

28.º do 73.º Ano

Lisboa, 1 de Maio de 1960

Número 1737

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



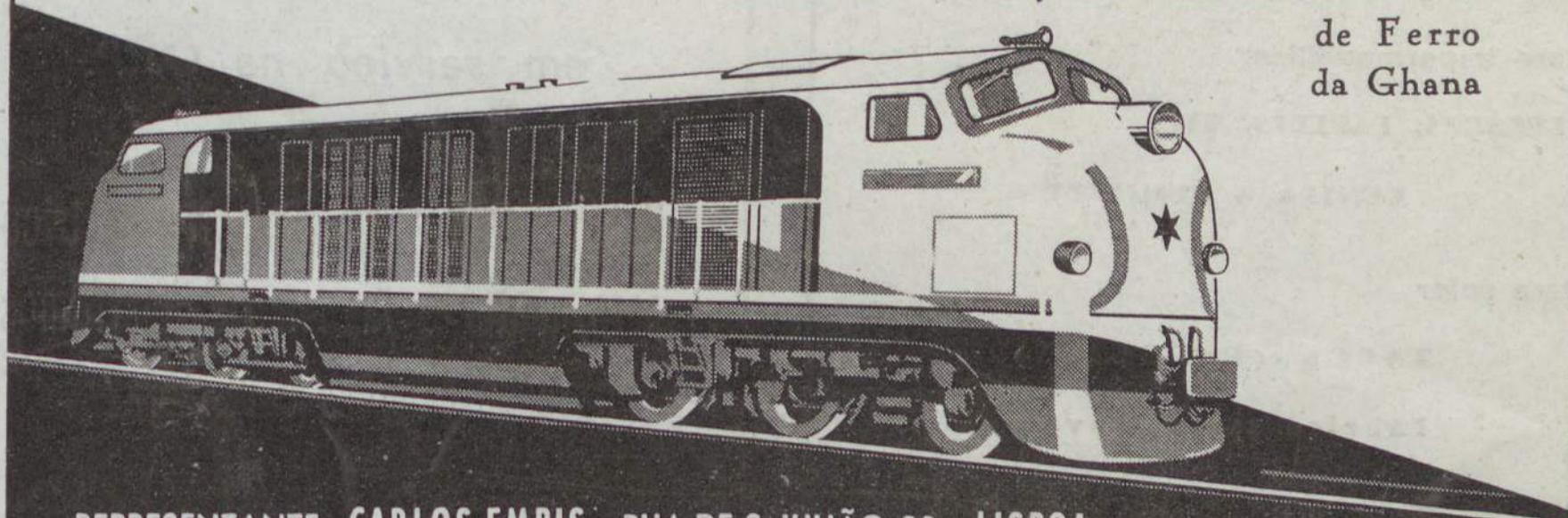
LOCOMOTIVAS

HENSCHEL

Diesel-eléctricas e Diesel-hidráulicas

de todos os tipos e para todos os fins

A gravura representa uma das **18** locomotivas Diesel-eléctricas Henschel GM —
Tipo «Tropical» — Potência de 1425 HP de 83 ton. de peso em
ordem de marcha, destinadas aos Caminhos
de Ferro
da Ghana



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

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL



Centrais eléctricas e Subestações, Protecções para redes eléctricas, Tracção eléctrica, Válvulas electrónicas — Emissores. Em armazém no Porto: motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica, pára-raios, Válvulas electrónicas, etc., etc.



Auto-transformadores de 220/150 kv. destinados à subestação de PEREIROs da C. N. E. depois do desembarque no porto de Lisboa

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 7 30156 (4 linhas)

Teleg.: EPALDA — Lisboa



*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: P B X 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

1737



1 — MAIO — 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

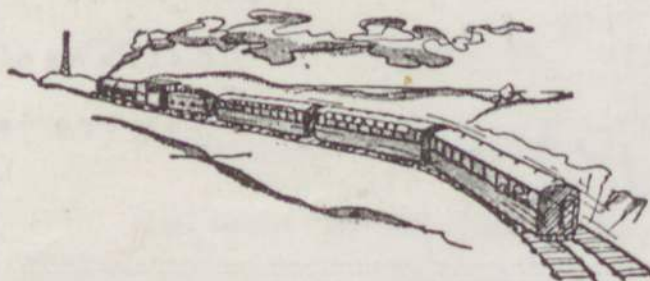
COLABORADORES:

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

No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo Eng.º <i>FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	71
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	73
List, o pioneiro das grandes linhas ferroviárias, por <i>JORGE RAMOS</i>	74
Carta de Espanha, por <i>MARTINS DE SOUSA</i>	75
Aviação, por <i>F. NOGUEIRA DO VALE</i>	76
Linhas Estrangeiras	77
Espectáculos	78
Há 50 anos	78
Imprensa	78
Eng. Francisco Gavicho	79
Caminhos de Ferro Ultramarinos	79
A ligação da Inglaterra à França	79
Companhia Carris.	79
Recortes sem comentários	80
Província de Moçambique	82
Parte Oficial	83



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.^o FREDERICO DE QUADROS ABRAGAO

Apesar da inauguração dos trabalhos ter sido em 8 de Julho de 72, ou se trabalhou muito depressa — o que não custa a crer — ou já se começara antes, tendo aquela data sido da inauguração oficial, porque em Setembro desse ano já se tratava de expropriações na freguesia do Rio Tinto, como se vê de um parecer no «livro de de consultas» da Junta Consultiva daquele ano.

E, de facto, com mais ou menos vicissitudes, a construção ia prosseguindo e, assim, cerca de um ano depois, já a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas se ocupava, ⁽¹⁾ em Maio de 1873, das pontes de Ave e do Este, a primeira, como se sabe, pouco depois da estação de Trofa; a segunda ao chegar ao entroncamento de Nine.

A ponte do Ave seria formada por dois tramos de 28 metros e a do Este por um tramo de 10 metros.

Três propostas se apresentaram a concurso: das casas Barteman et C.^e, Seraing e Sadoine e João Gaspar Harthort.

A primeira, apenas para a do Ave, pedia 3.907 libras; a segunda concorria às duas pontes, com os preços de 13.230\$000 réis para a do Ave e 4.788\$000 réis para a do Este; finalmente, a terceira, com 13.630\$000 réis para o Ave e 3.480\$000 réis para o Este.

O Director do Caminho de Ferro do Minho, justificando com considerações e argumentos, uns curiosos, outros interessantes, que seria fastidioso enumerar, dá preferência à proposta Harthort.

A Junta Consultiva concorda com o que o director da linha do Minho expõe e, no referido parecer de 15 de Maio de 73, considera a proposta em condições de ser aprovada.

Tanto uma ponte como outra, porém, se verificou que convinha serem aumentadas, a primeira, pouco, apenas para 32 metros; a segunda, sensivelmente para o dobro do vão, 20 metros.

Notemos, como curiosidade, que já neste parecer se propunha, para satisfazer um pedido dos habitantes da freguesia de Lousado, que a ponte

do Ave tivesse passeios públicos para peões, em consolas exteriores às vigas principais, dispositivo que a ponte actual ainda conserva.

Um ano mais tarde, 26 de Maio de 74, ⁽¹⁾ a Junta Consultiva considerava em condições de ser aprovado o projecto da estação de Nine, entroncamento da linha do Porto a Braga com a que seguiria para o alto Minho; nesse projecto fazia parte também o seu prolongamento na direcção de Viseu a Valença.

Com efeito, a linha primeiro considerada foi do Porto a Braga, constituindo o seu seguimento para a fronteira, a esse tempo, um complemento daquela.

Junto da estação de Nine, foi ainda estudada uma variante local que, melhorando o perfil algum tanto, elevava a rasante da ponte do Este acima do nível das águas deste rio e permitia estabelecer a estação em terreno mais plano e mais acessível às vias de comunicação.

Pouco antes, 12 de Maio, também fora aprovado o projecto da estação de Braga, ⁽¹⁾ com o seu edifício de passageiros, cais de mercadorias, cocheiras para locomotivas e carruagens, depósito de água, etc.

*

No outro extremo desta primeira fase do caminho de ferro do Minho, a estação do Porto não deixava de ocupar as atenções dos dirigentes. Essa estação, como vimos no primeiro volume, seria comum à linha de Lisboa-Porto, da Companhia Real, e às linhas do Minho e do Douro.

O projecto da Companhia Real era concebido apenas como uma estação de passagem, certamente por considerar que, terminando ali os seus comboios, ela era em especial a testa mais importante das outras linhas.

O projecto do Minho e Douro era, pelo contrário, mais completo, com acomodações para os seus serviços e repartições.

Mas a Junta Consultiva (parecer de 28 de Ja-

neiro de 1875) ⁽¹⁾ considera-o ainda deficiente por não ter instalações para a Direcção, Engenheiro de Via e Obras, etc., para que seria preciso unir os dois torreões extremos em mais um corpo corrido.

A Direcção Geral das Alfândegas, por sua vez, julga indispensáveis edificações que lhe sejam destinadas (officio de 5 de Agosto de 74), bem como aquartelamento para as praças da Guarda Fiscal ali em serviço.

Projectou-se, pois, de acordo com aquella Direcção-Geral, um cais coberto com 100 metros de comprimento e 11 de largura, destinado especialmente às mercadorias sujeitas a despacho e quartel da Guarda Fiscal.

Tornou-se, então, necessário adquirir mais terreno, o qual, com outro também necessário do lado Sul para reservatório de água e outras instalações, perfazia quase 10.000 metros quadrados e o valor de 6.391\$000 réis.

Na sessão da Câmara dos Deputados, de 3 de Fevereiro de 1875, ⁽²⁵⁾ discutindo-se no meio de um palavriado inesgotável, certos problemas da linha do Norte, o deputado Mariano de Carvalho, referindo-se à estação do Porto, exclamou:

«As comissões não quiseram aceitar a nossa proposta pela qual se determinou que a companhia dos caminhos de ferro do Norte pagaria metade da despesa que o Estado fizesse com a construção do Porto, que será comum às linhas do Norte, Douro e Minho. Parece-me bem. Como estamos em maré de fornecer a Companhia dos Caminhos de ferro do Norte, dê-se-lhe mais a estação que há-de ser construída à custa do Estado e que a companhia não pagará...».

Retorquiu-lhe Lourenço de Carvalho, que havia sido o relator do parecer das «comissões» (Fazenda e Obras Públicas):

«S. Ex.^a sabe perfeitamente que, na estação do caminho de ferro do Minho e Douro, no Porto, o governo tem de mandar proceder à construção de edifícios exclusivamente apropriados e destinados à exploração deste caminho e que não têm aplicação no caminho de ferro do Norte e Leste. Por exemplo, oficinas de reparação e muitas dependências que são necessárias para o serviço central da rede de caminhos de ferro ao norte do Douro, que pertencem ao Estado, e que só a essa rede têm aplicação. É muito provável que o governo tenha de mandar proceder à construção de um pequeno edifício anexo à estação e destinado à acomodação do pessoal do serviço central da exploração do caminho de ferro, com o que não tem a companhia...».

«Mas, a respeito daqueles edifícios cuja construção a companhia também utiliza, é possível definir desde já a proporção em que a companhia deve concorrer para a defesa desses edifícios? Não é possível. O que se estabelece é que a companhia

há-de necessariamente responder pela despesa desses edifícios na proporção em que deles se apresentar. Se a companhia se aproveitar da estação do Porto, o governo necessariamente lhe há-de impor a obrigação de satisfazer a parte respectiva da despesa, mas é impossível definir desde já uma percentagem exacta».

O alpendre geral da estação, cobrindo as duas linhas principais, foi encomendado à companhia Fives-Lille, mas pela Companhia Real que, a esse tempo, tinha a seu cargo a construção. Custou cerca de 81.000 francos, preço que a Junta Consultiva considerou «razoável» (parecer de 24 de Novembro de 1874).

*

E, assim, em **20 de Maio de 1875**, inaugurava-se o primeiro troço importante das linhas do norte do Douro: **Porto a Braga**.

Como não podia deixar de ser, a imprensa largamente se referiu a este importante acontecimento. Assim, por exemplo, o respeitado «Jornal do Comércio» escrevia embora em estilo telegráfico:

«Em viagem, 20, às 3,30 da tarde — À alvorada salvou a bateria da Serra do Pilar e as músicas percorreram as ruas.

«O comboio real partiu de Campanhã, quando faltavam 20 minutos para o meio-dia. Juntou-se povo imenso na estação e nos arredores.

«O comboio dos convidados levou, em 20 vagões, 1.000 pessoas. Nas estações apareciam músicas.

«Em Nine, inutilizou-se uma carruagem, o que fez a viagem demorada.

«Braga estava cheia de bandeiras, e a população preparada para passeio. Esplêndida iluminação; pedem ao Rei para se demorar até às 10 da noite.

«O Governador Civil ofereceu um «lunch» a 150 convidados. Houve outro «lunch» na estação dos Congregados.

«Há várias ornamentações no Quartel do 8.

«Nas Ruas do Souto, Formosa e outras, a carruagem do Rei foi coberta de flores. Ao meio da Rua do Souto, 4 anjos lançaram rosas sobre os Reais viajantes.

«Houve vários discursos e vivas na estação de Campanhã. — *Luís Quirino Chaves*.

«Braga, 20, às 8,15 da tarde — El-Rei não quis ficar. Partiu às 5,30. No «lunch» dado pela Câmara, falou o Rei e disse que a liberdade é garantia de ordem e discorreu acerca do progresso material de Braga. Falou também o sr. Jerónimo Pimentel, deputado por Barcelos, presidente da Câmara, brindando as pessoas principais. Acabou às 5 h. partindo para a estação.

(Continua)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Brasília

Os bons acontecimentos sucedem-se, felizmente. Neste ano comemorativo do V Centenário da morte do Infante D. Henrique, a quem o Mundo inteiro deve os mais altos serviços, pois as nossas viagens marítimas abriram novos e mais amplos horizontes à Civilização, há a registar a sentença do Tribunal Internacional de Haia, que reconheceu a soberania de Portugal nos enclaves de Dadrá e Nagar — Aveli, e há, ainda, entre outros factos importantes a assinalar, a inauguração solene da nova capital do Brasil, que foi abençoada por um Legado de Sua Santidade o Papa João XXIII — que é uma das mais prestigiosas figuras da Igreja e do Pensamento Portugêses.

A escolha do Senhor Cardeal Patriarca de Lisboa, D. Manuel Gonçalves Cerejeira, representou da parte do Chefe da Igreja Católica uma delicada homenagem a Portugal e ao Brasil. Neste momento em que Brasileiros e Portugueses se confundem no mesmo afecto e procuram cimentar mais ainda uma política de compreensão mútua, o baptismo da nova capital Brasília pelo Senhor D. Manuel Gonçalves Cerejeira revestiu-se de um alto e enternecedor significado.

Com efeito, a presença do Senhor Cardeal Patriarca de Lisboa na nova capital do Brasil foi grata a todos os brasileiros — aos brasileiros educados na Igreja Católica, aos brasileiros amigos de Portugal, aos brasileiros que prezam a Cultura portuguesa — e aos muitos milhares de portugueses residentes na grande nação irmã que, mais uma vez, puderam testemunhar, pessoalmente, ao eminente Prelado lusitano a sua simpatia e a sua admiração.

A presença do Senhor Cardeal D. Manuel Gonçalves Cerejeira no Brasil foi, por tudo e em tudo, uma grande, uma extraordinária presença: a presença de Roma e a presença de Portugal. E essa presença de Portugal no Brasil não podia ser mais completa e notável: Príncipe da Igreja, representando oito séculos de civilização cristã, o sr. D. Manuel Gonçalves Cerejeira, antigo professor da Universidade de Coimbra, escritor, sócio da Academia das Ciências de Lisboa, representou também, com a maior dignidade, a Cultura e as Letras portuguesas.

Portugal e Brasil formam uma comunidade admirável.

Os nossos artistas



PAISAGEM DO CADAVAL — Óleo de Silva Lino

A minha terra

*Do céu, à noite, com seus olhos castos,
Namoram-te as estrelas silenciosas.
A paz flutua nos teus campos vastos
Onde o trabalho gera pão e rosas.*

*Pão para a boca e p'ra meus olhos, gastos
De olharem as misérias dolorosas,
As tuas rosas, a colher de rastos,
Com devoção, sagradas e viçosas!*

*Mas, porque tudo em ti me luz e encanta,
Terra do meu amor? E porque canta,
Ao pôr do Sol, canções que fazem bem*

*A linda voz dos ranchos, nos caminhos?
Porque dás pão e luz aos pobrezinhos
E abençoaste o amor de minha mãe!*

Bento Caeiro

List, o pioneiro das grandes linhas ferroviárias

por JORGE RAMOS

NUMA tarde gélida de Novembro de 1846, hospeda-se numa modesta pensão de Kufstein um homem de expressão fatigada e melancólica, como se um grande fardo de angústia pesasse na sua alma.

— «Sou muito pobre — diz ele ao hospedeiro — Queira dar-me o pior quarto da sua casa.»

Ali permanece durante alguns dias, deitado no leito sem se poder mexer, ou escrevendo cartas. Na manhã de 30 de Novembro esse hóspede taciturno sai de casa. A neve cai, vestindo as árvores nuas com farrapos de arminho, estendendo na terra o seu manto alvinitente. Foi encontrado numa floresta próxima, junto a um fosso. Estava morto.

Este homem era o cientista Frederico List, que traçou as linhas essenciais de um vasto projecto: uma rede ferroviária que se prolongasse da Alemanha até Antuérpia e o Havre e corresse para o sul e sudeste através de Munique até Trieste e Constantinopla. Nascera em Reutlingen, na Suábia, em 1789. Seria considerado um dia um dos pioneiros mais apaixonados e de visão mais lúcida na história económica da Alemanha.

As gerações que se lhe seguiram não compreendem como um homem de génio como foi List não tenha sido entendido pelos seus contemporâneos que o perseguiram, escarneceram e repeliram. A sua época lançou-se contra ele só porque denunciara a apatia e combateu o espírito convencional de um burocratismo rotineiro que impedia as realizações audaciosas.

Apenas com vinte e oito anos de idade List é professor de ciências económicas na Universidade de Tubinga. É nessa cátedra que ele principia a desenvolver as suas ideias revolucionárias: exige a eliminação das barreiras alfandegárias que asfixiam a vida das províncias alemãs, ataca implacavelmente a multidão espantosa de burocratas e conselheiros, de funcionários que se limitam a aglomerar nuvens e a redigir ofícios, uns e outros incapazes de uma ideia nova. As opiniões de List são expostas com tal franqueza e desassombro, que é condenado a dez anos de prisão. Consegue evadir-se. Vive algum tempo em Paris e em Londres, fixa-se depois na Suíça, onde permanece alguns anos. De regresso à pátria é preso e encerrado na fortaleza de Asperg, de onde sai em 1825 sob a condição de emigrar para a América. Principia então, a 26 de Julho daquele ano, o período mais agitado da sua existência.

Na América torna-se fazendeiro, organiza explo-

rações mineiras e constrói uma linha férrea. Impelido pela nostalgia, regressa à Alemanha. Havião surgido ideias novas, e nesta caminhada do progresso as ideias antigas tinham adquirido outra amplitude. O Mundo encontrava-se nos primeiros inícios do desenvolvimento do caminho de ferro.

Nos Ministérios, nas repartições públicas dos pequenos Estados alemães, List é recebido como um visionário. «É um doido» — afirmam por toda a parte. Os médicos mais célebres da época garantiam que as viagens de caminhos de ferro ocasionavam uma doença cerebral, à qual eles deram logo o terrível nome latino «delirium furiosum». Vencendo mil obstáculos, opondo a sua tenacidade a todas as resistências, consegue pôr em execução o projecto de uma linha férrea entre Dresden e Leipzig. Pessoalmente nada lucrou com isso, mas outros embolsaram vultuosos lucros... Quando o caminho de ferro começa a funcionar, os accionistas da sociedade pouco a pouco, afastam List, o eterno visionário.

Metternich proíbe a circulação do «Jornal Ferroviário» fundado por esse «extravagante sonhador e impertinente utopista», e List, desiludido, amargurado, abandona a Alemanha para ir viver em Paris. É na capital francesa que ele escreve a sua vasta obra *Teoria da Economia*. Mais uma vez são ideias novas, demasiado arrojadas para a sua época.

Foi preciso que houvesse passado mais de um século para se reconhecer que essas teorias do «extravagante sonhador» estão na base da economia moderna, como a mais sensacional previsão de um homem dotado de extraordinária inteligência — que profetizou o desenvolvimento do continente americano.

O visionário que criou caminhos de ferro, «sonhando» com uma aliança económica entre a Inglaterra e a Alemanha, vai a Londres defender o seu projecto. O memorial que entregou ao mesmo tempo ao governo prussiano e ao governo da Grã-Bretanha não foi compreendido por ninguém. Do muito que «sonhou» apenas está hoje realizada a grande rede ferroviária da Europa por ele projectada, e a reforma do regime aduaneiro. Encontrou-se quase sempre materialmente perante o nada, pois nunca pensou em si próprio, mas na causa que defendia. Perdeu a coragem. Desistiu de lutar. O seu maior desejo é repousar em Meran. Só consegue chegar a Kufstein, «muito pobre», pedindo o pior quarto de uma modesta pensão...

Para morrer numa manhã tão cheia de neve e de frio como a sua alma triste e desiludida...

Carta de Espanha

Por MARTINS DE SOUSA

(Correspondente em Madrid da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»)

O maquinista Arturo Gomez e o comboio silencioso

O maquinista Arturo Gomez foi reformado, por limite de idade, em Março último, com muitos anos ao serviço do Caminho de Ferro, porém, esta normal circunstância imposta pelo tempo, foi um acontecimento, pela compensação moral recebida das Autoridades e Engenheiros da RENFE, ao reconhecer e adoptar o seu invento, que consta de um aparelho que apenas pesa 14 quilos, facilmente adaptável sem prévia preparação e que elimina todos aqueles infernais ruídos produzidos pelo travão de vácuo, dos «CENTAUROS DE AÇO», que são as potentes Locomotivas a Vapor.

De futuro, silenciosamente e sem espargir água ou vapor, o comboio arrancará e chegará ao seu destino com óptima visibilidade e interpretação de ordens verbais e consequente redução de possíveis incidentes, como se verificou nas várias provas, com óptimos resultados, às quais assistiram as Entidades Oficiais para aprovar o esforço e desvelo do seu inventor e de toda uma vida de trabalho dum honrado e bom ferroviário que não passa debalde sobre a Terra.

«El Carnicero de la Seca»

Um comboio de mercadorias procedente de «La Robla», província de León, acaba de estabelecer na mesma linha um «Record» difícil de bater, ao atropelar um rebanho que, por distração do pastor, seguia pela linha férrea, matando 115 ovelhas e ferindo muitas outras que tiveram que ser abatidas.

A «marca» anterior pertencia ao TAF. (Rápido) Madrid-Gijón com 80 cabeças, desde o Verão passado, o que lhe valeu ser cognominado «EL CARNICERO DE LA SECA», nome da povoação a que pertenciam os rebanhos e que nestas ocasiões não sabem o que fazer com tanta carne.

Aqui Madrid!!!

Há muitos centos de Turistas portugueses que vêm a esta Capital e que não conhecem o PARQUE SINDICAL da «Puerta de Hierro». Está à saída de Madrid, cerca da Cidade Universitária e é maravilhoso com os seus campos relvados, recintos para patinagem e Péla Vasca, esplêndidas pistas de cinza para Desportos Atlético, óptimas piscinas para adultos e crianças e até com Praia artificial sentada a seus pés, na margem esquerda do Manzanares, o «Aprendiz de Rio» como dizem os madrilenos, pela pobreza do seu caudal no Verão.

É mais um generoso pulmão que a força criadora do Ministro Secretário, Sr. Solis Ruiz, construiu para que as massas trabalhadoras possam disfrutar, a

preço módico, o exercício são e higiénico praticado ao ar livre, esse ar fresco de viração e carícia que nos envia a Serra de Guadarrama, com a sua água incomparável, «Linha» do seu Rio Lozova, pura, leve e cristalina, que desde os cumes de Penhalara desce até Madrid por sinuosas fragas e penedias, onde esconde e alimenta a voraz truta e o astuto barbo, para satisfação e recreio daqueles que, com a cana de pesca na mão, se sentem mais cerca de Deus, na grandiosa imensidade da Natureza.

Pode-se imaginar uma extensão de dois quilómetros por mais de trezentos metros de largo que, nas suas instalações, conta com três vestiários, com capacidade total para 22.500 pessoas, 500 infantis, 10.000 femininos e 12.000 masculinos; um Restaurante, seis Bares com as suas respectivas esplanadas, Piscinas, uma de recreio para adultos de 136 por 60, outra de competições, de 50 por 16, e outra infantil de 40 por 25 metros. Três campos de Futebol, um relvado de 102 por 64 e os dois restantes com a superfície de 96 por 48 metros cada um, sem contar com variadíssimos Jogos para adultos e menores, tudo generosamente cedido à excelente administração da «Educação e Descanso», irmã gémea mas poderosa da nossa «FNAT», para recreio da sua massa associativa e do trabalhador desta Capital.

Foi neste cenário que, há pouco tempo, ainda no Inverno, foi homenageado no seu Restaurante o Ex.^{mo} Sr. Ferreira Baptista, Secretário Geral da FNAT., que em missão oficial foi hóspede da «Educação e Descanso» e, pelos jornais, tivemos a satisfação de saber e apreciar o verdadeiro entusiasmo e estima com que foi recebido, sobretudo por aqueles que já tiveram a dita de gozar o seu período de 20 dias de férias em «UM LUGAR AO SOL» e que, sem excepção, desejariam voltar a ser «Colonos» da FNAT, na Caparica, e que manifestavam o seu reconhecimento e gratidão por haver compartilhado do nosso pão e do nosso vinho e ter conhecido a simpatia dum povo irmão, de fidalga hospitalidade e trato lhano, como são as gentes da minha Terra.

Este ano prosseguirão novos intercâmbios, vários turnos de espanhóis para a Caparica e de portugueses para Cádiz e São Rafael, que está aqui ao lado na Província de Segóvia, respectivamente Praia e Serra, mar e montanha, calma e frescor, e, com certeza, serão mais uns centenaes de indivíduos de outra nacionalidade que, ao fim de muitos séculos, se conhecem mais de perto e não só aprenderam a respeitar-se como a querer-se, reciprocamente, como Deus manda.

Bem hajam, pois, as Instituições e os Homens que promovem a aproximação dos Povos.

Aviação

 Por F. NOGUEIRA VALE

Byrd ou Amundsen?

Em 9 de Maio de 1926 o Mundo ficou espantado com a proeza de um homem que se afirmava ter alcançado de avião, em 15 horas e meia, o «topo do mundo» — o Pólo Norte. E a confirmação veio depois com pormenores do extraordinário feito: O almirante americano Richard Byrd, tinha atingido o Pólo Norte com o seu voo histórico, e naquele «extremo do mundo», na região dos gelos eternos, ficaria flutuando, para todo o sempre, a bandeira das estrelas do pioneiro.

Agora, trinta e quatro anos passados sobre uma das mais belas façanhas do génio humano, chega-nos da Escandinávia uma espantosa notícia:

«Não foi Byrd mas sim Amundsen, o primeiro homem a alcançar o «extremo do Mundo».

E o comunicado de Estocolmo afirma que Byrd não poderia ter atingido o Pólo Norte devido às condições atmosféricas. O «Aftenposten», de Oslo, cita o prof. sueco Goesta Liljeqvist, e os especialistas noruegueses negam-se, por enquanto, a comentar a nova teoria que confere a Amundsen a prioridade do seu voo sobre o Pólo.

Bernt Balcheu, um especialista em explorações árticas, defende a teoria e diz mais, que Byrd nunca poderia ter alcançado o Pólo com tão pequeno número de horas no ar. Em que ficamos, pois? É Byrd ou Amundsen o conquistador do Pólo Norte? A glória do feito pertence à América ou à Noruega? Porque não foi o facto desmentido na ocasião?

O progresso técnico dos motores e células prejudica a eficiência dos aviões?

Como todos sabem, a palavra de ordem em aviação é reduzir o peso dos aviões para sua eficiência e maior raio de acção.

Aumentar o conforto, a beleza, a velocidade e o tamanho dos aparelhos implica, indiscutivelmente, um aumento de peso. Aumentar o coeficiente de segurança é para os engenheiros construtores um pesadelo, pois eles debruçam-se sobre o importante problema da redução do peso quando estudam os novos modelos. O aumento de carga, portanto, o rendimento do avião, pesa também grandemente na solução do problema.

O avião ao sair da fábrica construtora é cuidadosamente pesado mas... com a idade os aviões aumentam de peso, como qualquer senhor idoso com tendências para a obesidade.

Por isso o certificado de navegabilidade do aparelho tem uma duração muito restrita:

Quantos mais anos de serviço... Mais peso.

Está calculado, por exemplo, que os «Contair» 440 aumentam 230 quilos em 3 anos e os DC-6B, 760 de quilos em 6 anos, o que representa uma redução de carga de 3,9% no sector Europa e 8% se se tratar, por exemplo, no Congo Belga.

Acentuemos, pois, que um avião diminui a sua carga comercial se não houver qualquer melhoramento nas suas limitações estruturais ou «performances». Deve-se contar sempre com este aumento de peso quando forem adquiridos novos aviões.

Citemos, como exemplo importante, o caso do avião «Comet IV» ao qual foi necessário introduzir reforços no trem de aterragem (2 de 4 rodas cada perna), o que representou um aumento de peso de algumas dezenas de quilos.

O aperfeiçoamento dos motores, principalmente os de jacto, aos quais foi necessário aplicar supressores de som e outros aperfeiçoamentos tendentes à diminuição dos ruídos, etc., são cabal exemplo do que afirmamos.

O progresso técnico dos motores e das células prejudica a eficiência dos aviões?

A teoria afirma-nos que sim, mas a prática parece demonstrar que não.

A maior encomenda de aviões ligeiros feita à Indústria Nacional

Não obstante se construírem, sob licença, há 40 anos, aviões em Portugal, nunca a indústria Nacional teve uma encomenda com o vulto da que recebeu há



O avião Auster, que vai ser construído em Alverca

Linhas Estrangeiras

ARGENTINA Vão ser aumentadas, brevemente, na Argentina, de 35 a 60 por cento, as tarifas ferroviárias. Este aumento tem por objectivo reduzir o «deficit» de 20 milhões de pesos verificado no exercício de 1958-1959.

ESTADOS UNIDOS Os lucros líquidos dos caminhos de ferro de primeira categoria dos Estados Unidos continuam a diminuir de volume. Com efeito, os lucros de 1959 somaram 574 milhões de dólares contra 603 milhões em 1958, e 740 milhões em 1957,

FRANÇA A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (S.N.C.F.) transportou em 1959 — facto assinalável — 557 milhões de passageiros-quilómetro contra 553 em 1958, o que representa um tráfego de 32 100 milhões de passageiros-quilómetro, contra 32 300 em 1958. Os passageiros dos arrabaldes parisienses foram mais numerosos que em 1958 (513 milhões con-

pouco as Oficinas Gerais de Material Aeronáutico, de Alverca.

A produção nacional, que podemos representar pelos seguintes números de aparelhos fabricados a partir de 1920: «Caudron» G-3, 50, «Potez» XXV A2, 27; «Morane», 16; «Vickers», 7; «Avro» 626, 17; «Figermoth», 91 e «Chipmunk», 56, vai ser grandemente aumentada, pois o estudo das nossas prementes necessidades indicaram a fabricação, a partir do ano corrente de 1960 a 1962, de aparelhos de treino a jacto, pequenos aviões de transporte e aviões ligeiros.

O programa dos modelos a fabricar conduziu os nossos engenheiros aeronáuticos a intensos estudos, pois tratava-se de prover as necessidades militares e civis da Metrópole e do Ultramar.

Assim, o Conselho Superior de Aeronáutica aprovou a proposta de Sua Ex.^a o Subsecretário do Estado da Aeronáutica, e a verba de 42.500.000\$00 — o maior contrato até hoje assinado com os O. G. M. A. — vai promover a construção da maior encomenda de aviões ligeiros até agora feita à Indústria Nacional: 170 aparelhos ligeiros, «Auster», monomotores de 160 C. V., com destino à Força Aérea, Ministério do Ultramar, Ministério das Comunicações e Serviços da Agricultura.

Estão, pois, de parabéns os Aero Clubes da Metrópole e do Ultramar.

tra 300) e os das grandes linhas um pouco menos numerosos (244 milhões contra 253). Isto explica que o número total de passageiros esteja em aumento (+0,7%) ao passo que o de passageiros-quilómetros baixou ligeiramente (—0,60%).

O trânsito de mercadorias equivale a 213 milhões de toneladas (212 em 1958), o que representa um trânsito de 53 200 milhões de toneladas-quilómetro contra 52,9 em 1958, ou seja um aumento de 0,6%.

Se, em definitivo, o número de unidades-tráfego permaneceu, em 1959, igual ao de 1958 (85 300 milhões de unidades-tráfego), a produtividade da S.N.C.F. tem continuado em aumento, como o demonstra a melhoria dos rendimentos.

O parque de máquinas motoras — de vapor, eléctricos e diesel — diminuiu (7870 contra 8410). O consumo de carvão diminuiu em 640 000 toneladas (—16,5%), ao passo que o de energia eléctrica aumentou 150 milhões de KWh (+6,8%); na totalidade, o consumo de energia, em equivalência carvão, foi de 6 milhões de toneladas contra 6 600 000 (—9%).

A regularidade da circulação melhorou também: em 1959, somente 2,20 por cento de comboios rápidos e expressos (em vez de 3% em 1958) chegaram ao término com um atraso superior a 15 minutos.

De 1 de Janeiro a 31 de Dezembro de 1959, o rendimento da S.N.C.F. subiu a 573 400 milhões de francos contra 514 600 milhões em 1958, o que supõe um aumento de 11,7 por cento.

ITÁLIA O Ministro dos Transportes, no discurso que proferiu no VII Congresso de Transportes, sublinhou o esforço realizado pelos Caminhos de Ferro Italianos no referente a electrificação, e anunciou também que no decurso do ano de 1960 ficarão electrificadas 50% da rede ferroviária, ou sejam 8 000 quilómetros dos 16 000 quilómetros de que consta.

Na Primavera do próximo ano de 1961, a corrente continua substituirá, nas principais linhas da zona Ligúria-Piamont, a corrente trifásica ainda presentemente utilizada.

JAPÃO A Associação dos Engenheiros Ferroviários do Japão está constituída por mais de 5.000 membros e aproximadamente 200 corporações. Como as principais linhas pertencem aos Caminhos de Ferro Nacionais do Japão, uma grande parte do seu pessoal está integrada naquela Associação.

Os seus objectivos estão concretizados nos seguintes pontos:

1 — Estudo dos problemas técnicos dos caminhos de ferro, mediante a investigação dos problemas técnicos e a cooperação dos Caminhos de Ferro Nacionais do Japão e de outros membros.

Estes estudos estão a cargo de Comissões compostas por especialistas, industriais e professores

ligados à indústria ferroviária. Existem normalmente entre 30 e 40 destas Comissões.

2 — Publicação do boletim mensal «J. R. E. A.», distribuído entre os seus membros.

3 — Publicação da nova revista «Japanese Railway Engineering».

Esta revista tem por objecto difundir fora do país os progressos dos Caminhos de Ferro Nacionais, no referente a construções, técnica e exploração, que chegaram a um alto grau de adiantamento.

— O Plano Quinquenal de Modernização dos Caminhos de Ferro Japoneses, que abrange o período de 1957 a 1961, prevê a construção de um túnel de 13.600 metros, que será o mais extenso do Japão.

Este túnel unirá Maibara, no lago Biwa, a Toyana, correndo ao longo das costas do mar do Japão. Com os seus 13,6 quilómetros de comprimento, superará a extensão do túnel Chineizon, até agora o maior do Japão, e ficará sendo o quinto do mundo, depois do Simplon (19,8 km.), do dos Apeninos (18,6 km.), do de São Gotardo (15 km.) e do de Lötschberg (14,5 km.).

— Projecta-se unir as duas cidades mais populosas do Japão — Tokyo e Osaka, com o serviço ferroviário mais rápido do Mundo.

A nova linha, que estará terminada em 1964, resolverá, como se espera, uma grande parte das necessidades de transporte da nação, que aumentam constantemente.

Uma comissão especial do Governo propôs a construção de um novo caminho de ferro electrificado para grandes velocidades, com comboios capazes de percorrerem os 515 quilómetros de distância entre a capital do Japão e o centro industrial, Osaka, em três horas.

A nova linha, de bitola larga, estaria separada da actual linha principal, de bitola estreita.

Os comboios de passageiros fariam o percurso Tokyo-Osaka a como velocidade média de 170,5 km/h com um máximo de 251 km/h de acordo com os projectos.

Espera-se que o Governo e a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro concorram com 540 000 000 dólares para o projecto, incluindo 27 800 000 dólares para o material circulante. O Japão possui actualmente uma rede ferroviária de via estreita, cujo material móvel não pode ser utilizado na nova linha projectada.

Com os 900 000 dólares orçamentados já para o projecto, o Governo começará imediatamente os trabalhos. Antes de Setembro próximo, como se crê, o Governo aprovará o plano completo.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30 18,15 e 21,30 — «Inferno debaixo de água».
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Suspiros de Triana».
COLISEU — Às 21,30 — Cinema —

Há 50 anos

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

De Lisboa a Berlim em 62 horas

A Companhia dos Caminhos de ferro do Norte da França, com o concurso dos Caminhos de ferro do Estado da Belgica e dos Caminhos de ferro allemães inaugura hoje um serviço especial que muito facilita as relações entre Paris e Berlim e todo o norte da Allemanha.

A criação de novos comboios, de grandes velocidades, permite que os viajantes partindo ás 9 h. e 45 m. de Lisboa e chegando a Paris ás 9 h. e 37 m., possam ahi descansar durante a noute, para o que tem dez horas e meia, e tomando o comboio para Berlim ás 7 h. e 53 m. cheguem aquella capital pouco depois da meia noute.

O comboio de regresso chega a horas de receber os viajantes que venham da Dinamarca, Suecia, Noruega, de Konisberg, de S. Petersburgo, Varsóvia, Moscou, Cracovia, Kiew e Odessa.

Assim os viajantes da America do Sul podem com grande economia de tempo fazer uma larga digressão pela Europa, visitando as suas melhores capitais e os pontos mais pitorescos do norte europeu e fazendo apenas uma curta viagem por mar.

Por isso, basta-lhes servirem-se do grandioso porto de Lisboa.

Linhas Portuguezas

Lourenço Marques — A classe commercial da cidade tem reclamado insistentemente contra a falta de material para transporte de mercadorias, que lhes occasiona grandes transtornos e bastantes prejuizos.

— Desde julho do anno passado até março ultimo, as percentagens reaes foram crescendo constantemente desde 60 % até 70 %. A totalidade do tráfego ascendente foi, em seis mezes, de 256:000 toneladas e o descendente de 357:000 toneladas. O tráfego interno da linha, no mesmo periodo, foi de 1:327 toneladas ascendente e 10:317 de trafego descendente.

Valle de Vouga — Têm continuado as expropriações necessarias para a construção desta linha.

Todas ellas teem sido feitas amigavelmente, regulando o metro quadrado de terra lavradia a 250 réis; de quintal a 380 e de pateos a 500.

— Começaram no dia 25 do mez passado, em Albergaria-a-Velha, os trabalhos de construção para o edificio da estação dos caminhos de ferro.

Imprensa

Coronel Pereira Coelho

Completamente restabelecido, saiu já de uma casa de saúde, onde esteve em tratamento durante dois meses, por fractura de uma perna, o sr. coronel Pereira Coelho, ilustre subdirector do «Diário de Notícias» e nosso muito prezado amigo.

Ao ilustre jornalista apresentamos as nossas jubilosas felicitações pelas suas melhoras.

ENG. FRANCISCO GAVICHO



A seu pedido, passou à situação de reforma o distinto engenheiro da C. P., sr. Francisco de Macedo Gavicho, Chefe do Serviço da Via.

Especializado nos trabalhos da via, o sr. Eng.º Francisco Gavicho foi por diversas vezes louvado pelos serviços prestados por motivo de interrupção de linhas, consolidação de aterros, etc. . Agente que amou a sua profissão e que se impôs sempre pela exactidão do cumprimento dos seus deveres, soube criar amizades e sólidas admirações, quer entre os seus superiores hierárquicos, quer entre colegas e colaboradores seus subordinados.

A prova de quanto é considerado e estimado, teve-a, há pouco, o sr. Eng.º Francisco Gavicho, no almoço que lhe foi oferecido por um grupo de funcionários da Divisão de Via e Obras, a que presidiram os ilustres Eng.ºs srs. Roberto de Espregueira Mendes e Pedro Brion, director-geral e subdirector, respectivamente, da C. P., vendo-se ainda, na mesa de honra, entre outras pessoas, o sr. Eng.º Joaquim de Barros, chefe da Divisão a que pertencia o homenageado.

O pessoal da sua Divisão, ofereceu-lhe, como recordação e prova de estima, um valioso objecto de arte.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» endereça, ao distinto engenheiro, com os melhores cumprimentos, votos sinceros de uma feliz aposentação.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

O movimento dos Caminhos de Ferro de Angola, nos 3.º e 4.º trimestres de 1959, foi o seguinte:

Caminho de Ferro do Amboim — Passageiros: 2.786 (3.º) e 2.612 (4.º). Carga (toneladas) 7.697 (3.º) e 2 612 (4.º) — Receita total (contos): 1598 e 2310.

Caminho de Ferro de Luanda — Passageiros: 82.238 (3.º). Carga (toneladas) 105.924. Receita total — 12 605 contos.

Caminhos de Ferro de Moçâmedes — Passageiros: 21.218 (3.º) e 20.947 (4.º). Carga (toneladas) 161.372 (3.º) e 145.491 (4.º). Receita total (contos): 4.488 (3.º) e 3.393 (4.º).

Caminho de Ferro de Benguela — Passageiros: 208.240 (3.º) e 171.661 (4.º). Carga 751.487 (3.º) e 827.649 (4.º). Receita total (contos) 126.244 (3.º) e 127.676 (4.º).

A ligação da Inglaterra à França

Um túnel sob a Mancha não só é viável como custará muito menos do que uma ponte

Segundo o relatório da comissão encarregada de estudar a ligação, através da Mancha, da Inglaterra à França, é viável técnica e financeiramente a construção do túnel de caminho de ferro.

Esta comissão, cujos trabalhos se iniciaram há dois anos e meio, inclui representantes das companhias que actualmente exploram o serviço de «ferry-boats» entre a Inglaterra e o continente, da Federação Internacional das Estradas e de uma firma de estudos técnicos.

Sir Ivone Kirkpatric, co-presidente da comissão e antigo subsecretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, afirmou que o túnel custará 109 milhões de libras (8 829 000 contos) e levará, pelo menos, cinco anos a construir — exactamente o mesmo tempo que uma ponte sobre o canal. Todavia, a ponte custaria mais 70 milhões de libras (5 670 000 contos).

Salientou que as duas vias do túnel permitirão um rápido serviço de transporte de automóveis entre a Inglaterra e a França, tendo sido calculado que, anualmente, será de 13 milhões de libras (1 052 000 contos) o lucro do túnel, a partir de 1965, aumentando para 21 milhões de libras (1 701 000 contos), em 1980.

O relatório informa ainda que, quando entrar em serviço normal, o túnel permitiria a passagem, horária, de 1 800 veículos, cada um dos quais demoraria 35 minutos a atravessar o túnel. Entre Londres e Paris, cada comboio demoraria quatro horas e vinte minutos, viajando a uma velocidade entre 105 e 114 quilómetros horários.

Companhia Carris

Entrega de diplomas e distintivos de Boa Condução

No dia 27 de Abril, procedeu-se, no refeitório da Companhia Carris de Lisboa, a Santo Amaro, à entrega de diplomas e distintivos de Boa Condução a algumas centenas de guarda-freios e motoristas que conduziram os respectivos veículos durante um ou mais anos sem que lhes fosse imputada a responsabilidade por qualquer acidente.

Presidiu à cerimónia, que, como a anteriores, teve larga concorrência, o sr. Engenheiro Miranda Coutinho, director-geral de Transportes Terrestres, e Mr. R. J. Smith, presidente da Direcção e administrador-geral da Carris, pronunciou algumas palavras alusivas ao significado da entrega de diplomas e distintivos.

Por falta de espaço, no nosso próximo número feremos mais longa referência a esta cerimónia.

Recortes sem comentários

Agadir foi terra portuguesa

Duzentos e oito portugueses encontravam-se em Agadir quando aquela cidade marroquina foi destruída pelo terramoto na noite de 29 de Fevereiro para 1 de Março.

Apesar de todos os esforços enviados pela Embaixada de Portugal em Rabat e pelo consulado de Portugal em Safi, não foi ainda possível elaborar uma lista referente às vítimas de nacionalidade portuguesa: os sobreviventes abandonaram a cidade ou foram evacuados, tornando-se impossível qualquer contagem.

Entretanto, em Lisboa e no resto do País desenvolve-se um extraordinário movimento de solidariedade em favor da população da cidade-mártir que já foi portuguesa e onde havia ainda inúmeros vestígios da presença de Portugal.

Além da equipa de médicos e de enfermeiras que, por via aérea, seguiram com medicamentos, plasma e mantimentos, outros aviões partiram com roupas, alimentos, remédios e mais plasma. (ANI).

Adriano Olivetti

Adriano Olivetti, o «rei» das máquinas de escrever, foi encontrado morto, numa carruagem-cama de um comboio sufoco. Um informador da firma Olivetti anunciou que a morte parece ter sido provocada por hemorragia cerebral.

O industrial italiano tinha 58 anos e seguia para Paris, quando foi encontrado morto entre Montreux e Lausana.

Acidentes nas estradas

Em 1959, houve em Inglaterra 6.250 mortos, 80.672 feridos graves e 246.261 feridos ligeiros por acidentes nas estradas e ruas.

Esta cifra representa um aumento de 11,25% em relação a 1958. Simultaneamente, o parque automóvel inglês subiu em 12%.

Pelo exame dos números, em 1959, vê-se terem sido os motociclistas e «scoteristas» os mais atingidos, pois o aumento

dos seus acidentes foi da ordem de 23%, sempre em relação a 1958.

O mês de Dezembro foi o pior neste capítulo desde a guerra. Nele se registaram 881 mortos, 7.918 ferimentos graves e 23.680 ferimentos ligeiros. O maior aumento de acidentes diz respeito aos peões.

* * *

Depois da inauguração do limite de velocidade a 100 km/h nas quatro auto-estradas alemãs, diminuíram os acidentes mortais nessas vias, segundo anunciou o Ministro dos Transportes, sr. Seeböhm.

O número total de acidentes não sofreu quase alteração, mas de 62 mortos entre Agosto de 1957 e Agosto de 1958 passou-se para apenas 33 no ano seguinte.

(De «O Volante»)

Triste espectáculo

Parece incrível, mas é verdade! Numa época em que o grau de civilização de certos povos merece a nossa admiração, mercê do nível superior em que se situa, reina entre nós uma indiferença de urbanidade que não está certa, se atendermos que não só periga com isto o prestígio da terra, como ainda a segurança social e económica de certas pessoas.

Isto vem a propósito das pragas de pedintes que se vêm notando, dia após dia, nesta terra, criando um espectáculo triste e vergonhoso para a sociedade. Além dos que procuram tocar a sensibilidade dos transeuntes, exibindo as suas moléstias, surgem outros cuja grosseria não tem limites. Muitos deles, sob a influência do álcool, não têm pejo de provocar as pessoas com palavras insultuosas e outras atitudes dignas de severa punição, sobretudo quando alguém os impede ou adverte de certas atitudes ou gestos repudiáveis.

Porque a autoridade rareia onde estes espectáculos têm o seu palco, estas legiões sentem-se encorajadas a provocar, sem reboço nem vergonha, quem quer que seja, pois não pode

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

cada um defender a sua dignidade pessoal, nem os seus legítimos interesses, sem correr o risco de cair sob a alçada da lei, com todos os dissabores que esta lhe pode acarretar. Só à autoridade pública, a quem o Estado paga, são conferidos plenos direitos de repressão de certos abusos, mas essa, com mágoa o notamos, raramente está presente.

Para que uma terra como esta, tão cheia de tradições, não sofra o desprestígio destes espectáculos, urge dar solução ao problema a que aqui se faz reparo.

F. M. D.
(De «A Verdade»)

Escola para namorados

O Director de uma escola inglesa para rapazes decidiu incluir no programa de ensino, uma cadeira destinada a instruir os alunos sobre a forma como se devem portar quando saem com as namoradas.

Como é sabido, nem sempre as coisas teóricas dão o resultado esperado na prática.

São tantos os exemplos que ocioso se tornaria enumerá-los.

O Director do curso aconselha os jovens a preferirem os passeios ao ar livre e a evitar manifestações de ternura em público.

A intenção é esplêndida, pois visa um fim moralizador.

De muitas escolas há necessidade para morigerar os costumes, que neste meio século sofreram uma profunda transformação.

O que ontem era tido como rebaixamento da espécie humana, passou a constituir uma virtude.

Os que ainda tentam remar contra a maré são acoimados de fósseis e de bota-de-elástico.

Pompílio Fervenças
(Do «Jornal de Penafiel»)

A cidade de Lisboa está fora da linha de sismos

Estará Lisboa sujeita a um tremor de terra como o que destruiu a cidade de Agadir? Eis uma interrogação que, a avaliar pelas cartas que temos recebido, parece preocupar com certa agudeza a população lisboeta.

«Como Lisboa foi já destruída várias vezes, parecendo haver uma periodicidade de cerca de 200 anos, é natural que o seja ainda uma vez, e há algumas razões para o recear na actual geração». Esta passagem de uma dessas cartas dá perfeitamente a medida das preocupações gerais. Para tranquilidade dos nossos leitores, vamos tentar demonstrar, com dados científicos, que Lisboa se encontra fora de perigo.

A catástrofe de Agadir não surpreendeu os especialistas da sismologia. A África do Norte acha-se, efectivamente, situada sobre uma das quatro linhas onde se verifica a maior parte dos sismos. Essas quatro linhas de tremores perigosos são as seguintes:

- 1) O paralelo Norte 35, isto é, a linha que passa pelo meio da América do Norte, África do Norte, Índia e Japão.
- 2) O paralelo Sul 35, que passa ao longo da América do Sul e do extremo meridional da África e da Austrália.
- 3) O «círculo de fogo» do Pacífico, que transpõe o centro do Pacífico, a Cordilheira dos Andes, o Anam e o Japão.
- 4) A linha que passa pela Itália, Cáucaso e Himalaia.

Quanto à África do Norte, observa-se de há alguns anos a esta parte uma deslocação dos sismos para o sul.

Lisboa encontra-se, portanto, deslocada desta zona sísmica.

(Do «Diário Ilustrado»)

42 milhões de receptores de televisão nos Estados Unidos

O número de receptores de Televisão nos Estados Unidos subiu dos 15 milhões existentes em 1951 para 42 milhões em

1956. No Reino Unido e no mesmo período de tempo, os televisores sextuplicaram, estando em 1956 registados 6,57 milhões. Segue-se o Canadá com 2.450.000, a Rússia com 1.324.000, a Alemanha Ocidental com 703.500 e a França com 442.000. Por estes números verifica-se que, no fim de 1956, 87,5 por cento dos televisores existentes no Mundo pertenciam aos Estados Unidos e à Grã-Bretanha.

O número total de receptores de rádio existentes no Mundo no mesmo ano era de 315 milhões. Destes, 150 milhões pertenciam aos Estados Unidos, 82 milhões à Europa (não contando a URSS) e 29,6 milhões à Rússia (dos quais 22,2 milhões eram altofalantes ligados a redes de distribuição).

(Do «Jornal do Médico»)

Gatos para ratos

KUCHING (Sarawak), 8 de Março — Grande número de gatos vão ser largados de pára-quedas sobre algumas regiões de Sarawak, infestadas de ratazanas.

A largada dos bichanos concentrar-se-á nos arrozais dos montes Kelabit, literalmente devastados pelas ratazanas.

O primeiro «destacamento de choque» contará trinta gatos, provenientes de Singapura.

Será a primeira operação deste género que a História regista. — (F. P.).

Os parentes do ferroviário

ROMA, 13 de Abril — Foi necessário instalar um autêntico serviço de ordem em volta da casa de Vincenzo Formicola, o ferroviário de Boscoreale que ganhou 160 milhões de liras (6.400 contos) no concurso dos prognósticos de futebol.

Surgiram nada menos de 150 «parentes» e uma multidão de «amigos», que organizaram um verdadeiro acampamento perto da casa de Vincenzo Formicola.

Uma das primeiras pessoas a chegar foi a mãe do milionário, que tem 92 anos e vivia em Torre del Greco, onde o filho nasceu há 50 anos. Parentes e amigos aguardam pacientemente o regresso de Formicola, que foi a Roma com um dos filhos para ver o Estádio Olímpico.

Todos dizem que não têm pressa nenhuma e que não voltam para casa enquanto não falarem com o Vincenzo. — (F. P.).

Engraxadores especializados em explorar turistas

A Praça Marquês de Pombal, das mais próximas dos melhores hotéis de Lisboa, foi hoje invadida por uma legião de engraxadores, que desencadeou um verdadeiro «assalto» aos turistas que por ali passavam, acotovelando-se para conquistar clientes. Houve estrangeiros que recusaram os seus serviços, mas também apareceram os que os aceitaram, e estes foram vítimas de especulação. E uma senhora, de nacionalidade americana, possivelmente já conhecedora do valor da nossa moeda, insurgiu-se ao serem-lhe exigidos 40 escudos pela «engraxadela», pedindo a intervenção policial. Eis um assunto que nos parece dever merecer a atenção das autoridades.

Do «Diário Popular»

Críticas condicionadas...

A empresa do cinema «Império» não gostou da opinião do nosso crítico sobre um dos filmes recentemente exibidos no seu «écran». E, como não gostou, decidiu cortar os bilhetes que, para a função crítica deste jornal, costumava enviar-nos. Está no seu pleno direito.

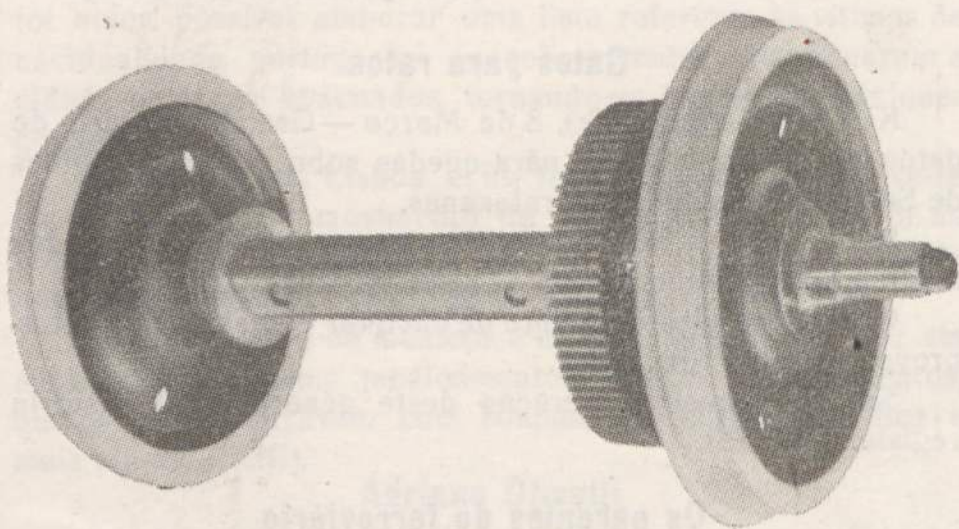
Entretanto, ficamos também com o direito de comunicar a atitude da empresa aos nossos leitores para que fiquem sabendo que o cinema «Império» só fornece bilhetes desde que se façam críticas que lhe agradem. Desde que se chame imoral a um filme imoral, decide cortar os bilhetes.

Pois, sim, senhor. Vamos passar a pagar o bilhete do crí-



STEEL, PEECH & TOZER-OWEN & DYSON

ROTHERHAM — INGLATERRA



Materiais para Caminhos de Ferro

A fábrica Steel, Peech & Tozer produz uma grande variedade de rodas para caminhos de ferro, das quais tem fornecido quantidades apreciáveis à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A sua Subsidiária Owen & Dyson Limited produz rodados completos.

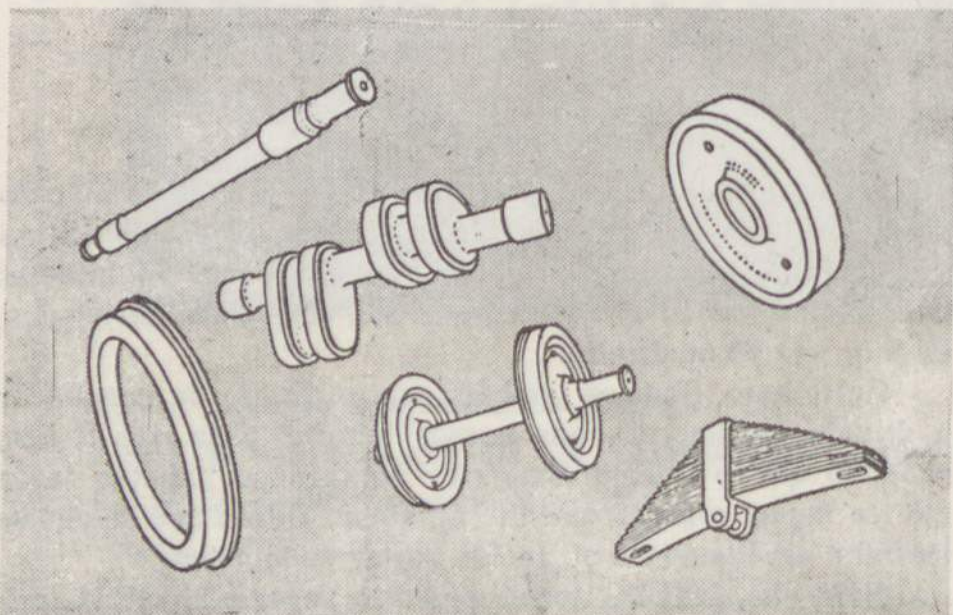
Além das rodas, a firma Steel, Peech & Tozer fabrica também aros, eixos, molas, peças forjadas, barras e arco.



STEEL, PEECH & TOZER — SHEFFIELD - INGLATERRA

AGENTES EM PORTUGAL:

SANTOS & MENDONÇA, LDA.
Rua da Boavista, 83 — (Apartado 297) — LISBOA



Província de Moçambique

Foram criadas brigadas de estudos e construção do caminho de ferro e de estudos e fiscalização de obras portuárias

O «Diário do Governo», segundo lemos nos jornais de Lisboa, publicou um diploma que cria as brigadas de estudos e construção do caminho de ferro de Moçambique e de estudos de fiscalização de obras portuárias da mesma província, e define as respectivas atribuições.

Quanto à primeira, compete-lhe: 1. A execução dos estudos e a elaboração dos projectos referentes ao prolongamento do caminho de ferro de Moçambique até ao lago Niassa de que seja incumbida pela Direcção dos Serviços; 2. A elaboração de alterações e variantes aos projectos da obra que se revelem necessários no decurso da execução da mesma; 3. A fiscalização das empreitadas de que a obra seja objecto; 4. A execução, por administração directa, dos trabalhos de assentamento da via, sua referenciação e balastragem e quaisquer outros que por essa forma hajam de ser executados.

No que respeita à segunda: 1. A colheita de observações e de quaisquer dados que interessem à definição do regime fisiográfico da costa e dos estuários e embocaduras, com especial relevância das áreas e problemas de interesse económico imediato ou próximo; 2. A elaboração e interpretação destes dados, com o apoio de especialistas e de laboratórios, quando necessário; 3. O estudo e projecto de obras portuárias e de defesa litoral ou de quaisquer trabalhos importando à melhoria dos estuários, embocaduras ou portos e à protecção física da linha da costa, com recurso a especialistas ou a laboratórios, quando necessário; 4. A elaboração dos projectos de alterações de pormenor ou de variantes que se revelem necessários às obras em curso de execução; 5. A execução, por administração directa, de pequenas obras de estudo ou de ensaio; 6. A fiscalização das obras portuárias ou marítimas executadas por empreitada, com sistemática observação e registo do seu comportamento e dos seus efeitos fisiográficos.

tico para que os leitores do «Diário da Manhã» continuem a ter, nas nossas colunas, a apreciação das produções cinematográficas estreadas no «Império». E a isenção das opiniões continuará a ser a mesma porque não estamos dispostos a deixar de denunciar como imoral e desmoralizador tudo o que, efectivamente, se apresentar como tal, só para ter os bilhetes oferecidos.

A defesa do público, sobretudo do público mais jovem, é um dever de que não abdicamos.

(Do «Diário da Manhã»)

Um acto de justiça

Viram, finalmente, atendidas as suas aspirações justíssimas os funcionários civis e militares, das classes inactivas, pela elevação das suas pensões de aposentação.

É um acto de justiça que vem tirar de situações de apuro



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Secretaria de Estado da Indústria
Direcção Geral dos Serviços Industriais

O «Diário do Governo», n.º 81, II Série, de 6 de Abril de 1960, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pela Secretária de Estado da Indústria, que, de harmonia com o disposto no Decreto n.º 37 683, de 24 de Dezembro de 1949, sejam considerados produtos de fabricação nacional as carruagens de passageiros e as automotoras, com exclusão dos órgãos motores de seu fabrico.

Ministério da Economia, 8 de Janeiro de 1960. — Pelo Secretário de Estado da Indústria, *Rogério Vargas Moniz*, Subsecretário de Estado da Indústria.

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DA PROVINCIA DE MOÇAMBIQUE

Caminho de Ferro da Beira

Concurso n.º 2/VO/CFB/60

O «Diário do Governo» n.º 93, III Série, de 20 de Abril de 1960, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 13 de Junho de 1960, para a apresentação da empreitada para fornecimento e montagem de um sistema de comunicações telefónicas e telegráficas por meio de ondas portadoras para a rede do caminho de ferro da Beira.

A base de licitação é de 900 000\$.

O programa do concurso, modelo da proposta, caderno de encargos e desenhos, encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na Divisão de Estudos e Construção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, na secretaria do serviço de via e obras do caminho de ferro da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 22 500\$.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício do serviço de via e obras do caminho de ferro da Beira.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 15 de Março de 1960. — O Engenheiro Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

muitos e muitos humildes servidores da Nação, os quais, por se encontrarem impossibilitados de qualquer serviço onde pudessem auferir um suplemento, não viam os seus réditos acompanhar o aumento do custo da vida.

Recordamo-nos de o então Coronel Santos Costa, ao abandonar a pasta da Defesa Nacional, ter declarado que esse assunto quanto aos militares ficava na sua gaveta já devidamente estudado.

E ainda que para alguns um aumento de 10% a 15% não seja de todo satisfatório, é certo, porém, que o facto de este último índice ser aplicado aos de mais baixa remuneração constitui também um factor de correcção, muito de reconhecer.

(De o «Debate»)

SOGÁS

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

■ Oxigénio * Acetileno * Ar Comprimido * Azoto * Protóxido de Azoto * Gaz Carbónico * Argon e outros.

■ Equipamentos para Soldadura Oxi-Acetilénica, Eléctrica, Atmosfera Inerte, Oxi-Corte.

■ Metalização **METCO** ■ Carboneto de Cálcio.

Sede e Fábrica

Avenida Infante D. Henrique
Cabo Ruivo — LISBOA
Telef. 38 28 62 (5 linhas)

Delegação no Porto

Rua de Santa Catarina, 587
Telef. 3 60 31

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



VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

Armazéns em Lisboa (Filial):
Av. Infante D. Henrique II - Circular
Telf. 381596 e 382155

Caldas da Cavaca

AGUIAR DA BEIRA

Estância de tratamento e repouso, situada numa região muito pitoresca e montanhosa da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Extensas matas com interesse para aquistas caçadores.

ABERTA DESDE 1 DE JULHO A 15 DE OUTUBRO

Das águas mais fluoretadas do País, contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias, como se prova com valiosas referências de muitos médicos que pomos à disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO
PENSÃO AVENIDA

Ótimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos. Pequenas casas para famílias.

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA
Aguiar da Beira ou pelo telefone 5506

MATERIAL FERROVIÁRIO

Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos

WIESE & C.ª, L.ª DA
Agentes de Navegação Marítima e Aérea
Rua do Alecrim, 12-A LISBOA
Telefone: 3 4331

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

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



Agora —
Esquemas
completos de
electrificação
de 25 kV da

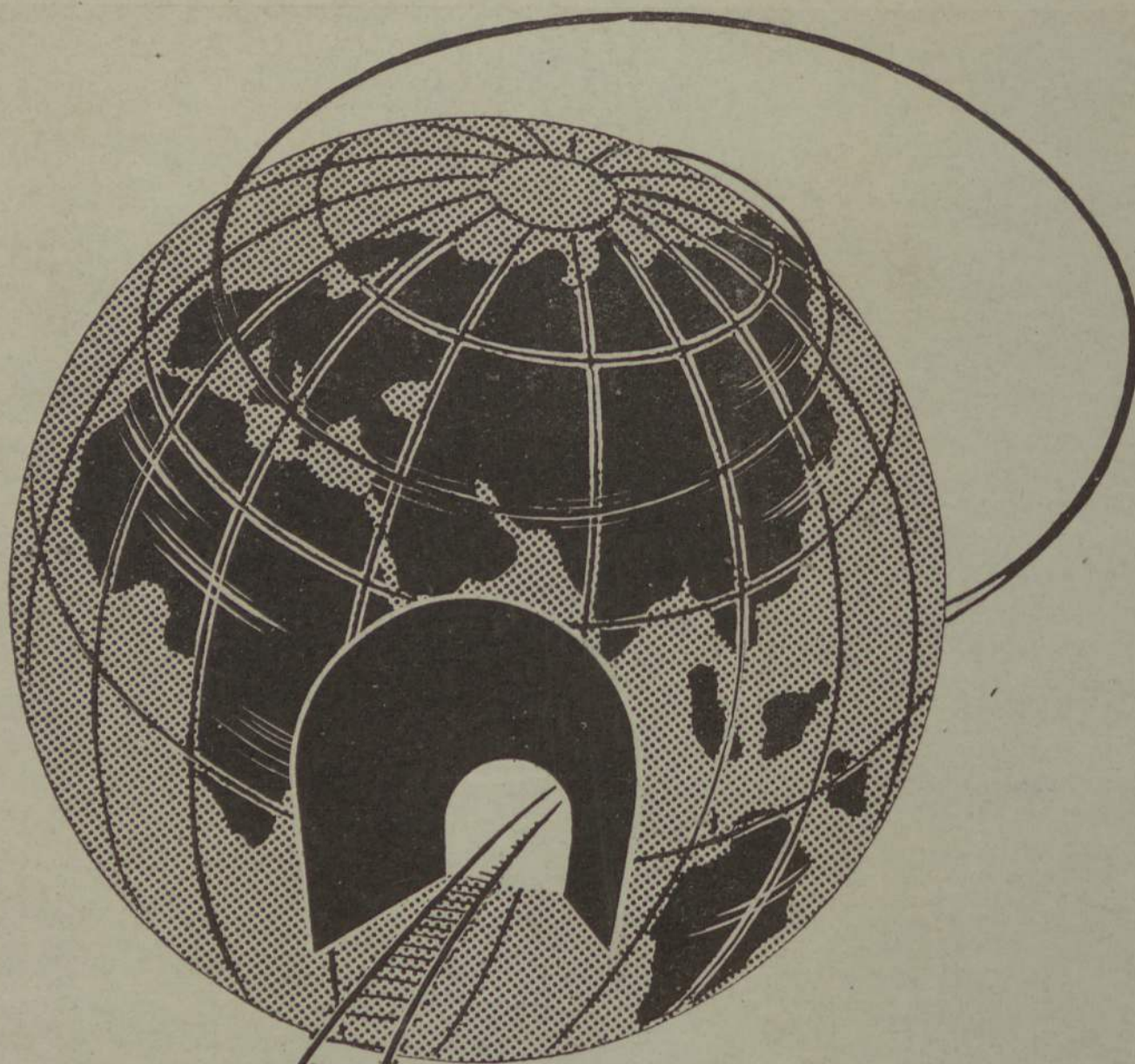


A G. E. C. tem capacidade e recursos para a concepção de projectos e produção de esquemas completos, de qualquer tamanho, para electrificação dos caminhos de ferro. Nas suas oficinas em Dudley Port, recentemente aumentadas para fazer face aos pedidos crescentes de equipamento de tracção, estão quase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