

12.º do 75.º Ano

Lisboa, 1 de Setembro de 1962

Número 1793

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA
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
CAMINHOS DE FERRO

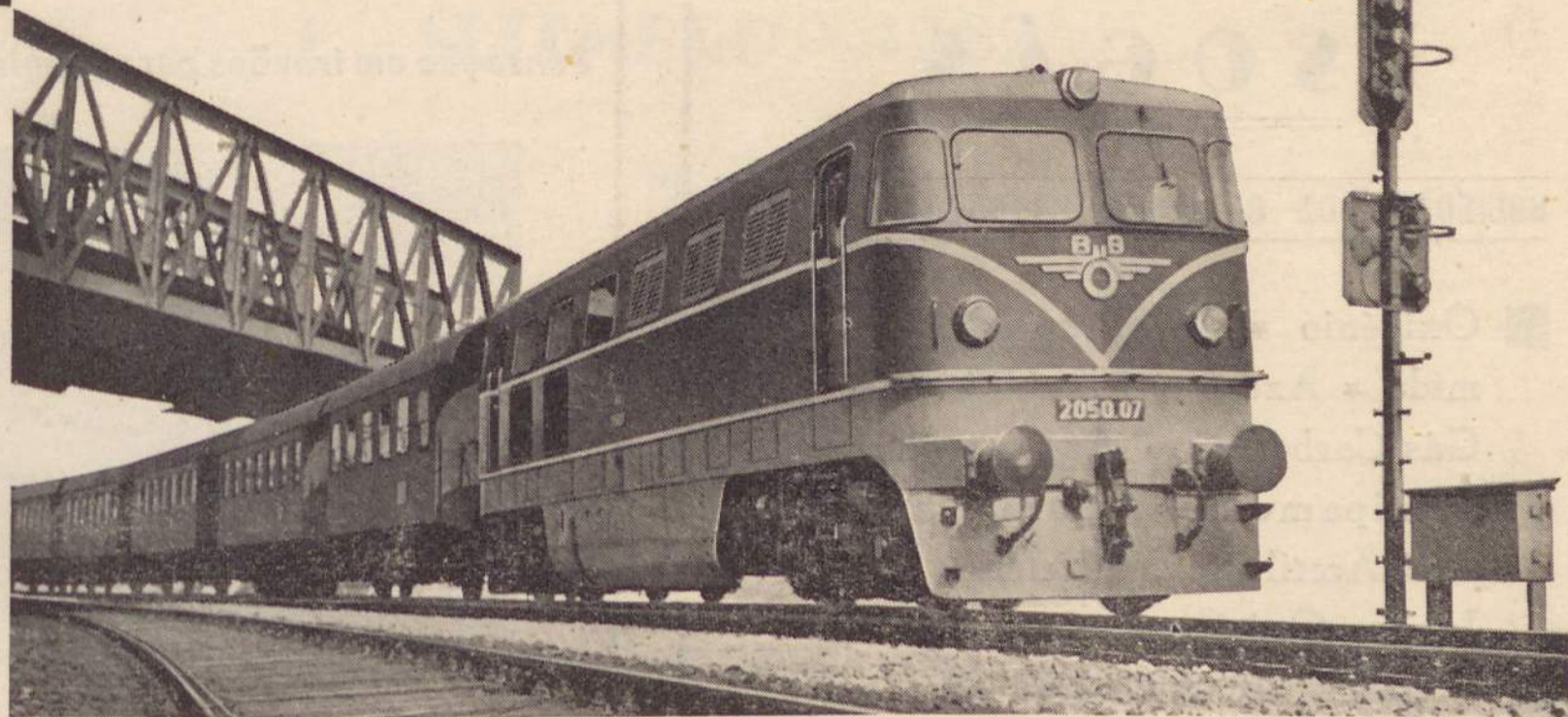
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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 austriacas) resolveram encomendar novas locomotivas deste tipo.

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

HENSCHEL - WERKE AG KASSEL

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telef. 36 2151/54 e 36 2161/64

PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. P. P. C. 28 475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

S O G Á S

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

- Oxigénio * Acetileno * Ar Comprimido * Azoto * Protóxido de Azoto * Gás 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

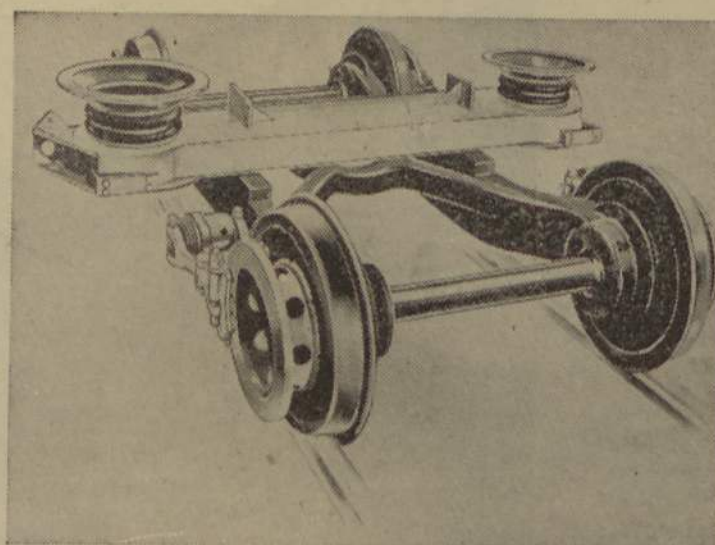
Telef. 38 28 62 (5 linhas)

Delegação no Porto

Rua de Santa Catarina, 587

Telef. 360 31

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: P B X 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

1793



1 — SETEMBRO — 1962



ANO LXXV

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha pesetas 150 (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
A. P. MOURÃO

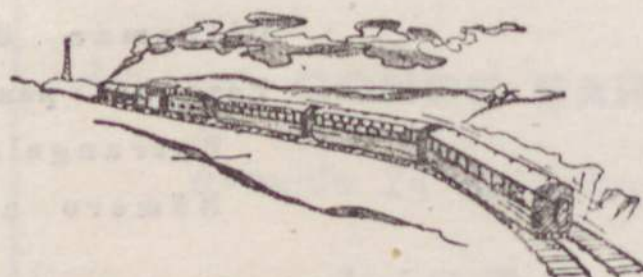
COLABORADORES

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
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



S U M Á R I O

O Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses referente a 1961, pelo <i>Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR</i>	275
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	278
XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, notas de reportagem por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	279
Curiosidades da Imprensa estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	282
Berlim-Oeste, Berlim-Leste—Notas de Viagem, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	283
Os nossos mortos (Gustavo de Matos Sequeira)	284
Imprensa	284
Parte Oficial	286
Os nossos colaboradores.	286
Recortes sem comentários	287



O Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses referente a 1961

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

O Relatório respeitante ao exercício de 1961 é, como os seus antecessores, um documento bem escrito, pormenorizado e deveras importante para se conhecer o estado da maior empresa portuguesa e ao mesmo tempo qual a situação dos caminhos de ferro, visto que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses detém, como é de justiça, a concessão de toda a via férrea do continente, apenas se encontrando a exploração da linha de Cascais entregue à Sociedade Estoril.

Lendo o Relatório fica-se com a impressão reconfortante que se encontra escrito por quem é, sem contestação, um técnico na matéria, além de dominar perfeitamente a língua, numa prosa clara e elegante. Reconhece-se também o progresso constante dos caminhos de ferro, mas conclui-se igualmente que muito há a fazer perante a situação triste de onde se partiu.

Começa o Relatório por lamentar os trágicos acontecimentos de 1961 em Angola e na Índia, conforme sentiram todos os portugueses, verificando-se com satisfação o regresso da paz na África Portuguesa, enquanto a Índia espera o momento de ver restabelecida a soberania de Portugal.

Passando imediatamente aos resultados

da exploração, vê-se que a situação deficitária ainda mais se agravou em relação ao exercício de 1960, pois o excesso das despesas foi de 74:677.611\$00 em 1961, enquanto o anterior era de 46:354.848\$00 ou seja um agravamento de 28:322.763\$00. O panorama ainda é mais severo verificando-se que o resultado da exploração apresenta um deficit de 178:938.297\$00, e que foi reduzido ao já indicado, mercê de subsídios reembolsáveis concedidos ao abrigo de diversas disposições legais.

É um facto deveras importante pensar que desde há muitos anos, com excepção do período da segunda Grande Guerra em que os caminhos de ferro, devido às circunstâncias de momento, voltaram a ter o exclusivo da viação acelerada, os resultados financeiros das actividades de uma empresa são sempre negativos, e todas as tentativas realizadas para pôr termo a essa situação não têm tido solução satisfatória. Claro que o facto não acontece apenas em Portugal, mas também noutros países, porém isso só interessa relativamente, pois o que se tem de procurar é resolver a situação da Companhia Portuguesa duma forma favorável.

O caminho de ferro encontra-se em

regime de coordenação com a viação rodoviária que o completa numa zona de extensão até 200 km. e só depois, até 800 km. é que a viação ferroviária tem a primazia.

Pelo Relatório verifica-se que o rendimento do tráfego de passageiros aumentou em 1961 de 46:700.000\$00 ou seja um acréscimo de 11,4% devido em parte ao agravamento tarifário mas também a um maior número de utentes, pelo que confirma aquilo que escrevemos de que o público não é inimigo do caminho de ferro.

O tráfego de mercadorias sofreu um aumento de 2,2% na grande velocidade, diminuindo 2,6% na pequena velocidade, pelo que é um facto deveras grave pois o grande lucro de uma exploração ferroviária encontra-se no transporte de mercadorias e não no de passageiros. O exemplo foi dado no início dos caminhos de ferro em Portugal, quando a Companhia Peninsular terminou as suas actividades por o tráfego no começo ser só de passageiros e mais tarde é que se deu começo ao de mercadorias.

O problema encontrará talvez solução acabando com a grande e a pequena velocidade, sistema posto de parte em diversos países, criando-se em sua substituição o transporte rápido e o transporte normal, de modo a não demorar o movimento das mercadorias, além disso, estabelecer serviços concorrentes de camionagem, e o exemplo é dado pela própria Companhia Portuguesa com a Empresa Geral de Transportes que efectua serviços ao domicílio em Lisboa e que, pela sua boa organização, não tem concorrentes, sendo preferida justificadamente pelo público.

Outro aspecto grave da situação da Companhia Portuguesa, e que o Relatório explica com perfeita clareza, é o aumento constante das despesas de exploração que

passaram de 867:100.000\$00 em 1959 para 899:100.000\$00 em 1960, e 1:031.900.000\$00 em 1961. Se o agravamento em parte foi provocado pela melhoria da remuneração ao pessoal devido ao acordo colectivo e para isso também o público passou a pagar mais, todavia este aumento constante, exige atento estudo, tanto mais que a tendência geral em França e noutros países, é pela redução drástica das despesas com o pessoal, de forma que pelo aperfeiçoamento técnico, pela educação do público através duma conveniente sinalização, o número de agentes desde o pessoal superior ao inferior, se reduz ao estritamente indispensável.

O II Plano de Fomento deu, como era de justiça, a maior importância à modernização dos caminhos de ferro, fenómeno análogo ao que em quase todas as nações acontece, quer por obras de infra-estrutura, quer pelo assentamento da linha, e ainda empregando material cómodo para permitir maiores velocidades. Este é um dos aspectos mais salientes para o público, e não se pode querer mal à generalidade dos utentes por lhe ser indiferente se há lucro ou prejuízo na exploração ferroviária, o que lhe interessa é ser bem servido.

Nesta orientação prosseguiu a electrificação da linha férrea do troço Entroncamento-Porto, sendo de esperar que em 1964 esteja concluído esse importante empreendimento. Obra de transcendente progresso, tornando a mais importante via férrea portuguesa em condições de satisfazer cabalmente as suas obrigações, acelerando-se as marchas de forma a diminuir o tempo do percurso entre as duas cidades mais importantes de Portugal, o que só se pode conseguir pela electrificação.

Quanto ao material circulante, que é um dos assuntos a que o público é mais suscep-

tível com toda a razão, efectuaram-se pagamentos da prestação correspondente a 35% do valor de 19 locomotivas, 2 quadruplos rodados sobressalentes, 15 automotoras, 21 reboques intermédios e 21 reboques pilotos, além das carruagens de 1.^a classe e dos restaurantes, tudo pago à empresa fabricante Sorefame no valor global de 108:093.000\$00, o que é, sem contestação, importante.

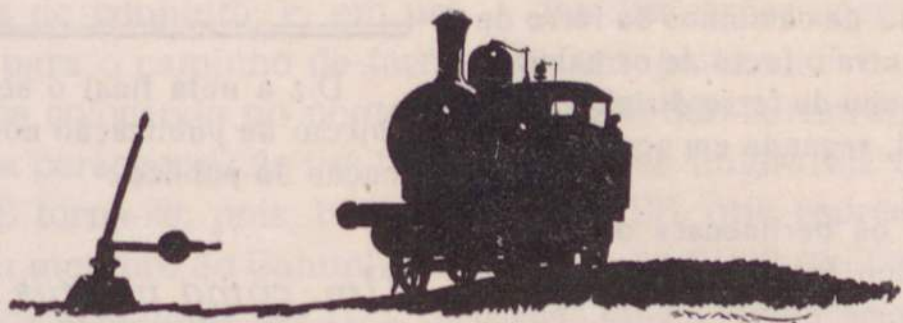
Nesta matéria deve-se ir muito mais longe, pois o atraso existente em 1948 era confrangedor, podendo-se dizer que possuíamos um dos piores materiais circulantes da Europa. Foi em 1948 com a compra de carruagens de fabricação suíça que se deu começo a uma notável renovação, que com dignidade tem prosseguido, abrangendo toda a circulação das linhas férreas do continente e não apenas as principais. Todavia há que continuar sem desfalecimento com a mesma persistência e maior actividade, acabando com todas as carruagens de dois eixos em circulação, pois para o transporte de passageiros só é de admi-

tir o material de quatro eixos, que, além de maior duração e comodidade, permite marchas rápidas e ocasiona menor desgaste na via.

Continuou-se com o pagamento devido à montagem de nova sinalização e telecomunicações, navios para o transporte de passageiros entre Lisboa e Barreiro, attingendo-se quantias de relevo.

As obras de renovação, conservação, e ampliação da via prosseguem com a maior actividade nas linhas do Norte, Minho, Beira-Alta, Póvoa, Tua, e Vale do Vouga, enquanto se procede à colocação dos carris da segunda via de Fátima a Albergaria, e de Gaia a General Torres, por outro lado continuam os trabalhos da variante de Beja, de modo a acabar com a reversão dos comboios para o Algarve e vice-versa.

A construção da segunda via do Norte necessita ser terminada, pois pode dizer-se que está iniciada há mais de um século, e um problema a solucionar é o da ponte sobre o Rio Douro, pois para a actual a sua duração terminou há muito.



Essas & Comentários

P o r S A B E L

Atentados aos comboios

Vimos algures publicada uma notícia sobre as várias diligências que a Polícia Internacional e Defesa do Estado fez, localizando já alguns indivíduos que, há já tempos, vinham praticando atentados contra os comboios da linha de Sintra.

Certa madrugada, uma brigada de agentes, chefiada por um inspector, prendeu numas barracas junto da estrada da Falagueira, na Amadora, Adriano José Correia, por alcunha «O Alentejano», trabalhador rural, de 26 anos, e Zacarias Grilo de Oliveira, servente de pedreiro, de 18 anos.

Depois de apertados nas confissões declararam ter colocado pedregulhos na via férrea e outras pedras nas agulhas, bem como apedrejado com frequência os comboios que passavam, não se tendo verificado descarrilamentos em virtude da sempre constante vigilância junto da via férrea, efectuada por agentes da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e pelas autoridades.

Os presos recolheram à cadeia da P. I. D. E., prosseguindo as investigações no sentido do apuramento das suas ligações com outros elementos extremistas.

Também a imprensa da capital, em nota fornecida pela P. I. D. E., informa que a semana passada foram efectuadas várias diligências na linha de Sintra, com vista à prisão dos apedrejadores de comboios.

As brigadas daquela corporação prenderam dois indivíduos, acusados desses actos criminosos, por testemunhas oculares.

A P. I. D. E., acrescenta ter conhecimento de que alguns dos presos tomaram parte na agitação que se verificou em Lisboa nos dias 1 e 8 de Maio último, para o que se teriam deslocado, então, à capital, munidos de sacos com pedras.

A mocidade alemã e o comunismo russo

As agências noticiosas ANI, France Press e Reuter informaram-nos, recentemente, que a Polícia alemã-oriental voltou a disparar contra os refugiados, ao longo da fronteira de Berlim Ocidental.

Em contrapartida, os estudantes de Berlim Ocidental promoveram uma manifestação de resistência passiva, sentando-se no chão da principal estação de caminhos de ferro de Berlim, deste modo protestando contra o facto de os habitantes de Berlim se servirem do caminho de ferro dirigido pelas autoridades da Alemanha Oriental, segundo um acordo estabelecido entre os aliados.

Acrescentam as notícias que os berlinenses ocidentais começaram a boicotar esse serviço ferroviário, conhecido dos habitantes da cidade pelo nome de «S. Bohn», pouco depois de os alemães de Leste terem construído o extenso muro que separa os dois sectores da cidade.

As composições que circulam actualmente transportam poucos passageiros.

Pelo que se depreende desta notícia, a mocidade alemã não se deixou enfeitiçar pelo comunismo russo, antes sente-se possuída de um sentimento de revolta contra os homens que procuram, a toda a força, aniquilar uma pátria e uma civilização.

A mocidade, generosa e idealista, serve-se de todos os meios para afirmar o seu patriotismo e a sua fé no futuro.

Ao serviço da Pátria

A Imprensa diária foi distribuído um comunicado que diz: «Certos órgãos da Imprensa e da Rádio estrangeiras têm difundido notícias fantasistas, sem qualquer fundamento, relativas às baixas registadas nas Forças Armadas Portuguesas na província de Angola em virtude das acções levadas a efeito por elementos terroristas.

A fim de esclarecer o público em geral, publica-se a estatística das baixas havidas naquela província no período que se estende do início do combate ao terrorismo até à presente data.

Deve acentuar-se que na rubrica «acidentes de viação» estão incluídos todos os acidentes ocorridos com viaturas automóveis civis ou militares».

Ao mesmo tempo publicaram os jornais uma estatística das baixas (óbitos) registadas nas Forças Armadas na província de Angola entre 4 de Fevereiro de 1961 até 8 de Junho de 1962.

Estatística das baixas (óbitos) registadas nas Forças Armadas na província de Angola, entre 4-2-61 e 8-6-62

Baixas	causa	Ramo das Forças Armadas			Total Geral
		Exército	Armada	Força Aérea	
1. OFICIAIS:					
Combate	9	—	1	10	
Acidentes de viação	2	—	—	2	
Acidentes de aviação	8	—	7	15	
Outros acidentes	1	—	—	1	
TOTAL	20	—	8	28	
2. SARGENTOS:					
Combate	18	—	—	18	
Acidentes de viação	5	—	—	5	
Acidentes com armas	3	—	1	4	
Acidentes de aviação	—	—	4	4	
Doença	4	—	—	4	
TOTAL	30	—	5	35	
3. CABOS E SOLDADOS:					
Combate	132	—	2	134	
Acidentes de viação	43	—	—	43	
Acidentes com armas	17	1	1	19	
Outros acidentes	16	1	2	19	
Doenças	7	1	—	8	
Acidentes de aviação	—	—	3	3	
TOTAL	215	3	8	226	
TOTAL GERAL	265	3	21	289	

Diz a nota final o seguinte: As baixas indicadas foram objecto de publicação nominal oportuna nos órgãos de informação do público.

Um, como muitos

Um telegrama de Jerusalém dá-nos a notícia de um homem, que vive na localidade de Sderot, no Sul de Israel, que, para não ser agredido com uma frigideira pela mulher que o perseguia procurou refúgio no posto policial, e encontrando a porta cerrada arrombou-a e ali se escondeu. O sargento da Polícia ao regressar ao posto ficou surpreendido em semelhante atitude e multou o visitante com a acusação de arrombamento.

Foi a mulher que pagou a multa do marido esperando-o, depois à saída com a frigideira em riste para lhe fazer as contas em casa.

XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

Os Caminhos de Ferro no Tráfego Europeu — Conferência pelo Prof. Dr. Heinz Maria Oeftering

«A missão do ferroviário — afirmou o Primeiro Presidente do Caminho de Ferro Federal Alemão — é cheia de responsabilidade, de grandeza e de beleza».

Notas de reportagem por CARLOS D'ORNELLAS

No dia 22 de Junho realizaram-se, no quadro do XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, duas notáveis conferências, uma pelo Prof. Dr. Heinz Maria Oeftering, presidente do Conselho Directivo e Primeiro Presidente do Caminho de Ferro federal alemão e outra por D. J. Russel, Presidente da Southern Pacific Company. São documentos de grande interesse para o estudo dos problemas actuais dos caminhos de ferro.

Do primeiro, publicamos hoje as passagens mais importantes, reservando para o nosso próximo número a inserção do segundo discurso.

Ao ver hoje reunidos aqui ferroviários de todas as partes do Mundo, torno-me ainda mais consciente de que, com excepção da União Postal Universal, da Conferência Mundial da Energia e das Conferências internacionais das Câmaras do Comércio e da Indústria, não existe no domínio do tráfego e, em particular, ao nível das redes europeias, ao lado das manifestações da A. I. C. C. F. nenhuma outra assembleia verdadeiramente representativa comparável, na qual participa o mundo inteiro e que agrupa tantos distintos técnicos. E é então que a ideia se impõe de discutirmos juntos, aos olhos do grande público, os mais importantes problemas de conjunto, e, em primeira linha, questões vitais para o caminho de ferro, e de dar conta delas, não nos colocando no ponto de vista de uma só rede mas na perspectiva de um território muito mais extenso. E torna-se, pois, bastante natural que, sendo como sou membro do Caminho de ferro federal alemão e antigo presidente da U. I. C., eu tente expor-vos as minhas ideias sobre a posição dos caminhos de ferro no espaço europeu, ao passo que o Presidente da Southern Pacific Company e membro do Colégio directivo da Association of American Railroads, sr. Donald J. Russel, nos falará a seguir das possibilidades de desenvolvimento e do futuro dos Caminhos de Ferro da América do Norte. O meu parecer é que, se em próxima ocasião as nossas exposições pudessem ser completadas por oradores de outros

continentes, o trabalho do Congresso ganharia importância diante da opinião pública.

Entre os meios de transporte modernos, o caminho de ferro é o mais antigo, e o meio de transporte de massas reconhecido como o mais seguro e o mais regular. Esta posição não sofreu perda do monopólio que, de facto, gozava outrora. Depois da última guerra, algumas vozes se elevaram na Europa ocidental para dizer duma maneira um pouco irreflectida, que o caminho de ferro era obsoleto, e para lhe recusar o direito à existência ao lado dos meios de transporte modernos do ar e da estrada. Essas vozes calaram-se quase por completo. Há numerosos países — e isto principalmente nos grandes espaços de outros continentes, onde o caminho de ferro está ainda na aurora do seu desenvolvimento. Na Europa, a situação é particular. Existem zonas de rede sobredesenvolvidas das quais um grande número de pequenas linhas perdeu a sua razão de ser na idade do automóvel. Mas este excedente foi reabsorvido no decurso dos últimos anos. E portanto na Europa o caminho de ferro encontra-se no limiar de uma nova era, num certo sentido.

Se este prognóstico vos parece demasiado optimista, permiti-me lembrar-vos as recentes e animadas discussões acerca das novas travessias dos Alpes e em particular o importante projecto dos C. F. F. para o São-Bernardo, o programa de electrificação dos grandes itinerários europeus em ligação com a rede dos TEE, que representam diariamente percursos de mais de 8.000 quilómetros e ligando entre si 80 cidades europeias, e as composições TEEM. Lembrarei ainda a relação rápida, que reduz a metade o percurso marítimo entre o continente europeu e a Escandinávia, e que será aberta ao tráfego em 1963. Citarei por fim o projecto de túnel sob a Mancha entre a França e a Grã-Bretanha, que se reveste de dia para dia de actualidade, dado o desejo de apertar mais estreitamente os laços entre os países da Europa ocidental.

Quando mais aumenta a população do Mundo — e as previsões fazem entrever um crescimento fantástico —

mais o caminho de ferro ganha importância como meio de transporte de massas.

Quando o primeiro caminho de ferro foi construído em 1830, é interessante verificar que a população mundial tinha aumentado de 500 milhões para mil milhões de habitantes em 300 anos. Durante os 100 primeiros anos de existência do caminho de ferro, este número passou, graças também ao progresso técnico, a mais de dois mil milhões. Calcula-se que este número será ainda duplicado em 1980, cinquenta anos mais tarde. Segundo os cálculos da O. N. U. a Terra já terá, no ano 2000, mais de seis mil milhões de habitantes.

É a par desta evolução do século XX, qualificada de «explosão da população», que caminha a «revolução do transporte», na Europa, tal é o título dado por Wilfed Osien dado a um estudo seu publicado recentemente.

É importante saber que novos planos, traçados na Europa ocidental, prevêem para os próximos dez anos um novo aumento do nível de vida actual que provocará necessariamente uma percentagem ainda mais elevada de transportes suplementares.

Se representardes estes números e o terrível atravancamento em vários locais das estradas da Europa ocidental, todos os homens de boa visão compreenderão que o papel do caminho de ferro como transporte de massas, deve necessariamente ganhar cada vez mais importância. A este respeito, já não seria necessário fechar os olhos diante da função reguladora que o caminho de ferro e o seu potencial, com os imensos capitais neles investidos, representam para a riqueza nacional perante os enormes capitais que requer a simples manutenção do actual nível de vida em face de uma população que cresce incessantemente. Eis por que o caminho de ferro continuará sem dúvida alguma a ser a coluna vertebral do transporte de um elemento muito precioso da economia nacional; é também em quase toda a parte a empresa económica mais importante do Estado e que em muitos casos lhe pertence. Esta forte posição material das suas redes encontra também a sua expressão no facto de, quando se apresenta a ocasião, o povo exprimir sempre com entusiasmo a sua amizade ao seu caminho de ferro. É admirável ver como a população toma parte nas festas aniversárias do seu caminho de ferro e se sente ligada a esta empresa nacional e do Estado. Isto manifestou-se tanto por ocasião do 75.º aniversário do túnel de St. Gotthard como no 125.º aniversário dos Caminhos de Ferro Alemães; como no centenário dos Caminhos de Ferro da África do Sul e ultimamente ainda no dos Caminhos de Ferro finlandeses.

Por outro lado, na reunião de Novembro de 1964, o ministro dos Transportes austríacos, o sr. Waldbrunner, chamou a atenção dos ministros europeus dos Transportes sobre um sintoma psicológico particular. Fez alusão à indiferença e à falta de interesse pelos

caminhos de ferro frequentemente verificados no que se chama «a opinião pública», sentimentos que estão longe de se identificar muitas vezes com o que, na realidade, pensa a população, e assinalou em particular que a mocidade procura algumas vezes uma válvula de segurança nos sectores fortemente dinâmicos como a aviação. Devíamos tomar muito a sério esta observação e procurar a causa do facto.

No decurso da história mais que centenária dos caminhos de ferro, criou-se um certo contacto entre o povo e a via férrea, um laço forte, é verdade, mas, por vezes, inconsciente da sua natureza.

A importância do papel que desempenham os investimentos dos transportes na Europa, ressalta do facto de representarem — segundo o país — entre 5 e 10 por cento do rendimento nacional. Os capitais investidos representam entre 20 e 25 por cento da riqueza do país. Estes números não devem naturalmente fazer-nos esquecer que, no domínio ferroviário, da guerra e do após guerra, nasceu um atraso acumulado de conservação e de renovação que deve ser recuperado. No fim do ano de 1964, 67,5 % de cerca de 34 000 quilómetros de grandes itinerários europeus estavam electrificados. Até 1965, serão 76 %. A parte que representa a rede electrificada no total das redes dos Estados membros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, medindo cerca de 200.000 quilómetros, é apenas 21 %. É interessante assinalar que o número das locomotivas eléctricas policorrentes podendo circular sobre linhas electrificadas de diferentes sistemas é agora de 87. Um número aproximadamente igual encontra-se em construção. Notável é também o desenvolvimento do parque de locomotivas Diesel. Então, quando só havia 2.200 em 1950, o número subiu a 10.000 no fim de 1964. Depois de 1950 o número de autorails Diesel passou, em onze anos, de 2.660 a 8.500 unidades.

Estes números demonstram o dinamismo dos modernos caminhos de ferro.

Segundo as previsões estabelecidas pela C. E. M., e para um índice 100 para o ano de 1955, o número de toneladas-kilómetros de todos os transportadores na República Federal alemã atingirá 142 em 1970. Números análogos foram calculados para os outros países, do Mercado Comum.

Considerai, agora, o facto de a Europa apenas representar 40 % da superfície dos Estados Unidos, mas conta 128 milhões de habitantes a mais. Sobre o mesmo território, os Caminhos de Ferro contam quase 200.000 km. de vias férreas, e na navegação interior 40.000 km. de vias navegáveis, e existem 2,1 milhões de km. de estradas, das quais cerca de 60 % são empedradas. O tráfego de mercadorias sobre a via férrea aumentou 63 % em 20 anos na Europa ocidental, o tráfego de passageiros em 56 % e isto, a despeito do desenvolvimento enorme do tráfego da estrada e do crescimento ainda maior das vias navegáveis nos anos que se seguiram à guerra. Para o

ano de 1970, calculam-se em 43,5 milhões o número dos veículos automóveis de quatro rodas que circularão, três vezes tanto como em 1955 e 20 milhões mais do que em 1960. A indústria automóvel quer fabricar então por ano 8 a 9 milhões de veículos a mais do que actualmente. As despesas por estrada devem duplicar. Estamos a ver que vão pôr-se grandes e enormes problemas de tráfego. Eis por que um programa bem reflectido, equilibrado e conveniente para a economia geral é indispensável, e o potencial do caminho de ferro terá de desempenhar um papel importante.

Se considerarmos estes números e os factos citados, toda e qualquer discussão sobre a necessidade da existência da rede de vias férreas torna-se superflua. Mas na prática a discussão do problema caminho de ferro não recai sobre o seu direito à existência, mas sobre o regime económico sobre o qual ele repousa.

Sabeis que os Caminhos de Ferro europeus, como muitos outros caminhos de ferro, travam uma luta ardente para que lhes sejam dadas condições de partida comparáveis às dos outros meios de transporte. Pelo facto de os contribuintes pagarem os investimentos para as infraestruturas pelos outros transportadores e que uma luta viva se trava sempre para a partilha desses investimentos por ocasião dos debates orçamentários, esquece-se de muito boa vontade e muitas vezes que os caminhos de ferro devem financiar os seus próprios investimentos. Esta carga suportada por eles nem mesmo é levada ao seu crédito; pelo contrário, aproveita-se a oportunidade para lhes censurar a sua situação dita deficitária. E é aqui que começa a quadratura do círculo. Exige-se mais ou menos em todos os países que as redes, como empresas do Estado e da nação cumpram as suas obrigações de serviço público. Estas obrigações consistem em fornecer certas prestações em proveito da colectividade, prestações pelas quais o princípio da economia de gestão já não vale. As tarifas ditas sociais constituem disso um exemplo impressionante. Mas quando as redes pedem que o contribuinte lhes reembolse essas prestações fornecidas no interesse da colectividade, pelo tempo pelo menos de que resulta uma exploração deficitária, aproveita-se o facto para sustentar que os caminhos de ferro não são rendosos, são obsoletos ou que é má a sua gestão. Objecta-se até frequentemente que os encargos do serviço público não podem, por definição, dar lugar à indemnização.

Mas nas discussões omite-se ainda alguma coisa muito mais importante: os caminhos de ferro têm um tráfego de passageiros e um tráfego de mercadorias. As receitas provenientes destes dois tráfegos variam naturalmente entre si em importância segundo o país. Na República Federal da Alemanha as circunstâncias são tais que o tráfego de mercadorias regista *superávit*, ao passo que o tráfego de passageiros é deficitário numa proporção aproximadamente igual.

A concorrência da estrada não é devida ao aumento do número dos carros de turismo, mas muito mais ao aumento contínuo do tráfego de mercadorias profissional e em proveito da estrada e também à navegação interior. Se esta concorrência continuar a aumentar, é muito natural que as probabilidades de cobrir a insuficiência das receitas do tráfego de passageiros diminuam outro tanto, e que o «deficit» só poderá aumentar. Na estrada, as condições são contrárias. Os numerosos veículos de turismo produzem tais receitas fiscais que os gastos de exploração das estradas são cobertos só por uma boa parte dessas receitas. O camião rolando sobre a estrada não rende ao fisco a parte das despesas que ocasiona. É por causa do tráfego pesado que a infraestrutura das estradas deve ser especialmente reforçada e desenvolvida.

De uma maneira geral é muito importante ter em dia os estudos de produtividade dos caminhos de ferro. Para o programa de racionalização e de modernização que tem em vista ver crescer a produtividade, permitam-me citar ao lado da electrificação e da dieselização, os seguintes campos de acção:

— Equipamento das vias principais com bloco automático luminoso, instalação de postos de agulhas modernos com electro-imãs, comando a distância das instalações de sinalização. Mecanização dos trabalhos da via. Recurso às longas barras soldadas sobre a via. Modernização das instalações das passagens de nível. Construção de vagões especiais modernos. Construção de carruagens modernas. Automatização das gares de triagem com comando automático das agulhas e dos freios de via. Emprego da rádio para as manobras, teleimpressores, etc. Mecanização da manutenção das mercadorias nas instalações de transbordo. Aceleração do transporte de uma maneira geral. Atrelagem automática. Solução do problema do porta-à-porta (tomada e entrega ao domicílio, ramais particulares, tráfego piggy-back, «containers», paletização).

É natural que não se manifestem sempre as economias que estes técnicos permitem realizar e, sobretudo, imediatamente nas contas do caminho de ferro. Onze importantes redes europeias verificaram os progressos realizados nas suas cifras de produtividade.

Entre 1950 e 1960, a produtividade do trabalho, quer dizer o rendimento de um agente de caminho de ferro por hora de trabalho, expresso em unidades de tráfego — passageiro/km. ou tonelada/km., aumentou até à concorrência de 69% segundo estes cálculos.

(Continua)

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Nos arredores de Marcopoulo, em cinco túmulos do período gerométrico — oito séculos antes da nossa era — encontraram-se vasos de barro da era homérica, cibórios circulares do século IV antes de Cristo, e uma estátua da sacerdotisa Polystrate empunhando a chave do templo de Pompeio.

(do diário *Verdens Gang* — Oslo)

Uma firma alemã de produtos farmacêuticos pôs à venda pílulas destinadas a combater os efeitos do consumo abusivo de espíritos. As pílulas têm por base transformar imediatamente o álcool no corpo humano em desperdícios orgânicos, fazendo voltar, por este facto, ao estado normal, uma pessoa embriagada. A base principal é a glutamina.

(do diário *Il Paese* — Milão)

Na Suécia foi aperfeiçoado um novo couro macio recoberto com uretano em plástico. Será usado para aumentar a durabilidade dos sapatos.

(de *La France Angoulême*)

Foi encontrado perfeitamente intacto devido à extrema secura do clima de Sodom (margens do Mar Morto), um cadáver com 50 séculos. O corpo foi achado na mesma caverna onde haviam sido descobertos, há um ano, 439 peças de bronze e marfim do período calcolítico.

(do *Dunkerque-Soir*)

Dois membros da Universidade Médica de Budapeste inventaram um método de ministrar vacinas por intermédio de «jóias medicinais»: as pulseiras de anéis têm um pouco de borracha comum saturada com uma solução de vacina; após duas semanas de uso, a vacina penetra gradualmente na pele com o mesmo resultado que se obtería se fosse injectada por seringa.

(de *Écrits de Paris*)

Descobriram-se na península de Preveza as ruínas da cidade de Berinice, fundada três séculos antes de Cristo pelo rei Pirro. No local encontraram-se moedas mandadas cunhar por Filipe II da Macedónia, por ocasião da sua campanha do Epiro, no início do século IV.

(do *Journal-Herald* — Dayton)

Cientistas israelitas criaram um electro-encefalógrafo totalmente transistorizado, que pesa apenas 30 gramas. Destina-se a registar as ondas cerebrais sem ser necessário recorrer ao complicado sistema de fios que ligam o paciente ao aparelho.

(da revista *Avance* — Montevideo)

O diário «France-Soir» é uma das grandes «realizações industriais» da Europa: 8 edições por dia, 1 milhão e seiscentos mil exemplares de tiragem, nos quais se gastam diariamente 170 toneladas de papel e cerca de 4 toneladas de tinta. Trabalham no jornal 985 pessoas.

(do *Daily Reporter* — New Jersey)

AGE
LIMITADA

CONSTRUÇÕES METÁLICAS
MÓVEIS
EM AÇO PARA ESCRITÓRIO

Sala de Exposição de Móveis para Escritório:

RUA DOS BACALHOEIRO, 24-D

Telef. 32 84 53

Fábrica:

ESTRADA NOVA DE VALEJAS

QUELUZ DE BAIXO

Telef. 95 06 46

Notas de Viagem

Berlim-Oeste Berlim-Leste

III

Não se pode sair do autocarro e não nos é permitido tirar fotografias, mas surge agora um jardim distante onde nos deram 30 minutos para ver um monumento construído pelos russos. Encima esse monumento a seguinte legenda: «A guerra 1941-1945».

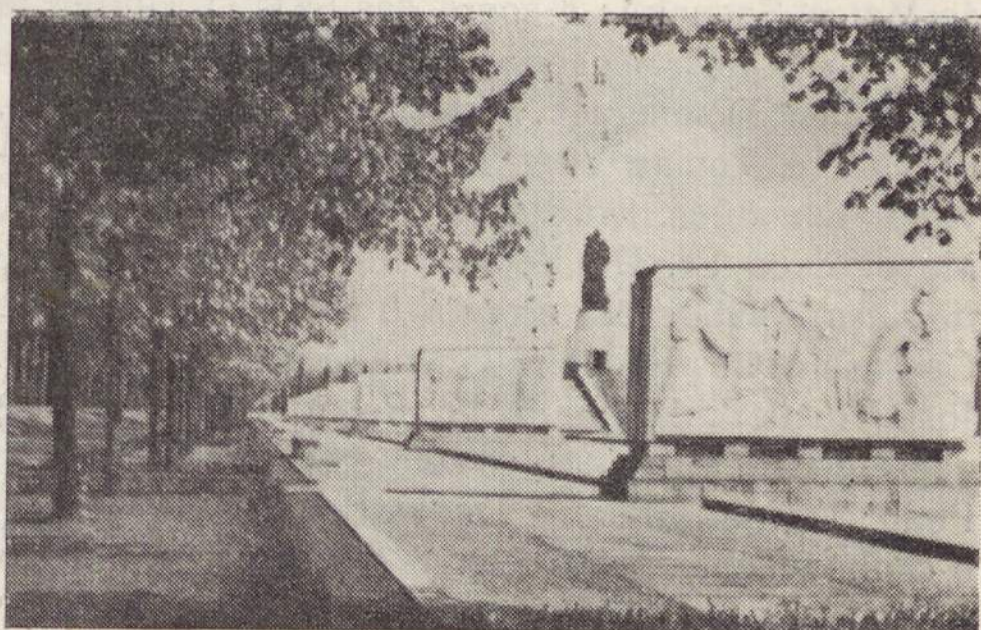
É, de facto, um monumento extraordinário de arquitectura e que deve dar bastante que fazer aos alemães quando eles resolverem destruir este insulto numa cidade que não pertence à Rússia. À entrada, um bronze que representa a mãe soviética. A seguir, outro monumento à memória dos soldados russos que caíram durante a última guerra. Seguem-se dois bronzes, um de cada lado, que representam dois militares, de joelho em terra, com a cabeça baixa, em homenagem aos russos que tombaram. Cada um tem a foice e o martelo gravados na pedra que lhes serve de base. Seguem-se, nos dois flancos, 16 túmulos que representam as 16 partes em que está dividida a Alemanha. Ao fundo, a estátua da Liberdade e um belo bronze, que representa um homem gigante que, com uma espada desembainhada, defende uma criança que tem ao colo. Ao centro, quatro coroas de bronze, que representam o soldado, o cabo, o sargento e o oficial russos.

Passou a meia hora e recolhemos ao autocarro. Ao longe, um dos cemitérios que, durante a noite, são iluminados com possantes projectores, para evitar a fuga de qualquer pessoa que se queira utilizar de tão macabra passagem para Oeste. Chamam a esta ideia dos russos «o progresso do comunismo».

Vamos regressar a Berlim tranquilamente e, depois de uma visita de quatro horas, tivemos ocasião de observar que, pelo menos durante as poucas horas desta visita, a vida no Leste é absolutamente normal. Os seus rendimentos não podem ir muito longe, pois a série infinita de propriedades derrubadas, estradas por arranjar e outras casas por acabar dão a ideia de tudo estar demorado e nenhuma vontade de reconstruir o que foi derrubado durante a última guerra. Com o mesmo cerimonial atravessámos as guarnições do chamado «muro da vergonha» e... respirámos fundo.

Não podemos comparar Berlim-Leste com o Berlim-Oeste que, apesar do nervosismo do seu povo, mantém a reputação de uma grande capital onde se nota limpeza, energia de movimentos e acção decisiva nos seus meios de locomoção. Pode dizer-se que Oeste está bem servido de transportes, a principiar por aviões onde, ao seu aeroporto central de Tempelhof, chegam diariamente oitenta aviões de transporte de todas as partes do mundo.

Não houve tempo para, em Berlim-Oeste, visitarmos algumas galerias de pintura modernista. Gostá-



Parte do célebre monumento que os russos construíram

vamos de ver a evolução dessa pintura em relação aos grandes pintores, aos grandes mestres da pintura alemã dos últimos séculos.

Berlim-Oeste continua a ter em plena elaboração as suas principais fábricas de papel, cerveja e conservas.

E se não tivemos mais tempo para ver a cidade, muito menos conseguimos tempo para chegar aos seus arredores e apreiar os seus afamados laços onde se disfrutam panoramas surpreendentes que os turistas podem apreciar desde que se demorem ali mais de uma semana.

Está a aproximar-se a abertura do congresso em Munique. Vamos tratar de transportes, e não há nada melhor para resolver esse problema, do que aproximarmo-nos da Agência dos Wagons-Lits, que está próxima. E ainda bem que lá fomos, porque ficámos sabendo que não podíamos tomar qualquer rumo sem nos dirigirmos a Hannover, visto que tínhamos novamente de passar pelos nossos «camaradas» e, uma vez na cidade, tomaríamos o comboio para Munique. Claro que não escapámos aos mesmos aborrecimentos de quando viemos para Berlim. Mas o comboio veloz fez um trajecto rápido, e o hotel término de Hannover agasalhou-nos uma noite.

Fechamos aqui a nossa visita a Berlim registando as palavras do ministro alemão do Estado Erusto Lemmer, numa sessão comemorativa do Parlamento de Berlim: «O muro que divide Berlim não é natural, constituindo um símbolo do malogro do regime comunista da Alemanha, que não conseguiu conquistar a confiança dos dezassete milhões de indivíduos que vivem sob o seu domínio».

C. de O.

(Continua)

Os nossos mortos

Gustavo de Matos Sequeira

Faleceu no dia 21, na capital, Gustavo de Matos Sequeira, jornalista, escritor e investigador lisiponense, que contava 81 anos.

Matos Sequeira era casado com a Sr.^a D. Beatriz Carolina de Oliveira Matos Sequeira e pais das Sr.^{as} D. Maria Carolina de Matos Sequeira Duque e D. Maria Adelaide de Matos Sequeira Oliveira Guimarães e dos Srs. Vasco de Matos Sequeira e José de Matos Sequeira; e sogro das Sr.^{as} D. Hortênsia Cardoso Matos Sequeira e D. Maria Constança de Magalhães Domingues Matos Sequeira e dos Srs. Comodoro Tomás Vítor Duque e Dr. Luís de Oliveira Guimarães. Era tio da Sr.^a D. Fernanda Sotto Mayor e do Sr. Dr. Pedro Sotto Mayor, juiz superior das Alfândegas, e era avô das Sr.^{as} D. Teresa Cardoso Matos Sequeira Guener, casada com o Sr. José Guener; D. Maria do Rosário de Matos Sequeira Costa Pinto, casada com o Sr. Arménio Costa Pinto; D. Maria Beatriz Duque Ferraia, casada com o capitão-médico Dr. António Ferraia; D. Maria da Piedade Duque Sotto Mayor, casada com o Eng.^o Francisco Sotto Mayor; D. Maria Isabel Matos Sequeira Duque e D. Maria José Matos Sequeira Berberan Santos, casada com o Sr. Mário Berberan Santos; e dos Srs. José Carlos Matos Sequeira Duque; Dr. António Luís de Sequeira Oliveira Guimarães; e Gustavo de Matos Sequeira (Neto).

Logo que foi conhecida a notícia do infasto acontecimento, numerosas individualidades de destaque na vida portuguesa, estiveram na residência do extinto, a apresentar condolências.

O funeral realizou-se no dia seguinte, às 15 horas, da Igreja de S. Mamede, onde o corpo ficou em câmara ardente, para jazigo de família, no cemitério dos Prazeres.

À família enlutada apresenta a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», sentidas condolências.

*

Gustavo de Matos Sequeira nasceu em Lisboa em 9 de Dezembro de 1880, e fez o curso do Colégio Militar, tendo frequentado, também, o Instituto Industrial, a Escola Politécnica e o Curso Superior de Letras.

De 1915 a 1919 exerceu o cargo de comissário interino do Teatro Nacional, tendo sido, depois, nomeado comissário efectivo, cargo de que pediu a demissão.

Em 1915 foi chefe de gabinete do Ministro das Finanças, e, dois anos mais tarde, foi eleito vereador da Câmara Municipal de Lisboa, funções que nunca chegou a exercer.

Em 1921, fez parte da Comissão de Propaganda da Aliança Republicana-Socialista e, em 1926, foi novamente nomeado comissário do Governo junto do Teatro Nacional, exercendo este cargo até 1936. Fez parte das comissões de reforma do Teatro Nacional (1919 e 1922) e, em 1931, foi um dos organizadores do Congresso da Crítica.

Foi redactor e colaborador de numerosos jornais e revistas e organizou e colaborou em numerosas iniciativas, entre as quais a Exposição Lisiponense no Museu do Carmo, em 1914; a Exposição Triunfal do Desporto, no Automóvel Clube, em 1934; a Exposição Biblio-iconográfica de Lisboa, em 1935; a Exposição do Mundo Português, em 1940; a Exposição do Terramoto de 1755, no Parque Eduardo VII, em 1935; a Exposição do Centenário da Imprensa, em 1941; com Leitão de Barros e Alberto de Sousa, o Mercado do Século XVII, no largo de S. Domingos, em 1926; a reconstituição de Lisboa Antiga na cerca das Francesinhas, em 1927; o Cortejo Histórico Colonial do Porto, em 1934; etc.

Escreveu numerosas obras, a maior parte delas relativas à história de Lisboa, da qual era grande e autorizado conhecedor. Entre elas, salientam-se: «Depois do terremoto», em quatro volumes (1916, 1918, 1922 e 1934); «História do Trajo» (1932); «O Carmo e a Trindade», em três volumes, publicados de 1939 a 1941; «Oito séculos de História», por encargo da Câmara Municipal de Lisboa, a propósito das comemorações centenárias de 1947, obra que concluiu em 1956.

Poeta e dramaturgo, foi autor de numerosas adaptações radiofónicas de peças que escreveu ou traduziu e obtiveram grande êxito.

Algumas das suas peças foram levadas à cena, especialmente no Teatro Nacional de D. Maria II, e representadas com grande agrado.

Gustavo de Matos Sequeira era redactor do nosso prezado colega «O Século», onde, desde há anos, tinha a seu cargo a crítica teatral, e foi nosso colaborador durante alguns anos.

Imprensa

«O Açoriano Oriental»

Assumiu a direcção do semanário «O Açoriano Oriental», de Ponta Delgada, o ilustre advogado e escritor, sr. dr. Oliveira San-Bento.

«O Açoriano Oriental» é o jornal mais antigo do País, pois conta 128 anos de existência, tornando-se necessária a criação de um grupo que ampare a sua existência.

A direcção do dr. Oliveira San-Bento, poeta e jornalista prestigioso, vai garantir-lhe uma fase brilhante, não só literária, mas também sob o ponto de vista regionalista.



CEL

CABOS ELÉTRICOS

CAT



Orientando a sua produção no sentido de obter uma **QUALIDADE SUPERIOR** os seus produtos, preferidos por **técnicos competentes**, são exigidos pela **C. P.**



ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS: RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA, 9
LISBOA • TELEFONES: 2 19 78 - 2 89 12 - 2 50 94 - 3 26 16 • TELEGRAMAS: CEL - CONDUTORES — CAT - CABOS



PARTE OFICIAL

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

Direcção de Exploração do Porto
e Caminho de Ferro da Beira

Serviço de armazéns do Caminho de Ferro da Beira

2.^a SECÇÃO

Concurso n.º A/CFB/1/1-118/1962

O «Diário do Governo», n.º 179, III Série, de 31 de Julho de 1962, publica o seguinte:

Recebem-se propostas até às 14 horas e 30 minutos do dia 26 de Novembro de 1962 para o fornecimento de:

Automotoras:

1. — 3 motores de arranque *Bosch* DTB 15.24, peça 1, grupo 801.

2. — 2 molas de apoios dos rodados. (Desenho n.º TW 02.013).

3. (a) — 36 válvulas completas para o compressor V. 70 155, peças 45, 46, 47, 48 e 49. (Referência 1 A 17 869 A).

4. (a) — 36 jogos de segmentos, peças 2 e 3, grupo 102.

5. (a) — 72 segmentos de compressão para o compressor V. 70/155, peça 38. (Referência 1 A 17 869 A).

6. (a) — 72 segmentos de compressão intermédios para o compressor V. 70/155, peça 39 (Referência 1 A 17 869 A).

7. (a) — 72 segmentos de óleo para compressor V. 70/155, peça 41. (Referência 1 A 17 869 A).

8. (a) — 72 segmentos raspadores para o compressor V. 70/155, peça 40. (Referência 1 A 17 869 A).

Locos 981/92:

9. — 24 molas de suspensão dos rodados do *bissel* exterior. (Desenho n.º 79/133), peças D e H.

10. — 24 molas de suspensão dos rodados do *bissel* interior. (Desenho n.º 79/133), peças D e H.

Locos 971/62:

11. — 50 molas de suspensão do *bissel* (Desenho n.º 2400/488).

12. — 100 molas de suspensão dos *bogies*. (Desenho n.º 2400/465).

Locos 971/75:

13. — 50 molas espirais de suspensão dos *bissels*, peça 1. (Desenho n.º 6.23.159.01.00).

Turbogerador *Stone*:

14. (b) — 20 juntas 2383-C.

15. (b) — 20 tampas de alojamento do extremo da turbina 2379 A.

16. (b) — 36 bobinas indutoras (*coil*). (Referência 01010).

17. (b) — 12 compartimentos do regulador (*governor Case*). (Referência I-2371 A).

18. (b) — 40 eixos do regulador. (Referência 2375 G).

19. (b) — 36 tampas do regulador — S 1005. (Referência 2373 A).

20 — 100 cintas para *bogies* e *bissels* das locomotivas das séries 10'12, 950/62, 970 75 e 980/92. De acordo com as dimensões especificadas no n.º 3 do desenho n.º 472.

21. — 50 cintas em bruto para os rodados do *tender* das locomotivas das séries 210/12, 214/19 e 400 e *bogie* e *bissel* das locomotivas da série 911'14, conforme as dimensões especificadas no n.º 4 do desenho n.º 472.

22. — 60 cintas em bruto para os rodados do *bissel* das locomotivas das séries 50, 210'12, *bissel* traseiro das 400 e *bissel* dianteiro das 901'908, conforme as dimensões especificadas no n.º 4 do desenho n.º 472.

23. — 200 cintas em bruto para os rodados conjugados e motores das locomotivas das séries 400, 901/908 e 970 75. De acordo com as dimensões especificadas no n.º 15 do desenho n.º 472.

Ar condicionado:

24. (b) — 10 jogos de escovas de carvão (2 escovas por jogo) (Referência 2920 D) para motor *Stone* tipo M.

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

O depósito provisório para admissão ao concurso referente às posições abaixo indicadas e discriminadas nesta circular é o seguinte:

Posição n.º 1, 10 000\$.

Posições n.ºs 9 e 10, 7 500\$.

Posições n.ºs 11 e 12, 12 500\$.

Posições n.ºs 16 a 19, 5 000\$.

Posições n.ºs 20 a 22, 40 000\$.

Posição n.º 23, 75 000\$.

Os desenhos encontram-se à venda na 2.^a secção dos armazéns do caminho de ferro da Beira, aos seguintes preços:

Desenho n.º 79 133, 50\$.

Desenho n.º 2400/488, 50\$.

Desenho n.º 2400/465, 50\$.

Desenho n.º 472, 10\$.

Desenho n.º TW 02.013, 10\$.

Desenho n.º 6.23.159.01.00, 50\$.

Validade das propostas: mínimo 60 dias.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns do caminho de ferro da Beira, na cidade da Beira.

Observações:

(a) As referências indicadas constam nos catálogos da Knorr-Bremse.

(b) As referências constam nos catálogos da Stone.

Nota — Não se aceitam cotações globais.

Serviço de Armazéns da Direcção de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, 20 de Julho de 1962. — O Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

Os nossos colaboradores

Um estudo do Dr. Caldas Nogueira traduzido numa revista de Bruxelas

Com muito prazer registamos que a categorizada revista internacional «*Synthèses*», de Bruxelas, inseriu no seu número duplo de Maio-Junho últimos, um sugestivo resumo de duas páginas intitulado «*L'Entreprise et son Chef*» feito do interessante estudo «O Dirigente e a Empresa», que o nosso ilustre colaborador Dr. Vidal Caldas Nogueira publicou no número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» de 1 de Janeiro último e do qual editámos, então, uma separata. O aludido resumo da «*Synthèses*» é da autoria M. Jean Ottevaere, distinto professor no «Institut Supérieur de Commerce», em Anvers.

Felicitemos o nosso prezado amigo e colaborador sr. dr. Vidal de Caldas Nogueira pela distinção que lhe foi conferida por aquela revista belga.

Recortes sem comentários

Audacioso roubo

BORDÉUS, 27 — Foram roubados, em poucos segundos, 80 000 francos-novos (cerca de 500 contos) por bandidos mascarados, em plena rua, perante os transeuntes estupefactos, num bairro animado do centro de Bordéus.

Alguns empregados do Comptoir National d'Escompte carregavam cinco volumosos sacos numa camioneta. O banco estava a abrir as portas. A pequena velocidade surgiu outro veículo comercial, que parou à altura do primeiro. E a cena do «hold-up» desenrolou-se em segundos na presença do público.

Quando os polícias encontraram o veículo, uma hora depois, a um quilómetro de distância, a camioneta dos gatu-nos estava vazia. As batidas não deram resultado. Mas os bandidos, na sua precipitação, apenas levaram dois dos cinco sacos que os empregados tinham ainda em seu poder no momento do assalto. E assim perderam 170 000 francos-novos. — (F. P.)

Gatunos floristas

CHICAGO, 28. — Dois elementos de um bando considerado responsável por diversos roubos, no total de cem mil dólares, entraram numa residência dos arredores desta cidade disfarçados de floristas e levando ramos de cravos.

No interior da casa, porém, a polícia aguardava-os, armada com metralhadoras e pistolas. Na refrega que se verificou um dos gatunos foi imediatamente abatido. O outro fugiu para um automóvel que estava próximo, mas a polícia alvejou o carro, matando o motorista e ferindo o fugitivo. — (R.).

Ainda os há

TOQUIO, 14 de Junho — Cerca de trinta funcionários do Departamento Sanitário do Japão realizaram um serviço religioso por alma de mosquitos mortos em Nagoya, no centro do país, e a seguir discutir métodos de exterminar mais dessas pragas.

Perante o altar um sacerdote xintoísta rezou, dizendo: «Descanso para as almas desses insectos e animais. Se voltardes a nascer, rezamos para que apareçam numa forma que possais ser de utilidade para os seres humanos». — (R.).

A escovinha

MOSCOVO, 23 de Junho — Surgiram dificuldades numa dura cidade dos Urais — devido ao corte do cabelo.

O governador substituto da cidade do cobre — Mednogorsk — proibiu recentemente os cortes de cabelo «estilo canadiano», porque os considera imorais e encorajavam os «teddy-boys».

Segundo diz o «Komsomolskaya Pravda», jornal da Liga da Juventude Comunista, o governador substituto chamou ao seu gabinete os cabeleireiros e ordenou-lhes que cortassem o cabelo mesmo até à pele, estilo escovinha.

Porém o tiro errou o alvo. Os ousados jovens de Mednogorsk opuseram-se ao aspecto de porco-espinho, e cortaram o cabelo eles próprios. A confusão aumentou. Foram organizadas petições e o tribunal local foi bombardeado com requerimentos para averiguar se a proibição era legal.

«É triste dizer que a lei se mantém», diz o jornal «mas é tempo que ela seja revogada». — (R.).

Maravilhas descobertas no interior da Terra

SAINT GAUENS, 13 de Junho — Os espeleólogos Norbert Castret, Georges Lepineux, Joseph Daiteil, ajudados pelos seus colegas Clos e Lafranque, desceram à caverna da pedra Saint Martin, nos Pirenéus, na fronteira franco-espanhola, conseguindo atingir a profundidade de 845 metros.

A exploração, começada em 1950, terminou 12 anos depois e, com os seus 845 metros de profundidade, o abismo da pedra de St. Martin coloca-se em segundo lugar na colecção dos abismos mundiais.

O abismo da pedra de Saint-Martin foi descoberto em 1950 por Georges Lepineux. A exploração efectuada nos anos seguintes por uma equipa de espeleólogos foi assinalada pelo acidente mortal de Marcel Loubens que, em 14 de Agosto de 1952, caiu desamparadamente de uma altura de 346 metros. O seu cadáver só pôde ser trazido à superfície dois anos depois à custa de incríveis riscos.

Em 1953, a 737 metros de profundidade, os espeleólogos encontraram uma sala gigante, que é a maior até hoje conhecida debaixo da terra. No ano seguinte, um inesperado incidente diplomático veio interromper a acção dos espeleólogos. A França e a Espanha reivindicavam a territorialidade do orifício. E durante 6 anos, devido a este conflito, «os homens das trevas» não puderam voltar ao abismo. Mas em 1960, não obstante as interdições dos poderes públicos, franceses e espanhóis decidiram retomar a exploração em comum. Fizeram o levantamento topográfico daquela imensa cavidade com mais de 5 quilómetros de desdobramento, atravessada por importante torrente subterrânea e que vai dar à grande sala, na qual se pode instalar duas vezes Nossa Senhora de Paris. — F. P.

Caçadores de aviões

MOSCOVO, 11 de Julho — Um tribunal soviético condenou à morte dois jovens russos que procuraram apoderar-se dum avião e fugir para o Ocidente.

O «Kommolskaya Pravda» diz que o avião foi assaltado em pleno ar, pouco depois de ter levantado voo de Erevan, na República Arménia, que tem fronteira com a Turquia.

No assalto estiveram envolvidos Sege Tumsnyan, de 25 anos, Genrik Sekoyan, de 24 anos, e Haregin Movsesyan.

Os jovens tornaram-se amigos dum piloto e começaram a aprender a pilotar.

O «Kommolskaya Pravda» revela que o tribunal apurou que os três russos anavalharam o piloto do avião em pleno ar, procurando eles mesmos dirigir o aparelho.

Porém, assustaram-se e o piloto, se bem que gravemente ferido, tomou novamente o comando do avião e conseguiu fazer uma aterragem forçada num campo.

Movsesyan morreu na aterragem e o outro fracturou os braços e as pernas.

O piloto, que recebeu nove navalhadas durante a luta que se travou na cabina de pilotagem, passou 51 dias internado num hospital.

O jornal acrescenta que Tumanyan disse ao tribunal que desejava fugir para o Ocidente para «estudar».

Tumanyan confessou que a primeira coisa que tencionava fazer ao chegar ao Ocidente era dar uma conferência anti-soviética.

Provavelmente — concluiu Tumanyan — escreveria também um livro anti-soviético e dedicar-me-ia à pintura abstracta. — (R.).

Morta na Terra de Ninguém»

JERUSALÉM, — A inglesa Ann Lasbury, de 57 anos, que se intitulava «emissária de Cristo» foi morta a tiro por soldados jordanos na «terra de ninguém», junto do Monte Zion.

Foi abatida a tiro quando atravessava a área que divide o lado israelista da cidade com a Jordania e não obedeceu á ordem de parar, dada pelos soldados jordanos. Será sepultada no cemitério americano. O consulado inglês diz que andava com um «placard» proclamando-se «emissário de Cristo», — (ANI).

Um cão endiabrado

JOHANESBURGO, 5 — Um cão matou a dona na cozinha da residência.

Atacou seguidamente um africano, pôs em fuga a polícia que se aproximava de casa, mordeu diversas pessoas, matou um cachorro na rua, e quebrou uma cadeia com que a polícia pretendia segurá-lo.

Para dominar o mastim foram necessárias 12 balas da polícia, que lhe deram a morte. — (R.).

Gatunos polícias nos Estados Unidos

DENVER (ESTADOS UNIDOS), 29 — O maior escândalo policial dos Estados Unidos teve o seu epílogo com a substituição total dos oficiais comandantes da Polícia local.

A substituição foi ordenada por James Slavin, actual comandante-geral da Polícia de Denver desde Janeiro, o qual não fez qualquer referência ao caso dos «gatunos fardados» limitando-se a dizer que a ordem foi dada por «conveniência de serviço».

O escândalo rebentou no Outono do ano passado, quando se descobriu que nada menos de 51 agentes da Polícia faziam parte de quadrilhas de gatunos, participando activamente em assaltos ou colaborando a troco de uma percentagem para o que muitos deles utilizavam os próprios carros da polícia na transacção de artigos roubados. — (ANI).

Falência da O. N. U.

NOVA IORQUE, 23. — O Tribunal Internacional de Justiça prepara-se para se pronunciar sobre um caso que poderá retirar o direito de voto, nas Nações Unidas, a 37 dos 104 países membros que devem à organização mais dinheiro do que permite a carta da O. N. U.

Segundo estatísticas oficiais, até ao dia 31 de Março, os países devedores estavam em atraso com o pagamento de 85 milhões de dólares (cerca de 2465 000 contos), sem contar com as quotas deste ano.

O Tribunal Internacional deverá decidir se o pagamento das despesas com as operações do Congo e do Médio Oriente é obrigatório para todos os países membros, quer tenham votado a favor ou não.

A Carta da O. N. U. estabelece que qualquer país membro perderá o direito de voto na Assembleia Geral se dever mais do que dois anos de quotas, a menos que a falta de pagamento seja motivada por impossibilidade financeira absoluta.

Mesmo que o tribunal declare que as despesas do Congo e do Médio Oriente não fazem parte do orçamento regular da O. N. U., a Bolívia e o Haiti continuarão legalmente devedores.

Os países que já ultrapassaram o limite de dívida permitido e se arriscam a perder o direito de voto são: Albânia, Bulgária, Bielo-Rússia, Checoslováquia, Hungria, Polónia, Roménia, Ucrânia, União Soviética, Áustria, Bélgica, França, Itália, Espanha, Argentina, Bolívia, Cuba, Guatemala, Haiti, Paraguai, Peru, Uruguai, Camboja, Camarões, Congo (Brazzaville), Congo (Leopoldville), Etiópia, Iraque, Líbia, Marrocos, Nigéria, Arábia Saudita, Sudão, República Árabe Unida, Iemene, Formosa e Africa do Sul. — (ANI).

O edifício mais alto da Europa

LONDRES 24. — Uma empresa particular tenciona iniciar este ano a construção do prédio mais alto da Europa — um hotel com 48 andares e duzentos metros de altura, inspirado num princípio de «suspensão» que permite que segmentos de dezasseis andares fiquem suspensos de arcos-cabos entre três torres gigantescas. A obra está orçada em oito milhões de libras, soma equivalente a 640 mil contos.

A firma espera que as autoridades aprovem o projecto dentro de um mês, para que a construção possa principiar antes do fim do ano. — (ANI).

Refugiados expulsos

RIO DE JANEIRO, 27 de Fevereiro — O Governo brasileiro tem actualmente em consideração a possibilidade de virem a ser expulsos do território brasileiro alguns refugiados políticos, entre os quais o português Humberto Delgado — anuncia-se nesta cidade.

Os refugiados, segundo o informador do Ministério da Justiça, têm abusado da hospitalidade brasileira, violando as condições ao abrigo das quais lhes foi concedido asilo político no país.

Humberto Delgado confirmou que a sua situação tem sido objecto de um inquérito, devido a opiniões que exprimiu em entrevistas concedidas a vários jornais. — (ANI).

Demasiadamente inteligente

LYON, 16 — O jovem filho de um lavrador francês, Jean-Baptiste Frene, nono de um rancho de onze, foi dispensado do serviço militar por ser invulgarmente inteligente.

O coronel que comandava o Centro de Psicologia do Exército onde Frene, de vinte anos, prestou provas para avaliação da sua capacidade mental, revelou que o jovem não cometera o mínimo erro durante as provas, tendo sido o primeiro, em quarenta mil recrutas, a conseguir tal proeza. «Um brilhante futuro aguarda-o — afirmou. — E' demasiadamente inteligente para prestar já o serviço militar».

As autoridades militares declaram que Frene tem o cérebro de um génio, como Pascal ou como Leonardo da Vinci. Depois de dispensado do exército, o jovem, trabalhando apenas três horas por dia, completou, em cinco meses, estudos que as pessoas dotadas de inteligência normal levam sete anos a fazer. «Aprende com tamanha facilidade que até mete medo» — confessa um dos seus professores.

Frene não tem ainda planos definidos. Declara que, por enquanto, continua a estudar e não quer desiludir as esperanças postas nele. Porém admite que, um dia, dentro do maior anonimato, regresse á terra que os Frenes cultivam desde 1643, em Longes, próximo desta cidade. Esse era o futuro que imaginara para si antes de o mobilizaram — (ANI)

WIESE & C.^A, L.^{DA}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

PRINCIPAIS LINHAS HOLANDESAS
E NORUEGUESAS

Rua do Alecrim, 12-A — LISBOA

Telegrama: WIESECO — Telefone 3 43 31 (5 linhas)

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

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

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

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

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

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 32 65 19

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro—Cirurgia—Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Nelson de Figueiredo—Rins e vias urinárias—às 16 horas
Dr. Romão Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas
Dr. António Ferrão—Doenças dos olhos—às 14 horas
Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 18 horas
Dr. Pinto Bastos—Boca e dentes, prótese—às 10 horas
Prof. Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 16 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas
Dr.ª Maria José Leão—Análises clínicas—às 9 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA

CONTRA A TOSSE



SEMPRE O PRIMEIRO