

17.º do 74.º Ano

Lisboa, 16 de Novembro de 1961

Número 1774

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

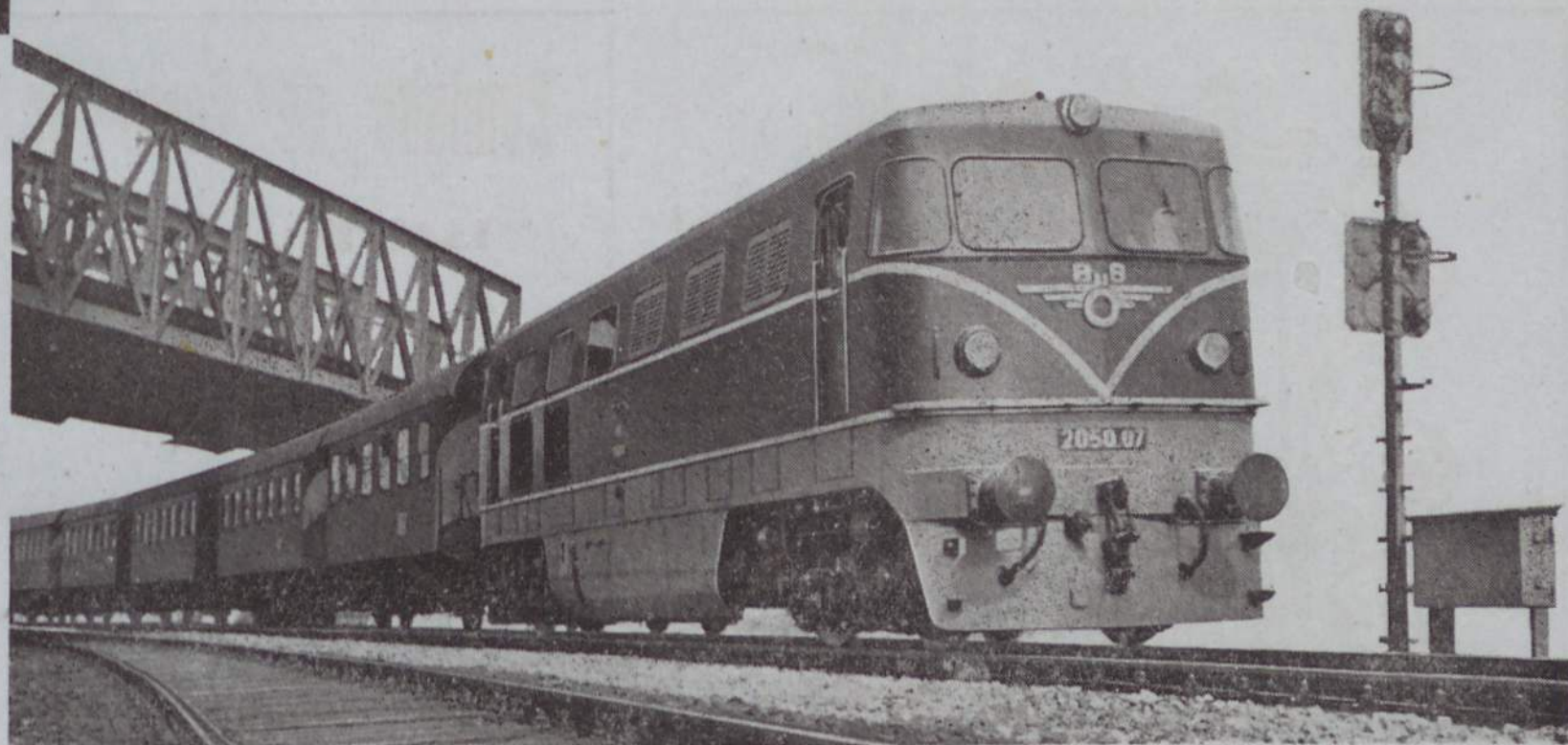
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 320158 — LISBOA



HENSCHEL



Locomotiva diesel-eléctrica
HENSCHEL-GM, modelo J 12,
de 1425 CV,
disposição dos eixos BoBo,
incorporada como tipo
VL 2050 no serviço dos
Caminhos de Ferro Federais
Austriacos

O programa de modernização dos Caminhos de Ferro Federais Austriacos prevê a eléctricificação das suas linhas principais, sujeitas a um tráfego intenso, e a adaptação à tracção diesel das suas linhas secundárias e ramais.

As primeiras 10 locomotivas HENSCHEL-GM da

série 2050 que, desde o princípio de 1959, se encontram incorporadas no serviço regular da Franz-Josefs-Bahn (ferrovia Francisco José) têm dado provas tão convincentes da sua rendabilidade e segurança que as ÖBB (ferrovias federais austríacas) resolveram encomendar novas locomotivas deste tipo.

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

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

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



*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



Produtores e Viti-Vinicultores

SEDE: Curia-Portugal
Escritórios e Armazém em Lisboa
Praça João do Rio, 10-A
Telefone 720039

Exportadores

ESPUMANTES NATURAIS
Vinhos do Porto, Cognacs,
Vinhos de Mesa, Licores
Superfinos, etc.

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

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 32 01 58; Direcção: 3275 20

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 1954
Liège, 1905 Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

1774



16—NOVEMBRO—1961



ANO LXXIV

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

COLABORADORES:

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

A Ponte sobre o Tejo em Lisboa	319
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	320
A Pousada de Bragança, por <i>GUERRA MAIO</i>	321
Aviação, por <i>FERNANDO ALMIRO VALE</i>	323
Recortes sem comentários	324
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	325
Caminhos de Ferro Ultramarinos	326
Os Caminhos de Ferro nos países longínquos	326
Livros e Autores	327
Parte Oficial.	327
Sociedade do Jardim Zoológico	327
Espectáculos	327
Ateneu Ferroviário, por <i>FÉLIX F. PERNECO</i>	328
Linhas estrangeiras	330



A Ponte sobre o Tejo em Lisboa

Esta obra grandiosa, cujo projecto definitivo foi entregue no dia 3 do corrente, está concebida para, mais tarde, permitir a instalação da via férrea dupla

FOI entregue ao Governo, no dia 3 do corrente, o projecto definitivo da grandiosa ponte sobre o Tejo, de que é adjudicatária a firma norte-americana «United States Steel Company».

Como já tivemos a oportunidade de referir, esta obra compreende a construção da ponte suspensa sobre o rio, com um comprimento de dois quilómetros, a construção de um viaduto com um quilómetro de extensão sobre a zona de Alcântara e a construção de cerca de 13 quilómetros de auto-estradas, distribuídas pelas margens Norte e Sul do rio, para assegurarem um acesso rápido, cómodo e seguro à ponte, permitindo uma distribuição fácil do tráfego pelas diferentes zonas da cidade e para o Norte do País. A ponte terá apenas dois pilares no rio, ficando aquela com um vão central de 1013 metros e dois vãos laterais de 483 metros cada um. Será inteiramente metálica e as suas torres elevar-se-ão a cerca de 200 metros acima do nível das águas, pois têm que dar passagem aos cabos que vão suportar o tabuleiro da ponte que permite uma altura livre mínima sobre as águas de cerca de 70 metros. Ficará, pois, o pavimento da faixa de rodagem para os automóveis a uma altura sobre as águas compreendida entre 70 e 80 metros.

O caminho de ferro será instalado mais tarde dentro da viga de rigidez, pois que na sua parte superior fica a estrada, que é composta de quatro vias de circulação, duas para cada sentido. A ponte está concebida e projectada para, mais tarde, não só permitir a instalação da via férrea dupla, mas também consentir um alargamento do pavimento rodoviário para conter seis vias, três em cada sentido de circulação.

Na primeira fase ficar-se-á com uma ponte e acessos rodoviários que permitirão

a passagem e o fácil escoamento de seis mil veículos automóveis por hora e, mais tarde, uma segunda fase, com a circulação de comboios em duas vias e a capacidade de nove mil veículos por hora, o que dá a garantia de que se trata de uma grande obra concebida por forma a cobrir as nossas necessidades de tráfego entre as duas margens por um largo período e projectada de tal modo que permitirá a sua realização total por fases para que se escalonem no tempo os investimentos de acordo com a evolução das necessidades.

A ponte, que será a maior da Europa, será também a maior do Mundo para estrada e caminho de ferro, ocupando o quinto lugar em relação às grandes pontes enquanto estiver apenas a funcionar como ponte rodoviária. Tem no entanto certas particularidades que a tornam ímpar, como por exemplo a circunstância de ter a viga contínua de maior extensão que se conhece — 2.300 metros. As fundações da torre Sul atingem oitenta e dois metros de profundidade, sendo a fundação mais profunda que se tem realizado.

Além da ponte e do grande viaduto de acesso, que já ficará preparado para suportar o tráfego ferroviário na segunda fase da obra, faz parte a construção de trinta pontes pequenas, algumas delas de certa importância, como é o caso do viaduto sobre o Vale de Alcântara, que tem cerca de trezentos e cinquenta metros de extensão e a altura de trinta metros.

O Governo dentro de noventa dias pronunciar-se-á sobre o projecto e aprovado este em definitivo poderão as obras começar na próxima Primavera, prolongando-se por pouco mais de quatro anos.

E assim, com esta grandiosa obra, ficará satisfeita uma velha aspiração de Lisboa.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Ramada Curto

Morreu e deixou uma obra, que lhe há-de sobreviver por muitos anos, o escritor teatral e advogado ilustre que se chamou Ramada Curto. Só uma vez o ouvimos falar em público: foi quando, no Teatro Nacional de D. Maria II, se comemorou o Centenário de D. João da Câmara. Falou de improviso. Melhor — conversou com o público, de uma maneira encantadora, com o mesmo poder aliciante com que Gualdino Gomes, sentado a uma das mesas da «Brasileira», e, mais tarde, no «Café Chiado», conversava com os seus amigos.

O talento de falar de improviso era uma consequência de saber escrever de improviso. Tinha o dom da prosa e era mestre na arte de dialogar. Mas se nem todas as suas peças se podem classificar como obras-primas ou simplesmente modelares, muitas delas proporcionaram-lhe noites gloriosas. Para o autor e para os seus intérpretes. Quem esquecerá Amélia Rey Colaço, na maravilhosa criação do principal papel feminino de *O Caso do Dia*? E Chaby Pinheiro na comédia *Sua Alteza*? E Maria Matos e Palmira Bastos na enternecedora peça *As Meninas da Fonte da Bica*? E Leopoldo Fróis na peça *O Diabo em Casa*? E Nascimento Fernandes em *A Cadeira da Verdade*?

Se, como político, foi sempre fiel a si próprio, pondo, acima de tudo, o amor e a fé em Portugal, como escritor buscou constantemente servir ideias generosas e belas. Os criadores de beleza são sempre bons e generosos.

Júlio Dantas deixou de escrever para o teatro. Augusto de Castro dedica-se exclusivamente ao jornalismo, de que é um dos grandes mestres. Carlos Selvagem calou-se também. Morto Ramada Curto, pergunta-se: Quem são agora os nossos escritores teatrais?

Surgiu, há pouco, um novo de muito valor. É a Bernardo de Santareno que nos referimos. Mas, um só escritor é muito pouco para encher e prestigiar uma época.

Quando um grande vulto desaparece é que sentimos a falta da sua grandeza. Ramada Curto tinha muito talento. E, sobretudo, era dono e senhor de uma viva e singular personalidade. Na «Brasileira» os seus habituais amigos da hora ritual da conversa e do café perderam um admirável companheiro. O Teatro perdeu um dos seus melhores, mais lídimos valores.

Os nossos artistas



PAISAGEM — Óleo de Argentina Alarcão

Balada das árvores, no Outono

*Hospitais verdes, baloiçando ao ar,
Enfermarias cheias de doentes!
E as folhas, pobres tísicas gementes,
Nas alamedas longas a expirar...*

*Que lindos sanatórios ao luar,
Recolhidos, nos parques viridentes!
E as folhas, pobres tísicas dolentes,
Saindo deles, vão a enterrar...*

*E deram-nos a sombra, há poucos dias,
Testemunhas das nossas alegrias,
Acalentando as ilusões mais belas!*

*Acarinharam e embalaram ninhos
E vêm morrer na lama dos caminhos...
— Rezai, ó aves, à memória delas!*

Oliveira San-Bento

A POUSADA DE BRAGANÇA

Por GUERRA MAIO

QUANDO, nos meus tempos de jovem, comecei a ocupar-me de turismo, apresentei num congresso hoteleiro uma tese sobre pequenos hotéis, que foi aprovada por unanimidade, mas a que ninguém deu seguimento. Eu estava, nesse tempo remoto, ao serviço da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e ia, com frequência, à província e vinha de lá constringido com a nossa pobreza hoteleira.

Não faltavam a essas casas nomes sugestivos e pomposos: Grande Hotel, Palace Hotel, mas que nada tinham de grandes ou de palácios. Havia até em Olhão um Grande Hotel com 7 quartos e que hoje,

xeiros viajantes e funcionários públicos em inspecção pela província.

Mandei a «Gazeta» ao presidente da Câmara Municipal de Bragança, mas ele não fez caso, talvez com receio de que a repartição do Estado, encarregada de a construir, mudasse de ideia, fez a maior insistência para que a pousada fosse construída. Bem se vê que não era à custa dele nem do seu Município...

Terminada no Verão passado a minha cura habitual nas Pedras Salgadas, fui a Bragança ver a Pousada, tanto mais que na linha do Tua há agora um excelente serviço de automotoras que em menos de 3 horas



Vista de Bragança sob um nevão

graças ao regulamento hoteleiro posto há anos em vigor, é uma pensão de 2.^a classe.

O fim da minha tese era dar-se uma limpeza na hotelaria provinciana, com a ajuda e concessões do Estado e das Câmaras Municipais. Mas, como disse, nada se fez, havendo por este País fora pensões que deixam muito a desejar.

Quando, há anos, vi anunciada a construção de uma pousada em Bragança, num outeiro sobranceiro à cidade, lembrei aqui na «Gazeta» que melhor seria construir uma estalagem ou um hotel de 3.^a ordem na cidade, e na avenida que vai da estação do Caminho de Ferro e junto ao Palácio da Justiça, como se fez em Alijó e em Macedo de Cavaleiros e cuja freguesia seria, na maior parte, constituída por cai-

e meia nos transportam cómodamente a Bragança.

Um taxi leva-nos por 10 escudos à Pousada, o que é razoável, apesar da distância ser pouco mais de um quilómetro.

Logo à entrada temos uma impressão de arte e de bom gosto que nos dispõe bem. Atravessado o pátio, levam-nos a um quarto tão bem concebido e apetrechado que se pode igualar aos melhores que há nos Palaces-Hotéis europeus e poucos se lhe devem comparar nos nossos melhores hotéis.

A Pousada debruça-se sobre a cidade, e todos os quartos têm varanda própria e dois salões, o de estar e o de leitura, e o terraço debruça-se igualmente, dando este seguimento à sala de jantar. Não se poderia ter feito melhor e os artistas que elaboraram

o conjunto da Pousada são dignos dos mais rasgados elogios.

O jantar esteve à altura do conforto oferecido, peixe fresquíssimo, carne assada, deliciosa, doce e frutas de primeira qualidade, vinho branco e tinto regional, à discrição e do melhor.

Estadia mais do que em conta, 95 escudos por jantar, dormir e pequeno almoço, ou fosse o preço da pensão, pois segundo a nova modalidade exigida pelo SNI, quem toma pensão tem o desconto de uma refeição, o que entra nos domínios da lógica.

Estávamos em meados de Setembro, com uma temperatura deliciosamente outonal, mas dos 10 quartos de que dispõe a pousada, apenas três ocupados: por um casal de noivos, por outro casal gastando por ali as férias e o meu.

Depois do jantar não saí da pousada, embebido a gozar do terraço o panorama da cidade branda-

garia àquela quantia. Aqui verifiquei que o que eu havia dito na «Gazeta dos Caminhos de Ferro» estava confirmado. Bragança fica longe dos centros ou caminhos de turismo e com um clima frigidíssimo no Inverno, não levaria lá facilmente turistas, além de 4 ou 5 meses no Verão, Outono e Primavera.

Ora com 5.000 contos dotava-se o distrito de Bragança com seis ou sete hotéis de 3.^a ordem, modestos mas com o conforto modernamente exigido. Em Bragança, Vinhais, Vimioso, Mogadouro, Freixo de Espada-à-Cinta, Moncorvo, e Mirandela. Hotéis com 10 a 20 quartos, o de Bragança poderia ter mesmo 30.

E assim com as pousadas de Alijó, Miranda do Douro e a estalagem de Macedo de Cavaleiros ficava o distrito de Bragança dignamente servido de hotéis.

Não me quiseram ouvir, agora é aguentar e cara alegre, como se diz. Tenho uma velha e bem assente simpatia por Bragança e o seu distrito e lamento



Vista aérea da fortaleza de Bragança

mente iluminada, mas encantadora. Logo que amanheceu saltei da cama e antes do banho fiquei longo tempo a gozar da varanda a neblina que cobria a cidade como um leve manto de arminho.

Ali mesmo mandei servir depois o pequeno almoço e só parti quando o taxi encomendado me veio buscar para a automotora das 10h. e 10m.

Felicitei a gerente do hotel, uma simpática senhora, pelo serviço que oferecia aos seus hóspedes, mas ela lamentou-se da falta de clientela.

Um amigo da casa disse-me que a Pousada e mobiliário haviam custado ao Estado cinco mil contos, e que dificilmente daria para a despesa. Não o contrariei mas vim pensando que seriam necessários 600 escudos diários para remuneração do capital empregado, quando a receita bruta dificilmente che-

profundamente não se ter pensado, com lógica, ou capítulo da hospedagem.

Uns hotéis modestos, com dois ou três quartos de casa de banho anexa e outros banheiros de serviço comum dos hóspedes era o que me parecia necessário. Casa de jantar no rés-do-chão, para servir de restaurante aos passantes e nas terras onde os não houvesse em condições, um café-bar. Escolher o local do hotel no centro da vila ou da cidade, ou num extremo quando houvesse possibilidade de se dar aos quartos e aos terraços belos horizontes, como aconteceria em Moncorvo e em Mirandela.

E foi com estes pensamentos tristes que deixei Bragança, confortado mais uma vez com a paisagem idílica do vale da ribeira dos Carrapatos e do rio Tua, que a automotora nos mostrava rapidamente.

Aviação

Há coisas em aviação que talvez V. não saiba...

Sabia que... o prodigioso aparelho experimental denominado X-15, não se pode designar nem por avião, nem satélite, nem míssil, nem possui uma estrutura como a cápsula Mercúrio americano, nem o satélite habitável soviético? É o veículo espacial mais rico em pesquisas científicas, pois conta nada mais nada menos que 10 milhões de horas de pesquisas. Os três aparelhos deste tipo até agora construídos valem a bonita soma de 600 milhões de NF de material. Sabia?

Sabia que... os Estados Unidos da América possuem 3580 aeroportos que são propriedade pública?

Sabia que... a Rússia possui o maior avião de passageiros do Mundo, o «TU-114», com 54 metros de envergadura, e que é construído em duas versões para 170 e 225 passageiros?

Sabia que... o célebre quadrimotor soviético «TU-4» (Buel), é a cópia fiel do «Boeing» B-29 «Super Fortaleza» americana?

Sabia que... a Força Aérea Soviética dispõe de 20.000 aviões operacionais dos quais 80% são de reacção?

Sabia que... o primeiro voo sem escala Moscovo-Nova York foi realizado pelo «Tupolev-114» em 28 de Junho passado, em 11 horas e 6 m.?

Sabia que... o MI-6, russo, é o maior helicóptero do Mundo, é impulsionado por dois turbo-reactores, dispõe dum rotor de cinco pás, e pode transportar de 70 a 120 passageiros?

Sabia que... para a próxima viagem lunar os americanos pensam recorrer ao «NOVA», um míssil gigantesco com 109 metros de altura e 13 na base, cujos motores fornecerão um impulso de 5 milhões e meio de quilos, o qual transportará a astronave «Apollo» a 28 mil quilómetros à hora?

Sabia que... a viagem à Lua, distante 370 mil quilómetros, durará dois dias e meio?

Sabia que... o número de aviões de caça americanos «Starfighter», que vão ser construídos na Europa, é de 949?

Sabia que... a D. T. A. de Luanda comprou à Companhia de aviões «Fokker», dois moderníssimos aviões «Friendship», turbo-reactores?

Sabia que... em Angola existem doze aeroclubes que dispõem de 20 aviões, e em Moçambique existem dez aeroclubes que dispõem de 33 aparelhos?

Sabia que... a B. E. A. em colaboração com a T. A. P. pensa organizar carreiras aéreas Londres-Lisboa-Porto Santo (Madeira) com aviões a jacto?

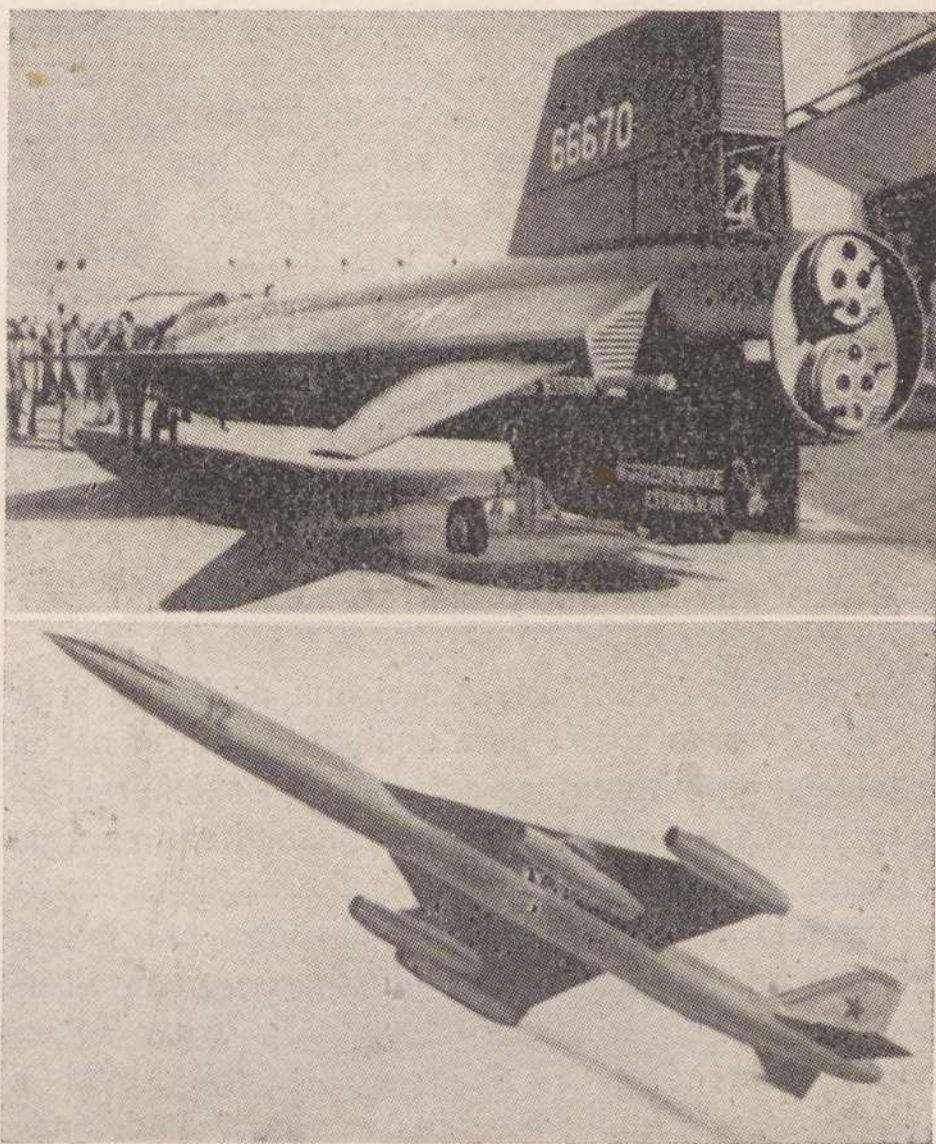
Por FERNANDO ALMIRO VALE

Sabia que... vai ser estabelecido um serviço aéreo, diário, entre Paris e Moscovo, pela «Air France» e a «Aeroflot» (russa)?

O «Astazou» oferece altitude aos planadores

O «Dornier Astazou» rebocou ultimamente no Centro Nacional da Montanha Negra, um planador «Breguet» 904 que atingiu a altitude de 8.000 metros!

Tendo descolado da Montanha Negra com uma pressão atmosférica no solo de 973 milibares e uma temperatura de 15° centígrados, atingiu a altitude de 8.000 metros em 54 minutos após a descolagem,



Em cima: O famoso aparelho experimental X-15 a que noutro lugar nos referimos

Em baixo: O grande quadrirreactor russo apresentado no festival de Touchino, que tem muitos pontos de contacto com os aparelhos ocidentais «B-58», «B-70», «Mirage III» e «Convair 106». Coincidência?

soltando então o planador. No conjunto do seu voo o «Dornier-Astazou» consumiu 81 litros de gasolina.

A partir de 12 de Outubro os «Boeing» da «Air France» começaram a ligar Paris a Tananarive em 12 horas e 20 de voo

Os correios de longa distância da «Air France» servidos pelos «Boeing-Intercontinental» aumentaram

Recortes sem comentários

18.000 suicídios por ano nos Estados Unidos

18 mil pessoas, aproximadamente, suicidam-se anualmente nos Estados Unidos, segundo as estatísticas da «Metropolitan Life Insurance Company». Este número representa duas vezes mais de casos do que para os homicídios e 12 vezes mais o número de pessoas mortas por acidentes de aviação.

O suicídio coloca-se em 11.º lugar como causa de morte e entre os homens brancos que representam os 3/4 dos suicidas isso representa o oitavo lugar.

Os casos de suicídio são mais elevados nos Estados Unidos do que no Canadá: as taxas eram, respectivamente, de 10,7 e de 7,5 por 100 mil habitantes. A taxa dos Estados Unidos é várias vezes a da Irlanda, da Grécia e de um grande número de países latinos sul-americanos.

uma nova linha. A partir de 12 do corrente mês de Outubro, os rápidos quadrirreactores ligam regularmente, duas vezes por semana, Paris a Tananarive em 12 horas e 20 de voo, mais três escalas de menos duma hora cada uma.

Os novos quadrireactores da «Air France» permitem agora um avanço de sete horas sobre os actuais aviões de hélices.

As naves espaciais vão ter forno para cozinhar

A Força Aérea Norte-Americana acaba de criar um novo «forno solar» para equipar as futuras naves espaciais, permitindo aos astronautas cozinhareм as suas refeições quentes, sem consumirem energia a bordo.

Produto de vários estudos realizados, esta invenção derivou do aquecimento eléctrico e energia térmica directa. O principal elemento do «forno solar» é uma série de placas de magnésio que captam a energia solar e a focam sobre o espaço limitado onde os astronautas disporão do calor necessário para cozinhareм refeições.

Novos aviões para a T.A.I.P.

Já se encontra em Goa o primeiro «Superline» DC-6B, dos três aparelhos deste tipo adquiridos pelos T. A. I. P. para as suas carreiras para Moçambique e Extremo Oriente em ligação com a Metrópole.

O director dos T. A. I. P., sr. Coronel Solano de Almeida, foi vivamente felicitado quando do baptismo do aparelho, por ter conseguido levar a bom termo as negociações do empréstimo destinado à aquisição destas unidades.

Mas, por outro lado, esta taxa de suicídios é somente a metade da da Áustria, da Hungria, da Alemanha Leste ou do Japão.

(Do «Jornal do Médico»)

As mulheres apressam a morte dos maridos

Uma jornalista americana, Hannah Lees, lançou um grito de alarme afirmando que as mulheres dos Estados Unidos, com as suas exigências de bem-estar e de luxo, levam rapidamente seus maridos à morte. De todas as causas de morte, apenas uma afecta mais as mulheres do que os homens; a diabetes. Actualmente, existem nos Estados Unidos 7 milhões e meio de viúvas (com um aumento de milhão e meio nos últimos quinze anos) e somente dois escassos milhões de viúvos. Em 1900, as mulheres viviam em média três anos mais do que seus maridos; agora, seis ou sete anos. Por cada quatro homens que morrem em acidentes, morre uma mulher; a trombose coronária mata cinco homens por uma mulher; a úlcera do estômago, seis, e a do duodeno, sete. O mesmo acontece com o cancro do fígado. Todas estas causas de morte são devidas ao excesso de trabalho e de preocupações. As grandes empresas enviam os seus directores uma vez por ano a uma clínica a fim de serem examinados e se reconstituírem; aos 45 anos, a maior parte deles está já tão «usada» como se tivesse sessenta. «A nossa concepção de vida — diz a jornalista — obriga o homem a procurar continuamente o êxito, a ganhar cada vez mais dinheiro e a gastar mais. E os homens trabalham até que os levam para um hospital. Queremos ser viúvas e, como parece, viúvas ricas? Pessoalmente, eu prefiro ter um marido».

(Do «Jornal do Médico»)

O duro ofício dos reis

Os políticos ingleses que tinham já feito engolir à sua Soberana o verdadeiro «marmelo cru» de sentar à sua mesa Bulganine e Kruchef, representantes dos carrascos da família real russa, acabam de infligir à Rainha Isabel mais uma provação do mesmo género: receber no palácio de Buckingham o herói espacial russo Gagarine que, para glória do comunismo e de Kruchef anda peregrinando pelo Mundo a vitória das explorações astrais comunistas.

A ânsia de manter este precário co-existencialismo pseudo pacifista é tal que leva os dirigentes da política ocidental a transigências semelhantes, — tanto mais flagrantes quanto parece haver, no mundo científico, quem se interroge sobre a autenticidade do êxito russo na matéria das explorações espaciais...

E assim vai o mundo — ou antes assim se perde o Ocidente!

(De «O Debate»)

Um tigre que já matou 371 pessoas

PATINA (Norte da Índia), 8 de Agosto — Um tigre devorador de homens, da floresta de Katória, em Bhagalpur, é o responsável, em três anos de ataques a seres humanos, pela morte de 371 pessoas.

A fera fez a sua primeira vítima em Agosto de 1958. Desde então, segundo se afirma, matou uma pessoa, em média, de três em três dias. — (R.)

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Até há pouco as leis vigentes no Japão outorgavam aos alcoólicos prerrogativas especiais, permitindo-lhes toda a espécie de desacatos, desde que pudessem pensar terem agido sob a influência do álcool. A Câmara Alta da Dieta Nipónica aprovou agora uma lei pela qual a polícia disporá de poder suficiente para deter qualquer indivíduo em estado de embriaguez que altere a ordem pública. No Japão há inúmeros apreciadores do vinho de arroz e de aguardente de batata doce.

(da revista *L'Arena* – Verona)

Cirurgiões ingleses criaram, com a colaboração de engenheiros electrónicos, um tablado que mostra toda a informação de que se necessita quando se procede às melindrosas operações do coração. Os aparelhos registam, em tamanho ampliado, a pressão sanguínea nas veias e nas artérias, a temperatura de qualquer parte do corpo, as ondas eléctricas do coração e do cérebro, etc., mostrando aos médicos os elementos requeridos.

(do diário *Rheinische Post*)

Ao largo da costa italiana, próximo de Grosseto foi localizado por mergulhadores, a 50 metros de profundidade e semienterrado na areia o casco de um navio romano com um carregamento de ânforas.

(de *L'Opinion Wallone* – Ostende)

Nos estaleiros de Kiev construiu-se o iate mais rápido do mundo: cento e oitenta quilómetros. Na construção intervieram percentagens de cobre e alumínio e madeira muito leve. Possui três turbinas de 4.000 cv. cada uma.

(do *Osaka Shibren* – Osaka)

Os trabalhadores que retiraram a estátua em bronze de Buda, em Kamakura (Japão) para lhe reforçarem a base, verificaram que o seu equipamento de remoção estava a suportar 163 toneladas em vez das 130 que sempre se julgou ser o peso da imagem. A famosa imagem de Buda sentado teve que ser levantada 42 centímetros, de acordo com um projecto, para tornar a colocá-la numa base de betão e aço no valor de cerca de oitenta mil contos.

(do semanário *Rozhiedv* – Praga)

Foi considerada monumento nacional a fonte de Balsihissarai, que minuto após minuto, desde há oito séculos, deixa cair uma gota de água como símbolo de lágrimas eternas de amor e de saudade. A fonte perpetua a recordação de uma princesa tártara. Foi construída pelo príncipe seu apaixonado.

(da revista *Utblik* – Estocolmo)

Em determinado restaurante parisiense pode ler-se o seguinte aviso colocado à porta: «Roubem os nossos talheres, mas façam-no discretamente. Zelamos pelo bom nome dos nossos clientes».

(de *Le Jura Libre* – Genebra)

O especialista de doenças cardíacas, dr. Dulley recomenda insistentemente o uso da bicicleta porque considera que o ciclismo é a forma mais sã do exercício corporal.

(de *Il Meglio* – Foggia)

Na Suíça estão a ser utilizados relógios nos parques de automóveis. Têm a particularidade de dar um sinal de alarme logo que expira o tempo do estacionamento.

(do semanário *Table Ronde* – Brignoles)



Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

Segundo vimos no n.º 15 do Boletim do Banco de Angola, correspondente a Julho-Setembro, o movimento ferroviário nesta província, no primeiro semestre de 1961, foi o seguinte:

Caminho de Ferro de Benguela. Passageiros — 288 316; carga (ton.) — 1 644 373; cabeças de gado — 7 888. As receitas, em contos, foram estas: passageiros — 13 724; carga — 279 481.

Caminho de Ferro de Luanda. Passageiros — 68 423; carga (ton.) 229 248; cabeças de gado — 257. Receitas (contos): passageiros — 3 973; carga — 18 699.

Caminho de Ferro de Moçâmedes. Passageiros — 27 280; carga (ton.) — 38 114; cabeças de gado — 7 445. Receitas (contos): passageiros — 1 329; carga — 3 828.

Caminho de Ferro de Amboim. Passageiros — 3 684; carga (ton.) — 18 223; cabeças de gado — 14. Receitas (contos): passageiros — 142; carga — 2979.

MOÇAMBIQUE

O jornal «Notícias», que se publica em Lourenço Marques, numa das suas edições, referiu-se aos factos mais salientes que justificaram a construção dos monumentos e placas comemorativas que existem naquela bela e progressiva cidade da província de Moçambique.

Entre essas placas uma relembra a construção da primeira linha férrea de Lourenço Marques. Assim escreveu aquele diário:

«Em 1886 iniciou-se a construção da primeira linha de caminhos de ferro em Moçambique, a qual atingiu a fronteira em 1895, tendo a mesma sido ligada com a linha de Pretória, África do Sul, um ano depois, isto é, em 1895.

Para comemorar tal facto, foi em 1934 descerrada uma placa, no átrio da entrada da Estação Central, a qual é hoje considerada um monumento da capital de Moçambique, cujos dizeres são os seguintes:

«Ao Major de Engenharia José Joaquim Machado, que projectou a linha férrea de Lourenço Marques a Machadodorp e aos outros portugueses, que nela trabalharam. — Homenagem dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques».

— Na Praia de S. Martinho de Bilene, está sendo construída a Colónia de Férias destinada aos associados do *Clube Ferroviário* e para a qual os Caminhos de Ferro de Moçambique vêm contribuindo com largas somas. Com a entrega de novas construções recentemente concluídas, a *Colónia* entrou agora numa nova fase.

As novas construções são as seguintes:

Seis casas de tipo especial, uma casa de tipo I,

três casas de tipo II e doze casas de tipo III; um armazém para recolha de barcos em estrutura «Arcon» com paredes de alvenaria, tendo anexos ao seu perímetro exterior o centro náutico, posto médico, dois armazéns e dois balneários um para homens e outro para mulheres; uma oficina de carpintaria em estrutura «Arcon» e paredes de alvenaria com alpendre para recolha de carros e máquinas; uma central eléctrica onde falta a execução do pavimento e maciços de fundação de geradores; um pavilhão da praia; sistema de abastecimento de água constante de poço em betão armado, com duas bombas eléctricas, de captação, rede de distribuição em tubo de ferro galvanizado e depósito de armazenagem de água em betão armado; rede subterrânea de distribuição de energia eléctrica; sistema de esgotos para todas as instalações sanitárias das casas de habitação e restantes edifícios; sistema de arruamentos em parte ensaibrados e com passeios em betão.

O projecto inclui, além das obras já realizadas, a construção de mais casas para habitação, de uma capela, de campos de hóquei e basquetebol, de uma escola para crianças em férias, de um Centro Social já iniciado e de muitos outros edifícios que darão condições esplêndidas à referida colónia, já a afirmar-se como uma realização de muito mérito e a determinar consideráveis benefícios para os associados do Clube, ferroviários na sua quase totalidade.

— De Janeiro a Dezembro de 1960 foi este o movimento de passageiros e mercadorias nos caminhos de ferro de Moçambique:

Lourenço Marques. — Passageiros — 1 663 946; receita (contos) 18 080; mercadorias (ton.) 5 405 968; receita — 440 209; gado (cabeças) 26 877; receita 876; receita (de diversos) — 16 132 contos.

Inhambane. — Passageiros — 108 784; receita — 1 217; mercadorias — 46 456 — receita — 1 484.

Quelimane. — Passageiros — 123 603; receita — 2 442; mercadorias — 104 368 — receita — 3 533.

Moçambique. — Passageiros — 187 172; receita — 3 843; mercadorias — 320 (ton.); receita — 41.

Tete. — Passageiros — 33 319; receita — 889; mercadorias — 305 393; receita — 15 779.

Beira. — Passageiros — 269 562; receita — 8 025; mercadorias — 3 054 707; receita — 343 082; cabeças de gado — 10 416; receita — 238.

Os Caminhos de Ferro nos países longínquos

Com o falecimento do nosso apreciado colaborador e saudoso amigo sr. Carlos de Brito Leal, interrompeu-se a série de artigos que, sob o título de «Os Caminhos de Ferro nos países longínquos», aqui vínhamos publicando.

Esses artigos, muito apreciados pelos nossos leitores, eram baseados em pequenas mas modelares monografias que a magnífica «Revista Ferroviária», do Rio de Janeiro, de que é muito digno director o sr. J. M. Gomes, havia incluído num dos seus mais recentes números extraordinários.

LIVROS E AUTORES

História da Dança e do Ballet e Dicionário do Ballet Moderno

Realizações «Artis», sempre fiéis ao seu nome, continuam a realizar verdadeiras obras-de-arte, não apenas na apresentação gráfica, que é primorosa, mas também pelo seu conteúdo.

A *História da Dança e do Ballet*, de Adolfo Salazar, e o *Dicionário do Ballet Moderno*, duas obras publicadas simultaneamente, em fascículos, é mais uma iniciativa, de objectivo cultural, digna de incondicionais e calorosos elogios. Os textos de uma e outra obra são ilustrados com sugestivas gravuras, que reproduzem desenhos e cenários célebres e momentos de alguns bailados que ficaram como eternas obras-primas.

Tomás Ribas, que traduziu a *História da Dança e do Ballet*, actualizou, com referências portuguesas, o *Dicionário do Ballet Moderno*.

O fascículo n.º 11, agora em distribuição, é enriquecido com uma estampa a cores, que reproduz o sugestivo cenário de Alexandre Benois para o primeiro e quarto quadros do «ballet» *Petruska*, de Igor Stravinsky.

Beethoven — (*Grandes períodos criadores*) — De Romain Rolland

Romain Rolland, que, para glória da França, foi distinguido com o Prémio Nobel, não foi apenas um dos maiores romancistas do seu tempo, mas também um crítico musical de altíssimo valor.

Com efeito, se o romance *Jean-Christophe* o imortalizou como escritor, o seu estudo *Beethoven* (*Grandes períodos criadores*) consagrou-o como um dos mais extraordinários críticos e biógrafos de compositores musicais.

Há de tudo neste trabalho; biografia, crítica, romance, análise profunda — e nenhuma fantasia. Por vezes, ou melhor, quase sempre, temos a impressão que o próprio Beethoven é quem nos fala e quando não é ele que nos fala são os amigos com quem conviveu, são as mulheres que o amaram e a quem ele amou.

Esta obra, traduzida pelo compositor Fernando Lopes Graça, é ilustrada com numerosas gravuras. «Edições Cosmos», de Lisboa.

Panorama do Pensamento Filosófico

Foi já distribuído o fascículo n.º 23 da valiosa obra, em quatro volumes, *Panorama do Pensamento Filosófico*, cuja publicação representa mais uma notável iniciativa de «Edições Cosmos», de Lisboa.

Dirige esta publicação o sr. Doutor V. Magalhães Vilhena, um nome verdadeiramente ilustre, portador de uma vastíssima e segura cultura filosófica e histórica, e senhor de uma expressão literária que o



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», n.º 248, II Série, de 23 de Outubro de 1961, publica o seguinte:

Por ter saído com inexactidão, novamente se publica a portaria publicada no «Diário do Governo» n.º 240, 2.ª série, de 13 de Outubro de 1961:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de construção de um apeadeiro ao quilómetro 289,759.00 da linha do Norte, incluindo a expropriação de dez parcelas de terreno entre os pontos quilométricos 290,245.00 e 290,940.00 da mesma linha, com a área total de 1977,41 m².

Ministério das Comunicações, 4 de Outubro de 1961. — O Ministro das Comunicações, Carlos Gomes da Silva Ribeiro.

Sociedade do Jardim Zoológico

Como em todos os anos, o ilustre Conselho de Administração da Sociedade do Jardim Zoológico distinguiu-nos, no dia 1 de Novembro, com a oferta de um grande ramo de flores, dessas lindas flores cultivadas, por mão de mestre, nos diversos canteiros do nosso maravilhoso Parque das Laranjeiras.

Agradecemos.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30 18,15 e 21,30 — «O preço da Audácia».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Filmes de aventuras.

COLISEU — Companhia de Circo.

coloca também entre os nossos mais perfeitos produtores.

Neste fascículo fecha-se o ensaio *O Pensamento filosófico e científico árabe* e inicia-se um outro ensaio, também de grande interesse, *O Pensamento filosófico judaico*, por Charles e Dorothea Singer, traduzido do inglês pelo Dr. Alberto Candeias, e precedido de uma extensa bibliografia, ordenada pelo director desta publicação.

Em extratexto, insere-se a reprodução de uma gravura antiga, que representa o retrato de Alberto Magno.

ATENEU FERROVIÁRIO

(Associação Cultural do Pessoal da C. P.)

Subsídios para a sua pequena história — Relatório da Comissão Organizadora

Por FÉLIX F. PERNECO

Rememorando os primórdios da fundação do ATENEU FERROVIÁRIO, sucedâneo do «Grémio Ferroviário», damos agora publicidade ao Relatório da Comissão Organizadora, onde se encontram explicitamente concretizados os trâmites da sua gestação.

O referido Relatório, do qual apenas tiveram conhecimento os associados presentes na reunião da Assembleia Geral de 12 de Fevereiro de 1937, que o aprovaram por unanimidade, e as Altas Entidades da C. P. e o Governo Civil de Lisboa, a quem, por dever de gratidão e por direito, nos termos da Lei, foi oportunamente remetido, confirma e corrobora plenamente o que a tal respeito temos escrito nos nossos artigos anteriores. (1)

Segue a publicação do

Relatório da Comissão Organizadora

Senhores associados do
«Ateneu Ferroviário»

Na memorável reunião convocada pela Comissão Organizadora de uma Associação Cultural do Pessoal da C. P., a que então se pretendia dar a denominação de «Grémio Ferroviário», e que teve lugar no edifício do Ginásio da antiga Escola Académica em 17 de Dezembro de 1933, já esta Comissão informou verbalmente os assistentes a essa reunião do «porquê», «como» e «para quê» se tinha lançado na sua iniciativa e prosseguido corajosamente no seu empreendimento. Mas, conquanto a sua iniciativa e os seus actos tivessem sido aplaudidos por uma moção nessa reunião aprovada por unanimidade, não se julga dispensada de submeter à apreciação e votação de uma Assembleia Geral regular da Instituição que veio a fundar-se, um sucinto Relatório dos seus trabalhos, para que também regularmente lhes seja dada a vossa sanção.

Os trabalhos desta Comissão encontram-se registados em quatro actas, apenas, e abrangem o período de tempo que decorreu desde o dia 19 de Março de 1933 até 31 de Dezembro do mesmo ano, data em que foi empossada a Comissão Instaladora, que lhe sucedeu.

Das referidas actas consta o essencial para, pela sua simples leitura, se avaliar do carácter e finalidades da agremiação que se pretendia fundar; da simpatia com que tal iniciativa foi acolhida e patrocinada pelos Ex.^{mos} Srs. Director Geral e Presidente do Conselho de Administração da C. P., e da coadjuvação prometida por estas Altas Entidades da Companhia, às quais, por esses factos, foi prestada a merecida homenagem na mesma reunião de 17 de Dezembro.

Da acta n.º 1 consta ter-se realizado, em 19 de Março de 1933, em casa de Félix Perneco, a pedido do Maestro Serra e

Moura, uma reunião a que também compareceram José Frederico dos Santos Aguiar e Joaquim dos Santos Júnior. Nessa reunião o Maestro Serra e Moura declarou confirmar a solicitação feita por cartas a Perneco e Aguiar para que aceitassem os cargos de presidente e secretário de uma nova Comissão Organizadora da Banda-Orquestra-Orfeão-Ferroviária, visto a primitiva Comissão, por divergências entre os seus membros, ter abandonado o seu encargo; e que, no caso de aqueles aceitarem tais cargos, à mesma Comissão ficasse pertencendo Santos Júnior, tesoureiro da Comissão anterior. E informou das várias «démarches» dessa Comissão junto dos Ex.^{mos} Director Geral (ao tempo Sub-Director) e Presidente do Conselho de Administração no tocante à fundação da Banda, compra de instrumental, etc. Mais consta que, depois de ouvidas estas explicações, Félix Perneco declarou que, simplesmente para a fundação de uma Banda, não dava a sua colaboração, embora a ideia lhe fosse simpática. Contudo, em vista da insistência de Serra e Moura, ia estudar o assunto, compulsando os documentos existentes da extinta Comissão, avistando-se mesmo, na companhia dos presentes, com os Ex.^{mos} Srs. Director Geral e Presidente do Conselho de Administração da Companhia; e, no caso de encontrar viabilidade de se organizar uma Colectividade com mais amplitude, como, por exemplo, um Grémio, que tivesse por essência a educação cultural da família ferroviária, aliada ao indispensável recreio espiritual, não teria dúvida em aceitar o cargo para que era rogado.

Idêntica declaração foi feita por José Frederico Aguiar.

Ficou, desde logo, combinado solicitarem-se aquelas entrevistas para quando Félix Perneco, que se encontrava doente, se apresentasse ao serviço.

Na acta n.º 2, da reunião realizada em 20 de Abril, registaram-se as declarações feitas por Félix Perneco, de que, depois de haver estudado o assunto e de se ter avistado com o Ex.^{mo} Sr. Director Geral, que, por intervenção de Serra e Moura, o mandara chamar, e a quem expusera detalhadamente as finalidades culturais a que, em sua opinião, devia obedecer a Colectividade a fundar, tendo S. Ex.^a concordado plenamente, com visível entusiasmo, com essas finalidades e prometido coadjuvar eficazmente a iniciativa; depois das sucessivas entrevistas, havidas em conjunto, com o Ex.^{mo} Sr. Presidente do Conselho de Administração, que também aplaudira a ideia da fundação de um Grémio com carácter de Associação Cultural, onde o pessoal da Companhia pudesse confraternizar, educar-se e instruir-se, confirmando o mesmo prometimento que havia feito à extinta Comissão, de um empréstimo da quantia para compra do instrumental da Banda e prometendo também as verbas necessárias para o mobiliário, bilhar, jogos lícitos, etc., aceitava o convite que lhe fora feito na reunião anterior.

José Frederico Aguiar declarou que, pelos mesmos motivos, aceitava também o cargo de secretário.

Nestes termos, ficou a Comissão Organizadora constituída da seguinte forma:

Presidente — Félix Fernandes Perneco

Secretário — José Frederico dos Santos Aguiar

Tesoureiro — Joaquim dos Santos Júnior

O Maestro Serra e Moura ficou como agregado.

(1) Vide «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.º 1756, de 16 de Fevereiro; 1765, de 1 de Julho; 1766, de 16 de Julho; 1769, de 1 de Setembro; e 1771, de 1 de Outubro de 1961.

Constituída a Comissão, ao seu Presidente foram conferidos plenos poderes para se avistar com o Ex.^{mo} Sr. Director Geral todas as vezes que fosse necessário, para tratar dos assuntos que dissessem respeito à organização e fundação do Grémio, dando sempre conhecimento aos componentes da Comissão dos assuntos que fossem tratados nessas entrevistas.

Nesta mesma reunião foi resolvido encetar diligências para se conseguir uma sede para instalação condigna do Grémio.

Da acta n.º 3, de outra reunião efectuada em 4 de Dezembro, consta que o Presidente da Comissão convocou esta para comunicar que, na tarde do dia 2, o Ex.^{mo} Sr. Director Geral o informara de ter sido aprovado pela Ex.^{ma} Comissão Executiva do Conselho de Administração da Companhia um orçamento de 30.000\$00 (trinta mil escudos) para obras de adaptação da futura sede do Grémio, notícia que foi recebida com a maior satisfação.

Achando-se resolvido o problema da sede, foi deliberado pedir autorização superior para realizar no dia 17, no edificio do Ginásio da antiga Escola Académica, uma reunião do pessoal simpatizante com a iniciativa da fundação do Grémio, tendo esta reunião por objectivos a nomeação de uma Comissão Instaladora e de outra para redacção do projecto de Estatutos, convocando-se também para o mesmo dia e local uma reunião dos agentes inscritos para fazerem parte da Banda-Orquestra.

Na acta n.º 4, da última reunião efectuada pela Comissão Organizadora, em 19 de Dezembro, dois dias depois da reunião no Ginásio, consta ter esta sido convocada para se assentar na redacção dos officios a dirigir aos Ex.^{mos} Srs. Director Geral e Presidente do Conselho de Administração, agradecendo o patrocínio que se dignaram dispensar à iniciativa da Comissão e enviando-lhes cópias da moção e das propostas aprovadas naquela reunião; sendo também resolvido convocar para 31 do mesmo mês segunda reunião dos executantes inscritos para fazerem parte da Banda-Orquestra, e bem assim os membros das Comissões Instaladora e de Redacção dos Estatutos para se fazer a instalação destas Comissões.

Eis tudo quanto consta das actas das reuniões da Comissão Organizadora, as quais, por sua natureza, são documentos irrefutáveis.

O que das actas não consta são detalhes ou minúcias inadequadas neste Relatório.

O problema da Sede

Como consta da acta n.º 2, a Comissão Organizadora, uma vez constituída, resolveu logo encetar diligências para conseguir uma sede para instalação condigna da Colectividade.

Tendo-se reconhecido que não convinha instalar a futura Colectividade no edificio do antigo Ginásio, por, além de outros motivos ponderáveis, não ter fácil comunicação directa com a via pública; nem no palácio de Alcântara, por não ser local acessível aos sócios, sobretudo aos que residissem fora da cidade; nem estar disponível qualquer das casas da Companhia situadas sobre o túnel do Rossio — locais oferecidos pelo Ex.^{mo} Sr. Director Geral, — empregou a Comissão as maiores diligências em encontrar uma casa de aluguer, que reunisse boas condições de acomodação, situada em local acessível e por preço moderado. Para tal fim, os membros da Comissão percorreram inúmeras vezes a parte central da cidade e acompanharam quase diáriamente a publicação de anúncios nos jornais.

O tempo ia passando e o problema parecia insolúvel.

Num dia do mês de Julho, foi comunicado pelo Ex.^{mo} Sr. Director Geral ao Presidente da Comissão, ter sido solucionada uma questão judicial com um fotógrafo que tinha o seu estabelecimento na Calçada do Duque n.º 18, em propriedade da Companhia; que fosse a Comissão vêr o local e verificasse

se, feitas as convenientes obras de adaptação, ali se poderia instalar o Grémio.

Atendendo à situação do local, que era excelente e oferecia a possibilidade de ampliação, a Comissão resolveu aceitar a oferta, com regozijo.

Em Outubro estava elaborada a planta e respectivo orçamento e, em 2 de Dezembro, foi comunicado ao Presidente da Comissão pelo Ex.^{mo} Sr. Director Geral, ter a Ex.^{ma} Comissão Executiva do Conselho de Administração da Companhia aprovado a execução da obra projectada.

Prometidos os indispensáveis recursos financeiros para a compra do instrumental e do mobiliário e resolvido o primordial problema da sede, deliberou a Comissão, como consta da acta n.º 3, convocar para uma reunião os agentes da Companhia simpatizantes com a iniciativa da fundação do Grémio.

A reunião no Ginásio

Essa reunião memorável — como a classificámos no princípio deste Relatório — efectuou-se no dia 17 de Dezembro de 1933. A ela presidiu o Presidente da Comissão, que convidou para o secretariarem dois dos presentes estranhos à Comissão, os Srs. Silvano Augusto Costa e Simplício Antunes Gonçalves. No livro de inscrição figuram 46 nomes, mas assistiram a esta reunião aproximadamente 100 agentes da Companhia. A imprensa estava representada.

Expostos pelo presidente os fins da reunião e historiados os trabalhos da Comissão, usou da palavra o Maestro Serra e Moura, que enalteceu a iniciativa da fundação do Grémio e da Banda-Orquestra, aproveitando os elementos artísticos que havia na classe, finalizando por oferecer desinteressadamente o seu préstimo.

A seguir usou da palavra o Sr. Delfim de Lemos, que apresentou duas moções: uma louvando e aplaudindo a iniciativa da Comissão e outra prestando homenagem à Direcção Geral e ao Conselho de Administração da Companhia pelo valioso patrocínio concedido para a fundação do Grémio, as quais foram aprovadas.

Depois disto, o presidente declarou que, para prosseguimento dos trabalhos, era necessário nomear uma Comissão Instaladora.

O Sr. António Quintanilha propôs que a Comissão Instaladora fosse constituída pelos mesmos membros da Comissão Organizadora e mais os Srs. Silvano Costa, por parte da Divisão de Via e Obras, e Delfim de Lemos, pela Divisão de Material e Tracção, o que foi aprovado.

Mais declarou o presidente ser ainda necessário nomear uma Comissão para a redacção do projecto dos Estatutos.

Pelo Sr. Delfim de Lemos foram propostos para esta Comissão os Srs. Félix Fernandes Perneco, Alfredo Júlio dos Santos e Alberto da Silva Viana. Foi aprovado.

Concluídos os trabalhos da reunião, o presidente agradeceu a comparência de todos os presentes e dos representantes da imprensa, encerrando, por fim, a sessão.

Encerrando também este Relatório, a Comissão cumpre o dever de agradecer a todos que a estimularam na sua iniciativa e de render respeitosos e sinceros agradecimentos aos Ex.^{mos} Srs. Director Geral e Presidente e mais ilustres Membros do Conselho de Administração pelo valioso auxílio prometido para a fundação da nova Colectividade do pessoal da Companhia.

Lisboa, 31 de Dezembro de 1933.

A Comissão Organizadora

Presidente — *Félix Fernandes Perneco*

Secretário — *José Frederico dos Santos Aguiar*

Tesoureiro — *Joaquim Santos Júnior*

Agregado — *Laurentino Augusto de Serra e Moura*

Linhas Estrangeiras

AFRICA DO SUL

O primeiro comboio eléctrico construído até hoje na África do Sul, consiste numa unidade eléctrica e seis carruagens totalmente de aço. Ficou concluída recentemente, seis semanas antes do prazo previsto, pela «Union Carriage & Wagon Co. Ltd.», em Nigel, a 64 km. a SE, de Johannesburg.

Este comboio é o primeiro de uma encomenda de 56, feita pelos Caminhos de Ferro Sul-africanos, que representa cerca de uns nove milhões e meio de libras, e foi inteiramente construído com materiais do país.

Será utilizado nos serviços dos arredores na península da cidade do Cabo.

Os D. B. começaram a soldar os carris das linhas férreas, a partir de 1950.

ALEMANHA No decurso dos últimos anos soldaram-se 19 900 km. de via, dos quais 16 000 km. em via principal. Dos 31 000 km. de via de primeira ordem (via para rápidos), aproximadamente 13 800 km. foram soldados conjuntamente durante os dez últimos anos. Supondo que se mantenha este ritmo durante cinco ou seis anos, poderão estar soldadas nesse prazo todas as vias para comboios rápidos. Os 19 000 km. de via soldada até ao momento presente, permitem aos D. B. conseguir economias da ordem de 17,7 milhões de D. M. aproximadamente. Actualmente existem no Mundo, com excepção dos D. B., somente 4 000 km. de via soldada sem interrupção,

dos quais 3 000 km., pouco mais ou menos nos caminhos de ferro franceses.

— O presidente do Conselho de Produtividade dos Caminhos de Ferro Britânicos, sr. Ratter e o vice-presidente da Comissão de Transportes Britânicos, Sir John Benstead, estiveram recentemente em Francfort, a convite da Administração-Geral dos Caminhos de Ferro Alemães.

Os dois técnicos britânicos estudaram as diversas instalações e mecanismos, assim como os métodos de trabalho empregados para aumentar a produtividade dos D. B.

Recebidos pela presidência dos D. B., os referidos membros do Conselho de Produtividade dos Caminhos de Ferro Britânicos, tiveram a oportunidade de um intercâmbio de ideias a propósito dos resultados obtidos quer na Inglaterra quer na República Federal, com a adopção das medidas destinadas a aumentar a produtividade na exploração ferroviária.

Os peritos ingleses visitaram, durante a sua estadia naquela cidade, as instalações ferroviárias de Francfort, a sede do sindicato alemão de ferroviários de Königstein (Taunus), os vagões de mercadorias especiais e as equipas de carga e descarga, destinadas a reduzir o trabalho de expedições em Heilbronn e a estação de classificação de Gremberg.

Os representantes dos D. B. de Colónia acompanharam, nessa visita, os dois hóspedes ingleses.

ESTADOS UNIDOS

A «Interstate Commerce Commision» (I. C. C.) publicou uma informação recomendando que a companhia de caminhos de ferro «New York, New Haven and Hartford Railroad» seja declarada em

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

falência e que limite as suas operações a manter somente uma estabilidade financeira.

Esta informação foi elaborada pela Secção de Investigação e Liquidação da I. C. C. O sr. Daniel O'Donoghue, chefe desta Secção, propôs, na sua informação, que a Companhia fosse declarada em estado de falência como medida intermédia perante uma situação financeira que se agrava.

A desastrosa situação financeira deste caminho de ferro tem sido objecto de consultas entre altos funcionários dos Estados, cujo tráfego afecta. Estes funcionários prometeram favorecer a Companhia com reduções de impostos e outras medidas.

Desde 1955 até agora o Governo Federal concedeu a esta Companhia vários empréstimos que totalizam a importância de 37 milhões de dólares.

ESPAÑA O comboio espanhol de mais extensa composição, é, segundo parece, o expresso de La Corunha, que, entre esta capital e Orense, é constituído por dezanove carruagens, rebocadas por duas locomotoras Diesel.

— Durante o ano de 1960, verificaram-se em Espanha 58 820 acidentes de tráfego, dos quais 17 782 se deram nas auto-estradas e 41 038 nos núcleos urbanos.

Como consequência destes acidentes, a maior parte dos quais devido a infracções do Código de Circulação, houve, naquele ano, 1 760 mortos e 41 038 feridos.

Em Espanha, como em todos os países, o caminho de ferro oferece as maiores garantias de segurança.

— Com a assistência de 748 participantes, realizou-se em Barcelona, no mês de Junho, o XIII Congresso Universal de Ferroviários Esperantistas. Esta reunião, que em anos anteriores se celebrou noutras capitais europeias, teve por objecto o intercâmbio de ideias para a utilização do esperanto como idioma básico nas linhas europeias de caminhos de ferro, e conseguir-se assim melhor compreensão entre os passageiros das diferentes nacionalidades que as utilizam e os agentes ferroviários.

HOLANDA Os Caminhos de Ferro da Holanda puseram em circulação as primeiras composições diesel-eléctricas de uma série de quinze que encomendaram à firma Werkspoor, para serviço de passageiros.

São constituídas por três carruagens com o comprimento total de 74,43 m. entre os engates, pesam cerca de 137 toneladas e transportam, cada uma, 202 passageiros sentados, sendo 24 de primeira classe e 168 de segunda. Possuem, ainda, 10 assentos dobráveis nos corredores e plataformas.

A tracção dessas composições é obtida por um motor de 16 cilindros de 16 milímetros de diâmetro para um curso de 200 milímetros, resfriado a ar, podendo desenvolver 1 000 HP a 1 400 rpm, o que lhes assegura uma velocidade de 100 km./h.

Algumas novidades se notam nestas composições. As portas podem fechar-se e abrir-se, por dentro ou por fora, premindo um botão que existe ao lado, mas somente depois de ter parado o comboio e este estar livre do controlo do maquinista.

A partida, porém, só é possível depois de fechadas as portas. As janelas, dotadas de cortinas transparentes, estão dispostas por forma a evitar as cortes de ar. Os compartimentos de primeira classe são estofados com veludo com lista vermelha, enquanto os de segunda são estofados com material cinza-azulado. As prateleiras destinadas à bagagem estão dispostas ao longo das paredes cujo revestimento lateral, de cabedal nas composições antigas, foi substituído por plástico. A iluminação é fluorescente.

SUIÇA Os C. F. Federais transportaram, em Março de 1961, 20,3 milhões de viajantes, ou seja 1,6 milhões a mais do que em Março de 1960. As receitas atingiram 34,4 milhões de francos, o que representa um acréscimo de 4,5 milhões em relação ao mesmo mês do ano anterior.

O tráfego de mercadorias atingiu 2,43 milhões de toneladas, o que traduz um aumento de 10 000 toneladas em relação a Março de 1960. As receitas elevam-se a 53,4 milhões de francos.

As receitas de exploração foram de 94,8 milhões de francos, verificando-se um acréscimo de 8,3 milhões de francos em relação ao mesmo mês do ano transacto. Quanto às despesas de exploração, foram de 65,4 milhões de francos, ou seja, 1,2 milhões a mais do que em Março de 1960. O excedente das receitas sobre as despesas de exploração foi de 29,4 milhões de francos contra 22,3 em Março de 1960.

— Um vagão-restaurante construído em 1914 em Praga, acaba de fazer o seu último percurso na linha de Gothard, dos Caminhos de Ferro Federais, antes de ser levado para a Casa Suíça dos Transportes, em Lucerna, onde servirá de museu e de restaurante.

— O «Neue Zuercher Zeitung» evoca uma brincadeira do dia das mentiras feita há 75 anos, no dia 1 de Abril de 1886, por um colaborador deste jornal. Tratava-se dum artigo sobre a projectada construção de um caminho de ferro à Jungfrau. A brincadeira, que divertiu toda a gente, chamou porém a atenção do industrial suíço Adolf Guyer-Zeller que considerou a ideia digna de nota. Desde esse dia, ele voltou todos os anos à região da Jungfrau para estudar as possibilidades de realização do projecto. Dez anos mais tarde, iniciaram-se os trabalhos na Petite Scheidegg.

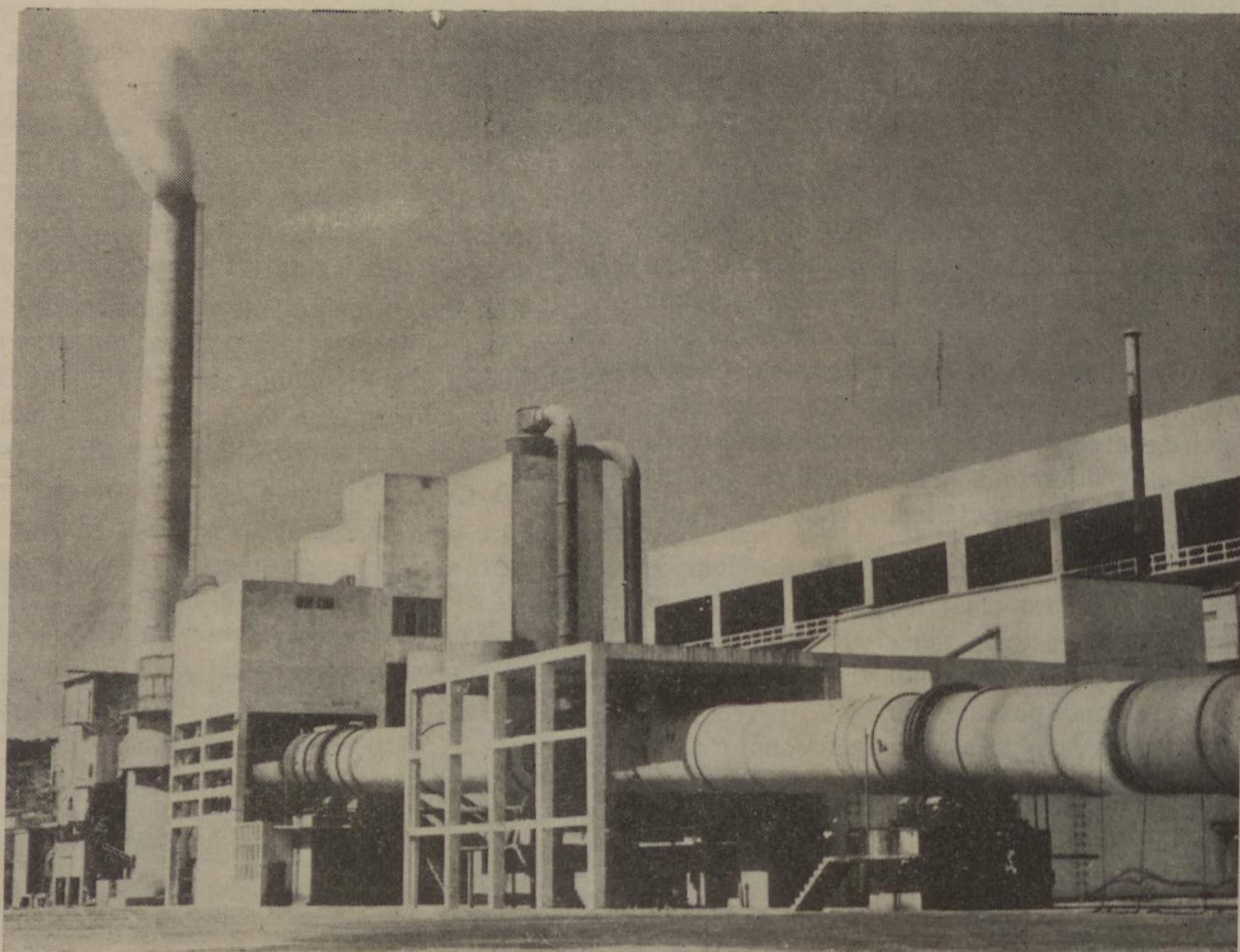
A abertura da linha progrediu lentamente até 1912, data em que se construiu a estação terminal da Jungfrauoch (a 3,457 metros de altitude), à saída dum túnel interminável que atravessa os rochedos do Eiger. Até hoje, esta estação ferroviária continua a ser a mais elevada da Europa.

Empresa de Cimentos de Leiria

E

Companhias Associadas

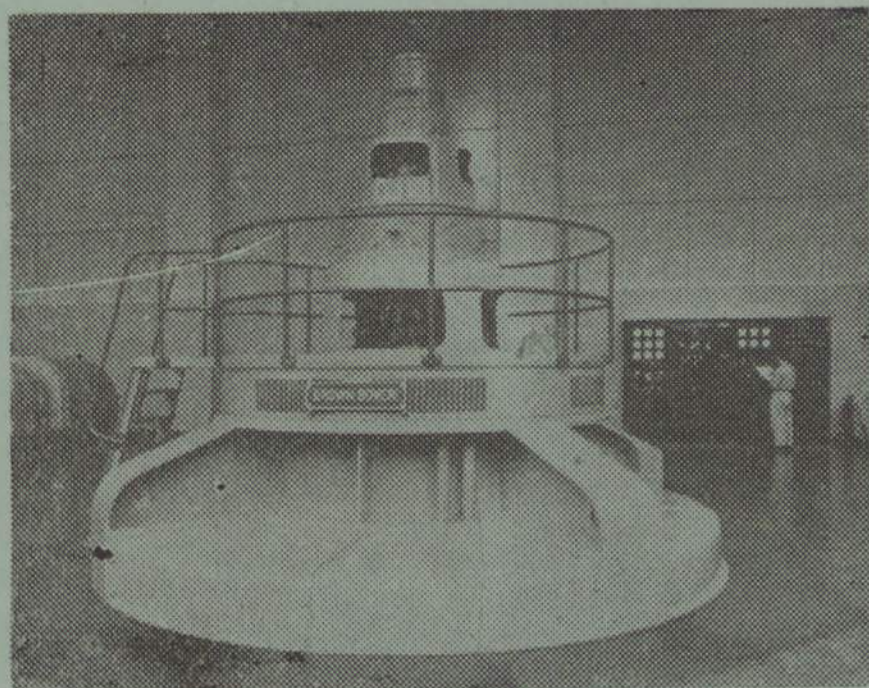
- 3 Fábricas em laboração na Metrópole*
- 2 Fábricas em laboração em Moçambique*
- 1 Fábrica em laboração em Angola*
- 1 Fábrica em acabamento em Moçambique*
- 15 Fornos*
- 2 Milhões de toneladas de capacidade anual de produção*



COMPANHIA DE CARVÕES E CIMENTOS DO CABO MONDECO
Pormenor do Forno Rotativo



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

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

■ CARRUAGENS ■ CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL, DIESEL-ELÉCTRICAS E ELÉCTRICAS) ■ FURGÕES ■ VAGÕES ■

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

AMADORA E LOBITO

PORTUGAL



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá, Egipto e África do Norte.

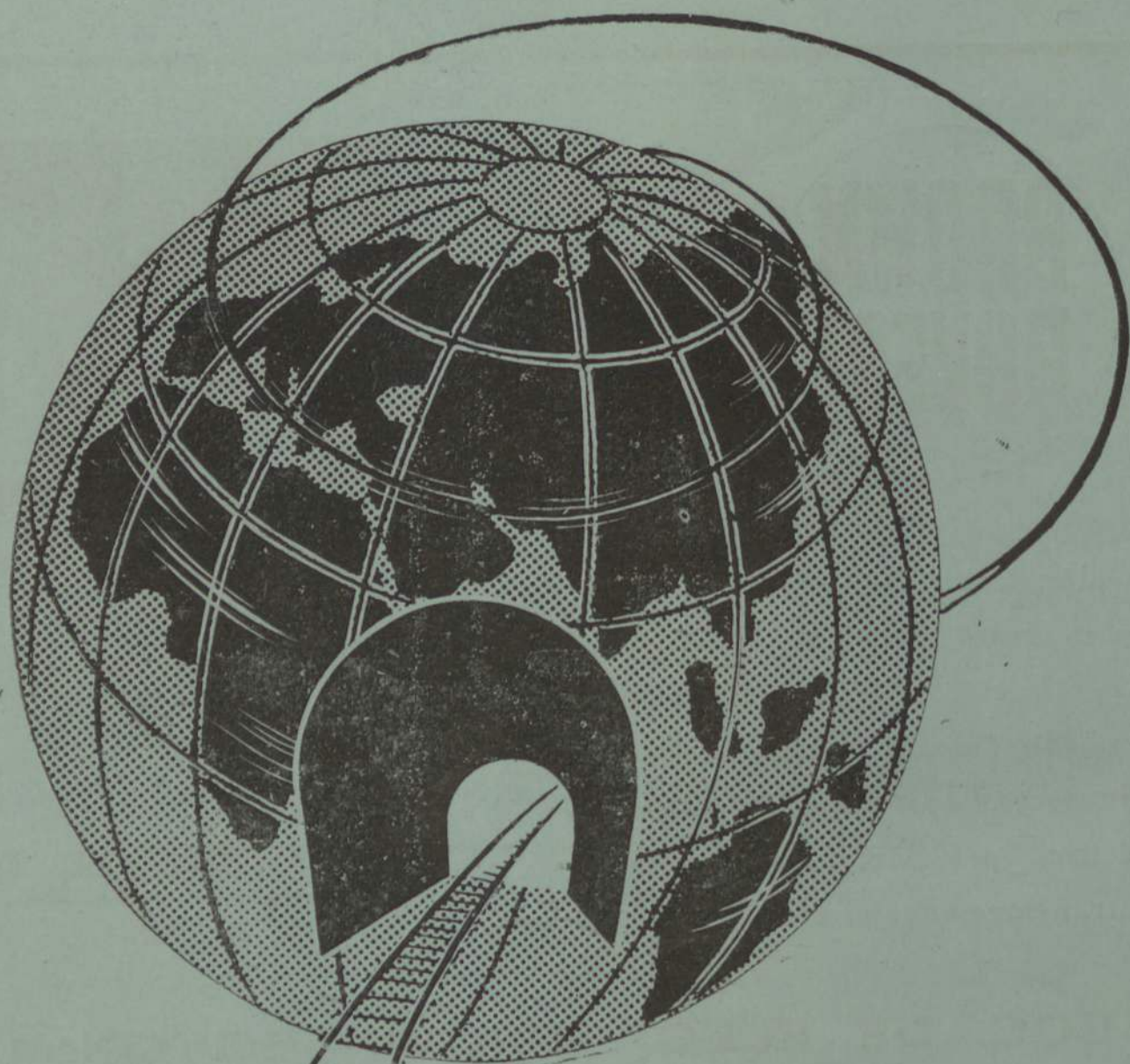
End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE