

40.º do 73.º Ano

Lisboa, 1 de Novembro de 1960

Número 1749

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

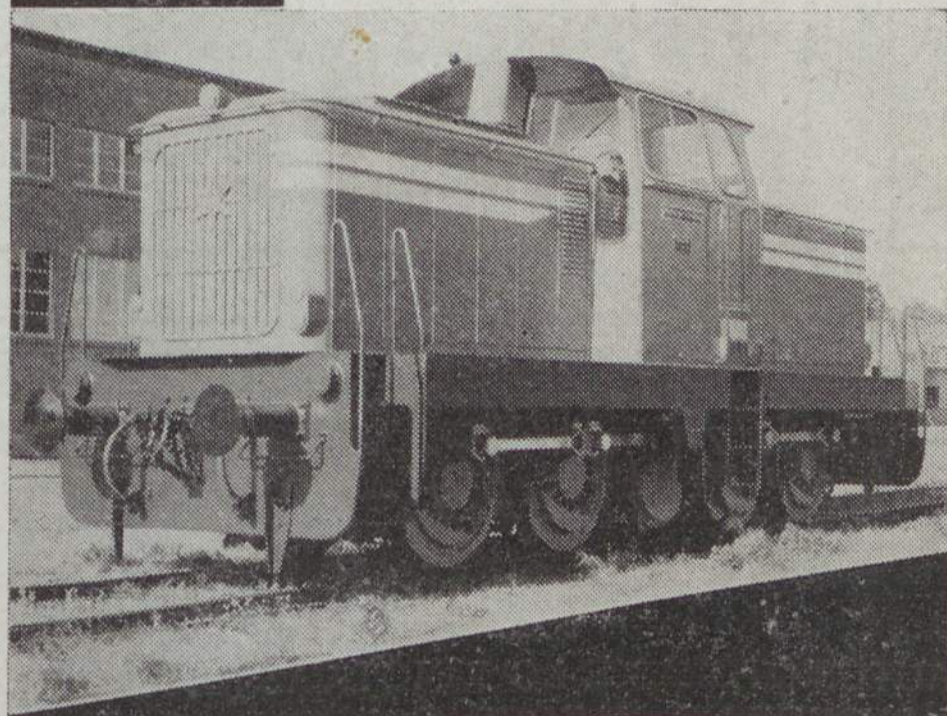
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA



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).

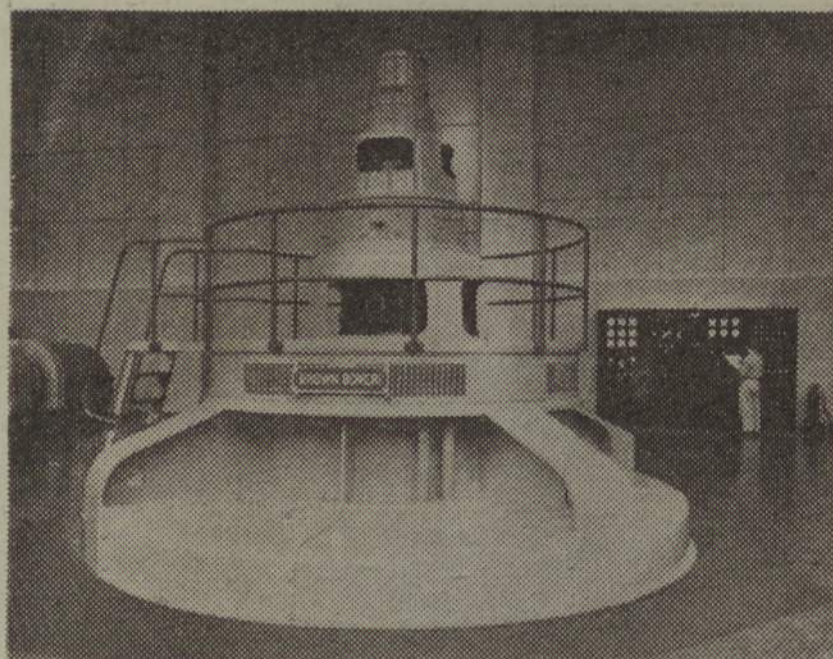
Além destes tipos «standard» **HENSCHEL-WERKE** executa todos os modelos até **3.600 HP**, conforme as condições da linha e serviço a que se destinem.

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

HENSCHEL - WERKE GMBH KASSEL



Centrais eléctricas e Subestações. Protecções para redes eléctricas, Electrificação de fábricas. Fornos eléctricos. Fornece imediatamente motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica pelo arco, pára-raios, transformadores, etc..



Alternador de 60000 KVA na Central de Paradela

EMISSORES DE RÁDIODIFUSÃO

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

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 ELÉCTRICAS) * FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, S. A. R. L.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

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

1749



1 — NOVEMBRO — 1960



ANO LXXIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

A 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

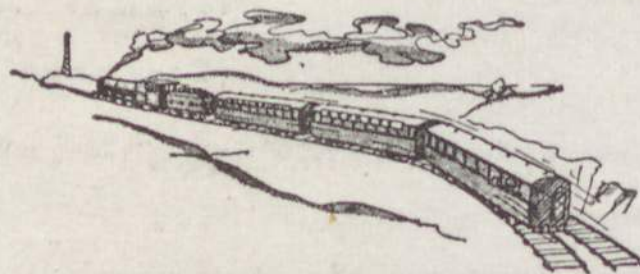
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

Portugal e as Nações Unidas	303
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	304
A França exportadora de locomotivas eléctricas	305
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	306
A Nova Convenção Aduaneira de Portugal com a Espanha entrou em vigor no dia 1 de Outubro	307
Ecos & Comentários	308
Caminhos de Ferro Ultramarinos	309
Linhas Estrangeiras	309
X Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro	310
Aviação, por FERNANDO ALMIRO VALE	311
Recortes sem comentários	312
Parte Oficial	313
Espectáculos	313
Publicações recebidas	316
Há 50 anos	316



PORTUGAL e as Nações Unidas

NA assembleia-geral das Nações Unidas o nosso País foi alvo de campanhas insidiosas. Insidiosas e injustas. O ambiente, que devia ser de compreensão e amizade, tornou-se, inexplicavelmente, hostil. Dir-se-ia que a O.N.U. queria modificar não apenas o sentido do seu programa de acção, mas também o próprio título, que passaria a ser as Nações Desunidas. A farsa é monstruosamente trágica. A quem aproveitaria o desmembramento de Portugal? A todos aqueles a quem incomoda a nossa unidade nacional, a todos aqueles que invejam e cobiçam a riqueza e as possibilidades das nossas províncias ultramarinas, a todos aqueles que não suportam a grandeza da nossa obra civilizadora, ao longo de oito séculos de história. A civilização moderna é filha, em grande parte, do período áureo das navegações portuguesas. As Comemorações Henriquinas, recentemente efectuadas com a colaboração e a presença de sábios e estudiosos que representavam nada menos que oitenta países, consagraram, mais uma vez, perante o mundo inteiro, o valor de uma Nação que contribuiu largamente para o progresso humano.

Todos os estrangeiros que visitam a Metrópole portuguesa e vão, depois, de longada até aos Açores ou à Madeira, até Angola ou a Moçambique, que, no Oriente, percorrem Goa, Damão e Diu, à parte as naturais e sempre admiráveis características de cada região, sentem que estão em Portugal. A todos os estrangeiros impressiona o facto de não existirem, em todos os territórios nacionais, as absurdas e desumanas diferenciações racistas que existem nalguns países. As leis que protegem os

portugueses brancos são precisamente as mesmas que protegem e defendem os portugueses de cor. Quando, na última Grande Guerra, o nosso Timor foi invadido pelos japoneses, os timorenses ofereceram ao Mundo, ao lado dos portugueses metropolitanos, o admirável e comovedor exemplo do seu amor e da sua fidelidade à Mãe Pátria.

Agora que na Assembleia das Nações Unidas se levantaram algumas vozes em desfavor da nossa unidade, — Portugal inteiro ergueu-se num veemente protesto contra esse movimento que pretende mutilar o corpo sagrado de uma Nação que é, num Mundo irrequieto e varrido por maus ventos, um símbolo de paz, de amor entre os homens, e desejoso de continuar, com o seu esforço, a concorrer para o bem de toda a Humanidade.

Símbolo de paz e de fraternidade humana, para ninguém, para nenhum país, representamos uma ameaça.

Com efeito, como disse há pouco um dos maiores jornalistas portugueses, «não constituímos um problema no Mundo, nem rácico, nem económico, de ordem externa ou interior. Não representamos na África, na Ásia ou na Oceânia uma ameaça contra quem quer que seja, nem contra a nossa plena soberania intercontinental houve jamais represália ou reivindicações a qualquer título. Somos, pelo contrário, nessas regiões, uma garantia, talvez a única que resta, duma ordem livremente consentida».

Ao movimento nacional de protesto contra as campanhas das Nações Unidas, queremos também juntar a nossa veemente repulsa.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O Chiado e o pintor António Soares

Em dois cafés do Chiado reúnem-se, para a cavaqueira, jornalistas, escritores, músicos e pintores. Em tempos, Chaby Pinheiro e outros actores eram assíduos na «Brasileira». Se um dia Gualdino Gomes abandonou este café, dando preferência e assiduidade a outro, não cortou, porém, relações de amizade com o Chiado. Com efeito, quem o queria ver e sentar-se à beira do melhor conversador do seu tempo, dirigia-se ao «Café Chiado».

O Chiado fascina ainda todos os artistas e intelectuais portugueses. Não admira que António Soares fizesse há pouco, na Galeria do «Diário de Notícias», uma notável exposição de desenho e pintura. Com sessenta e seis anos, ele é um dos pintores mais novos de Portugal. Ele, o José de Almada Negreiros, o Eduardo Viana, que foram os novos de ontem, continuam a ser os mais novos de hoje. Quando, como eles, se traz qualquer coisa de novo para a arte, quando, como aconteceu com cada um deles, se é portador de individualidade própria, o que lhes sai das mãos não envelhece nem perde actualidade. Este é o segredo da sua eterna juventude. Envelhecem, em arte, apenas os imitadores.

Um poeta açoriano

Foi breve a vida do grande poeta açoriano Duarte de Viveiros. Tendo nascido em 1897 na Fajã de Baixo, freguesia próxima da cidade de Ponta Delgada, faleceu em Maio de 1937, no Sanatório de D. Carlos, ao Lumiar. Admirador apaixonado de António Nobre e de Cesário Verde, de quem recebeu profundas influências, como eles morreu também vitimado pela tuberculose. Afonso Lopes Vieira, que conhecia, em parte, os seus belos versos, definiu assim o poeta, cuja obra, finalmente, acaba de ser publicada, numa primorosa edição do Instituto Cultural de Ponta Delgada: «Duarte de Viveiros descende em linha recta de Bernardim e pode considerar-se o irmão mais novo de Anto. É o herdeiro trágico do lirismo nacional».

Quase todos os poemas de Duarte de Viveiros têm o valor e o sabor de uma autobiografia. Viveu e sofreu os seus versos, ele que foi um artista da palavra. Morreu jovem, com quarenta anos de idade. Como num tesouro principesco, as imagens saltam-lhe dos poemas como jóias refulgentes.

Évora, cidade clara



AQUEDUTO DE SERTÓRIO
Aquarela de José de Félix



Nos Funerais do Sol

A Pedro de Meneses

*Eu quero expor também o peito às balas
Nas eternas batalhas do Ocidente
Para tombar nessas profundas valas
Do panteão dinástico do Poente!*

*Pulsa por ti, meu coração ardente ..
E o coração do mundo tu estalas
Quando afogas no mar, trágicamente,
Oh Sol! teu corpo de oiro cheio de galas!*

*Oh berço de ódio e tumulto do Amor!
Único Deus — Herói! Pátria da cor!
Quando abandono o meu castelo em ruínas*

*E parto em busca de emoções violentas:
Só tu me satisfazes e acalentas,
Sol das toiradas! Sol das guilhotinas!*

(Do livro póstumo «Obra Poética de
Duarte de Viveiros» — 1960)

Duarte de Viveiros

A França exportadora de locomotivas eléctricas

Artigo de ROBERT ARON

SOB este título fundamentalmente técnico, um dos principais chefes de Serviço da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro, o sr. Marcel Garreau, publicou recentemente um estudo revelador dos costumes da nossa época. Trata-se destas locomotivas eléctricas francesas, chamadas BB e CC que, detentoras dos recordes mundiais de velocidade, estão sendo usadas nas linhas nacionais e contribuem para dar à rede ferroviária francesa a sua reputação mundial. Mas este prestígio não só resulta da qualidade excepcional destas máquinas, deriva também do emprego que se sabe fazer delas. Os construtores franceses não teriam conquistado e conservado o primeiro lugar na competição internacional se um novo sistema de tracção eléctrica não tivesse nascido na França e não tivesse permitido o pleno emprego das BB e das CC.

Esta inovação consiste no emprego, pelas locomotivas, da corrente monofásica de frequência industrial. Esta corrente é a corrente normal, produzida pela Electricidade da França, para alimentar instalações industriais. Transportada em linhas de alta tensão, esta corrente de 50 períodos e de 25 000 a 15 000 vóltios, pode ser utilizada pela tracção dos comboios eléctricos sem passar pelas custosas instalações que a transformariam em corrente contínua.

Os Caminhos de Ferro Franceses possuem, pois, esta dupla vantagem de dispor de locomotivas muito aperfeiçoadas e de uma moderníssima técnica eléctrica bastante económica de instalar. Daí resulta o prestígio da S. N. C. F. fora da França e daí o facto de um grande número de países recorrerem a ela não só para comprar locomotivas mas para instalar a sua rede. A S. N. C. F. desempenha também o duplo papel de fornecedor e de consultor.

Terminada a guerra, os construtores franceses de locomotivas começaram a receber encomendas da Holanda e da Espanha. Mas, à medida que, sob o impulso do sr. Louis Armand, a tracção por corrente monofásica de frequência industrial se expandia nas redes francesas, o número de países

da técnica francesa não cessava de aumentar. Uns, limitavam-se a comprar locomotivas, outros solicitavam também lições para as suas redes.

Em 1953, a Turquia dirigia-se à França para electrificar uma rede nos subúrbios de Estambul. Por um lado, encomendava material de tracção, compreendendo três locomotivas BB e 18 automotoras; por outro lado, a totalidade das instalações fixas correspondente a esta primeira aquisição.

Em 1957, foi a vez de Portugal encomendar 15 locomotivas e 25 automotoras para uma primeira etapa de electrificação em 145 quilómetros. Em 1959, uma segunda etapa, de extensão quase dupla (840 Kms) originou uma nova encomenda de 20 BB e 21 automotoras.

O Luxemburgo recorreu aos técnicos franceses para que lhe fornecessem 20 locomotivas e para efectuar todos os estudos preparatórios necessários para a sua eficiente utilização.

A Grã-Bretanha, devido, certamente, à sua poderosa indústria, nada encomendou directamente à França. Mas, em 1956, decidiu electrificar as suas redes segundo os princípios franceses: isto constituiu uma prova incontestada do prestígio da S. N. C. F. e que decidiu os outros países a recorrerem a ela. Tal foi o caso da U. R. S. S., onde entraram em serviço, desde o dia 22 de Março deste ano, 38 locomotivas francesas, das quais 29 na linha difícil da Sibéria. Vão ser-lhe entregues mais 12 locomotivas. Tal foi igualmente o da China popular, e o da Índia, que encomendou a um grupo de construtores europeus 100 locomotivas de modelo francês.

Para corresponder ao seu duplo papel de produtora e de orientadora, a S. N. C. F. deliberou fundar uma entidade anexa intitulada «Sociedade de Estudos e de Realização Ferroviária», a qual se encarrega de estudar, para os países estrangeiros, os problemas postos pela electrificação das suas redes. Apesar de ter sido recentemente constituída, já tem dois clientes: a Jugoslávia e a Formosa.

Na verdade, as BB e as CC são os melhores veículos do prestígio industrial francês.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Cientistas alemães inventaram um aparelho que emprega o princípio do «olho electrónico», para registar a quantidade de oxigénio no sangue que gira nas veias durante longos períodos. Um «olho» fotoeléctrico é ligado ao lóbulo da orelha do enfermo. Se o seu sangue contém grande quantidade de oxigénio, aparece vermelho; de contrário, é azul. A proporção de oxigénio no sangue é assim claramente revelada por meio de impulsos eléctricos, que são aplicados um milhão de vezes. Com este aparelho um médico pode proceder a longas e complicadas operações cirúrgicas, com muito maior segurança.

(do diário *La Tribuna* – Milão)

O algodão está sendo utilizado no Japão para... fabricar botões, canetas de tinta permanente, cortinas de seda, etc.. Consegue-se obter quimicamente um novo produto que dá a impressão da seda. Misturado com outros materiais químicos o algodão transforma-se numa matéria coloidal, pegajosa e transparente. Quando esfria, essa matéria torna-se dura como osso. Tem a aparência de celulose. Dela se fabricam cabos para guarda chuvas, maçanetas para portas, telefones, etc.. Os japoneses afirmam que o algodão será um dos «materiais» do futuro, além do vidro e do alumínio.

(de *Diário de Centro América* – Guatemala)

Numa cidade do Estado de Tennessee, uma grande fábrica de confeitaria fez publicar um anúncio de página, perfumado, exemplar por exemplar, com canela, o que demandou, como se calcula, um trabalho demorado e difícil. Segundo o hábito americano, os jornais são deixados, todas as manhãs, à porta dos assinantes ou fregueses habituais. No dia em que apareceu o anúncio perfumado os cães da cidade precipitaram-se sobre os jornais e... comeram-nos. O público protestou. Mas a fábrica fez uma publicidade admirável.

(do diário *L'Espoir* – Nice)

O dr. Shaffer descobriu o processo do fabrico do gelo em pó destinado a ser «semeado» nas nuvens para produzir chuva. A nova descoberta permite controlar as condições atmosféricas por meio da alteração da composição das nuvens.

(do *Al Goumhoureya* – Tunis)

Segundo uma estatística, existem hoje em Londres quarenta milhões de ratos – quatro destes roedores por habitante. Na luta contra este perigo que assola a capital inglesa, utilizaram-se tubos de gás, extracto do bolbo de uma planta mediterrânea e diversa aparelhagem. Avaliam-se em quinze milhões de libras esterlinas as devastações causadas, em cada ano, pelos ratos. Em face do ataque maciço dos homens – os ratos apuraram o instinto de defesa: a vista, o olfacto e o ouvido evitam-lhes sucumbir nas armadilhas. Livram-se facilmente do gás, das ratoeiras e dos venenos. Tornou-se um problema sério eliminar quarenta milhões de ratos.

(de *Il Quotidiano Sardo* – Cagliari)

A fim de rezar sobre o túmulo de Mahomé, a mulher do *maharajá* de Nizam, partiu para Meca com uma comitiva de quatrocentos homens armados, cinquenta criadas, duzentos camelos, vinte e seis carros com bagagens, vinte e cinco elefantes e... um bando de duzentos pavões. A comitiva vai atravessar regiões imensas, estando calculado o custo desta «peregrinação» em cerca de trezentos milhões de francos.

(de *La Liberté de L'Est* – Epinal)

Encontraram-se na Venezuela misteriosas inscrições abertas em rochas muito antigas e que denunciaram a existência remota do homem civilizado. A descoberta vem consolidar a teoria da existência da Atlântida, isto é, que há cerca de 250 milhões de anos a América do Sul, a África, a Índia e a Austrália estiveram unidas formando um único continente.

(de *Il Messaggero Veneto* – Udine)

Atendendo às conclusões dos estudos realizados sobre os efeitos do uso da estreptomicina sobre os seres humanos, acaba de ser proibida em França, na Inglaterra e em outros países da Europa o fabrico daquela composição química que provoca a surdez incurável. Numa conferência efectuada em Telavive, o dr. Toor, que se dedica a estudar os efeitos do clima sobre o organismo humano, afirmou que os indivíduos que vivem em climas quentes devem beber bastante água para evitarem o cansaço e o abaixamento da pressão arterial. Cinco litros de água por dia para compensar a transpiração abundante.

(de *La Revue Nouvelle* – Marselha)

A Nova Convenção Aduaneira de Portugal com a Espanha entrou em vigor no dia 1 de Outubro

Esta Convenção permite a entrada no país vizinho de automóveis de turismo mediante um documento que custa 2\$50

Aprovada para ratificação, em 9 de Julho de 1960, conforme consta do «Diário do Governo» daquele dia, I Série, n.º 158, a Convenção Aduaneira entre Portugal e a Espanha relativa ao tráfego internacional por estrada, caminho de ferro e rios limítrofes, entrou em vigor no dia 1 de Outubro. Na verdade, segundo a letra do acordo, a Convenção tornava-se efectiva trinta dias depois da troca de instrumentos entre os dois países. E essa troca verificou-se em 30 de Setembro último. Depois do dia 1, quer a Alfândega quer o Automóvel Clube de Portugal começaram já a emitir a nova «Caderneta de Passagem nas Alfândegas», a qual facilita, extraordinariamente, o turismo entre os dois países peninsulares.

Assim, o antiquado e complicado «tríptico» e todas as suas formalidades encontram-se abolidas no que diz respeito a Espanha. E hoje, basta ao turista com automóvel preencher aquela «Caderneta» e pagar 2\$50 para poder atravessar a fronteira com o país vizinho quinze vezes, se o fizer no prazo de um ano.

Que se pode dizer no momento em que assinalamos este passo em frente, nas relações turísticas de Portugal com a Espanha? Que dizer mais, além de que tal medida já há muito devia ter sido tomada e que se devia tornar extensiva, quanto antes, a muitos outros países?

Cinquenta pesetas para um automóvel espanhol entrar em Portugal

A referida Convenção, que tem validade, prorrogável, por três anos, destina-se a facilitar e a desenvolver não só as relações turísticas como as económicas, entre Portugal e a Espanha. Neste momento, porém, apenas nos interessa focar o aspecto

turístico, pois há muito que os automobilistas consideravam antiquado o nosso sistema de passagem na fronteira, especialmente se atentarmos ao que se passa nos outros países. Neste capítulo, a França é uma das nações com organização mais simplificada, admitindo ali a entrada de qualquer veículo estrangeiro apenas mediante a garantia de um seguro. Este seguro pode, ainda, fazer-se no próprio posto fronteiriço francês, para os períodos de 2, 7 ou 21 dias, e só em casos de permanência superior esse seguro terá que ser feito em companhias especializadas e nas suas sedes. Poucos países concedem tais facilidades como a França.

No caso de Portugal, há que registar, pois, a entrada em vigor da Convenção. Além da sua carta de condução e dos documentos do seu automóvel, o turista pode, agora, entrar em Espanha com toda a facilidade e com despesa mínima. Bastará requisitar na Alfândega uma «Caderneta de Passagem pelas Alfândegas», preenchê-la e apresentar-se com ela na fronteira. O Automóvel Clube de Portugal está também habilitado a fornecer estas cadernetas aos seus sócios, podendo prepará-las, de um dia para o outro ou no mesmo dia, se o caso for muito urgente.

Do lado da Espanha, as facilidades são as mesmas: o turista adquire na sua Alfândega ou no Real Automóvel Clube uma «Libreta de Paso por las Aduanas», pela qual paga cinquenta pesetas e, assim, pode atravessar quinze vezes a fronteira no prazo de um ano.

Acabaram-se, pois, os longos e demorados documentos e as longas esperas. Resta perguntar quanto tempo levará até que possamos beneficiar do novo regime para entrar nos outros países.

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Boatos e boateiros na linha de Sintra

Arejando pela linha de Sintra andou meia dúzia de homens, a quem temos que chamar portugueses, espalhando o terror, inventando os maiores e mais destrambelhados boatos a propósito de desastres com pessoal, descarrilamento de material, atropelamentos, enfim, uma série infinita de disparates a que, estamos convencidos, seria fácil pôr cobro.

Em meado do mês passado, correu por Lisboa «um grave desastre» ocorrido na linha de Sintra, perto do Algueirão, e, nada mais nada menos, seis homens haviam perecido horrivelmente, vítimas de um comboio que surgiu numa curva e os apanhou quando estes procediam ao arranjo da via.

O boato espalhou-se rapidamente e foi o assunto obrigatório das conversas entre os passageiros dos comboios da linha de Oeste e os da linha de Sintra que facilmente transmitiam o boato, seguros de que o caso havia sucedido às tantas horas e que as ambulâncias de Sintra e do Cacém não pararam um momento no transporte dos mortos e feridos para Lisboa. Mais tarde o suposto desastre transformou-se no choque de um comboio com uma camioneta de passageiros quando esta atravessava a passagem de nível do Cacém, havendo meia dúzia de feridos sem gravidade.

Por mais voltas que se dêem ao miolo não percebemos onde querem chegar os boateiros que, possi-

velmente, são os mesmos que, na linha de Sintra, roubaram das carruagens os cinzeiros, cortaram as correias das janelas e inutilizaram os estofos, com lâminas de barbear.

E se a polícia se pusesse em campo para descobrir estes criminosos e os entregasse ao tribunal para responderem por actos condenáveis e prejudiciais à sociedade?

Aparelhos portáteis de rádio em funcionamento nos comboios

A Direcção dos Caminhos de Ferro da Bélgica tornou pública, recentemente, num comunicado, a seguinte decisão:

«O Decreto real de 4 de Abril de 1885, acerca da polícia dos Caminhos de Ferro, estipula que é proibido cantar, gritar, entregar-se a gestos violentos, dizer palavras obscenas e incomodar os passageiros de qualquer outro modo, por actos ou por palavras, nas carruagens ou nos recintos das estações. Em aplicação destas disposições, é interdito fazer uso, nesses locais, de aparelhos sonoros, tais como os postos de rádio portáteis».

Em Portugal a moda de trazer rádios portáteis, de boca escancarada, nos «eléctricos» e nos comboios, não chegou, felizmente, a tornar-se em doença crónica. Bastou um jornal da tarde ter-se insurgido — com bastante razão — contra esse incomodativo hábito, para quem não está disposto a suportar barulheiras infernais e logo diminuiu o número desses impertinentes.

Às vezes, um eco do jornal, a tempo, vale tanto como um decreto. A Imprensa é uma força — e tem por missão educar o público e defender os interesses legítimos da sociedade.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
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

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

As obras de alargamento da bitola da linha férrea de Luanda-Malange foram completadas em cinco dias.

A sua conclusão foi bastante antecipada, graças ao esforço e dedicação dos técnicos ferroviários ao serviço dos Caminhos de Ferro de Luanda e à boa vontade de centenas de homens, desde o mais modesto trabalhador negro ao mais graduado engenheiro.

— As Oficinas Gerais dos Caminhos de Ferro de Angola desenvolveram notável actividade na operação de alargamento da bitola da linha férrea de Luanda a Malange.

Efectivamente aquelas Oficinas em pouco mais de 15 dias, trabalhando em cadeia, modificaram para a nova bitola cerca de 250 vagões, 14 locomotivas a vapor de grande linha, carruagens e bem assim as automotoras necessárias ao serviço e um automóvel de linha, e, ainda quatro locomotivas «Diesel». Neste período foram ainda recuperadas vinte locomotivas de grande linha e cerca de 70 vagões, sendo a maior parte deste material imobilizado há mais de dez anos.

O valor do material recuperado é de cerca de 100.000 contos e com o alargamento da via da rede do Caminho de Ferro de Luanda, material, etc., não se chegou a gastar 50.000 contos.

Anuncia-se igualmente que vai dar-se início muito em breve à construção de uma série de edifícios para os Armazéns Gerais, cada um deles com uma área de oitocentos metros quadrados.

MOÇAMBIQUE

Em Janeiro e Fevereiro de 1960 o movimento de passageiros e mercadorias nos caminhos de ferro de Lourenço Marques foi o seguinte: Passageiros — 238.133; Mercadorias, ton. — 832.339. Nesse mesmo período, foram transportadas 4.100 cabeças de gado.

— Com demora de 5 horas estive no porto de Lourenço Marques, em Março deste ano, o moderníssimo paquete norueguês, «Bergensfjord», da «Norwegian America Lime», que saíra de Nova York no dia 15 de Janeiro para um grande circuito turístico, levando 281 milionários americanos a bordo.

Lourenço Marques foi o primeiro porto africano visitado e ali os turistas tiveram o ensejo de dar alguns passeios pela bela cidade, sendo lhes ainda facultadas visitas a alguns arredores de maior interesse turístico.

Os Caminhos de Ferro de Moçambique, por intermédio da sua bem organizada Secção de Propaganda e Publicidade, colaboraram na assistência aos turistas, efectuando, em autocarros próprios, os passeios pela cidade.

Linhas Estrangeiras

As horas de vida das locomotivas a vapor, na Itália, estão contadas.

Dentro de poucos meses desaparecerão por completo: as mais modernas serão armazenadas em depósitos especiais para serem utilizadas em casos urgentes, e as mais antigas serão desmanteladas e vendidas como sucata. Todo o serviço será feito com locomotoras eléctricas, automotoras eléctricas e locomotoras diesel-eléctricas.

A electrificação por etapas, dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano, que começou no ano de 1950, após a suspensão de trabalhos imposta pela guerra, estará terminada nos últimos meses de 1960, em que os 50 por cento do total da Rede ficarão electrificados, ou seja, 8 000 quilómetros dos 16 500, os quais absorverão cerca de 85 por cento do movimento de comboios de passageiros e mercadorias. Os restantes 8 500 quilómetros serão servidos por locomotoras diesel-eléctricas.

As despesas previstas para a conclusão da electrificação de todas as linhas ascendem a 40 000 milhões de liras.

A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado gastaram, desde 1950, na modernização dos seus serviços, 220 milhões de liras.



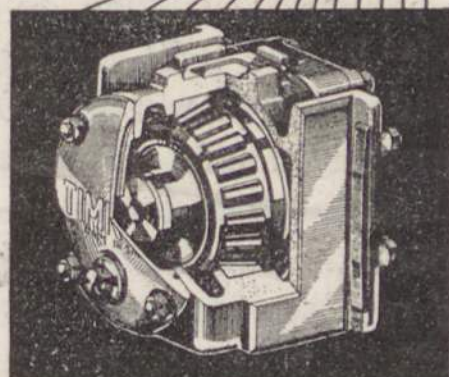
TIMKEN

MARCA REGISTRADA
THE TIMKEN ROLLER
BEARING COMPANY

*Equipamento de
grande número
de locomotivas,
carruagens e vagons,
em todo o mundo*

Distribuidores

C. SANTOS LDA.



LISBOA-PORTO-COIMBRA

X Congresso Panamericano de Caminhos de ferro

Serão premiados os melhores trabalhos apresentados, oferecidos pela Comissão Organizadora, pelo Governo Argentino e outras entidades

O X Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro, que este ano se realizou no Rio de Janeiro, no mês de Outubro (as últimas sessões efectuaram-se em São Paulo), vai conferir vários prémios oferecidos não só pela sua Comissão Organizadora e pelo Governo Argentino, mas também pela Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, pela Rede Ferroviária Federal S. A. e ainda pelas seguintes organizações industriais particulares: «Alco Products, Incorporated», «General Electric S/A», «Working Iron & Steel, Co.» e «Steel Peech & Tozer».

Todos os prémios são valiosos.

A Comissão Organizadora ofereceu três prémios: um de 250 mil cruzeiros; outro de 150 mil e outro de 100 mil cruzeiros.

São também em número de três os prémios oferecidos pelo Governo Argentino: um primeiro prémio de 25.000 pesos para trabalho sobre planificação e coordenação; um segundo prémio de 15.000 pesos para trabalho sobre exploração; e um terceiro prémio de 100 mil cruzeiros para estudo sobre regime de trabalho social.

A Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles destinou o Prémio «Ingeniero Santiago Brian», no valor de 25.000 cruzeiros, acompanhado

de medalha de ouro e diploma, ao trabalho que ofereça um benefício positivo para a economia e exploração das ferrovias, e o Prémio «Enrique Chanourdie», constituído por medalha de ouro e diploma ao autor de um ou mais trabalhos de reconhecido merecimento.

O Prémio da «Alco Products, Incorporated», no valor de 1.000 dólares, é destinado ao melhor trabalho sobre o tema 8 da Secção B: «Conservação, Preparação e Modernização da Locomotiva Diesel Eléctrica».

A General Electric S/A ofereceu um Prémio de 500 dólares para o melhor trabalho sobre o tema: «Comparação dos Sistemas de Tracção», e um Prémio de 100 dólares para o melhor trabalho sobre «Estatísticas Ferroviárias». A Rede Ferroviária Federal S/A concorreu com um Prémio de 100.000 cruzeiros para o melhor trabalho que exponha um método de aplicação imediata na recuperação dos caminhos de ferro.

A «Workington Iron & Steel, Co.» e a Steel, Peech & Tozer destinaram também dois prémios de 200 guinéus, cada um, para trabalhos sobre tema das Secções A (Via-Obras-Sinalização) B (Material de Transporte e de Tracção).

SUIÇA Os Caminhos de Ferro Federais transportaram, no mês de Junho, 18 100 000 passageiros. Embora este número seja inferior em meio milhão ao do mês correspondente de 1959, as receitas do serviço de passageiros atingiram 32,6 milhões de francos, excedendo em 2,1 milhões de francos as de Junho do ano passado.

O volume do tráfego de mercadorias atingiu, no mês de Junho, 2,52 milhões de toneladas, o que constitui um aumento de 200 000 toneladas em relação ao mesmo mês do ano anterior. As receitas — 48,8 milhões de francos — foram superiores em 4 milhões de francos às de Junho de 1959.

As receitas de exploração foram de 88,3 milhões de francos, o que representa um aumento de 6 milhões em relação ao mesmo mês do ano passado.

O excedente das receitas sobre as despesas de

exploração é de 24,3 milhões de francos contra 20,3 milhões em Junho de 1959.

UNIÃO DA AFRICA DO SUL As actividades ferroviárias da União da África do Sul, servidas por uma magnífica rede de caminhos de ferro, podem ser consideradas como um barómetro da política económica-financeira do País. Se se recordar que em 1958-59 se registou um «deficit» de 960 mil contos, verifica-se que, no último ano, os caminhos de ferro apresentaram um saldo positivo de 620 mil contos.

As perspectivas actuais são animadoras, devendo anotar-se que nos primeiros cinco meses do ano corrente se verificou um acréscimo de 6,7 por cento na tonelagem transportada. Houve também uma grande melhoria no que se refere ao aumento da condução de gados, veículos motorizados novos, minérios, citrinos, etc.

Aviação

Por FERNANDO ALMIRO VALE

O voo espectacular do «Ponto de Interrogação» há 30 anos

Foi a bordo dum «Breguet» de série, que, a 1 de Setembro de 1930, os extraordinários pilotos franceses Costes e Bellonte levaram a cabo uma proeza que ficou para sempre ilustrando o «Livro de Ouro» da Aviação Mundial, e foi como que uma marcante resposta ao voo de Lindbergh — a «Águia Solitária» — como os seus compatriotas americanos lhe chamaram.

O «Breguet», que pertencera à célebre «Esquadilha das Cegonhas», era um verdadeiro «bidão-volante» carregado com os seus 5180 litros de gasolina, e o peso total de 6150 quilos, quando, na madrugada de 1 de Setembro de há 30 anos, estava preparado para a grande descolagem a que se seguiria o voo Paris-Nova Iorque — a primeira tentativa que seria coroada de êxito, na direcção Este—Oeste.

Duas mil e quinhentas pessoas compareceram em Le Bourget, mas um nevoeiro cerrado só permitiu a descolagem do «Ponto de Interrogação» pelas 10,55 horas. Costes ia aos comandos; Bellonte era o navegador.

O voo, que tinha sido estudado em profundidade, foi realizado sem história, ao abrigo duma protecção meteorológica, depois de escolhida a rota dos navios mercantes e abandonada a rota dos Açores, ordinariamente melhor.

Em França, diante do Ministério da Marinha, uma massa compacta de povo, que aguardava o fim da grande jornada, exultou em delírio quando, pela rádio, escutou as sireias que, em Nova Iorque, assinalavam a chegada dos intrépidos aviadores. Minutos depois os franceses escutaram então as vozes de Costes e Bellonte que, da América, saudavam Paris e os franceses. A França tinha vencido a difícilíssima jornada aérea Paris — Nova Iorque!

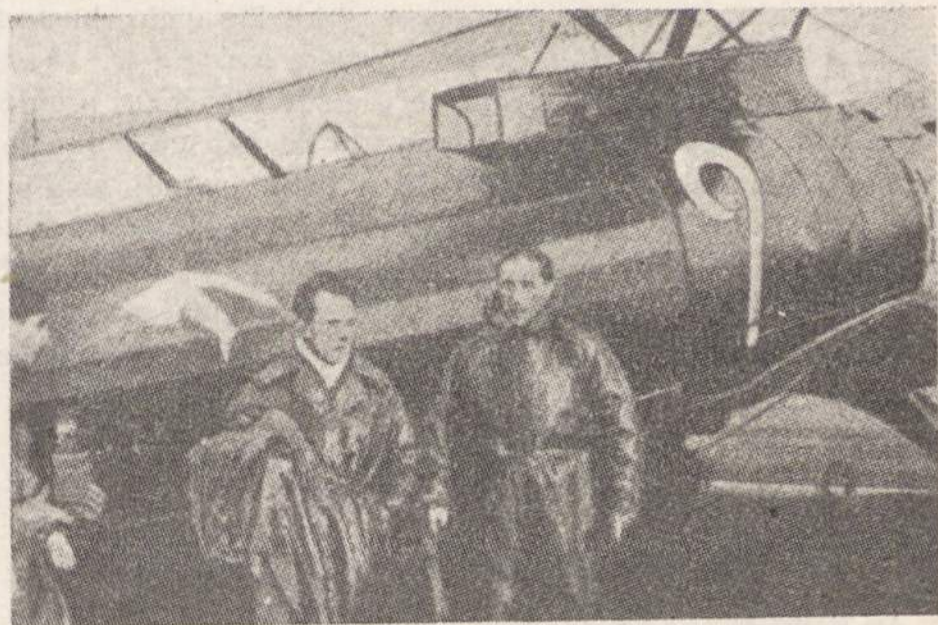
O Superbidão «Breguet XIX», que tinha sido oferta dum industrial francês, M. François Coty, dispunha de 11 reservatórios de gasolina, uma velocidade de cruzeiro de 247 km/h. a 1 000 metros de altura, um *plafond* de 6 700 m., e 8 600 km. de raio de acção.

Os próprios pilotos afirmaram que a sua vitória pertencia mais à técnica francesa e à Meteorologia que à sua classe de aviadores.

Durante 200 dias Costes visitou, ensaiou e afinou todo o material em Villacoublay, depois de ter previsto e escolhido todos os acessórios e equipamento. O motor Hispano-Suiza, de 650 CV., de

potência nominal, respondera cabalmente e responsabilizara-se pelo sucesso do voo do «Ponto de Interrogação».

E foi assim que Costes e Bellonte abriram, há 30 anos, os caminhos do ar da Europa para a América, terminando nas condições previstas, a 2 de



O «Ponto de Interrogação» e os aviadores Bellonte e Costes antes da sua partida para Nova Iorque

Setembro, o seu estupendo voo de 6 700 km. em 37 horas e 15 minutos, à média de 174,800 km/h.

Hoje o «Ponto de Interrogação» repousa no Museu do Ar (?) de Chalais-Mendon. Os franceses quiseram comemorar o feito expondo ao público o aparelho, mas as eternas peias burocráticas não o consentiram.

O XXV Aniversário do «Aero Clube do Porto» e a «Operação Beta» do «Aero Clube da Costa Verde»

O prestante Aero Clube do Porto, que realizou brilhantemente o programa das suas «bodas de prata» com várias manifestações aeronáuticas que bastante vieram valorizar o seu prestígio, encerrou os festejos com o interessante Rali «Portugal-Vinho do Porto», em que tomaram parte 34 equipas estrangeiras em aparelhos de turismo.

Seguiu-se o banquete para a distribuição dos prémios aos vencedores, e à hora que a nossa Revista é posta a circular, abre solenemente as suas portas no Palácio dos Desportos do Porto (Palácio de Cristal) a «I Exposição Aeronáutica», realizada com o patrocínio do Aero Clube de Portugal, como que uma repetição do interessantíssimo certame que se realizou em Lisboa, no Palácio Galveias, sob a designação «Lisboa e o Tejo na Aeronáutica Nacional». E as «bodas de prata» do Aero Clube do Porto,

Recortes sem comentários

Mulher atacada por uma cobra

AZERE (TÁBUA) — Quando apanhava vagens de feijão, numa propriedade situada numa das margens do ribeiro da vila, a sr.^a Maria Celeste Matias Moreira, residente nesta localidade, sentiu uma violenta vergastada nas costas. Inicialmente pensou que se tratasse de algum ramo de silvas, porém, qual não foi o seu terror quando verificou que uma cobra, grossa e com cerca de um metro de comprimento, a cingia pela cintura.

A pobre mulher gritou por socorro, mas, por infelicidade, ninguém a ouviu.

Entretanto, a cobra procurava subir-lhe pelo busto e quando a cabeça do ofídio quase roçava a cara da sr.^a Maria Celeste, esta, com a coragem que o medo por vezes infunde às pessoas, lançou-lhe as mãos perto da cabeça e apertou desesperadamente, só deixando de o fazer quando sentiu o corpo da cobra a distender-se. Por fim, o repugnante reptil caiu-lhe aos pés e só nessa altura a sr.^a Maria Celeste fugiu em louca correria, parando a grande distância, junto de um grupo de homens, a quem contou, ainda horrorizada, o sucedido.

(De «A Comarca de Arganil»)

Não se deve responder a tudo — que «sim»

As pessoas que respondam a tudo que «sim», são fracas e anseiam captar a simpatia dos outros. Pelo contrário, as que dizem que «não» têm maior noção das responsabilidades mas odeiam os que querem experimentar ou influenciar as suas opiniões.

Os psicólogos da Universidade de Harvard descobriram estes factos pelo estudo de entrevistas com pessoas que tinham respondido a um questionário de uma revista.

Concluíram que as que respondem normalmente «sim»

têm falta de «contrôle», são impulsivas, ansiosas e dependem dos outros. Satisfazem os seus impulsos sem reservas e concordam facilmente com sugestões. As que respondem normalmente «não», vencem os seus impulsos e opõem-se às tentativas de quem quer influenciar as suas emoções. São normalmente equilibradas com o sentido das responsabilidades e controlam os impulsos.

(Do «Jornal do Médico»)

Como nas fitas antigas

A escada rolante da estação ferroviária de Milão pôs-se, há dias, bruscamente, a andar ao contrário, e os viajantes e as respectivas bagagens foram projectados com violência para trás...

Um deles, muito magoado, esfregava as costas contundidas e comentou, com exacto espírito de observação: «Era como nas fitas antigas, do tempo de Méliès...».

(Do «Diário Popular»)

Alarme sobre o tabaco

A Associação Americana da Luta contra a Tuberculose, organização médica de investigação e profilaxia, lançou um aviso contra o risco do cancro no pulmão dos fumadores. Aprovado em 27 de Fevereiro, pelo conselho de administração da A. A. L. C. T., o aviso afirma:

- 1 — Que as mortes causadas pelo cancro do pulmão aumentam de proporção alarmante;
- 2 — Que fumar cigarros é a causa principal do cancro do pulmão;
- 3 — Que o risco do cancro do pulmão aumenta em função do número de cigarros fumados;
- 4 — Que a supressão do fumo diminui o risco de cancro do pulmão.

(Do «Jornal do Médico»)

podemos afirmar que encerraram verdadeiramente com chave de ouro.

* * *

A «Operação Beta», um curioso exercício aeronáutico, para jovens pilotos civis, foi há dias levada a cabo pelo Aero Clube da Costa Verde.

O tema da Operação era absolutamente secreto e o Aeródromo de Paramos (Espinho) viveu horas de intensa actividade aeronáutica com projecção nacional.

A prova que teve doze concorrentes com tripulações pares de pilotos e navegadores, foi delineada pelo major aviador Cruz Novo, da Base de S. Jacinto, e director da Escola de Instrução do Aero Clube da Costa Verde.

A «Operação Beta» exigia sacrifício, argúcia, desembaraço e discrição; tratava-se dum tema militar: procurar um «inimigo» oculto para os lados de Coimbra. O nevoeiro dificultava a prova e o «inimigo», a páginas tantas, bateu em retirada. Era

extremamente difícil a sua localização. Finalmente os aviadores, atravessando a ria de Aveiro, lograram localizar o «inimigo» que aprisionaram e trouxeram para o Aeródromo de Espinho.

Entretanto o nevoeiro tinha cerrado e ameaçava inutilizar o esforço dos concorrentes.

Cerca das 20 horas a «Operação» estava terminada, tinham sido vencidas todas as dificuldades. Missão cumprida.

A primeira classificada foi a sr.^a D. Maria José Meneres Cudell e o piloto dr. Francisco Meneses e todas as tripulações dos Aero Clubes do Porto, Torres Vedras, Braga, Costa Verde e Associação Académica de Coimbra, se houveram à altura da importância da «Operação».

O mérito dos aviadores civis portugueses, e o seu magnífico espírito de equipa, ficaram mais uma vez demonstrados. Está de parabéns o Clube organizador de «Operação Beta».

Mais dez equipas foram seguidamente classificadas, cabendo ao Clube organizador a vitória final.



PARTE OFICIAL
MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS
ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares
Decreto-Lei n.º 43 057

(Continuação)

ANEXO C

Termo de responsabilidade correspondente ao passe tempo-
rário n.º ... expedido pela Alfândega de saída de ...

O Sr. ..., residente em ..., declara que pela Alfândega
de ... foi expedido o passe temporário n.º ..., no dia .. de ...
de 19 ..., a fim de poder atravessar a fronteira com os animais,
os veículos e as mercadorias abaixo designados:

Designação genérica das mercadorias	Marcas e sinais de identificação

Este documento serve de garantia perante a Alfândega de
entrada de ... e por ele me comprometo a reexportar definiti-
vamente no prazo de seis meses os animais, os veículos e as
mercadorias acima designados, nos termos e nas condições
estabelecidas no artigo 13.º da Convenção Luso-Espanhola,
de ... de ... de 19 ...

No caso de a reexportação se não efectuar nas condições
e no prazo do citado artigo, submeter-me-ei às sanções da
lei e ao pagamento dos direitos e demais imposições que forem
devidos pela referida importação.

Em ... de ... de 19...

...
(Assinatura do interessado)

Admitido como garantia

Alfândega de ..., em .. de ... de 19...

(Selo e assinatura do chefe
da Alfândega de entrada)

A preencher pela Alfândega de entrada onde ficará arquivado.

MODELO D

(Escudo português)

(Escudo espanhol)

CADERNETA DE PASSAGEM
NAS ALFANDEGAS

GUADERNO DE PASO
POR LAS ADUANAS

N.º ...

Válido até ...

Valedero hasta ...

Número de matrícula
do veículo

Número de matrícula
del vehículo

Saiu de Portugal pela Casa Fiscal de . . em ... de ... de 19...
(Carimbo com data)

Salida de España por la Aduana de ..., el .. de ... de 19...
(Sello con la fecha)

N.º ...

Caderneta de passagem nas alfândegas

Válido até ...

SAÍDA DE PORTUGAL

Género (a) { Automóvel ligeiro
Motociclo - Velocípede com motor - Re-
boque

Marca ...
Matrícula n.º ...
Châssis n.º ...
Motor n.º ...
Diversos ...

Proprietário (a) ...
Detentor (a) ...
Domicílio ...

Casal Fiscal de ..., em . . de .. de 19...

(Carimbo com data)

(a Riscar as menções inúteis,

N.º ...

Cuaderno de paso por las aduanas

Valedero hasta el ..

SALIDA DE ESPAÑA

Clase (a) { Automovil.
Motociclo - Velomotor - Remolque.

Marca ...
Matrícula n.º ...
Châssis n.º ...
Motor n.º ...
Varios ...

Propietário (a) { ...
Usurio (a) ...
Domicilio ...

Aduana de ..., en ... de .. de 19 ...

(Sello con la fecha)

(a) Tachar las menciones inútiles.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN - Às 15,30 18,15 e 21,30 - «Conversa de travesseiro».
OLIMPIA - Às 14,30 e às 21 - Filmes de aventuras.
COLISEU - Às 20,45 e 22,45 - «Mulheres de Sonho».

Contramarca n.º

Manifesto das mercadorias saídas por via fluvial
(Artigo 86.º da Convenção Aduaneira Luso-Espanhola de ..., de ... de 19 ...)

Embarcações:

Qualidade
Nome
Nacionalidade
Número de matrícula

Da Alfândega de ... para a de ...

[illegible]

Alfândega de ..., em .. de .. de 19 ...

Em ... de .. de 19 ...

O Chefe,

O Patrão (Mestre ou Arrais) da Embarcação

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

**Direcção de Exploração do Porto e
Caminho de Ferro da Beira**

Serviço de armazéns do Caminho de Ferro da Beira
2.^a SECCÃO

Concurso n.º A/CFB/1/1-198/60

O «Diário do Governo», n.º 238, III Série, de 12 de Outubro de 1960, publica o seguinte:

Recebem-se propostas até às 14 horas e 30 minutos do dia 23 de Novembro de 1960 para o fornecimento de:

Lanças para mudanças de via.

Aparelhos de manobras e respectivas molas.

Cróximas.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos encontram-se patentes. em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na 2.^a Secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 15 000\$.

Os desenhos encontram-se à venda na 2.^a Secção do Serviço de Armazéns, ao preço de:

N.º 2/M. V. 20\$00

N.º 40/19/75A.	40\$00
----------------	--------

N.º 40/19/171	80\$00
-------------------------	--------

N.º 40 19/108	30\$00
-------------------------	--------

N.º 40/19/172	80\$00
-------------------------	--------

Validade das propostas: mínimo 60 dias.

A abertura das propostas terá lugar nos dia e hora acima

mencionados, no edificio dos armazéns do Caminho de Ferro da Beira, na cidade da Beira.

Concurso n.º A/ÇFB/1/1-199/60

Recebem-se propostas até às 14 horas e 30 minutos do dia 25 de Novembro de 1960 para o fornecimento de:

Postos de transformação e equipamento de alta e baixa-tensão.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos encontram-se patentes; em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na 2.^a Secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 25 000\$.

Os desenhos encontram-se à venda na 2.^a Secção dos Serviços de Armazéns, ao preço de 50\$ o jogo.

Validade das propostas: mínimo 90 dias.

A abertura das propostas terá lugar nos dia e hora acima mencionados, no edificio dos armazéns do Caminho de Ferro da Beira, na cidade da Beira.

Serviço de Armazéns da Direcção de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, na Beira, 20 de Agosto de 1960. — O Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

Concurso n.º A/CFB/1/1-187/60

Recebem-se propostas até às 14 horas e 30 minutos no dia 30 de Novembro de 1960 para o fornecimento de:

40 mudanças de via 1:8 direitas.

40 mudanças de via 1:8 esquerdas.

(Desenho n.º 40/19/75A).

29 mudanças de via 1:9 direitas.

Entró en España por la Aduana de ... el ... de ... de 19 ...
(Sello con la fecha)

N.º ...

Cuaderno de paso por las aduanas

Valedero hasta el ...

ENTRADA EN ESPAÑA

Clase (a) { Automovil
Motociclo — Velomotor — Remolque.

Marca . .

Matrícula n.º ...

Châssis n.º ...

Motor n.º ..

Varios ...

Propietário (a) {

Usurio (a) ... }

Domicilio ...

Aduana de ..., en ... de . . de 19 ...

(Sello con la fecha)

(a) Tachar las menciones inútiles.

Enviar a la Aduana de salida.

Entrou em Portugal pela Casa Fiscal de ..., em ... de ... de 19 ...
(Carimbo com data)

N.º ...

Caderneta de passagem nas alfândegas

Válido até ...

ENTRADA EM PORTUGAL

Género (a) { Automóvel ligeiro.
Motociclo — Velocípede com motor —
Reboque.

Marca ...

Matrícula n.º ...

Châssis n.º ...

Motor n.º ...

Diversos ...

...

Proprietário (a) {

Detentor (a) .. }

Domicílio

Casa Fiscal de ..., em ... de ... de 19 ...

(Carimbo com data)

(a) Riscar as menções inúteis.

Nome da administração ferroviária

ANEXO E

Manifesto das mercadorias saídas por via férrea
(Artigo 47.º da Convenção Aduaneira Luso-Espanhola, de ... de ... de 19 ..)

Número do comboio .
Contramarca n.º ...

Da Alfândega de ... para a de ...

Número das expedições	Vagões		Volumes					Designação genérica das mercadorias	Valor	Ordem das mercadorias	Procedência	Destino	Despacho aduaneiro		Nome do expedidor	Nome do consignatário	Observações
	Série	Número	Quantidade	Qualidade	Marcas	Números	Peso bruto						Número	Natureza			

Alfândega de ..., em ... de ... de 19 ..

Estação de ..., em .. de .. de 19 ...

O Chefe,
...

O Representante do Caminho de Ferro,
...

Publicações recebidas

Arsenal do Alfeite — Relatório e Contas do ano de 1959.

O Conselho de Administração do Arsenal do Alfeite acaba de publicar e distribuir o Relatório referente ao exercício de 1959. Foi um ano de grande actividade, esse, quer no que respeita à construção de novas unidades quer no que respeita a reparações.

Mais uma vez o Conselho de Administração insiste na necessidade, em face do condicionalismo existente, resultante do aumento do números de Navios da Armada, de se conseguir a actualização dos serviços técnicos, administrativos e fabris e o integral aproveitamento das instalações do Arsenal, de modo a tirar delas o máximo rendimento.

Boletim de Minas (Nova Série).

Recebemos o número 6 da nova série do «Boletim de Minas», editado pela Repartição de Minas do Ministério da Economia.

Do seu sumário, constam os seguintes assuntos:

Utilização de Cassiterites em fundições nacionais-Inquérito; Acerca da poluição das águas; Movimento de Processos (2.º Trimestre de 1960); 3.º Aditamento à relação dos técnicos de Minas, publicada na nova série do Boletim de Minas-Janeiro de 1959; Áreas activas; Áreas tornadas livres; Conselho Superior de Minas e Serviços Geológicos; Sociedades Mineiras (Movimento relativo ao 1.º semestre de 1960); Assuntos referentes a águas minerais; Registos efectuados durante o segundo trimestre do ano de 1960; Registos anulados.

30 mudanças de via 1:9 esquerdas.
(Desenho n.º 40/19/172).

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos encontram-se patentes; em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na 2.ª Secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 10 000\$.

Os desenhos encontram-se à venda na 2.ª Secção do Serviço de Armazéns, ao preço de:

N.º 40/19/75A	60\$00
N.º 40/19/172	80\$00

Validade das propostas: mínimo 60 dias.

A abertura das propostas terá lugar nos dia e hora acima mencionados, no edificio dos armazéns do Caminho de Ferro da Beira, na cidade da Beira.

Serviço de Armazéns da Direcção de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, na Beira, 30 de Agosto de 1960.
— O Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

Há 50 anos

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

Linhas Portuguezas

Minho e Douro — Continua por em quanto a ser mantido nestas linhas o mesmo horario, havendo apenas a suppressão dos comboios n.ºs 9, 13, 203 ascendentes e 10, 14, 214 descendentes, na linha do Minho, e a dos comboios 141 e 153 ascendentes e 142 e 154 descendentes na linha do Douro.

Benguella — Está já aberta a exploração até ao kilometro 320 desta linha.

Fiscaes do Governo — Vão passar novamente os fiscaes do Governo a acompanhar os comboios para fazerem a policia dos mesmos e prestarem auxilio ao publico.

Zona Central — Consta que o ministro do fomento vae ordenar que se proceda ao estudo das linhas ferreas, já projectadas, da Zona central.

Lobito — Teem ultimamente corrido com alguma morosidade os trabalhos do troço desta linha, agora em construcção e que mede sessenta kilometros.

A causa da demora é a qualidade do terreno, pois que, ten-lo-se encontrado no trajecto da linha rochas durissimas, a dificuldade para a abertura das trincheiras tem sido grande.

Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezas — Nas linhas desta Companhia começa a vigorar no dia 5 o horario de inverno.

Sud Express — A Companhia Internacional de Vagons-Lits fez encomenda de novas carruagens Sleeping, que destina exclusivamente ao serviço entre Paris e Lisboa.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Telef. } 366171/5
31753

R. dos Sapateiros, 39
LISBOA

Importadores e Exportadores

DROGAS

PRODUTOS QUÍMICOS

ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

**Representantes exclusivos
dos**

**Produtos NÍVEA, Adesivos TESA
e LEUKOPLAST**

Fornecedores de

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

Sociedade Corretora

— de —

Indústria e Tracção

SOCITRA, L.^{DA}

RUA CASTILHO, 90, R/C. D.
LISBOA I

///

EQUIPAMENTOS PARA
CAMINHOS DE FERRO
MÁQUINAS INDUSTRIAIS
MOTORES DIESEL

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

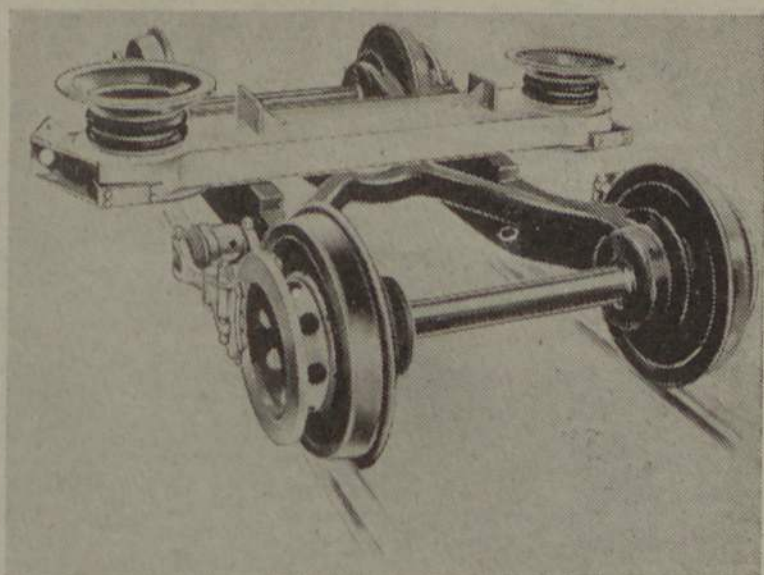
Tele { fone 33721/2/3
gramas BEBRA — Lisboa

Subagentes no Porto:

A. Spratley da Silva & Filhos

Tele { fone 23309
gramas RELLOM — Porto

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

SOGÁS

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

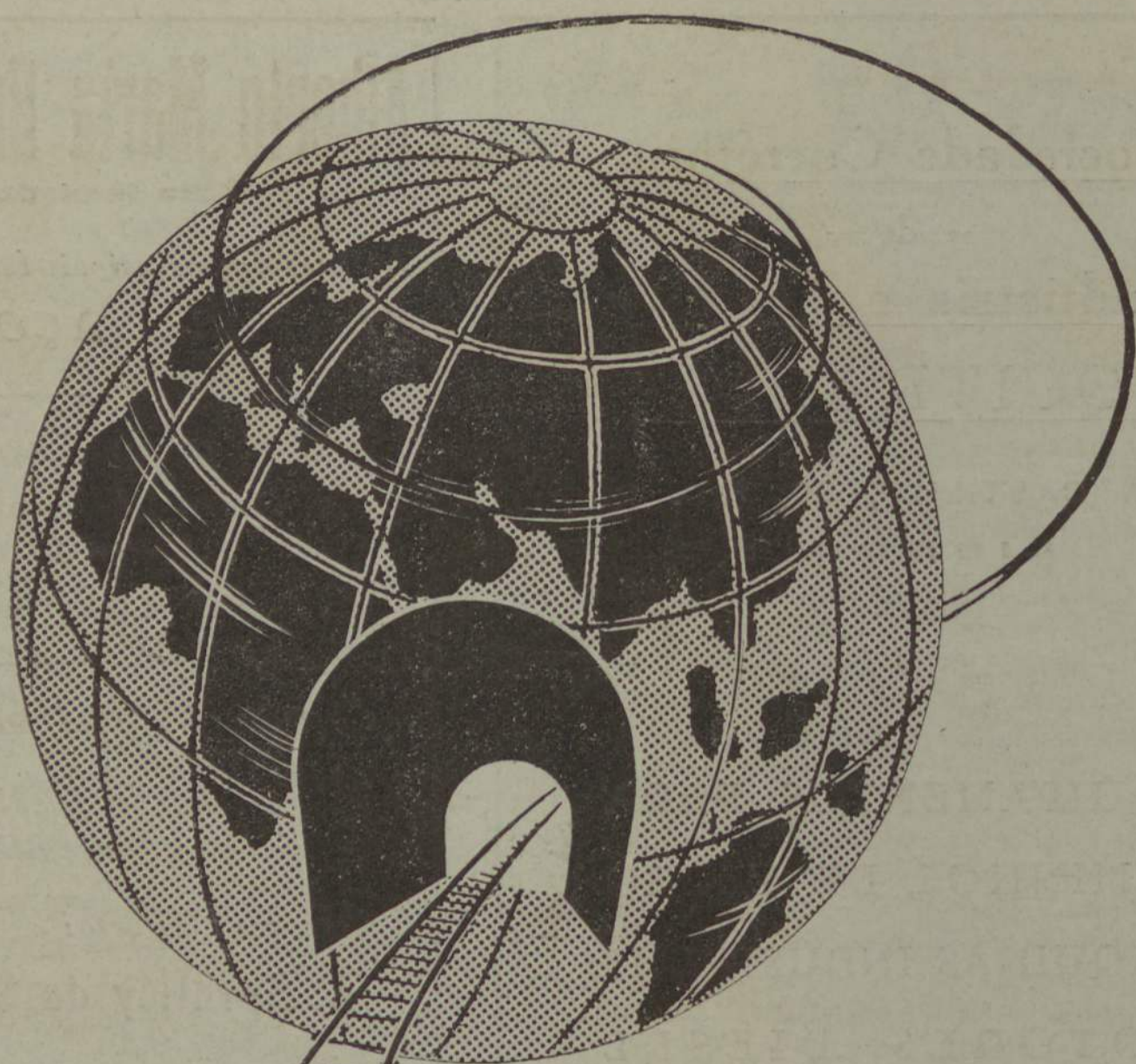
- Oxigénio * Acetileno * Ar Comprimido * Azoto * Protóxido de Azoto * Gaz Carbónico * Argon e outros.
- Equipamentos para Soldadura Oxi-Acetilénica, Eléctrica, Atmosfera Inerte, Oxi-Corte.
- Metalização **METCO** ■ Carboneto de Cálcio.

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



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE