

23.º do 74.º Ano

Lisboa, 16 de Fevereiro de 1962

Número 1780

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

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

LOCOMOTIVAS HENSCHEL-GM DIESEL-ELÉCTRICAS

Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

Tipos mais recentemente saídos das **FÁBRICAS DE KASSEL**:

EGIPTO: Henschel-G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P
GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P
HOLANDA E AUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P



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



H E N S C H E L - W E R K E A G K A S S E L



- SISTEMAS TELEFÓNICOS DE TODOS OS TIPOS
- SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO
- SISTEMAS DE SONORIZAÇÃO
- APARELHAGEM DE MEDIDAS E ENSAIO
- CONTADORES ELÉCTRICOS
- CABOS E APARELHAGEM TELEFÓNICA E ELÉCTRICA

Sociedade Ericsson de Portugal, L.^{da}

Rua Filipe Folque, 7, 1.º — Telefone (PPC 2 linhas) 571 93

Projectos — Montagens — Reparações — Assistência Técnica



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

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

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. — MÉDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954
Liège, 1905 Rio de Janeiro, 1903. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

1780

16—FEVEREIRO—1962

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
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

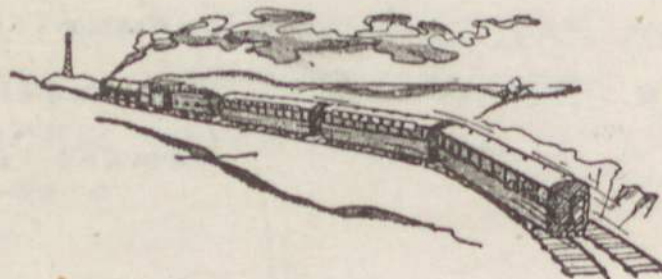
COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO



S U M Á R I O

O XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro	463
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	465
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	466
O Caminho de Ferro e a Estética, pelo Eng.º P. DE INCHAUR- RAGA	467
Imprensa.	468
Viagens e Transportes	468
Vida Ferroviária	468
Aviação, por FERNANDO ALMIRO VALE	469
Rotas de Turismo: — Muxito	470
Há 50 anos	470
Curiosidades e distrações da Gazeta	472
Recortes sem comentários	473
Ecos & Comentários, por SABEL	474
Linhas Estrangeiras	475
Livros e autores	476
Publicações recebidas	476
Dicionário Biográfico Universal de Autores	476



O XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

O temário dos trabalhos da reunião que se efectua, este ano, em Munique

COMO anunciámos no nosso último número, vai realizar-se em Munique, no próximo mês de Junho, o XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro. Portugal, nessa reunião, estará também presente, na sua qualidade de membro da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, nas pessoas dos seus Delegados, dos quais, na devida altura, publicaremos os respectivos nomes.

Trata-se de mais um importante Congresso ferroviário, em que serão expostos problemas de interesse geral e apresentadas numerosas experiências.

Publicamos, a seguir, pelo seu grande interesse, o temário a que estão sujeitos os trabalhos a apresentar:

I Secção: Via e Obras

TEMA 1 — Adaptação da via, colocação, traçado e método de conservação para uma

circulação a grande velocidade (120 km/h. e mais).

a) em linha recta;

b) em curva, sob o ponto de vista da segurança e tendo unicamente em conta o tipo de material volante empregado.

TEMA 2 — Meios que permitem reduzir o custo final das instalações de sinalização pela normalização de outros métodos, compreendendo a utilização da electrónica e de outras técnicas modernas.

II Secção: Tracção e Material

TEMA 3 — Últimos progressos em matéria de travacção do material ferroviário (sistemas, comando, tipos e equipas, materiais utilizados...)

TEMA 4 — Segurança e automatização nas máquinas de motores eléctricos e diesel.

Aplicação das técnicas de automatização na condução de máquinas motores (loco-

motoras e automotoras); engate automático, controlo do bloqueio dos eixos; transmissão da posição dos sinais e realização da paragem automática; dispositivos da vigilância e homem morto; aplicação de processos eléctricos.

III Secção: Exploração

TEMA 5 — Economia dos métodos de exploração que fazem uso das técnicas modernas de telecomunicações e da sinalização, tendo em conta as possibilidades abertas pela electrónica para promover a automatização;

- a) controlo da marcha dos comboios;
- b) controlo dos vagões;
- c) centralização das operações de sinalização (C. C. C.);
- d) estações de classificação.

TEMA 6 — Coordenação entre as grandes linhas de caminhos de ferro e os metropolitano ou suburbanos (compreendendo os aéreos, subterrâneos e especiais);

Ponto de mudanças (distâncias, localização, disposições); traçado de linhas; pontos de vista do urbanismo, considerações económicas.

IV Secção: Ordem Geral

TEMA 7 — Aplicações de investigação operacional ao caminho de ferro, principalmente na política de abastecimentos, a gestão dos armazéns, o controlo da quali-

dade das compras, as investigações relativas ao mercado dos transportes, etc.

TEMA 8 — Política e problemas relativos à educação e formação do pessoal. Formação do pessoal sob o ponto de vista da segurança.

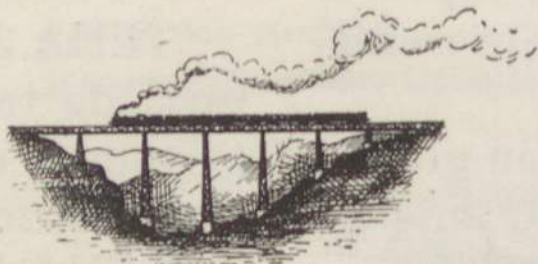
V Secção: Serviços complementares e de substituição

TEMA 9 — A coordenação carril-estrada nas linhas secundárias, tanto nas de passageiros como nas de carga. Elementos do problema. Plano de equivalência da estrada e do carril. Diversos métodos de organização.

TEMA 10 — Métodos modernos para a exploração económica das linhas secundárias.

Com a realização destas reuniões proclama-se, com eloquência, a juventude do caminho de ferro, como meio de transporte sempre actual, sempre progressivo e sempre necessário, e como meio de transporte colectivo n.º 1, em todos os países de grande ou de pequena extensão territorial.

Todos os anos, os caminhos de ferro ostentam — e com júbilo e orgulho o podem fazer — melhoramentos e inovações muito importantes, de interesse geral, o que quer dizer que, apesar de ter ultrapassado bastante o centenário da sua existência e das suas funções, está muito longe ainda de se considerar um sistema obsoleto.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Três Exposições de Pintura

De 26 de Janeiro a 4 deste mês de Fevereiro estiveram patentes, na Sociedade Nacional de Belas Artes, três magníficas exposições de pintura: ao centro do salão, a de José Manuel Soares; à esquerda, a de Domingos Saraiva, e, à direita, a de Jaime Murteira. Três temperamentos. Três maneiras de sentir e de pintar. O público manifestou por essas exposições um grande interesse. Em todas elas — para confirmar esse interesse — os amadores de pintura adquiriram trabalhos. Lisboa ainda aprecia as coisas de arte que nos falam aos olhos e ao espírito. Ainda bem.

Domingos Saraiva deu-nos aspectos de Lisboa velha, trouxe-nos *Camélias* e *Girassóis*, apresentou-nos, entre outros quadros que têm por assunto a festa brava, uma composição cheia de colorido e movimento: *Toiros e Campinos*.

José Manuel Soares é um dos mais jovens pintores portugueses. Interpreta, muito à sua maneira, a paisagem, dá-lhe uma expressão romântica. É um valor da sua geração.

Jaime Murteira, o mais notável discípulo de Frederico Ayres e de António Saúde, está cada vez mais senhor da sua técnica. Há exuberância na sua pintura. As cores cantam hinos triunfais. Quem pinta assim, ama a vida apaixonadamente. Belos os seus quadros pintados em Coimbra, Melgaço e outras regiões do País.

Duas palavras risonhas sobre Arte Abstracta

Esses três artistas conservam-se fiéis à tradicional pintura portuguesa, isto é, não aceitaram, como muitos novos, as chamadas correntes modernistas e, muito menos, o que se define por pintura abstrata.

Em nosso modesto entender o abstraccionismo devia ser tratado pelos filósofos e em boa e clara prosa, e nunca pelo desenho e pela pintura, a não ser, evidentemente, que esses desenhos e pinturas fossem acompanhados por notas esclarecedoras.

Quem lerá um compêndio de filosofia em verso? Que se diria de um arquitecto que nos apresentasse uma moradia abstracta? E o que será uma composição musical abstracta? Que os artistas procurem ser modernos e originais, muito bem. E sabem a razão verdadeira por que o tal rei da história ia nu? Simplemente pelo motivo de ter envergado uma vestimenta abstracta.

Os nossos artistas



DESCIDA DA CRUZ
Aquarela de Alfredo de Morais



NATAL DE 1961

(No dia da invasão de Goa)

*Que triste Natal o nosso,
Este Natal português!
— É como se Cristo fosse
Crucificado outra vez!*

*Como Cristo, Portugal,
Nesta hora de traições,
Vejo-o posto num madeiro
E pregado entre ladrões!*

*Mocidade, ergue bem alto
O teu ideal sagrado!
— Não deixes Cristo morrer
Outra vez crucificado!*

Rebello de Bettencourt

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

O total de acidentes ocorridos nas estradas da União da África do Sul, nos últimos três meses do ano passado, elevou-se a 27.000. Cerca de 1.600 daqueles acidentes ocasionaram a morte. Há dois anos, em igual período, o número de desastres foi precisamente o dobro.

(do diário *De Tijd* – Amsterdam).

Em Montiano descobriu-se uma antiga tumba romana dentro da qual se encontravam trinta e sete moedas romanas de várias épocas.

(de *La Tribuna de Salento* – Lecce).

O professor Brandt afirmou, numa recente conferência, que é muito superior ao alcance do ouvido humano a vibração auditiva dos gatos, que vai até 30 mil decibéis. É igualmente muito mais penetrante a vista dos felinos, que fixa a enorme distância a luz mais mortífera. Eles descobrem o caminho seguro evitando todos os obstáculos, em completa escuridão, por meio dos bigodes muito sensíveis, semelhantes a antenas vibráteis.

(da *The Sewanee Rivien* – Tennessee).

Desde que o canal do Panamá foi aberto em 1915 o volume normal de carga que tem passado através dele é de 94 por cento maior do que o que transita por outros meios.

(de *Lavoro* – Génova).

Um poço romano foi descoberto em Pádua quando se procedia aos trabalhos de construção do metropolitano. Encontra-se a 4 metros do nível da rua.

(do diário *Maariv* – Jerusalém).

Durante os últimos 30 anos tem-se verificado nos Estados Unidos um tufão por cada 62 horas. Cada um deles mata em média 2 pessoas, causando mais de cem mil dólares de prejuízo.

(do semanário *L'arengario* – Brindisi).

O médico sueco, dr. Erkrut, inventou um regime alimentar, sem sal, que evita a queda do cabelo.

(do diário *De Wachied* – Amsterdam).

Está já planeado o túnel sob a mancha que asse-

gurar as necessidades de tráfego entre a Inglaterra e o resto da Europa. Terá duas vias simples de caminho de ferro, cada uma das quais correndo dentro do seu «tubo» com 7 metros de diâmetro, além de outro com 3 metros destinados a mercadorias. Os comboios de passageiros mais rápidos poderiam efectuar a travessia apenas em 26 minutos.

(do *Corriere della Isola* – Sassari).

Segundo o dr. Fisher, certos anões poderão melhorar consideravelmente, por meio de uma hormona extraída das glândulas hipofisárias humanas. A sua obtenção é tão difícil que, em todo o mundo, pouco mais de dez casos foram tratados.

(do diário *Jerusalem Post*).

O guarda-chuva musical é uma novidade lançada em Tóquio. Um transmissor instalado no cabo começa a funcionar quando se abre o chapéu de chuva – e a música vai correndo.

(do diário *Vjneskik* – Zagreb).

Geólogos alemães descobriram no oásis egípcio de Dakha em pleno deserto um gigantesco depósito de água construído há 50.000 anos. São os maiores até hoje construídos.

(de *L'Union Sarde* – Cagliari).

Está em estudo em França a carne em pó, que permitirá exportar para África os excedentes franceses.

(de *Gazetta del Veneto* – Pádua).

Num congresso em Roma foi apresentado um estudo sobre a «Arca de Noé» moderna, que não é mais do que um abrigo subterrâneo antiatômico para proteger os tesouros da ciência.

(do *Sidney Morning Herald*).

Foi criado na Inglaterra um aparelho que à primeira vista não se distingue de um telefone vulgar. Destina-se aos surdos, e no seu interior encontra-se um altofalante regulável por pressão. O surdo poderá, conforme a sua acuidade auditiva, regular por meio de um botão o telefone à sua vontade.

(da revista *Front* – Sofia).

O Caminho de Ferro e a Estética

Pelo Eng.º P. DE INCHAURRAGA

Da magnífica revista *Ferrocarriles y Tranvías*, que se publica em Madrid desde Março de 1934, traduzimos o seguinte artigo da autoria do engenheiro P. de Inchaurreaga. O tema é de interesse geral e tem-nos também interessado bastante:

«Segundo a definição dos competentes na matéria, a estética é a ciência do pulcro, do belo.

A indústria em geral, tanto a grande como a pequena, a que obedece a poderosa sociedade e a que se limita a modesta actividade e produção, esforça-se por dar aos seus fabricos, obras e manufacturas, além da sua melhor qualidade intrínseca uma apresentação que, por sua arte e beleza, exerça aliciante atracção sobre o possível comprador, usuário ou consumidor.

Parece, à primeira vista, que o caminho de ferro, catalogado como um negócio industrial, deveria, antes, ser considerado como a antítese da beleza, devido à exibição dos seus carvões, fumos, vagões, travessas, graxas, etc.

No entanto, essa parte que se manifesta contrária à beleza, alcança proporção ínfima, reveste mui diminuta importância em relação com as variadíssimas e magníficas amostras que em contrário se oferecem entre o nutrido — e poderia dizer-se heterogéneo — concurso de elementos cujo conjunto forma a base sobre a qual se desenvolve esta indústria.

Com efeito, não falando nas grandes redes ferroviárias e cingindo-nos apenas à nossa Rede Nacional, chamar-nos-á facilmente a atenção a sumptuosidade dos edifícios destinados a estações e administrações nas principais capitais, o belo tipismo arquitectónico dos de idêntico destino em zonas e regiões diversas, a elegância exterior de linhas das unidades de comboio e automotoras e a confortável disposição interior e bom gosto que distingue as suas carruagens em todas as classes.

Também nos surpreende gratamente o perfil das locomotoras modernas, fino e airoso numas, arrogante noutras, sejam a vapor, eléctricas ou Diesel, e ainda a excelente como harmoniosa traça das distintas peças que muito embora estejam vinculadas na

unidade, ressaltam separadamente à vista, como rodas, bielas, distribuição e partes acessórias.

Não menos digna de atenção, no sentido estético, é a via, cuja estrutura encerra em longos trajectos admirável beleza panorâmica, realçada em numerosos pontos pela vigorosa estampa de complicados tramos metálicos e de soberbos viadutos e pontes que se estendem por cima dos rios, acidentes ou quebras do terreno, cujas linhas e arcos produzem agradabilíssima impressão nuns casos e profunda admiração noutros devido ao seu traçado, no qual brilham, simultaneamente, alta ciência e uma severa graça.

Tudo prova, de modo irrefutável — diremos fazendo uma digressão — que o conjunto reverte em proveito do próprio usuário, pois é exclusivamente aplicado a finalidades ou atenções próprias do negócio.

Descendo a pormenores, podemos deter-nos na contemplação das grandes estações que, unindo o útil ao belo, mostram a perfeita distribuição das dependências que hão-de servir para os diferentes fins e a bem estudada e acertada colocação de vestibulos, salas, arrumações, ascensores e outros acessos que os passageiros hão-de utilizar, sem que falem serviços complementares que proporcionam ao público facilidades de todo o género, que, neles, encontrará livrarias bem sortidas, correios, tabacarias, pastelarias, bares, cantinas, cafeterias, restaurantes, etc., em cuja instalação foram empregados os mais nobres e escolhidos materiais e se desenvolveu a mais esmerada arte.

Como modelo deste tipo de estações, apresenta-se-nos, entre outras, a de Bilbao Abando, cujo edifício principal ostenta estilo e traços de patente magnificência, destacando-se no complexo, os cais cobertos, o grande vitral artístico emoldurado na parede, e na qual se expõem painéis com alegorias à vida, às indústrias e à topografia da Biscaia; o espaçoso vestibulo a que emprestam grandiosidade esbeltas colunas e dão colorido pinturas murais descritivas de monumentos e tradições da província; tudo concebido em admirável conformidade que se vê enriquecida pelo apurado gosto que se observa e brilha nos pormenores dirigidos à comodidade e facilidades do

Imprensa

Diário dos Açores

Completo, no dia 3 do corrente, 92 anos de existência o «Diário dos Açores», de Ponta Delgada.

Sempre na posse da mesma família e sempre independente, dirigem-no actualmente os nossos prezados amigos drs. Carlos Carreiro e Manuel Carreiro, a quem, e isto é afirmado sem nenhum favor, o jornalismo insular deve inúmeros serviços e iniciativas.

Aos ilustres directores e proprietários do «Diário dos Açores» bem como a todos que nele trabalham, endereçamos os nossos melhores cumprimentos.

* * *

Recebemos, nesta Redacção, a visita amigável do sr. Dr. Carlos Carreiro, que veio a Lisboa tratar de assuntos respeitantes ao seu jornal.

Confessamo-nos muito gratos pela agradável surpresa da sua visita, que veio consolidar os laços de uma velha camaradagem.

Viagens e Transportes

Um novo apeadeiro

No próximo domingo, 18 do corrente, abre à exploração o apeadeiro de Bobadela.

Situado entre a estação de Sacavém e o apeadeiro de Santa Iria, este novo apeadeiro só presta serviço de passageiros sem bagagem, sendo a venda de bilhetes feita em trânsito.

usuário e que pode condensar-se nestas duas palavras: arte e beleza. A estética não pode exigir mais. E exemplo parecido nos darão igualmente outras estações de categoria.

Se fizermos uma ligeira visita de inspecção à via, sair-nos-ão à passagem, no nosso percurso, numerosos trajectos cujos encantos panorâmicos, a que já se fez referência, são constantemente captados à porfia nas suas variadas perspectivas pelas câmaras fotográficas de agências e centros de informação e expostas nas mais importantes revistas profissionais e publicações de carácter geral, que as levam orgulhosas para as suas páginas para distracção e recreio dos seus leitores, ao mesmo tempo que prestam valioso serviço ao turismo.

Sendo, pois, evidente que o caminho de ferro foi um dos principais criadores da riqueza do país e que continua actuando como poderoso propulsor da sua prosperidade, é de igual modo inquestionável que constitui uma rica fonte de cultura para numerosís-

Vida Ferroviária

Um curso de aperfeiçoamento de factores da C. P.

Encontra-se em pleno funcionamento, desde Janeiro, na Colónia de Férias da C. P., na Praia das Maças, um Curso de Aperfeiçoamento de Factores do Caminho de Ferro, no qual estão inscritos 90 novos funcionários.

Este curso, que é iniciativa do Director-Geral da Companhia, sr. Eng.º R. de Espregueira Mendes, e do Chefe da Divisão da Exploração, sr. Eng.º Júlio dos Santos, prolongar-se-á por mais um mês e tem por objectivo elevar o nível da formação dos factores de modo a adaptá-los não só às técnicas que têm sido introduzidas ultimamente nos Caminhos de Ferro, como preparar também o pessoal para os novos métodos de trabalho, para assim se conseguir trabalho mais eficiente e rendoso.

O programa de conferências e lições obedece aos seguintes assuntos: segurança de circulação de comboios; novas técnicas de sinalização; serviços de contabilidade das estações; coordenação de todas as matérias dispersas; noções sobre prospecção de tráfego e relações com o público e visitas de estudo.

Haverá ainda exhibições de filmes especiais de produtividade e segurança nos métodos de trabalho.

O curso foi há dias visitado por algumas entidades superiores da C. P., entre os quais se encontravam os srs. general Frederico Vilar e Eng.º Costa Macedo, administradores, e Eng.ºs R. de Espregueira Mendes, Júlio dos Santos e Botelho da Costa, este último chefe da Instrução Profissional e também da direcção.

O sr. general Frederico Vilar, depois de apreciados pelos visitantes os trabalhos da instrução especial ministrada aos futuros factores, teve palavras de muito apreço para a iniciativa, na orgânica e funcionamento, o que constitui mais amplo complemento das conferências sobre produtividade orientadas pelo sr. Eng.º Costa Macedo, pretendendo-se criar em todo o ferroviário ideias definidas sobre a evolução das técnicas mais recentes.

simas pessoas que, ao seu contacto, vêm germinar ideias novas nos seus próprios cérebros e, como consequência, vão orientando os seus passos e hábitos por normas e caminhos mais práticos para a vida.

O conhecimento próximo do caminho de ferro teve a virtude de mudar a fisionomia dos povos na sua zona de influência, produziu a reforma e a evolução dos costumes dos seus habitantes e gravou nas suas mentes a visão do progresso e bem-estar, a visão do melhor, do mais grato e apetecível para os sentidos, tanto na ordem física como no moral, e iniciou multidões na apreciação da formosura e da beleza em todas as suas manifestações.

O caminho de ferro serviu, portanto, e continua a servir, não somente por intermédio da riqueza e a excelência dos elementos que o integram, mas também pelos efeitos que irradiam a sua função e actividades, que em todos os aspectos – e não dizemos nada de novo – revestem primordial importância no que diz respeito a benefício para povos e pessoas.»

Aviação

Por FERNANDO ALMIRO VALE

Foi há 50 anos que nasceu a Aviação em Portugal

Não obstante as tentativas de Abeilard Gomes da Silva, em Tancos, (1910); os voos de Laurencel, com um «Bleriot», num campo do Seixal, onde também o português João Gouveia ensaiou um monoplano de sua invenção (1911); a aviação começa em Portugal, de facto, em 1912, já lá vão cinquenta anos.

Foi em Fevereiro desse ano, que o português D. Luís Maria de Noronha tirou em França o seu *brevet* de aviador, e pouco depois vêm para Portugal os três primeiros aeroplanos. O primeiro, o «Maurice Farmau» adquirido pela «Creche» «O Comércio do Porto», voa no campo do Castelo do Queijo, no Porto, e realiza 34 interessantes voos de propaganda, pilotado pelo francês Leopold Trescartes. Seguem-se os 12 voos executados em Outubro pelo aviador inglês Copland Perry até à entrega oficial do «Avro» — «República» — ao Governo.

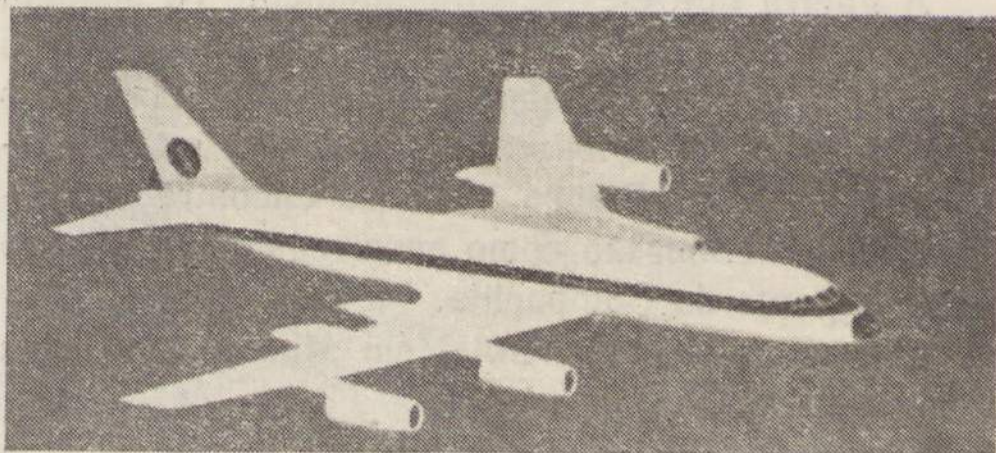
Na mesma ocasião das experiências do «República», em Belém, o aviador francês Poumet realiza no Porto mais doze voos num monoplano «Borel», assinalados por magistrais descidas em voo pairado e em espiral e magníficos passeios e baptismos do ar, que fizeram as delícias dos portuenses. Em Setembro surgem os dois primeiros números do primeiro jornal português da especialidade, «A Aviação», e em 8 de Novembro é experimentado, pelo aviador francês Morel, o biplano «Voisin» adquirido por subscrição pública aberta pelo jornal «O Século».

O terceiro aeroplano português, o «Deperdussin», é oferecido ao Exército Português pelo coronel brasileiro Albino Costa, e a encerrar esta ligeira crónica registamos em Setembro o primeiro voo dum português em Portugal, levado a efeito no Mouchão da Póvoa, por Alberto Sanches de Castro, a bordo dum monoplano «Bleriot».

O moderníssimo «Convair»-Coronado-Jet

Acabam de ser entregues à «Swissair» os seus dois primeiros aviões a jacto «Convair» 990, e receberá ainda este mês outros dois. A quinta e última unidade deste tipo está prevista para Agosto do corrente ano. A S. A. S., por sua vez, receberá também 2 Coronados que fazem parte da encomenda total de 7 unidades da «Swissair». A partir de Fevereiro e Março, respectivamente, aquela Companhia põe em funcionamento nas suas rotas da América do Sul, Médio e Extremo Oriente, este novo tipo de avião, que faz parte da segunda geração de aviões a jacto.

Voando a uma altitude de 10.000 metros, o Coronado equipado com 4 motores General Electric de 7325 Kgs. de impacto cada, pode alcançar uma velocidade máxima de cruzeiro de 950 Km/h.. Da especial colocação das suas turbinas resulta mais potência



O «Convair - Coronado»

por libra, aumento de velocidade, maior economia de combustível e menor ruído.

A envergadura do avião é de 36,6 metros, o seu comprimento total de 42,4 m. e a altura de 12 metros.

Descola 111,7 toneladas, tem uma capacidade para 59.300 litros de combustível, e pode transportar 101 passageiros.

René Lefèvre recebe a cruz de comendador da Ordem Nacional Malgache

René Lefèvre — o homem que criou a aviação postal e de transporte em Madagascar — foi o herói, em Paris, duma cerimónia simples e fora do normal: M. Tsiranana, Presidente da República Malgache, colocou ele próprio ao peito de Lefèvre, na sede da Companhia Air France, a cruz de comendador da Ordem Nacional Malgache.

Entre uma travessia memorável do Atlântico Norte em 1929 (a primeira travessia francesa, realizada em companhia de Assollant, de Lotti... e dum passageiro clandestino, a bordo do «Oiseau Canari», e dum memorável Paris-Saigão em 10 dias e 7 horas em 1932, René Lefèvre marcou, particularmente, pela realização de duas ligações França-Madagascar... ligações a que então ainda se chamavam raides.

Em 1930, o primeiro destes voos — com a travessia do Sahara e de todo o Continente Africano — foi realizada a bordo dum avião de turismo com motor de 95 CV.!

Em 1931, quando do segundo voo, foi um monoplano, monomotor, de 40 CV., unicamente o utilizado; a enorme distância que separa a Grande Ilha,

da França (9000 Km., três semanas de viagem por barco) é transposta em 10 dias.

Madagascar já não estava isolada. Lefèvre dedica-se então a criar ligações regulares.

Em 1934, é a linha Tananarive-Broken Hill que junta de novo a Grande Ilha às ligações Europa-África do Sul, então em desenvolvimento.

Em 1936, é uma rede de linhas interiores, em Madagascar, que se desenvolve com a participação do antigo companheiro Jean Assollant.

Em 1938, René Lefèvre e o Subdirector da Régie Air Afrique conseguem que Madagascar fique ligada directa e regularmente à Europa.

A guerra que ele fez brilhantemente (e também em Londres, ele criou nos Estados Unidos a primeira flotilha de hidroaviões das Forças Navais Francesas Livres), trouxe-o à aviação comercial e mais particularmente à Air France, onde se encontra presentemente em comissão como encarregado geral junto do Presidente da Companhia.

Mas a aviação comercial em Madagascar ficou como obra sua.

E o Presidente Tsiranana sublinhou: — «Depois de o ter momeado comendador logo a seguir a uma das suas recentes viagens ao país dos seus feitos — venho especialmente a Paris para lhe colocar pessoalmente a cruz».

René Lefèvre, nascido em 12 de Novembro de 1903, à Vénizel (Aisne), é coronel da reserva do Exército do Ar. Grande oficial da Legião de Honra, é condecorado com a Cruz de Guerra 39-45, com três citações. Piloto militar e de transporte público, totaliza 6500 horas de voo como piloto.

Rotas de Turismo: — Muxito

Foi criada, recentemente, no Muxito, uma nova zona de turismo. Situada no pitoresco Vale de Gatos, na margem Sul do Tejo, a oito quilómetros de Lisboa, encontra-se já em pleno desenvolvimento.

Os srs. eng. José Vieira Zimbarra e José Maria Cristo, seus proprietários, quiseram dá-la a conhecer a várias personalidades e à Imprensa a obra já realizada, que é de vulto, e, para isso, exibiram no cinema do S. N. I., no Palácio Foz, na quinta-feira, dia 1 do corrente, um interessante documentário, intitulado *Rotas de Turismo — Muxito*, realizado pelo sr. César Guerra Leal, com fotografia do sr. Aurélio Rodrigues e locução de Fernando Pessa.

Entre as pessoas presentes viam-se os srs. eng. Álvaro Roquete, chefe dos Serviços de Turismo do S. N. I., dr. Rui Cunha, presidente da Comissão de Turismo de Sintra, os directores das delegações do Turismo estrangeiras e representantes de agências de viagens, etc.

Após a exibição do documentário, que foi muito aplaudido, os proprietários da nova estância de turismo ofereceram aos convidados um beberete.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Fevereiro de 1912)

Linhas Portuguezas

Beira Alta. — O edificio da estação de Guarda, devido ás importantes obras que nelle acabam de ser feitas, acha-se actualmente nas melhores condições.

Na estação de Pampilhosa, foi tambem melhorada a iluminação por meio do acetylene, cuja instalação, é perfeitissima.

Somos informados que outros interessantes melhoramentos serão realizados no corrente anno, o que bem mostra a boa orientação que preside á Direcção superior dos negocios da Companhia.

Gaza. — Foi concedida auctorisação para a exploração do troço da linha ferrea entre Banhine e Monjacaze, no caminho de ferro de Gaza.

Gaya a Villa Franca das Naves. — Foi entregue ao parlamento uma representação do municipio de Villa Nova de Paiva, instando para que seja attendido o pedido de concessão de uma linha ferrea entre aquellas duas localidades, que será de grande vantagem para os povos da região.

Valle do Vouga. — Proseguem os trabalhos desta linha, estando quasi concluidas as expropriações entre Sernada e Poço de Santhiago, esperando-se que este troço de via fique concluido dentro de 4 mezes.

O edificio destinado ás officinas, em Sernada, está tambem em via de conclusão.

S. Thomé. — O distincto engenheiro sr. Ezequiel de Campos vae submeter a aprovação do sr. ministro das colonias o seu relatorio sobre melhoramentos nesta colonia. Entre estes conta-se a construcção de diversos ramaes de caminhos de ferro, que sua excellencia reputa de grande beneficio para a mesma.

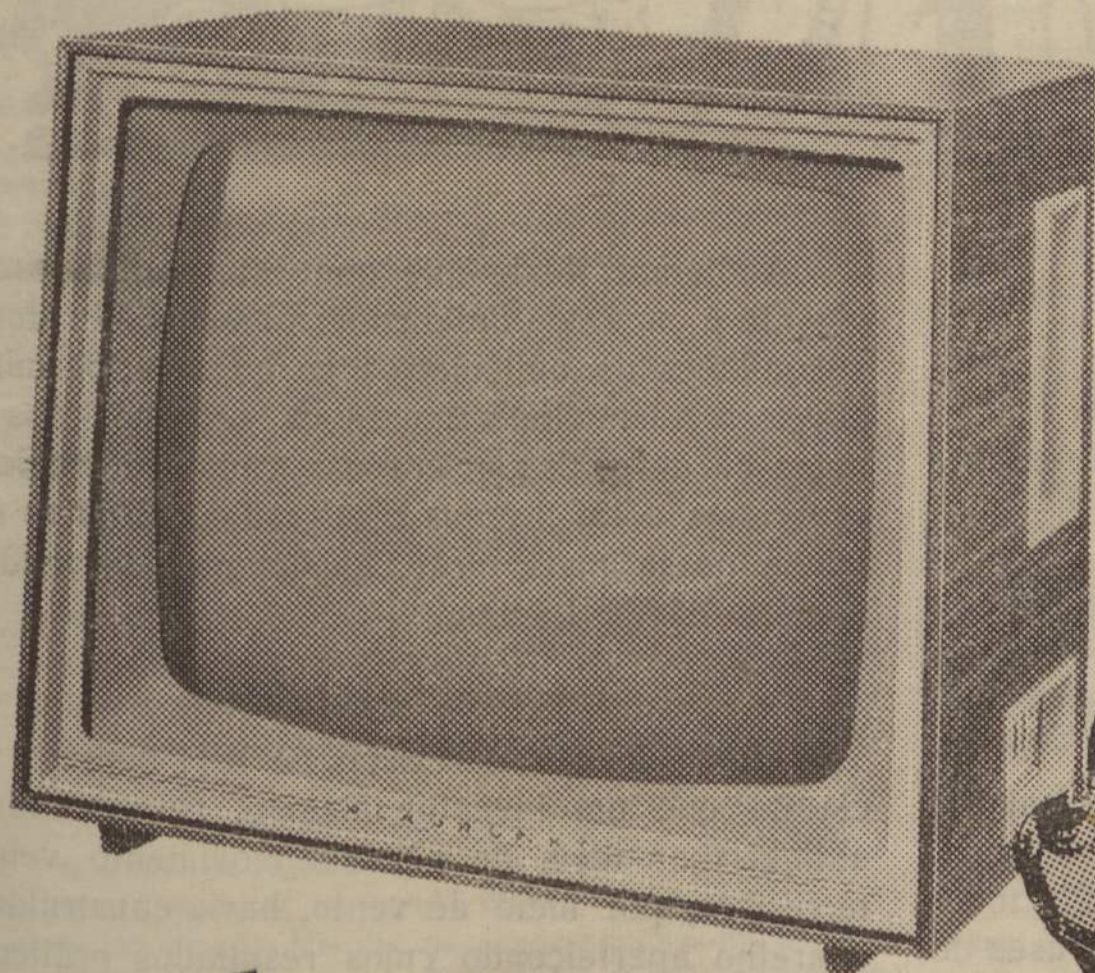
Golungo Alto. — O engenheiro director do caminho de ferro de Loanda foi encarregado de proceder aos estudos das bases de arrematação do troço Canhoca-Cambondo do ramal Canhoca-Colungo Alto, cujo rapida construcção muito contribuirá para o desenvolvimento do commercio e da agricultura local.



PARA A GENTE DE HOJE...



O
TELEVISOR
DE AMANHÃ



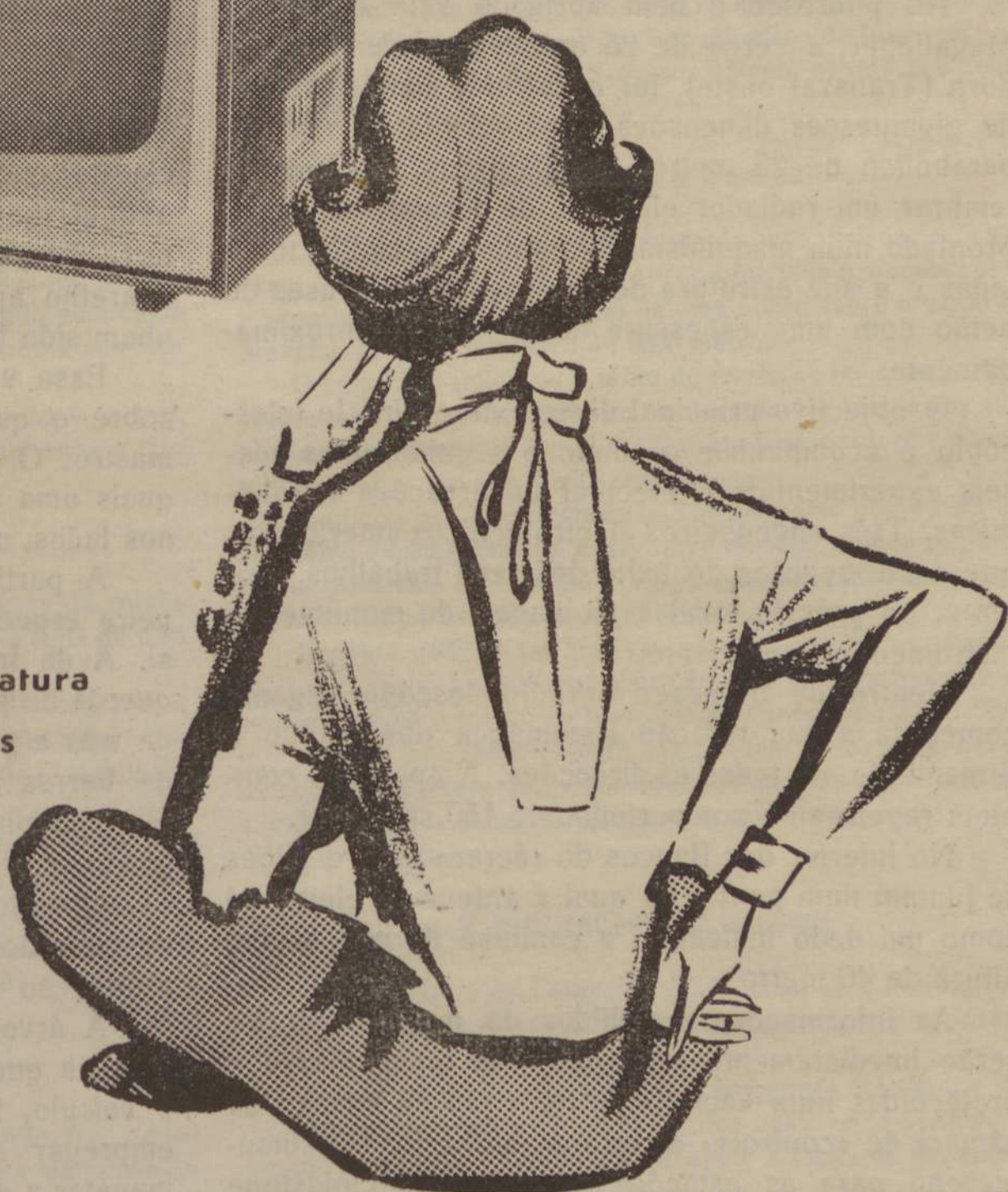
Novo

o 1.º aparelho com uma
imagem de 47 cms

- Sistema revolucionário de condicionamento de temperatura
- Linhas elegantes e modernas
- Super nitidez de imagem
- Óptima qualidade de som
- Assistência técnica perfeita

Agora

a preços inacreditáveis



ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA. Lisboa — Av. A. A. de Aguiar, 32, Tel. 73 69 91
Porto — R. Júlio Diniz, 927/35 — Tel. 6 21 73



ponto por ponto o melhor



Telescópio gigante

Num dos mais recentes números da revista «Notícias da África do Sul», propriedade da Embaixada daquele país, em Lisboa, lemos um interessante artigo, que passamos a reproduzir:

No pitoresco e bem abrigado vale calmo de Magalieber, a cerca de 25 quilómetros de Krugersdorp (Transval oeste), foi construído um telescópio de gigantescas dimensões, apetrechado de «écran» parabólico de 25 metros de diâmetro, que nos faz lembrar um radiador eléctrico de formato anormal. Montado num maquinismo hidráulico, pesa 250 toneladas e a sua estrutura de aço assenta em bases de betão com uma espessura de 10 metros, aproximadamente.

O objectivo principal deste extraordinário telescópio é acompanhar o caminho seguido pelos mísseis experimentais e efectuar observações astronómicas. Três engenheiros electrotécnicos americanos, que estão seguros do êxito dos seus trabalhos, dirigiram no próprio local a montagem do monumental instrumento de precisão.

Dentro de 3 meses o radiotelescópio gigante começará a sua rotação sistemática observando o firmamento em todas as direcções. A operação completa repetir-se-á por períodos de 150 segundos.

No interior dos flancos do «écran» quatro pilões se juntam num ponto, do qual a antena se eleva, tal como um dedo indicador, a caminho do céu, a uma altura de 40 metros.

As informações recolhidos do mundo exterior serão imediatamente registadas em magnetofone e projectadas num «écran» de televisão no interior da câmara de «controle» e retransmitidas por telecomunicação para as estações similares de Goldstone (Califórnia) e Woomera (Áustria) e verificadas pela Administração Nacional da Aeronáutica dos Estados Unidos.

A direcção do telescópio gigante foi confiada ao dr. F. J. Hewitt, cientista sul-africano actualmente director do Conselho de Investigação Científica e do Instituto Nacional de Investigação Industrial, que terá ao seu dispor pessoal inteiramente de nacionalidade sul-africana.

Anotemos finalmente que este radiotelescópio gigante é capaz de descortinar objectos situados a 6 mil milhões de quilómetros na biosfera, permitindo talvez revelar ulteriormente os segredos dos planetas ou de quaisquer corpos, produzindo radiações superiores a 137,5 graus centígrados. E quem sabe, talvez possa mais tarde, igualmente, desvendar o mistério da Via Láctea.

Um desporto original

Alguns jornais e revistas de 1911 deram a notícia de que um inventor alemão, ressuscitando a antiquíssima ideia de pôr em movimento veículos terrestres, por meio de vento, havia construído um aparelho aperfeiçoado cujos resultados práticos tinham sido bastante satisfatórios.

Esse veículo constava de um ligeiro esqueleto sobre o qual estavam instalados um banco e um mastro. O toldo assentava sobre quatro rodas, das quais uma à frente, outra atrás e as duas restantes aos lados, na parte central do aparelho.

A particularidade do invento consistia na maneira especial como as rodas estavam ligadas entre si. A da frente estava rigidamente ligada à da esquerda do par central, e o mesmo sucedendo com a de trás e a da direita. A ligação era feita por meio de barras de ferro, as quais eram também ligadas entre si por meio de uma árvore transversal que girava em torno do seu ponto médio.

Quando girava, a árvore fazia desviar as barras de conexão de dois pares de rodas, mudando assim a direcção do aparelho.

A árvore terminava à frente por uma travessa sobre a qual se apoiavam os pés de quem tripulava o veículo, fazendo mudar a direcção, sem ter que empregar as mãos, ficando-lhe estas livres para manejar a vela e o travão.

O veículo, evidentemente, apenas podia ser utilizado para serviço e previa-se que chamasse a atenção dos amadores dos desportos da velocidade, que os utilizariam para realizar corridas, nas quais fosse necessário demonstrar destreza em governar o aparelho.

Há inventos úteis, que se generalizam em benefícios gerais. O invento alemão, a que nos referimos acima, pertence ao número das coisas inúteis.

Recortes sem comentários

Só por uma bofetada

ROMA, 28 de Janeiro. — Por terem dado uma bofetada numa criança de oito anos, duas religiosas têm de cumprir dois meses de prisão.

O rapazinho foi surpreendido por duas freiras quando retirava da algibeira de um companheiro uma moeda de 50 liras. Foi feita rapidamente justiça: Uma bofetada.

Os pais não ficaram satisfeitos com a punição e apresentaram queixa contra as duas religiosas. O juiz de paz considerou que tinha havido «abuso de correcção» e condenou as duas justicieras a dois meses de prisão. — (F. P.).

Só por um beijo

CREMOE, 31 de Janeiro — Vinte e seis anos de uma corte assídua e um simples beijo furtado por um apaixonado sem sorte conduziram um quinquagenário à prisão. O desgraçado tinha conhecido em 1935 uma professora e quis logo casar com ela.

Infelizmente, o seu amor não encontrou correspondência. Vinte e seis anos se passaram durante os quais o pretendente insistiu sem desanimar, passando dias inteiros debaixo das janelas da sua amada. Um dia, perdendo a paciência, decidiu actuar e foi ocultar-se no pátio do imóvel habitado pela dama e no momento em que ela passava o infeliz tomou-a nos braços e beijou-a.

Indignada, a seca criatura apresentou queixa e o juiz, dando-lhe razão, condenou o «atrevido» a dois anos e três meses de prisão... — (F. P.).

A adega de Isabel II

LONDRES — Os gatunos assaltaram as caves da rainha Isabel II, no castelo de Windsor, e fugiram com mais de uma dúzia de garrafas de «whisky» e de «gin».

Notícia o «Daily Express» que o roubo foi descoberto por criados do castelo, na segunda-feira, quando procediam à vistoria habitual do grande armazém de vinhos instalados nos antigos calabouços subterrâneos. Nas suas diligências para descobrirem os autores do assalto, agentes da Scotland Yard recolheram impressões digitais e efectuaram certas investigações de carácter científico — relata o mesmo jornal. O «Daily Express» declara também que cerca de cem operários estiveram no castelo, a trabalhar na instalação de um novo sistema de aquecimento central. — (A. N. I.).

De «gangsters» a heróis

NOVA YORK, 1. — O «gang» de Albert Gallo, frequentemente envolvido em casos de violência ligados a máquinas de jogo, não será popular entre a Polícia, mas vai passar a sê-lo entre os bombeiros.

Ontem, à tarde sete dos «rapazes» dirigiam-se para o seu quartel-general, fortemente guardado, quando viram fumo a sair de uma habitação das vizinhanças.

Atiraram-se para o meio do fogo e salvaram seis crianças de 10 meses a 6 anos. Quando os bombeiros chegaram o fogo estava dominado e os «gangsters» tinham começado já uma subscrição a favor da família sinistrada.

Comentando o caso, o «patrão» Gallo disse: «Não somos heróis. Fizemos o que fariam quaisquer rapazes americanos com sangue nas veias». E, depois de reflectir: «Com a nossa

habitual falta de sorte, vamos ser com certeza incomodados pela Polícia por termos combatido o fogo sem estarmos inscritos no sindicato dos bombeiros. — (Reuter).

A tragédia de Sarrebrueque

SARREBRUEQUE (ALEMANHA), 8 — As autoridades locais anunciam que a pavorosa catástrofe da mina Louisenthal, originada por uma explosão de grisu a 400 metros de profundidade, causou 312 mortos, cerca de 100 feridos e mais de uma centena de desaparecidos.

Dos mineiros que foram salvos, quarenta e nove encontram-se hospitalizados em estado desesperado.

Vinte e uma brigadas de salvamento trabalharam ininterruptamente durante a noite, sob as mais duras condições, para abrir caminho até aos mineiros soterrados. A gerência da mina tem enviado apelos repetidos aos mineiros de folga para se apresentarem, a fim de ser feito um cálculo quanto aos desaparecidos.

A ponte sobre a Mancha

LONDRES. — Numa conferência de engenheiros realizada nesta cidade, o eng. A. R. Flint apresentou uma proposta sobre a possibilidade de construção de uma ponte sobre o canal da Mancha, com um tabuleiro de 3000 metros.

O eng. Flint salientou o facto de nunca se ter considerado seriamente a possibilidade de construção de tabuleiros suspensos, que apresenta apreciáveis vantagens, conforme conseguiu verificar em estudos já realizados.

Explicou que o seu estudo se baseou numa ponte com um tabuleiro de 3000 metros e de outro de 1200, ambos perfeitamente possíveis de construir e com possibilidades de satisfazerem todas as exigências da navegação do canal.

A ponte poderia ter uma via dupla de caminho de ferro e teria a capacidade de escoamento de 6000 veículos automóveis por hora, com o tempo de travessia de trinta minutos.

A obra, que seria lançada entre Dover e Sangatte, necessitaria de 750 000 a um milhão de toneladas de aço e custaria cerca de 218 milhões de libras — aproximadamente 1 144 000 contos. — (ANI).

O urso roubou-lhe a cama

VARSÓVIA, 1 de Fevereiro — Um camponês que vive nos montes Tatra, na fronteira polaco-checoslovaco, deu durante diversos meses hospitalidade a um urso.

Quando regressava da caça, o camponês foi um dia surpreendido pelo facto da porta de sua casa, onde vivia só, se encontrar aberta. Crendo ter recebido a visita de um malfeitor, penetrou na sua residência pé ante pé e foi grande a sua surpresa ao constatar que se encontrava estendido um urso sobre a sua cama. Tentou com a ajuda do cano da espingarda desalojar o animal, mas este não se comoveu e o homem, resignado, foi-se fechar-se no quarto vizinho. No dia seguinte de manhã o urso tinha desaparecido, mas voltou à noite para se deitar na cama e assim sucedeu durante diversos dias. O camponês adaptou-se então à sua vida: o seu estranho companheiro partia todas as manhãs para a floresta em busca de alimento e regressava à noite. Mas, há já algumas semanas, o urso não aparece e o seu companheiro, desolado, receia que o animal tenha sido morto por algum caçador furtivo. — (F. P.)

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Espectáculo indecoroso

Realizou-se, na véspera de 31 de Janeiro, a assembleia geral da Sociedade Portuguesa de Escritores, para eleição dos novos corpos gerentes para o triénio de 1962 a 1964.

Lemos na Imprensa diária que essa reunião foi «um concurso de cenas lamentáveis», «uma sessão de insultos e de má-criações», etc., etc..

Procurámos a rapaziada da contrária e por ela soubemos alguns pormenores.

— É pá! — não calculas o que foi aquilo; até uma escritora política, que já foi locutora, perdeu a linha e «arreou a bronca»; um tipo queria votar, mas, como não tinha as quotas em dia, foi corrido. Mas o mais curioso é que a maioria não paga quotas e votou com uma limpeza que não calculas. Aquilo foi a maior das vergonhas a que eu tenho assistido, e o mais curioso é que os dois grupos eram, na sua grande maioria, cá da «corda».

— O que é isso da «corda»? — perguntámos.

— Eram cá da minha «política».

Assim ficámos informados do que em parte se passou nessa grande noite. O resto, lemos nos diários da capital.

Presidiu à assembleia geral o nosso velho amigo e ilustre escritor, subdirector do diário República, sr. Dr. Alfredo Guisado, uma figura de lisboeta que nos habituámos a respeitar e a apreciar pelas suas qualidades e pelo seu talento.

Pois, a certa altura dos tumultos, (sim, porque foi uma assembleia tumultuosa), um dos assistentes voltou-se para o Presidente da Mesa e desfechou-lhe esta:

— Que fazes tu aí? Tu não podes estar aí! Tu és um cozinheiro dos Irmãos Unidos!

O homem do «Orfeu», com muita paciência, continuou a dirigir a assembleia, com a sua habitual compostura, tentando restabelecer a ordem entre a estranha assistência, para poder, depois, proceder à votação.

Alguém julgou insultar uma dama chamando-lhe «fascista»; dois outros «intelectuais» desafiaram-se para ir jogar à pancada, na rua. Não faltaram, enfim, dichotes ordinários e grosserias de toda a espécie.

Voltou o presidente, com a sua habitual calma, a impor sossego e disse:

— Vamos, meus senhores, lembrem-se de que isto é uma sociedade de escritores.

Parte da assistência ficou surpreendida quando o presidente reforçou a nota dizendo: «isto é uma sociedade de escritores».

A rapaziada da Bica caiu em si e viu que havia feito uma triste figura. Sacudiu os casacos do pó, não tirou a gravata porque a não levava, e pretendeu dar-se ares de que eram, de facto, intelectuais.

E isto não se trata de «casa onde não há pão»... Trata-se de, precisamente, o contrário: por haver pão fino em fatias douradas todos correm à chamada, nem que tenham de abrir alas a tiro, à facada ou à dentada, se for preciso.

Foi proclamado vencedor com 246 votos, o nosso prezado amigo e ilustre escritor Ferreira de Castro.

Não sabemos se o havemos de felicitar, mas estamos convencidos que, se os seringas o rodearem, sacode facilmente a água do capote e volta ao seu precioso trabalho.

A viúva de Pétain

Em 30 de Janeiro faleceu, com 84 anos, na sua casa de Paris, a viúva do grande marechal Pétain. A senhora estava doente há um certo tempo. Entre a assistência ao funeral, encontravam-se um marechal, vários generais, príncipes, duques e condessas. Diz um telegrama da «Reuter» que Juin, único marechal da França vivo, e o general Weygand estiveram na igreja de Saint-Pierre du Gros, juntamente com outras entidades. Todos foram aplaudidos à saída do templo.

Uma das muitas coroas de flores oferecidas, tinha inscritas as seguintes palavras: «Obrigado, Pétain».

Não esqueceu a França que Henri-Philippe Pétain, foi marechal de França. Nascido em Cauchy-la-Tour (Pas-de-Calais) em 1856, organizou, durante a primeira Grande Guerra, a defesa de Verdun, em Maio de 1917, quando comandante-chefe das armas do Norte. Foi ministro da Guerra no gabinete Doumergue, em 1934, e pertencia à Academia Francesa.

Na segunda Guerra Mundial Pétain foi forçado a dirigir os destinos da França, quando esta caiu na mão dos alemães. Ao terminar esta segunda guerra, o valoroso marechal foi condenado à morte por um tribunal militar. A pena foi comutada para prisão perpétua e o grande marechal pouco mais viveu. A vida dos grandes heróis é, por vezes, dura e ingrata, quando eles são, de facto, patriotas como Philippe Pétain.



**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

Linhas Estrangeiras

ARGENTINA Seguiram para Itália doze jovens engenheiros que, subsidiados pelas Empresas Fiat Argentinas, frequentarão, durante seis meses, cursos de especialização técnica nos estabelecimentos da Fiat Italiana de Turim.

Concretizou-se assim a oferta daquela firma às universidades argentinas para que os jovens profissionais aumentem os seus conhecimentos mecânicos.

ÁUSTRIA A companhia austríaca «Continental», especializada no transporte pesado, encomendou a construção de um grande vagão, que será o maior dos vagões dos caminhos de ferro de todo o mundo.

Esse vagão poderá transportar 300 toneladas, tem 20 eixos e o comprimento de 50 metros, aproximadamente.

Os técnicos dos Caminhos de Ferro do Estado austríaco trabalharam na construção do vagão durante cinco anos, tendo-se aplicado novas ideias no seu desenho. Terá eixos substituíveis, o que lhe permitirá circular nas linhas russas e, também, nas linhas espanholas.

BRASIL No primeiro semestre de 1961, a Estrada de Ferro Santos a Jundiá atendeu ao pedido do fornecimento de 90402 vagões, contra 89712 em igual período no ano de 1960.

Registrou-se, assim, um acréscimo de 690 veículos,

correspondente ao aumento médio de 30 vagões semanais.

FRANÇA

O serviço ferroviário de Paris a Milão, e vice-versa, está a realizar-se diariamente, desde Julho do ano transacto pelo «Cisalpin», novo comboio do «Trans-Europ-Express».

Os 822 quilómetros que medeiam entre as duas cidades são cobertos a 103 Km./h. de velocidade comercial, com apenas quatro paragens em Dijon, Lausanne, Brigue e Demodossola, o que representa para os passageiros um ganho substancial de duas a quatro horas.

O «Cisalpin» é o primeiro dos «Trans-Europ-Express» a circular em via inteiramente electrificada, ao invés de utilizar a tracção diesel geralmente empregada até agora. É capaz de transportar mais de 250 toneladas à velocidade de 85 quilómetros-hora, nas fortes rampas de Simplon, e pode atingir 160 quilómetros-hora nos trechos em nível.

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

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

LIVROS E AUTORES

História da Dança e do Ballet e Dicionário do Ballet Moderno

Com regularidade vão sendo publicados os fascículos destas duas obras que, terminada a sua impressão, serão encadernadas separadamente, pois são obras distintas a *História da Dança e do Ballet*, do falecido escritor mexicano Adolfo Salazar, e *Dicionário do Ballet Moderno*, por vários especialistas. Tomás Ribas, tradutor das duas obras, acrescentou à segunda, dando-lhe, assim, maior interesse, os nomes de bailarinos, compositores e cenógrafos portugueses que se têm distinguido na arte de dançar e de encenar *ballets*.

Ambas as obras são ilustradas com belas e sugestivas estampas, desenhos curiosos, cenários, caricaturas e fotografias.

O fascículo n.º 13 agora recebido, traz a reprodução de uma fotografia de Anna Pavlova, a grande bailarina russa que Lisboa, há quarenta anos, chegou a aplaudir.

Beethoven — De Romain Rolland.

Com ritmo certo, aquele ritmo a que a editorial «Cosmos» nos habituou, saiu o 22.º fascículo da obra ilustrada *Beethoven* (Grandes períodos criadores) escrita por um dos maiores nomes literários da França: Romain Rolland e traduzida competentemente pelo consagrado compositor e escritor português Fernando Lopes Graça.

A vida de Beethoven foi um autêntico romance. Mas Romain Rolland, que foi um dos maiores romancistas franceses, não careceu, no entanto, de recorrer à imaginação para escrever a biografia do genial músico alemão: em cada trecho da música que compôs, em cada carta que escreveu, ele deixou, não apenas o seu talento, não apenas as suas paixões, mas até a sua época inteira.

Tudo nesta biografia romanceada é autêntico. Tudo tem vida e grande significado humano.

Publicações recebidas

Turismo francês

Do Comissariado do Turismo Francês recebemos interessante material de propaganda: dois pequenos albuns ilustrados: *Paris e Les Plages de France*, um folheto intitulado *Pour voir la France prenez le train* e uma lista de algumas manifestações culturais e recreativas que hão-de verificar-se no decorrer de 1962.

Entre essas manifestações culturais, figuram espectáculos de «Som e Luz», teatro religioso e festivais de arte dramática; festivais com corridas de automóvel, etc.

Agradecemos a oferta.

Dicionário Biográfico Universal de Autores

Conforme já noticiámos, Realizações «Artis», em colaboração com a casa editora italiana Valentino Bompiani, vão iniciar em breve a publicação do célebre «Dicionário Biográfico Universal de Autores», cujo aparecimento, nas suas várias edições estrangeiras, foi saudado pela crítica responsável como *a obra do nosso século*. Aqui transcrevemos algumas dessas opiniões, que mostram bem o interesse e o valor incontestável dessa obra que o público luso-brasileiro vai ter ao seu dispor:

«Esta obra parece-nos de grande e, em muitos casos, altíssimo interesse não só para o público médio, mas também para o leitor culto e especializado. São investigações notáveis e inteligentes — fruto de um trabalho de equipa que mobilizou uma multidão de especialistas — que fazem dar um passo em frente ao estilo normal do enciclopedismo. *Orio Vergani* — «*Corriere della Sera*».

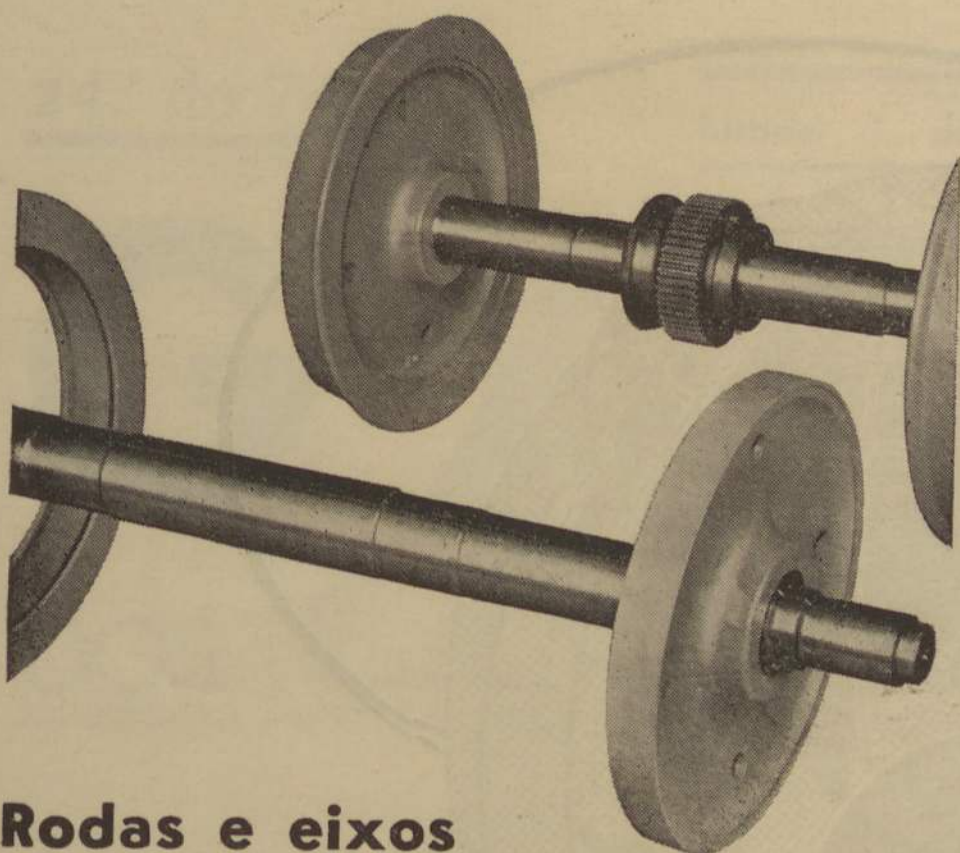
«Um monumental registo da música, da ciência e de todas as artes em todos os tempos e países». — «*L'Information*».

«A empresa honra o criador, o editor, e o conjunto de forças intelectuais que cooperou para a realizar: Especialistas das mais variadas literaturas e civilizações, homens de cultura e de gosto imprimam aos melhores artigos do Dicionário, além da finalidade meramente informativa, o cunho de uma interpretação pessoal e de uma individualidade crítica. A nossa cultura geral tem assim um novo instrumento para se alargar, enriquecer e aperfeiçoar». *Francisco Gabrieli* — «*Il Messaggero di Roma*».

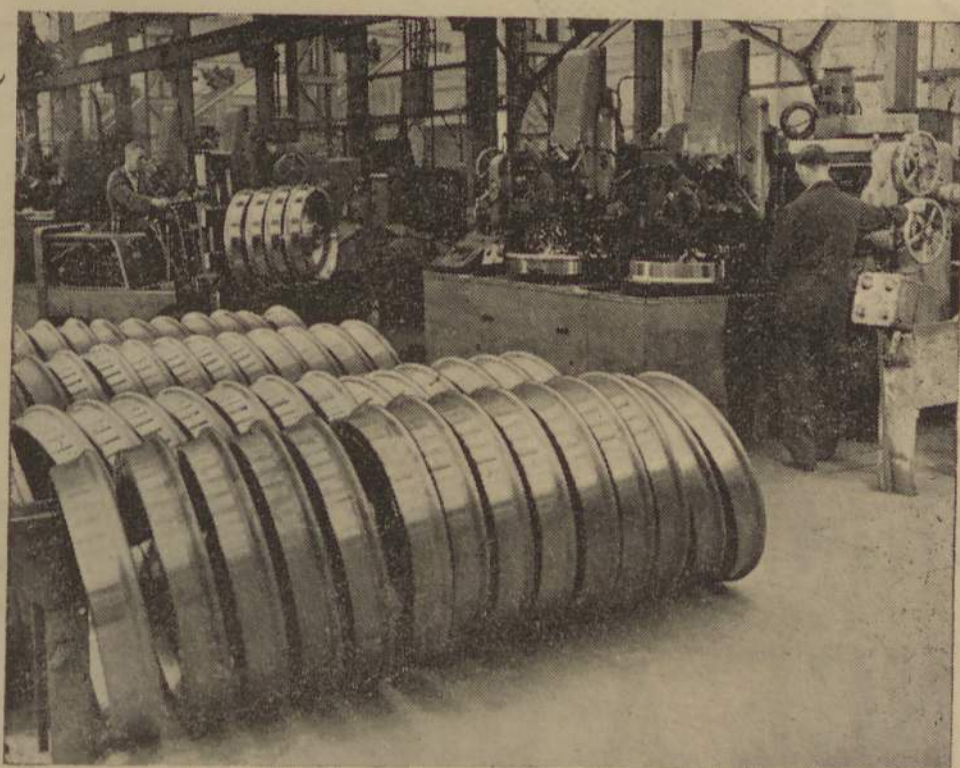
«O êxito deste Dicionário deve-se ao facto de satisfazer os mais exigentes. À pergunta tradicional: «Se não tivesse senão um livro para levar para uma ilha deserta», muitos responderão daqui em diante: «O Dicionário Biográfico de Autores». — «*Paris-Presse-L'Intransigeant*».

«Para representar vivos, como foram num tempo mais ou menos distante de nós os autores maiores, há alguma coisa mais do que os seus retratos e as ilustrações dos seus ambientes: há os pensamentos mais significativos, os juízos que eles deram de si próprios, que estudiosos e especialistas extraíram das suas obras de modo a fazer deste Dicionário também uma antologia da sabedoria e da experiência dos grandes espíritos de todos os séculos». — *Arnaldo Fratelli* — «*Paese Sera*».

«Será necessário insistir no interesse duma obra como esta? Numa época em que a cultura é mais do que nunca ameaçada, em que os meios prodigiosos de difusão e da técnica que a deviam servir, não cessam, ao contrário, de propagar infames *digests*, este Dicionário surge como uma excepcional realização. Honra portanto àqueles que tomaram a iniciativa da sua publicação, e à equipa que nela trabalhou». *René Saurel* — «*L'Information*».



**Rodas e eixos
famosos em todo o Mundo**



Os caminhos de ferro de todo o Mundo adoptam os conjuntos de rodas e eixos de perfeito acabamento fabricados, nos mais altos padrões, nas fundições da Companhia **STEEL PEECH And TOZER.**

As máquinas e os conjuntos são produzidos com o maior esmero e o mais moderno equipamento é usado na controlagem e ensaios. Isto assegura a máxima eficiência na sua utilização.

THE UNITED
STEEL
COMPANIES LTD

UMA ORGANIZAÇÃO SUBSIDIÁRIA DAS

UNITED STEEL COMPANIES LIMITED

OD5/6A

A Ç O S  BOEHLER

AÇOS FINOS
Para todos os fins
STOCK PERMANENTE
UNIVERSAL

LISBOA

85 — Rua de S. Paulo — 87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31 — Rua de Ceuta — 33

Telefones 25045-46

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 EX-BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA**

No Lobito: **HOTEL TÉRMINUS**



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE