

26.º do 73.º Ano

Lisboa, 1 de Abril de 1960

Número 1735

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

6. Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo

Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas

Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria

CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

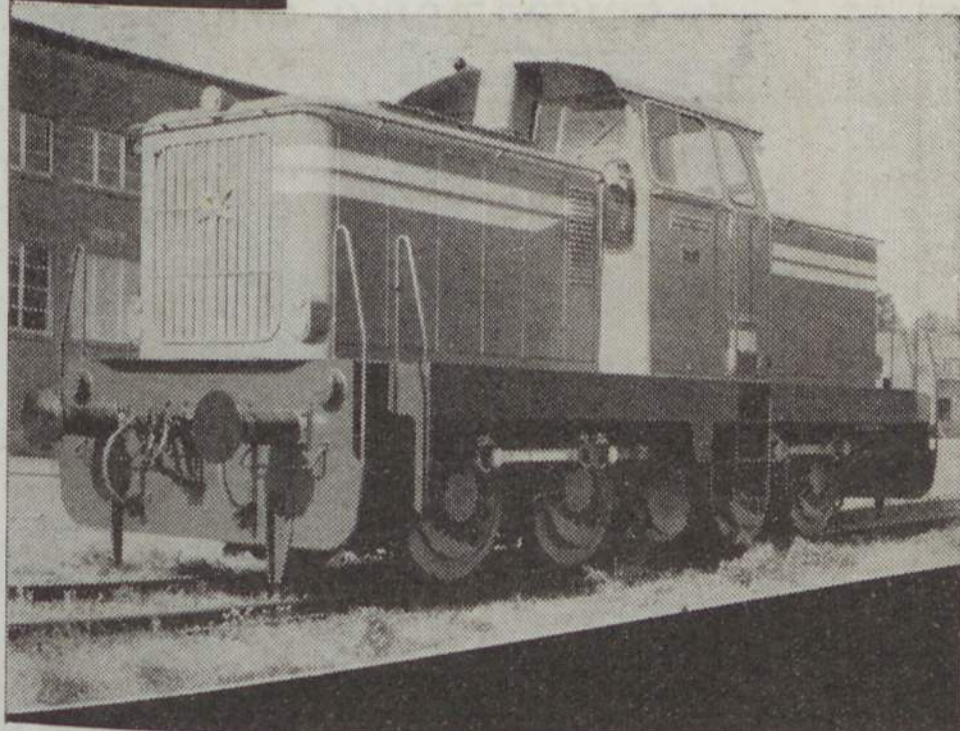
Telefone P B X 20158 — LISBOA



HENSCHEL

LOCOMOTIVAS
DIESEL-HIDRÁULICAS

Fabrico de **HENSCHEL-WERKE** nas potências compreendidas entre
180 e 2200 HP.



Em todas as combinações de rodados e eixos-motores, desde os mais simples de 2 eixos-motores, até às mais potentes máquinas com 2 bogies de 2 eixos ou de 3 eixos cada (B-B ou C-C).

Além destes tipos «standard» **HENSCHEL-WERKE** executa todos os modelos até **3.600 HP**, conforme as condições da linha e serviço a que se destinem.

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIÃO, 23 - LISBOA

HENSCHEL - WERKE GMBH KASSEL

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)

* FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos
— Institutos Comercial e Industrial —

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mor, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 66 4972

Alberto Maria Bravo & Filhos

Casa fundada em 1843

Agentes dos principais fabricantes europeus de
FERROS * AÇOS * METAIS

Máquinas-ferramentas
Material de Caminho de Ferro
Material Decauville
Armas e Pólvoras de Caça

Rua de São Paulo, 12-2.º

Tele { fone 33721/2/3
gramas BEBRA — Lisboa

Subagentes no Porto:

A. Spratley da Silva & Filhos

Tele { fone 23309
gramas RELLOM — Porto



Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.

Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: PBX 20158; Direcção: 27520

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10-1.º Dt.º — Madrid

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

1735



1 — ABRIL — 1960



ANO LXXIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

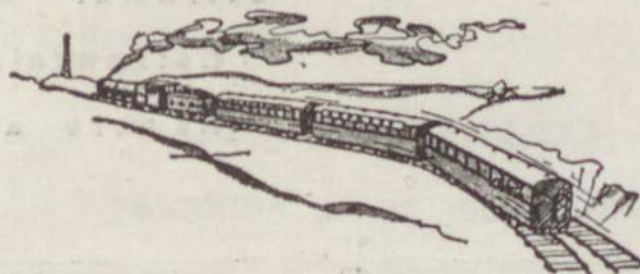
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

O progresso de Angola e a influência dos seus caminhos de ferro	39
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	40
Centenário do nascimento de um insigne ferroviário	41
Caminhos de Ferro Americanos, por GUERRA MAIO	42
Recortes sem comentários	45
Há 50 anos	46
Horários de Verão dos Comboios Internacionais	47
8.ª Romagem de Antigos Combatentes a França	48
Novos corpos gerentes da Mobil Oil Portuguesa	48
Alberto da Silva & Irmão, Lda.	48
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	49
Publicações recebidas	50
Um novo triunfo da técnicas francesa	51
Imprensa técnica	51
Incidentes na linha do Tua	51
Os nossos colaboradores.	51
Gazeta dos Caminhos de Ferro	52
Caminhos de Ferro Ultramarinos	52
Linhas Estrangeiras	52



O progresso de Angola

e a influência dos seus caminhos de ferro

NÃO só os Caminhos de Ferro de Moçambique vêm verificando, de ano para ano, notáveis melhoramentos, também na nossa província de Angola são notáveis os progressos que, em grande ritmo, os seus caminhos de ferro vão alcançando, contribuindo, deste modo, para o engrandecimento e para o prestígio de uma das mais belas e ricas parcelas do Império.

Com efeito, segundo as últimas informações, tanto na linha de Luanda como na do Caminho de Ferro de Benguela, procedeu-se, ultimamente, a importantes obras, que merecem registo especial.

No Caminho de Ferro de Luanda, entre Catete e esta florescente cidade, a bitola vai ser alargada para a bitola internacional africana. Esta operação tem por objectivo evitar os desdobramentos das composições entre as duas estações. As obras são, naturalmente, de grande vulto, pois incluem, no seu planeamento, mais de 100 quilómetros de novos traçados e a aplicação de 500.000 metros cúbicos de balastro. O Governo da Província vai prestar a estas obras, de tanta importância, o melhor auxílio, como tem apoiado tudo quanto representa, para Angola, um motivo de progresso.

Por outro lado, em Benguela, procedem-se a outras obras não de menor importância. Entre as mais recentes, avulta a nova ponte ferroviária sobre o rio Catumbela, inaugurada, no passado mês de Março, com a presença do Governador-Geral.

Esta ponte, em cujas obras se gastaram 6 850 contos, é suportada por duas vigas de aço afastadas cinco metros e meio, e

sobre elas assenta o tabuleiro inferior. O vão entre os dois apoios é de 85 metros.

Todas as peças da ponte foram limpas a jacto de areia e metalizadas com zinco para se garantir, por este novo processo técnico, uma duração máxima. Os dois encontros são de betão maciço fundados, o da margem direita sobre rocha, e o da esquerda sobre estacas com 18 metros de comprimento.

Por estas duas notas informativas conclui-se que na nossa província ultramarina de Angola continua a prestar-se o mais atento cuidado aos problemas do caminho de ferro, dotando-o de todos os melhoramentos de que são susceptíveis de receber a fim de poderem continuar à frente de todos os transportes e também de concorrerem para o progresso social e económico de uma província, destinada, como está, pela extensão do seu território, pelas suas vastas possibilidades agrícolas, pela riqueza do seu subsolo, pelo seu clima excepcional, pelos seus portos naturais, que a engenharia vem valorizando, a ser como que um novo Brasil—dadas a impressionante semelhança e as afinidades de muitas características comuns ao Brasil e a Angola, características que o eminente ensaísta Gilberto Freyre não deixou de anotar e comentar num dos seus mais recentes trabalhos.

O caminho de ferro de Angola tem corrido para o progresso e para um mais alto nível da vida humana. É por isso que as individualidades que se encontram à frente dos destinos e dos problemas daquela nossa Província continuam a prestar-lhe a melhor atenção e o mais decidido e firme apoio.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Quatro exposições de pintura

No mesmo dia, à mesma hora, inauguraram-se, no Palácio da Rua Barata Salgueiro, quatro exposições de pintura, que visitámos com bastante interesse: as de João Reis, Ayres Ferreira e Ventura Moutinho, no grande salão do rés-do-chão, e a de Maria Fernanda Amado, na sala do primeiro andar. Dir-se-ia, ao admirar essas exposições, que a Sociedade Nacional de Belas Artes quis saudar, com esplendor e magnificência, a Primavera. Nessa tarde, em que, aliás não choveu, a nossa paisagem, de estonteante beleza, cantava, nos quadros desses quatro notáveis artistas, os mais enternecedores hinos de louvor ao Sol.

Se João Reis, que Carlos Reis adorava como filho e de quem se orgulhava como um dos seus mais notáveis discípulos, mantém, com brilho, o justo título de Mestre; se Ventura Moutinho está cada vez mais senhor de uma técnica muito pessoal e de uma expressão cada vez mais bela e comunicativa; se Ayres Ferreira, discípulo de António Saúde, honra sobremaneira a memória do seu querido professor; há que reconhecer na jovem pintora Maria Fernanda Amado uma das mais belas vocações, um dos mais poéticos temperamentos de artista que têm aparecido nestes últimos tempos. Intuição e sensibilidade, consciência artística, uma técnica descomplicada e notável pela simplicidade, tudo isso possui em alto grau esta pintora, que já deixou de ser uma grande promessa para ser uma grande, uma extraordinária afirmação de artista, que trilha, com passo seguro, o seu verdadeiro caminho.

Inauguradas no dia 23 de Março, estas quatro belas exposições encerram-se hoje, à tarde.

Prof. Gregório Maraño

Com o falecimento do Professor Gregório Maraño a Espanha perdeu uma das suas maiores glórias, como médico e como escritor dos mais notáveis, e Portugal um dos seus mais ilustres amigos. Se a França, que o admirava, o distinguiu com a Legião de Honra, a Universidade de Coimbra fê-lo, muito merecidamente, Doutor «honoris causa».

São os grandes sábios e os grandes artistas, simultaneamente, motivo de orgulho dos seus países natais e da Humanidade, que mais poderosamente concorrem para a confraternização dos povos.

Está de luto a Espanha. De luto estão também os sábios de todo o mundo.

Os nossos artistas



Grupo escultórico integrado nas decorações do moderno «Teatro Micaelense» — pelo escultor Xavier da Costa

ROSA

*Toda a brevidade do Tempo cabe nas tuas pétalas,
Pausa de beleza
Entre os séculos que dormem
Nos braços das velhas árvores.*

*Sol que te acaricia no fulgor do amanhecer!
Boca pequenina,
Onde uma gota de orvalho se quedou.*

*— Há sempre uma lágrima oculta
No fundo de todo o enlevo. —*

*Sol que te acaricia na suavidade do entardecer!
Boca que se abriu toda na surpresa
Do mistério do mundo.*

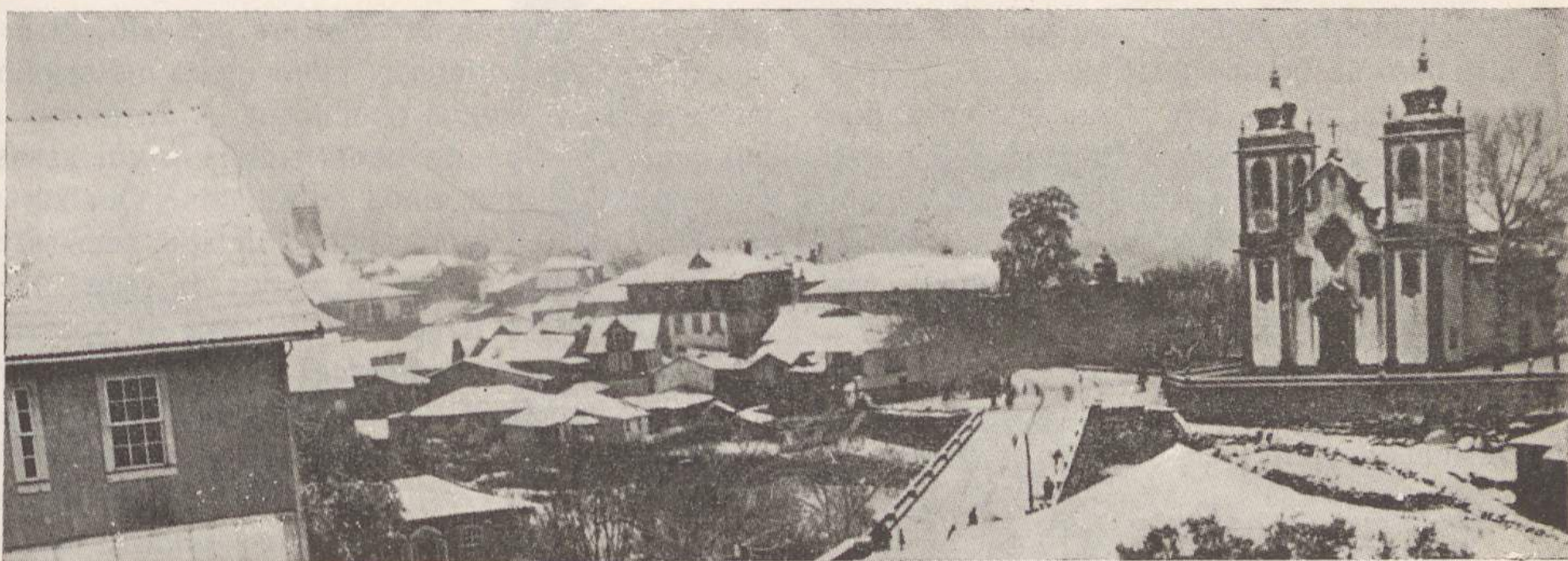
*— O adejar das asas das borboletas
Marcou o ritmo do teu deslumbramento. —*

O que ficou do teu aroma?

*Se os homens lessem, quando te desfolhas,
As folhas do poema que viveste,
Como a vida lhes seria outra. .*

Ilha de S. Miguel dos Açores

Armando Cortes-Rodrigues



SANTA COMBA DÃO: Aspecto de uma tarde de nevão

Centenário

DO NASCIMENTO DE UM INSIGNE FERROVIÁRIO

Alguns traços biográficos do Engenheiro Dinis Moreira da Mota que, apenas com 26 anos de idade, foi nomeado chefe da construção da linha Foz-Tua a Mirandela, inaugurada em Outubro de 1887, com a presença do Rei D. Luís e do Príncipe D. Carlos

O «Diário dos Açores», de Ponta Delgada, na sua edição de 2 de Março deste ano, consagrou duas páginas à memória de um insigne micaelense, o Engenheiro Dinis Moreira da Mota, que nessa data completaria, se ainda pertencesse ao número dos vivos, cem anos de existência.

O Engenheiro Dinis Moreira da Mota foi, na verdade, uma grande figura nacional, cuja vida — infelizmente breve, pois faleceu, contando 54 anos, no dia 29 de Agosto de 1914 — é um exemplo de trabalho e de dignidade.

Felicitando vivamente o «Diário dos Açores» pela iniciativa de prestar homenagem à memória de um dos mais notáveis filhos do Arquipélago, passamos a transcrever, com a devida vénia, o artigo, de tanto interesse, que consagrou ao ilustre ferroviário. Por dois motivos o fazemos: porque foi, de facto, um engenheiro a quem os nossos caminhos de ferro ficaram a dever obras de relevo e porque, ao fundar-se a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», o primeiro director desta publicação, L. de Mendonça e

Costa, convidou para seu colaborador o Engenheiro Dinis Moreira da Mota.

Segue a transcrição:

Dinis Moreira da Mota, estudante

«Nascido na freguesia do Pico da Pedra em 2 de Março de 1860, os seus estudos no Liceu desta cidade foram sempre auspiciosos, como o comprovaram os resultados obtidos em Coimbra e Lisboa, concluindo o curso de engenharia com elevadas classificações, como 19,5 valores no exame final e 18,2 no diploma.

Hercúleo, folgazão, infundindo simpatia, na vida académica afirmava já os dotes de trabalho, inteligência, decisão, pertinácia e isenção que serviriam de timbre à sua vida pública e profissional, impondo-o ao apreço das esferas superiores e dos seus concidadãos.

Hoje, a um século do seu nascimento, impõe-se-nos o dever de recordar a vida desse ilustre micae-

lense, que, votado ao trabalho a bem da terra, atingiu a alta posição de que desfrutou.

Ilustrando o narrar da sua vida, vão episódios que bem definem que há um século, num humilde povoado desta ilha, nasceu alguém que viveu para o trabalho, a ponto de, nem para o matrimónio, se afastar daquele, casando por procuração com a que seria dilecta companheira da sua vida.

E foi com esta bagagem de virtudes que o dr. Dinis iniciou a sua vida profissional, trabalhando inicialmente num consultório de engenharia de Lisboa.

Nos caminhos de ferro

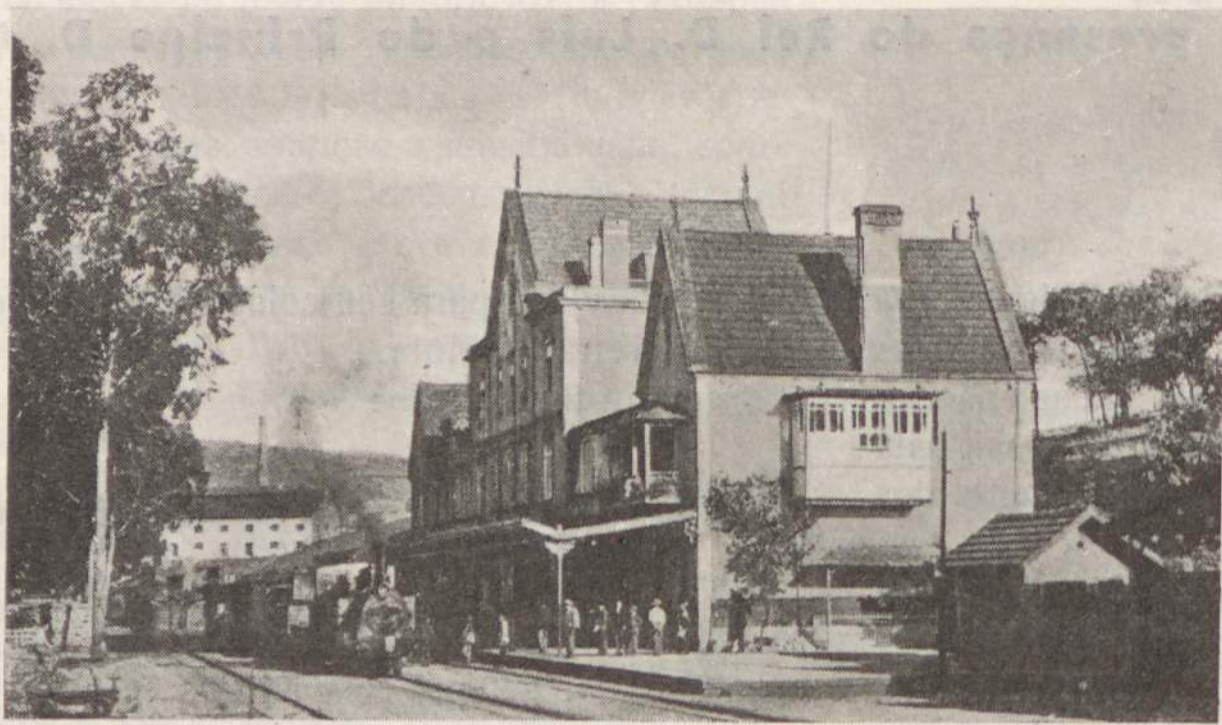
Depois de ter dado brilhantes provas de competência em trabalhos nas linhas de Sul e Sueste, em 1886 é nomeado chefe de construção da linha Foz-Tua a Mirandela, uma das mais difíceis do País. Antes já, um primeiro engenheiro, com bastante prática, desistira, por dificuldades técnicas e disciplinares, e não se lhe encontrava sucessor. Foi então que o general Almeida Pinheiro, director-técnico da Companhia Nacional, propôs o nome do dr. Dinis da Mota para a espinhosa missão. Nem todos os componentes da Companhia aceitaram bem, mas o general afiançou-se pelo jovem engenheiro, que então contava apenas 26 anos.

Mau e perigosíssimo era o vale onde ia trabalhar; bravia a gente da região, onde raro era o dia em que não houvesse uma morte, por crime.

Para o temperamento férreo de Dinis da Mota,

Teve de alterar muita coisa no projecto, dizer que não a muito proprietário, punir muito indisciplinado, ameaçar a tiro alguns criminosos... Arrancou, mesmo, uma navalha de ponta-e-mola a um assassino dementado, a qual ainda possuímos! Queixaram-se para Lisboa os interessados: deixou sem resposta os pedidos de justificação vindos da sede! Até que recebeu ordem peremptória de nesta se apresentar: « — Porque não respondeu aos ofícios de tantos, tantos e tantos?! — Não respondi por falta de tempo e porque sou engenheiro e não chefe de secretaria. Não respondi, mas levantava-me de madrugada, caminhava léguas, andava dependurado por cordas sobre precipícios, comia quando era possível e se era possível, regressava tarde, estafado... Além disso... — Está bem! Se me vinha com desculpas, demitia-o! Não me enganei consigo. Continui», tal foi a resposta de A. Pinheiro!»

A prodigiosa obra continua, elevando bem alto o nome do seu chefe, e ao condutor de Obras Públicas Francisco Serpa, açoriano, que em 1887 esteve em Mirandela, confessou um empreiteiro: «Para avaliar da actividade e interesse que dedica aos trabalhos que dirige, basta dizer que, se vê uma máquina parada por falta de condutor, salta logo para ela e lá a conduz; ou pega na pá e chega o carrão, se é o fogueiro que falta; ou, quando um grupo de trabalhadores está parado por falta de um homem para a palanca, ele mete-lhe o ombro e



MIRANDELA — Estação do Caminho de Ferro, na vila

nem as agruras da terra, nem os impulsos das gentes são factores de intimidar.

E, no interessante livro de seu filho, dr. António Augusto Riley da Mota, dedicado à memória de seu pai, assim se faz o seu ingresso no lugar:

«Ele, porém, aceita o cargo e pede instruções ao seu chefe, general Almeida Pinheiro: «Mande o que entender. Tome a responsabilidade do que mandar», respondeu-lhe com rispidez militar. «Ah, sim?!...» Comprou um revólver, carregou-o e partiu.

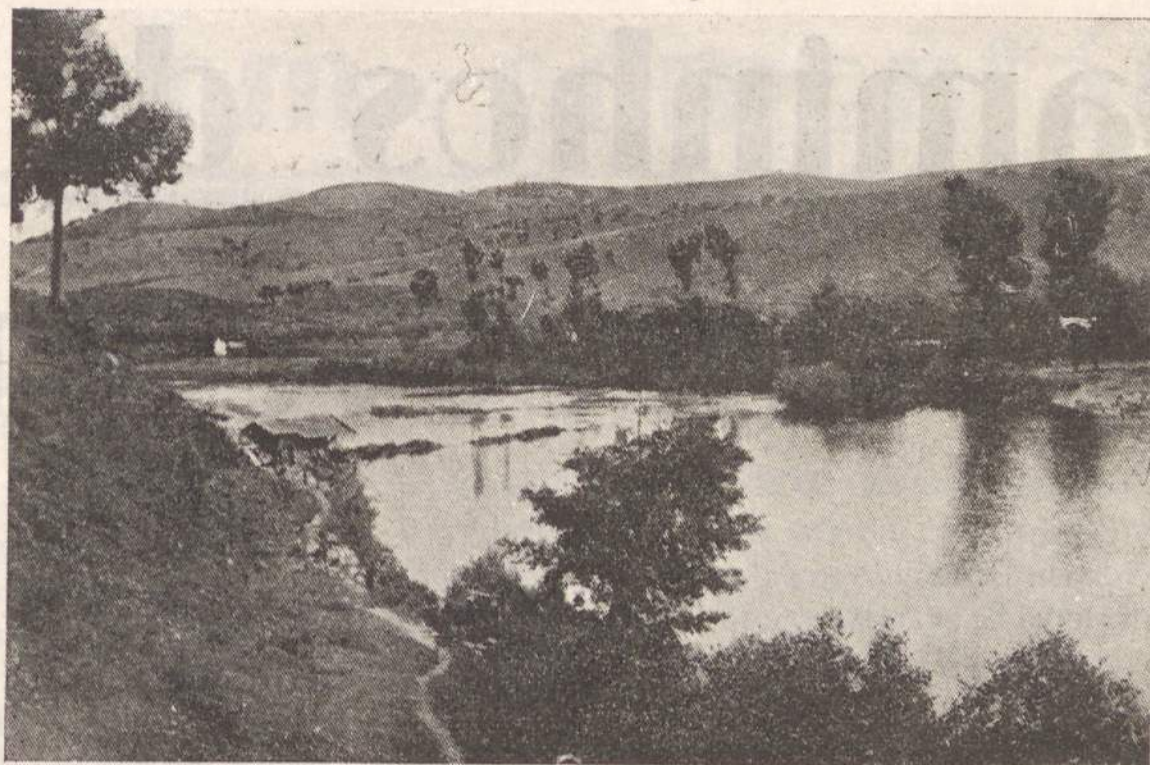
lá vai o material ao seu destino.»

Em Outubro de 1887, com a presença do Rei D. Luís e do Príncipe D. Carlos, a nova linha férrea era inaugurada, e referindo-se ao seu construtor, o «Diário de Notícias», de Lisboa, afirmava:

«...é dos engenheiros que mais rasgado futuro têm no nosso País, pelos dotes excepcionais de verdadeiro construtor, que todos lhe reconhecem.»

Nomeado chefe da exploração do caminho de ferro que construíra, passou a acumular estas funções

MIRANDELA — Margens do
Rio Tua

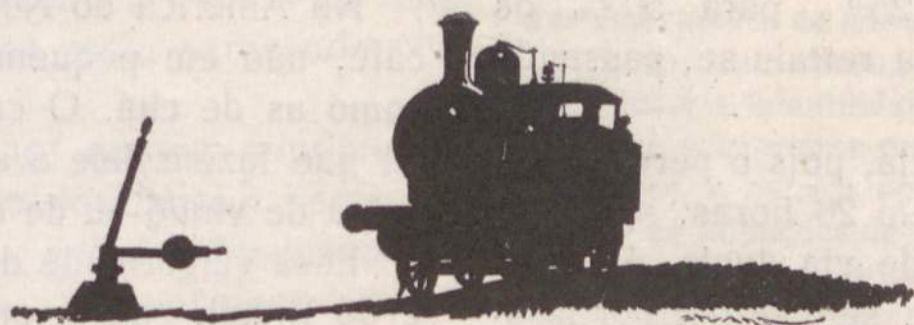


com as de chefe da construção do de Santa Comba Dão a Viseu, que veio a ser inaugurado em Novembro de 1890, e ao mesmo tempo tomava a empreitada da construção de todos os edifícios de estações e apeadeiros e a do assentamento dos 200 kms. de linha do caminho de ferro da Beira Baixa.

Não cessa a sua actividade prodigiosa, desdobra-se em quefazeres, e, recorrendo ainda ao livro de seu filho, esse seu exaustivo período de trabalho é assim descrito por M. Emídio da Silva: «...Construção do Caminho de ferro de Santa Comba Dão a Viseu, com uma energia e um «entrain» que Tomás Ribeiro testemunhara e a que aludiu no dia da inauguração da exploração, a que presidia como ministro»; «...importantes empreitadas que ele executou e administrou como se toda a vida tivesse sido um empreiteiro consumado.» E acrescenta: «Comissionado pela Companhia para ir à Alemanha proceder à recepção do material circulante para a linha de Viseu, o engenheiro Dinis Mota produziu tão favorável impressão, pelos conhecimentos práticos que revelou da ciência de máquinas, nos directores da fábrica de locomotivas de Esslingen, que a fábrica escreveu à Companhia

pedindo-lhe a dispensasse de enviar o seu engenheiro montador a Portugal e os seus ajudantes, para montarem as locomotivas e assistirem às respectivas experiências, pois tão grande confiança lhe inspirava o engenheiro português que lhe confiaria de bom grado aquele trabalho e delegaria nele a sua representação para proceder às experiências preceituadas no caderno de encargos. Acedeu a Companhia, as máquinas vieram desmontadas para Santa Comba, sendo a sua montagem e experiências exclusivamente dirigidas por Moreira da Mota. A fábrica de Esslingen, à qual Dinis da Mota não quis levar 1 «pfennig» pelo seu trabalho, teceu-lhe oficialmente elogios que envaidecem. Que saibamos, nunca facto semelhante se deu entre nós, nem antes nem depois»...

O «ultimatum», com todos os seus reflexos, abala a vida portuguesa. Muitas companhias caminham para a falência e desta também é alvo aquela cujas obras Dinis da Mota tinha a seu cargo. Ficaram-lhe a dever 28 contos de então, cerca de 1.400 da moeda actual, e, falhadas as diligências para os receber, o grande micalense, após onze anos de ausência, acolhe-se à terra natal.»



Caminhos de Ferro Americanos

P o r G U E R R A M A I O

NA viagem que acabo de fazer pela América Central, tive as melhores impressões de tudo o que eu já conhecia. A Havana maravilhou-me e grandemente, pelo seu extraordinário desenvolvimento, pois quando a visitei em 1928, por ocasião do XIII Congresso da Imprensa Latina, pouco tinha a mais do que haviam lá feito os espanhóis, mas hoje o seu progresso urbanístico é considerável e os 2 quilómetros que iam do Capitólio ao Vedado, terrenos de capim, que uma estrada atravessava, são, hoje, lindos bairros comerciais e residenciais com belas «vilas» afogadas em buganvilas de aspecto encantador.

Nessa época remota, tomei na Havana o pequeno vapor que em 7 horas nos levava a Key West, ou seja a porta de Oeste da América do Norte. Ali aguardava os passageiros um esplêndido comboio, o Flórida Expresso que nos levou a Nova York em 38 horas, duas noites e um dia. Esse comboio, era composto de 12 carruagens, 10 das quais com banquetas que, à noite, se transformavam em camas e duas com lugares sentados para o tráfego local.

Hoje é o contrário. As carruagens-camas eram apenas quatro e mais seis com lugares sentados, desconfortáveis e incómodos para os passageiros de grandes distâncias. Tomei esse comboio em Miami e não obtive cama, tendo que viajar sentado numas poltronas estreitas, separadas por um corredor central.

A situação é simples. Os caminhos de ferro americanos, supondo talvez que as novos-ricos não acabavam, aumentaram de 25% para 50% os lugares de camas e a clientela retraiu-se, passando a viajar sentada.

A viagem é que é mais curta, pois o percurso de Miami a Nova York faz-se em 26 horas, menos 3 que em 1928. A linha, toda de via dupla, é que é magnífica, rolando o comboio, sem se dar por isso. Todavia a demora nas estações é que é mais do que a marcada no horário e quando chegámos a Washington já tínhamos duas horas de atraso, que ali foi aumentado demasiadamente a ponto do comboio sair duas vezes da estação para voltar à primeira forma, perdão, para voltar à plataforma...

Ao chegarmos a Nova York tínhamos 3 horas de atraso, o que não recomenda lá muito os comboios americanos.

Outras deficiências tinha o Expresso do Flórida. As carruagens, em vez de uma placa com o destino, tinham apenas os números (e pequenos) dos assentos, de difícil compreensão. As estações não tinham relógios na plataforma e o nome de cada uma era quase invisível.

Alguma coisa, no sentido prático, têm os caminhos de ferro americanos a aprender na Europa.

O comboio tem, como é natural, um salão-restaurante, onde as refeições são como as dos restaurantes médios nas cidades. Um dólar e meio, ou sejam 52 escudos. Ementa compreendendo dois pratos, sobremesa e café. Bebidas — água, pois ninguém pede outras. Essa Coca-cola, que os americanos querem impor à Europa, com fábricas em todos os países, é pouco conhecida ou utilizada nos Estados Unidos.

Mal nos sentamos à mesa, o preto que nos serve põe na nossa frente um alto copo de água fresca com blocos de gelo a boiar. Gorjetas não há. Todos pagam o almoço ou o jantar metendo o troco na algibeira. Todavia, quando se dá uma moeda ao preto, ele aceita-a e agradece com reconhecimento.

Mas mesmo assim o restaurante é pouco utilizado. A maioria dos passageiros come na carruagem, onde os serventes dos restaurantes passam, com frequência, com sanduíches, bolos e café.

Na América do Norte toma-se actualmente muito café, não em pequenas xícaras, mas em chávenas como as de chá. O café é, porém, fraco e pessoas há que fazem dele o acompanhamento da refeição à guisa de vinho ou de cerveja.

Essa vulgaridade do café fez a fortuna de Angola e do Brasil, com a enorme compra que os Estados Unidos ali fazem.

A noite passada naquele comboio expresso da América do Norte, sentados numa poltrona estreita, que, como as dos aviões, se inclina para trás, é muito incómoda apesar do rolamento ser muito suave, devido ao excelente estado da linha. Ainda se, ao

Recortes sem comentários

Decisão sobre um legado

Como é do conhecimento dos nossos leitores, administra a nossa Câmara Municipal um importante legado doado pelo benemérito albergariense falecido em Lourenço Marques, Napoleão Luís Ferreira Leão, o qual se destina sobretudo a construção de casas para pobres de utilização gratuita.

Mercê de uma decisão do Governador da Província de Moçambique, a maior parte da concessão da Matola foi anulada e indeferido o pedido de remissão do foro. Por isso, a Câmara Municipal recorreu desta decisão, tendo o Conselho Ultramarino, em acórdão recente, anulado por sua vez aquela decisão do Governador da Província.

Considerado o valor do legado que totaliza aproximadamente 20.000.000\$90 e embora à Câmara só caibam duas terças partes o resultado final pleito, em que interveio como advogado do Município o sr. Dr. Alfredo de Sousa e Melo, deve encher de regozijo todos os albergarienses.

Neste momento aguardam-se ainda algumas diligências

menos, tivéssemos um corredor lateral para endireitarmos as pernas ou poderemos fumar, mas há que seguir todo o caminho sentados e, para tirarmos umas fumaças, temos que ir à sala do lavatório onde, numa banqueta, se pode fumar.

Há, porém, comodidades apreciáveis nas salas dos lavatórios, uma para os homens e outra para as senhoras, com 3 bacias cada uma e uma pilha de de toalhas, além de sabonetes em larga escala.

A fiscalização dos bilhetes é rigorosíssima: um revisor e um fiscal, e como o bilhete é uma longa tira de papel, vão tirando um bocado de cada vez, levando o último após a paragem de Washington, a quatro horas de Nova York, deixando-nos sem título de transporte, apesar do comboio para umas três vezes. Enfim, chegados a Nova York, levamos nós mesmos as malas, pela escada movediça, e à porta da estação não nos é difícil obter um taxi, cujo motorista conhece todos os hotéis da grande cidade, onde nos leva rapidamente ao sítio que lhe indicámos e por um preço muito razoável. Demos-lhe uma boa gorjeta, mas ele não fez caso, parecendo não estar habituado.

Suponho que os americanos querem suprimir as gorjetas, pois nos hotéis não nos lançam percentagem alguma, além de 5%, tributo destinado às despesas da última guerra, percentagem que é igualmente aplicada em todas as compras feitas nas lojas e armazéns acima de um dólar. Perguntei a um hoteleiro se não era costume gratificar os empregados do hotel, ao que ele respondeu: — Se quiser dê uma moeda à criada do quarto, mas se não der, ela não se importa com isso.

com vista à possível alienação do Legado cuja administração nas condições actuais, é bastante difícil.

(Do «Jornal de Albergaria»).

Os caminhos de ferro nacionalizados em Inglaterra

LONDRES — 12 de Março — O Primeiro-Ministro, Harold Mac Millan, anunciou planos verdadeiramente revolucionários para modernizar e reorganizar os Caminhos de Ferro Nacionais, «a fim de evitar que eles se tornem uma sobrecarga na economia da Inglaterra».

Num discurso perante o Parlamento, o Primeiro-Ministro salientou que os planos incluíam: estabelecimento de uma junta governamental para aconselhar o Governo: descentralizar as várias redes de caminhos de ferro, tornando-as o mais possível auto-suficientes; abolição dos serviços que não dêem lucro: e futuros aumentos nos bilhetes de caminhos de ferro e nas tarifas de carga.

Mac Millan disse à Câmara dos Comuns que os Caminhos de Ferro, de que o Governo tomou conta em 1947, registaram um «deficit» de 350 milhões de libras esterlinas (28.350.000 contos) nos últimos cinco anos.

Salientou que os prejuízos para 1960 são previstos em 80 milhões de libras esterlinas (6.480.000 contos). — ANI.

Falar. . difícil

Garantem-nos que esta é autêntica.

Uma nova-rica diz à sua vizinha do lado:

— É verdade, minha querida, só queria que visse a nossa nova casa que há dias comprámos.

É tão linda! Olhe, é uma casa apalhaçada; tem logo à entrada duas calúnias, uma de cada lado: em baixo fica um mediterrâneo e lá no alto, ao cimo de tudo, tem um grande almirante!

E, ao lado, um almazém com uma imprensa de ubas marca Galo.

(De «A Voz de Chaves»)

Atoardas indignas acerca de Angola

Toda a imprensa angolana refere-se com a maior indignação às afirmações feitas por dois directores do chamado «American Committee on Africa», em que estes senhores diziam existir em Angola uma rebelião «nacionalista».

Segundo informam as entidades competentes, os srs. Frank Montero e William Scheinmann passaram nesta Província portuguesa de Angola, geograficamente catorze vezes maior que a Metrópole, justamente escassos cinco dias, contados desde a entrada à saída... o que será fácil comprovar pela apresentação do passaporte ou documentos que exibam vistos das autoridades da nossa fronteira aos tais «turistas».

É evidente, assim, tratar-se de uma mistificação, sendo lamentável a infantilidade (para não lhe chamar outra coisa), com que a imprensa responsável de Nova-York deu crédito a patranhas, e caíram no logro por demasiado transparente, quanto às intenções da «American Committee on Africa», que coincidem com a propaganda da internacional comunista, procedendo como elemento de subversão política contra um país que pertence ao bloco da OTAN, desenvolvendo capciosa actividade, que serve só os desígnios de Moscovo, como afirma a imprensa em geral, que aponta a falsidade de torpe atoarda denunciando o que existe nos bastidores de certas actividades «inofensivas» e «não lucrativas» «de turistas» que em cinco escassos dias observaram aquilo que ninguém vê... (Lusitânia)

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Abril de 1910)

Vidago a Chaves

Abriu-se ha dias á exploração o prolongamento da linha do Corgo até Vidago, medindo o troço explorado desde a Regoa 77 kilometros. Resta, para completar a linha, construir o lanço de 18 kilometros de Vidago a Chaves, pois o curto troço de Chaves á fronteira depende da construção em Espanha da linha de Orense a Verin, prolongada até se unir com a nossa.

Iniciou-se a construcção nos fins de 1903. Em pouco mais de seis annos foi levada até Vidago.

A lei de 24 de maio de 1902 mandou abrir concurso para a concessão da linha com garantia de juro de $4\frac{1}{2}\%$, sobre a base de licitação de 26:000\$000. Segundo os prazos n'ella previstos, estariam abertos á exploração os troços até Vidago nos fins de 1908.

Realisou-se em 5 de novembro de 1902 o concurso. A unica proposta apresentada estava fóra das condições do caderno de encargos, estipulando para os raios de curvas o raio de 60 metros.

Um decreto de 15 de novembro de 1902 mandou abrir novo concurso com a mesma base, reduzindo-se porém áquele limite o minimo raio de curvas e elevando a 23 kilogrammas. Os depositos provisorio e definitivo, que eram no primeiro concurso de 5 e 10 contos, passavam a ser respectivamente de 50 e 100.

Effectuou-se em 16 de fevereiro de 1903 o novo concurso, sendo inadmissivel a unica proposta apresentada, pelo que foi determinado pelo decreto de 18 do mesmo mez e anno que se procedesse á construcção por conta do Estado, a qual teve de aguardar o tempo necessario para se angariarem recursos pelas necessarias operações de credito de 1903 e 1905.

Se se tivesse persistido em querer fazer a concessão da linha, teria sido preciso novo concurso sobre bases diversas das auctorisadas por lei, submettendo-se o contrato provisorio á sancção parlamentar, tudo o que exigiria bastante tempo.

Pouco mais demorada foi pois a construcção por conta do Estado.

Os carris usados teem 24,5 kilogrammas em vez de 20 ou 23 kilogrammas previstos nos concursos, e apenas no troço da Regoa a Villa Real se desceu a raios de 60 metros, adoptando-se para os lanços estudados de novo o limite minimo de 75 metros.

Longe de peorarem, melhoraram pois as condições technicas do traçado e ao mesmo tempo diminuiu o encargo do Estado, pois o custo da construcção foi inferior ao que corresponderia ao encargo da garantia de juro.

Boa operação foi portanto a construcção por conta do Estado.

Importa agora na primeira oportunidade construir o ultimo troço.

Para isso está sendo estudado, tendo-se apresentado já o projecto da primeira parte do lanço do Vidago a Moure.

Mal se explicaria essa divisão de tão curto lanço, se não fossem circumstancias ocorridas, que tornam controversa a directriz a adoptar além de Moure.

Descrevei pois esta primeira parte, expondo em seguida as duvidas que offerece a segunda parte em estudo. Começa o lanço no Vidago, sobe á portella de Lamalonga,

que transpõe sem tunel em trincheira de 7 metros de cota, desviando a estrada real, e aproxima-se do Tamega, que attinge abaixo de Villarinho das Paraneiras. acompanhando-o em traçado rigorosamente marginal até pouco além de Moure.

Mede esta 1.^a parte do lanço 9 500 metros, sendo 5.113^m,09 em rectas e 4.386^m,91 em curvas, duas das quaes, apenas, descem ao raio de 75^m com o desenvolvimento de 202,90. Ha ainda 9 curvas de 80^m, sommando cêrca de 1.040 metros, duas de 90^m com 150^m de extensão e todas as outras de raios superiores.

Em perfil ha 5 114 metros em patamar e 4.386^m em pendentes, sendo 2 476^m em rampas e 1 910 em declives. Das rampas, uma tem a inclinação de 25^{mm} em 616^m, outra de 24^{mm} em 360^m e os outros tres são de 15^{mm} e menos. Os dois declives, um com 25^{mm} mede 1.560^m e o outro com 10^{mm}, 350^m.

As obras de arte especiaes são apenas uma passagem superior e o viaducto do Meirinho com um tramo, de taboleiro inferior, de 40^m e a cota de 18^m,38 na vasante.

Ha ainda dois pontões de 3 metros.

As terraplenagens são de mediana importancia, attingindo 105,010^m ou 11^m por metro, dos quaes 21.870^m em rocha dura e 43.098^m em rocha branda.

Ha 5 muros de suporte, sommando 100 metros de extensão.

Ha no lanço o apeadeiro de Paraneiras ao K. 3,0 e a estação de Moure ao K. 8,900.

Está o troço orçado em 144:660\$000 réis sendo:

Restabelecimento do traçado	71\$630
Expropriações	14:317\$695
Terraplenagens	36:601\$918
Obras de arte	31:009\$849
Obras accessorias	6:263\$542
Via e accessorios	41:202\$800
Edificios	14:483\$650
Telegrapho	707\$500
Arredondamento	1\$446
	144:660\$000

ou cêrca de 15:227\$000 réis por kilometro.

*

Entre Moure e Chaves o traçado que naturalmente ocorre é o seguimento pela margem esquerda do Tamega até Outeiro Juzão, onde começa a afamada veiga de Chaves, transposta em extenso alinhamento recto, tendo nò fim a estação no bairro de S. Bento.

Outra directriz pode porém ser adoptada, atravessando-se o Tamega logo a montante de Moure e seguindo a margem direita até Chaves.

Desde que esta hypothese foi submetida a estudo, dividiram-se os campos em Chaves, começou a polemica apaixonada, surgiram as suspeições, a politica acirrou os animos, transformando-se um problema tecnico, que deve ser estudado conscienciosa e imparcialmente, n'uma baralha local de *direitistas e esquerdistas*, comparaveis quasi nas furias a guelfos e gibelinos.

O traçado da margem esquerda evita a ponte sobre o Tamega e provavelmente outra a montante de Chaves, se a ligação com a linha espanhola fôr, como parece natural, n'aquella margem. Alem d'isso, a região é melhor servida, approximando-se a linha da parte mais populosa do concelho de Chaves.

Ao traçado da margem direita atribue-se menor custo de expropriações, estação em local mais hygienico e de melhores fundações, mais facilidade de alargamento da villa junto da estação. Allega-se ainda a favor d'elle, a circumstancia de ficar o traçado da outra margem sujeito ás inundações do Tamega, a não se querer agravar consi-

deravelmente o dispendio com a elevação da cota de aterros da linha e da estação.

A' objecção da dispensabilidade de duas pontes contrapõem os *direitistas* a pequena extensão e moderado custo d'estas.

Importa, a quem queira julgar a questão com conhecimento de causa, ter para base do juizo o estudo das duas directrizes.

As conveniencias da exploração parece militarem a favor do traçado pela margem esquerda. Basta olhar para a carta chorographica para reconhecer a superioridade d'essa margem sob o ponto de vista do trafego, que, affluindo á estação de Chaves, terá de atravessar a villa para ir procurar a estação, com maior percurso, se esta ficar na margem direita. Fica Chaves mais bem servida? Dizem que sim os *esquerdistas*. Na falta de exame directo do caso não o affirmo, nem o nego.

O custo da construcção, a não ser considerável a differença, não pode ser elemento de preferencia que sobrepuje as conveniencias da exploração. Para o avaliar devidamente é preciso um estudo comparativo, que implica o do prolongamento á fronteira.

Segundo se diz, está o traçado feito em Espanha pela margem esquerda, e é essa directriz a que dá a menor extensão da linha além de Chaves em territorio portuguez. Declara mesmo um articulista, manifestamente profissional habil e que defende calorosamente o traçado por essa margem, que viu já copia da planta e perfil longitudinal. Não está ainda nomeada a commissão technica mixta para determinar o ponto de passagem na fronteira. Tudo leva porém a crer que essa passagem se fará na margem esquerda, o que implica para o traçado da direita segunda ponte, que não pode ser muito insignificante, dado o volume de aguas da ultima cheia, cujo nivel sobre a veiga importa determinar cuidadosamente.

A questão é pois controversa. Por muitas razões que militem a favor de um dos traçados, não dispensam o estudo do outro.

A experiencia demonstra a cada passo que nunca são demais os estudos, quando o problema admite varias

soluções, mormente quando as paixões se agitam e perturbam a serenidade de animo com que o assunto deve ser apreciado.

Andou pois avisadamente a Direcção dos Caminhos de ferro do Minho e Douro apresentando o projecto do troço até Moure para haver a indispensavel base de trabalhos de construcção no momento em que os poderes publicos proporcionem os recursos precisos, que n'este momento não existem ainda, para ir além de Vidago e approximar-se a linha mais 9,5 kilometros de Chaves.

Egualmente louvavel foi a determinação do estudo comparativo dos dois traçados, que completa a liberdade de escolha de quem estuda com a base precisa para a apreciação de quem tem de julgar e decidir.

D'esses estudos e do juizo das corporações consultivas competentes é de esperar que resulte resolução governativa em harmonia com os legitimos interesses locais e sobranceira a rivalidades pessoas e paixões politicas.

Oxalá que dentro em pouco possa Chaves ver cabalmente satisfeitas as suas antigas aspirações; mais ainda: que n'esse ponto da fronteira se estabeleça a ligação da nossa rêde ferroviaria com a espanhola, unica talvez realisavel.

J. Fernando de Souza.

Horários de Verão dos Comboios Internacionais

A partir do próximo dia 3, por motivo da mudança da hora legal, passam a verificar-se as seguintes alterações nos comboios internacionais:

«Sud-Expresso» — partida de Santa Apolónia às 13.15 e chegada às 17.23.

«Lusitânia-Expresso» — partida de Santa Apolónia, às segundas, quartas e sextas-feiras, às 20.40, e chegada, nos mesmos dias, às 10.50.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS**

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 3 50 35

8.^a Romagem de Antigos Combatentes a França

Conforme o programa das cerimónias a realizar em Lacouture, que abaixo se transcreve, a Comissão resolveu que a partida da próxima Romagem se efectue no dia 4 de Maio, com o seguinte itinerário:

4.^a feira, 4 — Partida da gare de Santa Apolónia, às 13,15 h. no Sud-Express. Os romeiros do Norte podem tomar o comboio nas estações de Coimbra ou Pampilhosa.

5.^a feira, 5 — Chegada a Paris às 23,30 h.. Alojamentos reservados no Grand Hôtel Terminus du Nord, onde os romeiros serão conduzidos em autocarro que os esperará na gare de Austerlitz.

6.^a feira, 6 — Dia livre em Paris.

Sábado, 7 — Partida (hora a indicar de véspera) para Arras. Instalação em Arras, nos hotéis que ali forem indicados.

Domingo, 8 — Partida em autocarro, para Lacouture, às 8 h..

Em Lacouture:

8,45 h. — Concentração no Petit Calvaire. Na Mairie, imposição de condecorações portuguesas.

9,45 h. — Reunião junto ao Monumento Português. Colocação de Flores. Missa.

10,15 h. — Visita ao Cemitério Francês de Lacouture.

10,45 h. — Visita ao Cemitério Inglês de Le Touret.

11,30 h. — Visita ao Cemitério Português de Richebourg-l'Avoué.

12,45 h. — Partida para Estaires, onde se almoça. Regresso a Arras, depois do almoço.

20 h. — Jantar em Arras, no hotel.

2.^a feira, 9 — Partida de manhã para Paris.

INSCRIÇÕES — Devem ser feitas até 10 de Abril, na Secretaria da Comissão — Rua da Horta Seca, 7-1.^o — perante o nosso Camarada Carlos de Ornellas, que prestará todos os esclarecimentos necessários.

TRANSPORTES — Os transportes em caminho de ferro, de Lisboa a Arras, serão com *bilhete colectivo*. Os de regresso, de Arras a Lisboa, serão com *bilhetes individuais*, válidos por dois meses, podendo o comboio de regresso ser tomado em qualquer das estações do percurso.

DESPESAS — As importâncias de transporte em caminho de ferro (ida e volta: Lisboa-Arras-Lisboa), e em autocarros em Paris (gare Austerlitz ao hotel) e no Norte, serão incluídas na importância a pagar no acto da inscrição. Nesta mesma importância da inscrição serão incluídas as despesas de *alojamento* em Paris (Grand Hôtel du Nord), assim como as despesas ordinárias de *alojamento e alimentação* nos dias 7 e 8 em Arras.

Todas as mais despesas (extraordinários, etc.) serão pagas directamente por cada romeiro.

As importâncias das flores e outras quaisquer imprevistas, de carácter colectivo, serão rateadas por todos os romeiros e pagas em Arras ao tesoureiro da Romagem.

PASSAPORTES — Cada romeiro levará o seu passaporte, que é isento de vistos nos Consulados de Espanha e França.

INDUMENTÁRIA — Nas cerimónias: militar ou civil (com barrete de bivaque) e condecorações.

Novos corpos gerentes da Mobil Oil Portuguesa

Na assembleia geral da Mobil Oil Portuguesa foram aprovados o relatório e contas do ano de 1959 e eleitos os corpos gerentes para o ano de 1960, os quais ficaram assim constituídos:

Assembleia geral — dr. João Pedro de Bourbon (presidente), dr. Francisco Canto e Bernardino Maia; *Conselho fiscal* — dr. Abel de Andrade (presidente), brigadeiro A. Vilardebó, J. Vasconcelos Alves e H. D. Gasarch; e *Conselho de administração* — eng. Anselmo Pinto Basto (presidente), J. E. Fricker Jr. (administrador-delegado), eng. José Frederico Ulrich, Andrew Marnoch, José Teles, António Valadas, E. C. Cram e J. Calvert Jr.

Alberto da Silva & Irmão Lda.

As caixilharias em alumínio anodizado e de ferro, de vários sistemas, as cúpulas e lavadouros para cozinha em aço inoxidável, nas novas instalações da Shell, na Avenida da Liberdade, foram fornecidas pela importante e conhecida firma Alberto da Silva & Irmão, Lda.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Em Londres adoptou-se um novo sistema para dirigir o trânsito. O transeunte quando quizer atravessar a rua pode accionar um contacto por meio do qual aparece a luz vermelha detendo o trânsito naquela direcção. Este contacto só pode ser accionado com intervalos de três minutos.

(Do Diário *Tribuna Salteña* — Uruguay)

Numa conferência efectuada na Escola Médica de La Paz, o professor Ojiedo fez novas afirmações sobre as células que o corpo humano constrói. Assim, explicou que em cada 5 litros de sangue não há 25 biliões de glóbulos vermelhos, mas 23. Em cada dois segundos morrem milhões destes glóbulos, imediatamente renovados. O organismo humano, através de uma vida de 70 anos, produz 180 mil biliões de células.

(De *La Defensa*, diário de Huanuco — Peru)

As estradas construídas com algodão estão obtendo a maior popularidade nos Estados Unidos. Durante muitos anos fizeram-se experiências a fim de conseguir um material económico e resistente. O algodão não só prolonga a vida das estradas como reduz as despesas da sua conservação.

(Do semanário *Proel* — Santander)

O dr. Cugini inventou um aparelho para recuperar os duzentos e trinta mil quilos de álcool que se perdem durante a fermentação do pão (por cada cem quilos de massa fermentada desenvolve-se sete a oito litros).

(Da revista *Contemporânea* — Bogota)

Calcula-se que os estragos causados pelo fumo na Inglaterra custam a este país oitenta mil libras esterlinas por ano. Em alguns centros industriais o fumo das chaminés das fábricas é tão denso que priva as populações de cinquenta por cento de sol, sendo a causa das perturbações cardíacas. O ácido sulfúrico contido no fumo corrói também os metais e principalmente as grades de ferro que circundam as propriedades.

(De *Il Cantonetto*, de Lugano)

O professor Brehmer publicou na *Medizinische Welt* o resultado das suas últimas experiências sobre o cancro. O facto saliente: nos glóbulos vermelhos

nota-se a presença de um vegetal vivo em forma de espora que se evade facilmente à investigação. Este «siphonospora polymorfa» dá lugar a um ciclo de formações tubulares maiores do que actual, cujo diâmetro raras vezes chega a um micron (0,001 de milímetro). As formações derivadas do ulterior descobrimento da espora estão em condições de atacar os elementos dos tecidos, gerando os tumores malignos.

(Da revista *Vent Nouveau* — Ariège)

No Transval, a expedição científica de Ben Kriche acaba de descobrir a mandíbula de um ser humano de cerca de 12 anos juntamente com instrumentos que remontam à idade da Pedra. Esta descoberta permite, pela primeira vez, ligação definitiva entre o homem daquele período e os objectos de pedra africanos. Considera-se o achado a mais antiga relíquia histórica até hoje encontrada, em conexão com outras, na África ou em qualquer parte do globo. Um tremor de terra, há milénios, provocou a queda da grande rocha à entrada da caverna de Makajan, onde se encontrou a mandíbula, soterrando os seus habitantes.

(Do semanário *El Pex* — Guipuzcha)

Percil Hind, proprietário de um canil em Chiswik, conseguiu obter, por cruzamentos, uma raça de ratos com três cores (vermelho, branco e azul) e a cada comprador de um cão oferece um daqueles roedores.

(Do diário *Noticiario d'Equador* — Guayaquil)

Estatísticas obtidas em manobras recentes informam que de cem bombas atiradas de um avião sobre um couraçado imóvel, 35 atingem o alvo; a percentagem diminui 15 por cento se o couraçado está em movimento.

(Do semanário *Asomante* — Porto Rico)

Construiu-se no Canadá «a prisão sem grades» constituída por certo número de casas separadas, edificadas numa grande planície. As portas não são fechadas à noite. Pela manhã acordam os prisioneiros. Tomam as suas refeições e saem para trabalhar no campo. As janelas não tem grades nem as portas fechaduras.

(Do semanário *Genet d'or* — Perpignan)

Publicações recebidas

Jardim Zoológico e de Aclimação em Portugal — (Exercício de 1959)

Recebemos, o que muito agradecemos, o Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal do Jardim Zoológico e de Aclimação em Portugal, que foram presentes à Assembleia Geral Ordinária, presidida pelo sr. Eng.º António Maria de Fontes Pereira de Mello (Marquês de Fontes) no dia 1 de Março passado.

Ao apresentar o seu Relatório, o Conselho de Administração começa por prestar respeitosa homenagem à memória do sr. José Eduardo Bastos Martins que, durante nove anos, com exemplar dedicação, fez parte do Conselho Fiscal e foi o prestimoso tesoureiro do Grupo dos Amigos do Jardim.

O nosso belo Zoo continua a registar grande concorrência de visitantes, e, quanto a obras, terminaram-se as que tinham sido projectadas para 1959 e bem assim algumas que se tiveram de fazer derivadas da mudança do Jardim dos Pequeninos por motivo das obras do Metropolitano. Por outro lado, no referente às colecções zoológicas, estas continuaram a merecer a melhor atenção, no sentido de as melhorar e aumentar.

Entre as obras a inaugurar este ano figuram as seguintes: o Grande Salão de Festas, que ficará sendo a sala de visitas do Jardim; novas instalações para gorilas e orangotangos; primeiro ensaio de uma instalação de maior área, na Quinta de Santo António, para antílopes de grande porte, e, se o esforço determinado pela ampliação do Parque ainda o consentir, será refeita a pavimentação do Jardim.

De bastante interesse é o que, sobre «Obras Sociais», o Relatório nos diz. No Posto Médico, que vem sendo proficientemente dirigido pelo sr. Dr. Mário Barreiros Maymone, foi o seguinte o movimento no ano de 1959: 30 consultas domiciliárias; 1.067 consultas no Posto; 703 injeções; 407 tratamentos de pequena cirurgia; 8 análises diversas e 219 radioscopias.

A Escola António Loureiro continua a funcionar com excelentes resultados, com dois cursos: o diurno, para crianças, filhas dos empregados, e o nocturno, para adultos.

O Jardim despendeu, no ano em referência, a importância de 73.872\$00 com o pessoal incapacitado de trabalhar, e pagou a quantia de 261.058\$20 na manutenção da Escola, Posto Médico, auxílios de renda de casa, medicamentos, Caixas Sindicais, gratificações, funerais, café da manhã, distribuição de agasalhos (Socorro do Inverno), etc.

Algumas notas curiosas: Durante o ano de 1959

nasceram no Jardim 1559 animais, entre os quais 6 cangurus, 1 camelo, 4 leopardos, 100 ratos brancos; e as colecções dos animais eram, em 31 de Dezembro, constituídas por 907 mamíferos, 2.389 aves, 85 répteis e 4 enxames de abelhas, num total de 3.385 exemplares. No Posto Médico Veterinário, registou-se um grande movimento. Os maiores números são estes: 1.025 tratamentos cirúrgicos, 7.979 tratamentos clínicos e 1.591 vacinações contra diversas doenças.

História da Dança e do Ballet — Dicionário do Ballet Moderno

Realizações «Artis», a quem se devem notáveis iniciativas editoriais acabam de meter ombros a uma nova empresa: a publicação, em fascículos, da obra *História da Dança e do Ballet e Dicionário do Ballet Moderno*. A primeira é da autoria do falecido escritor mexicano Adolfo Salazar, e o *Dicionário do Ballet Moderno* foi elaborado por especialistas de renome universal. A tradução destas obras, ambas de grande interesse, tem a assinatura de Tomás Ribas, que se encarregou também das notas e parte relativa a Portugal.

As duas obras são publicadas simultaneamente. As reproduções, em óptimas gravuras, de cenários, de fotografias de artistas, figurinos, desenhos e quadros célebres, esculturas, concorrem para valorizar extraordinariamente esta publicação de grande interesse cultural.

Autores

Mais um magnífico número do Boletim trimestral da Sociedade de Escritores e Compositores Teatrais Portugueses — *Autores* — da ilustre direcção do Dr. Luís de Oliveira Guimarães.

O presente número — referente ao Inverno de 1960 — traz valiosa colaboração de diversos escritores, e presta, em primeiro lugar, homenagem à memória de Félix Bermudes, recentemente falecido e que, na expressão do Doutor Júlio Dantas, «durante tantos anos ilustrou o teatro nacional e prestou relevantes serviços aos autores na defesa dos seus direitos patrimoniais e morais».

O dr. Luís de Oliveira Guimarães, ao dar-nos um perfil do falecido e notável comediógrafo conta-nos o seguinte:

Quando o Governo lhe concedeu o Oficialato da Ordem de Santiago da Espada, Félix Bermudes, como quem pede desculpa dos seus sucessos, perguntou, titubeante, a quem lhe levou a notícia:

— A Ordem de Santiago para mim? Mas porquê, se eu nunca combati os mouros? ».

Este número de «Autores», que, como os anteriores, vem ilustrado com numerosas e interessantes gravuras, publica um curioso artigo sobre Eça de Queiroz e o teatro, pelo dr. Rodrigues Cavalheiro; algumas páginas acerca de Júlio Dantas e a Acade-

Um novo triunfo da técnica francesa

Uma locomotiva eléctrica de 6.000 HP construída em França por um Grupo constituído pelas empresas «Matériel de Traction Électrique» (S. F. A. C. — JEUMONT — S-W) e «ALSTHOM» conseguiu uma série de resultados extraordinários. Esta locomotiva é a primeira, duma série de 10 a sair das Oficinas SCHNEIDER DO CREUSOT, que apresenta a particularidade de poder travar electricamente o comboio pela transformação da energia mecânica da travagem em electricidade a 25.000 Volt, 50 Hertz reenviada para a rede. O sistema de recuperação, concebido e fabricado por «LE MATÉRIEL ÉLECTRIQUE S-W» aproveita a possibilidade de funcionamento como «onduladores» de travagem dos rectificadores Ignitrões S-W que equipam a locomotiva. *É a primeira aplicação no mundo desta técnica em locomotivas tão potentes à velocidade de 100 Km/h.* Os ensaios foram realizados na região de THIONVILLE, nas linhas da S. N. C. F., onde comboios de mercadorias pesando cerca 2.000 toneladas desceram, com travagem eléctrica, rampas fortemente acentuadas.

IMPrensa TÉCNICA

Revista Ferroviária

Com o número de Dezembro de 1959, a «Revista Ferroviária», que se publica no Rio de Janeiro sob a direcção do sr. Eng.º Jorge de Moraes Gomes, completou 20 anos de existência.

A «Revista Ferroviária», que conta com a colaboração efectiva do ilustre Eng. Flávio Vieira e de outras figuras marcantes, é uma das melhores publicações técnicas no género que conhecemos e que ao Brasil tem prestado relevantes serviços.

As nossas felicitações.

mia das Ciências, e uma crónica — *A Arte de cantar o fado em Lisboa* — assinada pelo Poeta Azinhal Abelho.

Outras secções concorrem para o grande interesse desta publicação.

Companhias Reunidas Gás e Electricidade — (Exercício de 1959)

O Relatório e Contas do Exercício de 1959 das Companhias Reunidas Gás e Electricidade, referentes ao exercício de 1959, acabam de ser distribuídos. Tendo aumentado o número de consumidores, aumentaram também consideravelmente os fornecimentos de electricidade e gás. A rede foi quase integralmente abastecida pela Companhia Nacional de Electricidade.

O lucro líquido do exercício de 1959 foi de 66.513.911\$32, a que se juntou o saldo do exercício anterior que foi da ordem dos 5.217.131\$88.

Incidentes na linha do Tua

A C. P. para esclarecimento do público distribuiu à Imprensa o seguinte comunicado:

«Depois dos trabalhos ultimamente realizados, quer no que respeita a carris, quer no que respeita a travessas e balastro, a linha do Tua, até à estação de Brunhede (21 quilómetros), pode considerar-se em boas condições.

Na parte restante desta linha as condições são diferentes, porquanto não foi possível, bem contra vontade da Companhia, executar o programa de conservação e melhoramentos previstos, embora se tivessem renovado 18.500 metros de carris desde 1956 e tenham sido substituídas nada menos de 30.000 travessas, no ano de 1959.

No troço de Macedo de Cavaleiros a Sortes, precisamente aquele onde se deram os últimos acidentes, a linha está assente desde a sua construção, em saibro argiloso, impermeável às águas pluviais, que ainda não pôde ser substituído por pedra britada. Este trabalho, previsto no programa, não teve o desenvolvimento necessário devido à rigorosa e acentuada invernia nessa região.

O encharcamento da camada de assentamento da via fez-se de forma absolutamente invulgar originando abaixamento anormal das condições de resistência da linha, a que se devem atribuir os acidentes ocorridos.

Foram, porém, tomadas providências imediatas para acudir a esta situação anormal, desviando-se para aquele troço 13.000 metros cúbicos de brita, destinados à renovação integral, que, no entanto, prosseguirá também o mais rapidamente possível e para a qual já estavam distribuídos bastantes carris ao longo da linha.

Estas medidas e a redução de velocidade permitem dominar a situação».

Os nossos colaboradores

Guerra Maio

Regressou à sua casa de Paris, após a sua viagem à América Central, a Miami e a Nova York, o nosso querido amigo e distinto colaborador, sr. Guerra Maio.

Com esta sua viagem, da qual nos vai enviar alguns artigos de grande interesse, Guerra Maio completou, «record» assinalável, o número de 80 países por ele visitados. Supomos que nenhum português chegou a atingir, sequer, metade desse número.

Felicitando o nosso querido amigo e colaborador por ter alcançado tão surpreendente «record», daqui lhe agradecemos e retribuimos o abraço que, de Paris, com um novo artigo, acaba de nos enviar.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A Imprensa continua a dar-nos provas da sua magnífica camaradagem, fazendo referências muito amáveis tanto ao nosso número especial dedicado ao Centenário da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, como aos que se publicaram depois. Com os nossos agradecimentos, registamos as seguintes referências:

Do «Notícias do Douro», de 15 de Novembro de 1959:

«Chegou às nossas mãos o n.º 1722 desta antiquíssima revista e que, como sempre, apresenta um óptimo aspecto gráfico e uma seleccionada colaboração sobre assuntos de transportes, turismo, obras públicas, etc., etc.

O número presente é dedicado ao Centenário da fundação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo Marquês de Salamanca, e que foi «um ferroviário ilustre e um financeiro audacioso». Este dinâmico homem de negócios construiu imensos caminhos de ferro em Portugal, Espanha, Itália e outros países, e foi ele por assim dizer o fundador da actual vila e futura cidade do Entroncamento, pois há cem anos, naquele sítio nada havia. Era um vastíssimo descampado, a sua importância, sempre crescente, deve-se ao facto de D. José de Salamanca ter escolhido este ponto para entroncamento das linhas do Norte e do Leste.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro», cujo director é Carlos d'Ornellas, bem merece pelo seu valor, larga divulgação. Portugal deve-lhe imenso».

De «República», de 10 de Janeiro de 1960:

«A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de que é director o nosso colega Carlos d'Ornellas, publicou um número especial comemorativo do Ano Novo com excelente colaboração literária e gráfica».

Do mesmo diário, de 8 de Março de 1960:

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» — Saiu o número correspondente à primeira quinzena de Março, desta revista que, como habitualmente, publica a secção literária «Panorama», noticiário e várias informações de interesse.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

O Governador-Geral de Angola inaugura, no próximo dia 28 de Maio, um troço de caminho de ferro entre Vila Artur Paiva e Cuchi, futura Vila Lopes Alves.

A linha, que pertence ao Caminho de Ferro de Moçâmedes, tem uma ponte ferroviária com 200 metros de comprimento, denominada «Dr. Raul Ventura», e servirá a rica região de Menongue.

O prolongamento deste caminho de ferro para Leste atingirá, ainda este ano, como está previsto, Vila de Serpa Pinto e prosseguirá até à fronteira.

Linhas Estrangeiras

BRASIL Em virtude da exoneração, a seu pedido, deixou de exercer o cargo de presidente da Rede Ferroviária Federal, o Eng.º Renato de Azevedo Feio, tendo sido substituído, no exercício dessas funções, pelo Eng.º Rozaldo Gomes de Mello Leitão. O novo titular, que já prestava colaboração naquele órgão, como chefe do seu Departamento de Obras, é formado pela antiga Escola Politécnica do Rio de Janeiro.

ITÁLIA No dia 29 de Maio próximo, como foi já anunciado na imprensa italiana, inicia-se um serviço ferroviário rápido Paris—Roma e vice-versa, que, em ligação com o Simplon Oriente Expresso, permitirá aos turistas efectuar o percurso em cerca de 17 horas.

INGLATERRA Os turistas que visitarem a Grã-Bretanha este ano terão à sua disposição um novo «express» Londres-Manchester de grande luxo.

O novo comboio é puxado por duas locomotivas diesel-eléctricas de 1.000 HP, tem ar condicionado, janelas duplas e vagão-restaurante. Tem capacidade para 260 passageiros.



VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

Armazéns em Lisboa (Filial):

Av. Infante D. Henrique II - Circular

Telf. 381596 e 382155



Agora —
Esquemas
completos de
electrificação
de 25 kV da

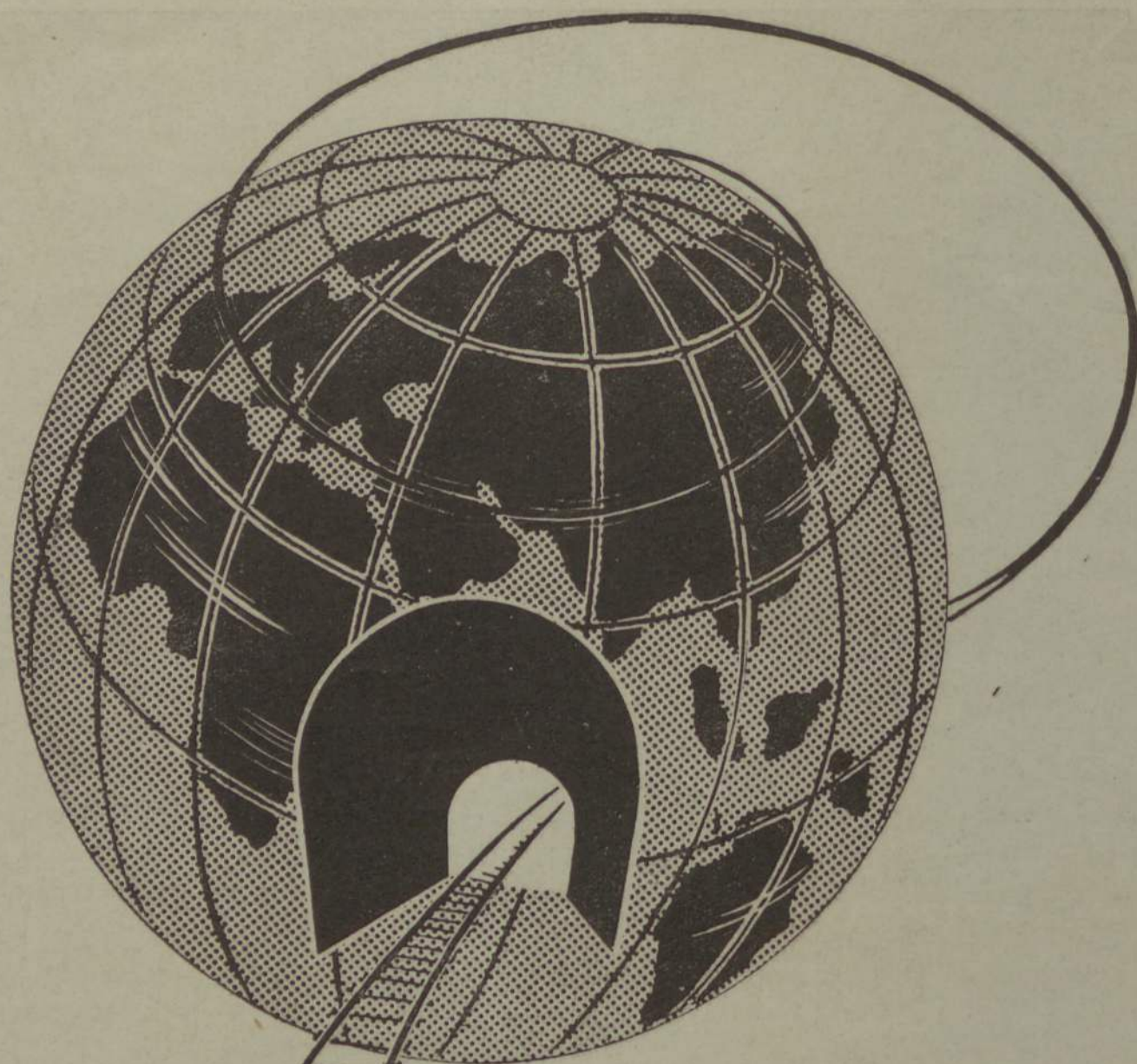


A G. E. C. tem capacidade e recursos para a concepção de projectos e produção de esquemas completos, de qualquer tamanho, para electrificação dos caminhos de ferro. Nas suas oficinas em Dudley Port, recentemente aumentadas para fazer face aos pedidos crescentes de equipamento de tracção, estão quase prontas as primeiras unidades para as locomotivas de 25 kV dos Caminhos de Ferro Britânicos.

O EQUIPAMENTO DA G. E. C. DE ELECTRIFICAÇÃO
DOS CAMINHOS DE FERRO INCLUI:

- Estações e subestações de energia completas
- Locomotivas eléctricas de corrente alterna e corrente contínua e unidades múltiplas de comboios
- Locomotivas e vagões diesel-eléctricos
- Cabos de distribuição e sistemas de contacto gerais
- Equipamento de sinalização automática
- Aquecimento de carruagens, etc.
- Iluminação de carruagens, armazéns de classificação e estações
- Equipamento para vagões-restaurantes
- Equipamento de comunicações telefónicas
- Sistemas de altofalantes
- Sistemas de supervisão de controle a distância

THE GENERAL ELECTRIC COMPANY OF ENGLAND MAGNET HOUSE, KINGSWAY, LONDON C.W.2.
Uma Organização Inteiramente Britânica



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE