

16.º do 75.º Ano

Lisboa, 1 de Novembro de 1962

Número 1797

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

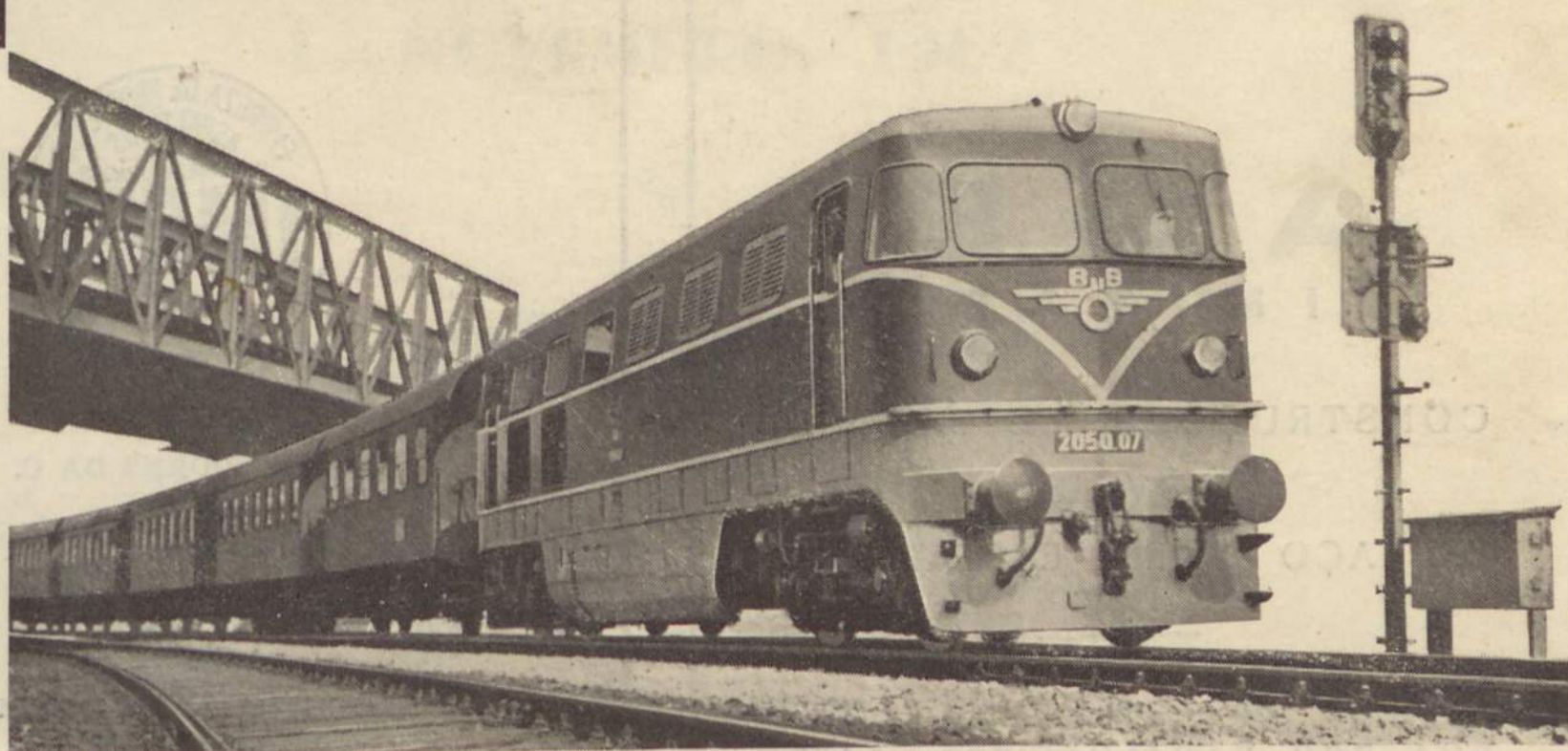
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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 electrificação das suas linhas principais, sujeitas a um tráfego intenso, e a adaptação à tracção diesel das suas linhas secundárias e ramais.

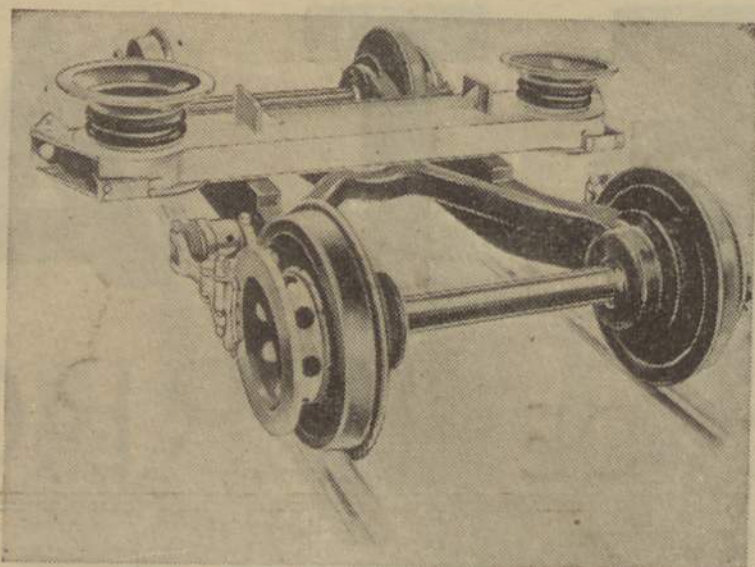
As primeiras 10 locomotivas HENSCHEL-GM da

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

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

SOGÁS

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

- Oxigénio * Acetileno * Ar Comprimido * Azoto * Protóxido de Azoto * 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. 3 60 31

AGE
LIMITADA

CONSTRUÇÕES METÁLICAS
MÓVEIS
EM AÇO PARA ESCRITÓRIO

Sala de Exposição de Móveis para Escritório:

RUA DOS BACALHOEIROS, 24-D

Telef. 32 84 53

Fábrica:

ESTRADA NOVA DE VALEJAS

QUELUZ DE BAIXO

Telef. 95 06 46



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. **730156** (4 linhas)

Teleg.: EPALDA — 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 1934
Liège, 1905 Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

1797



1 — NOVEMBRO — 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

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique	339
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	342
Notas de Viagem — Nurembergue e Bamberg, por C. de O.	330
O Caminho de Ferro de Benguela na Imprensa técnica estrangeira	344
Homenagem a Fernando Almiro Vale	344
Progressos nos Caminhos de Ferro Espanhóis, por GUERRA MAIO	345
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	346
Linhas portuguesas.	346
Aviação, por FERNANDO ALMIRO VALE	347
Ecos & Comentários, por SABEL	349
Recortes sem comentários	350
Publicações recebidas	351
Feiras e Exposições Internacionais	351
Linhas Estrangeiras	352



Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique

Números expressivos do ano económico de 1960

SÃO bastante expressivos tanto os números como os factos que o Relatório da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique nos dá a conhecer do ano económico de 1960.

O Sr. Eng.º Horácio Avelino Brazão de Freitas, Director dos Serviços e Administrador-Delegado, ao apresentar esse Relatório ao Sr. Governador-Geral da Província de Moçambique, refere, em primeiro lugar, que as receitas de 1960 ultrapassaram todos os máximos anteriores, pois atingiram a soma de 1.110.050 contos, o que representa o importante aumento de 100.777 contos em relação ao ano anterior e de 111.614, em relação a 1958. As despesas de exploração atingiram a importância de 705.382, o que representa um aumento de 34.744 contos em relação a 1959 e de 136.110 contos, em relação a 1958. O aumento das despesas verificado em relação a 1958 foi devido, na sua maior parte, à remodelação dos vencimentos resultante da Integração dos Quadros da Administração no Estatuto dos Funcionários Ultramarinos, que entrou em vigor em Janeiro de 1959.

No respeitante ao tráfego de mercadorias, o volume transportado em caminhos de ferro aumentou em relação aos dois anos anteriores, tendo diminuído, em relação ao ano anterior, o transportado na camionagem automóvel.

Os números que vamos dar em seguida falam expressivamente: no caminho de ferro transportaram-se 6.241.873 toneladas, o que representa um aumento de 588.613, em relação a 1959, e de 324.932, em relação a 1958.

Em confronto, vejamos qual foi o movimento verificado na camionagem automóvel. Nesta transportaram-se 320.401 toneladas o que representa uma diminuição de 30.573 toneladas em relação a 1959 e um aumento de 28.348 toneladas em relação a 1958.

Quanto ao número de passageiros transportados tanto em caminho de ferro como na camionagem automóvel, este ultrapassou todos os máximos anteriores, pois atingiu 2.121.332, em comparação com 1.831.452 em 1950 e com 1.757.826 em 1958, no caminho de ferro, e 1.410.421 em comparação com 1.274.667 em 1959 e

1.273.844, em 1958, na camionagem automóvel.

Também o volume de carga manuseado nos portos confiados a esta Administração registou apreciável aumento. Com efeito, foi de 9.949.568 toneladas «porto», o que representa um aumento de 750.109, em relação a 1959, e de 608.786, em relação a 1958.

O Relatório, que continua a dar-nos interessantes informações, esclarece-nos que depois da unificação ferroviária levada a efeito em 1931, tem havido tal expansão nos transportes da Província que, actualmente, em 24 dias, se cobra de receitas tanto quanto se cobrou no ano de 1931 e que em 45 dias se cobra de receitas tanto quanto a receita do ano de 1937 — escolhido por ter sido o ano de maiores receitas antes da 2.^a grande guerra mundial — e que já era o dobro da receita cobrada em 1931, que foi de 72.537 contos.

O capital líquido da Administração também sofreu um grande aumento, pois atingiu a importância de 5.648.490 contos, representando um aumento de 215.992 contos em relação a 1959 e de 907.939 contos, em relação a 1958 e da 907.939 contos, em relação a 1958.

Em 1960 continuou-se a melhorar as condições de exploração de todos os sectores da Administração, quer estudando e executando as obras mais necessárias e melhorando as já existentes para aumentar a sua capacidade de trabalho e segurança, quer, ainda, preparando cuidadosamente o pessoal de exploração e aperfeiçoando o funcionamento de todos os serviços, sendo um dos principais objectivos a mecanização da contabilidade, que continua em estudos aturados.

Com a construção de novas linhas, novas obras, apetrechamento dos portos, estudos, aquisições e melhoramentos introduzidos nas obras já existentes, custeadas pelos diversos Fundos de Administração, despendeu-se em 1960 a importância de 308.839 contos, contra 293.847, em 1959, e contra 396.213, em 1958. A Administração pagou também de amortizações e juros dos Empréstimos e Suprimentos a impor-

tância de 121.523 contos, em comparação com 114.394 em 1959 e com 105.545 em 1958. Se somarmos estas importâncias às despesas de exploração acima referidas, verifica-se que a importância total gasta pela Administração, em 1960, foi de 1.136.744 contos, em comparação com 1.079.879 em 1959, e com 1.072.030, em 1958.

Tem também bastante interesse saber-se o que se passa com o Caminho de Ferro da Beira. Os números que lhe dizem respeito são os seguintes: 366.470, 332.976 e 356.604 contos de receitas; 182.370, 179.561 e 159.283 de despesas; 2.939.235, 2.772.584 e 2.784.548 toneladas de mercadorias, e 276.524, 271.648 e 294.685 passageiros transportados, respectivamente, em 1960, 1959 e 1958.

O capital deste caminho de ferro atingiu o montante de 1.639.554 contos, o que representa um substancial aumento de 225.557 em relação ao ano anterior e de 203.456 contos em relação a 1958.

A propósito, o Sr. Eng.^o Brazão de Freitas faz, no Relatório, este comentário, que reproduzimos na íntegra:

«Para se avaliar da eficiente administração levada a efeito no caminho de ferro da Beira, basta verificar que o capital inicial que nos foi entregue em 1949, no valor de 372.785 contos, sofreu até à data um aumento de 1.266.769 contos, sendo 1.201.857 por investimentos à custa das receitas próprias do caminho de ferro, e 64.912, da parte que falta amortizar do suprimento feito pelo Ministério das Finanças, para aquisição de material de tracção e circulante, o que representa uma média anual de 115.161 contos de investimentos».

O que os dois caminhos de ferro representam para a economia da Província de Moçambique, bastará saber que durante o ano de 1960 a Administração manteve ao seu serviço 29.057 empregados de todas as categorias que receberam de vencimentos e salários a importante verba de 642.228 contos. Em 1959, o número de empregados era de 28.307, que receberam 627.191 contos, e em 1958 a Administração manteve 31.101 empregados, que receberam 475.899 contos.

São nada menos nada mais que 29.057 famílias que têm a sua subsistência assegurada pelos ordenados que os seus chefes recebem dos portos e caminhos de ferro, devendo acrescentar-se que só no comércio local a Administração fez compras de materiais no valor de 214.793 contos em 1960 e de 204.191 e 184.468, respectivamente, em 1959 e 1958.

Como nota de especial interesse, diremos ainda que a Administração cobra a quase totalidade dos serviços que presta aos territórios vizinhos em esterlino e, assim, só em libras as receitas atingiram, em 1960 £ 10.138.000, sendo 7.829.900 em libras das Rodésias e 2.308.100 em libras da África do Sul.

Só nestes 3 anos a cobrança de receitas desta Administração, em esterlinos, elevou-se a £ 28.857.500, concluindo-se deste modo que os serviços dos caminhos de ferro, de Moçambique contribuíram, no capítulo «exportação», para o equilíbrio da balança comercial da Província com um total de 2.298.500 contos em 1958, 1959 e 1960.

O notável Relatório do Sr. Eng.º Brazão de Freitas informa-nos que apesar de ter entrado mais numerário nos cofres da Administração, a situação financeira não é tão desafogada como à primeira vista parece, bastando ver que o Fundo de Renovação se encontra com uma diferença para menos entre os valores das depreciações e as contribuições, na importância de 348.470 contos. Além disso, há também necessidade de aumentar e melhorar as instalações, de adquirir material de tracção, circulante e auto-móvel, equipamento portuário e da via, etc., para não se perder — como se acentua no Relatório — a eficiência dos serviços, conquistada ao fim de 29 anos.

A leitura deste Relatório deixou-nos mais uma vez a optimista certeza de que os Caminhos de ferro de Moçambique, pela eficiência dos serviços, pela sua modelar administração, pela constante renovação do seu material estão contribuindo para a riqueza económica daquela nossa Província Ultramarina.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Museu Municipal Dr. Santos Rocha

Se a cidade das Caldas da Rainha se orgulha do Museu José Malhoa; se Viseu tem no Museu Regional de Grão Vasco uma visita obrigatória; se Aveiro possui, no seu Museu Regional, um grande motivo de atracção; a Figueira da Foz, por sua vez, vê no Museu Municipal Dr. Santos Rocha idêntico motivo de interesse cultural e turístico.

Desde a sua fundação até hoje, este Museu, quer a dirigi-lo, quer a enriquecê-lo, tem tido não apenas pessoas competentes mas também devotados e beneméritos amigos da cidade. Figueira da Foz é, em tudo e por tudo, digna dessa devoção e desse carinho.

Entre os mais distintos ofertantes de obras de arte, com que se tem opulentado o seu recheio, figura o grande estatuário Raul Xavier. A Direcção do Museu, grata pela qualidade e pelo número das oferendas do grande artista, deliberou dar a uma das suas novas salas o nome prestigioso de Raul Xavier que, honrando o seu mestre Costa Mota, honra, simultaneamente, a sua geração e o nosso País. É uma meia centena, senão mais, de belos trabalhos, constante de mármore, barros, talhes directos, gessos, bronzes, não contando com numerosas medalhas. Em tudo, o escultor-estatuário deixou a marca inconfundível da força da sua técnica e o calor, a vibração do seu temperamento.

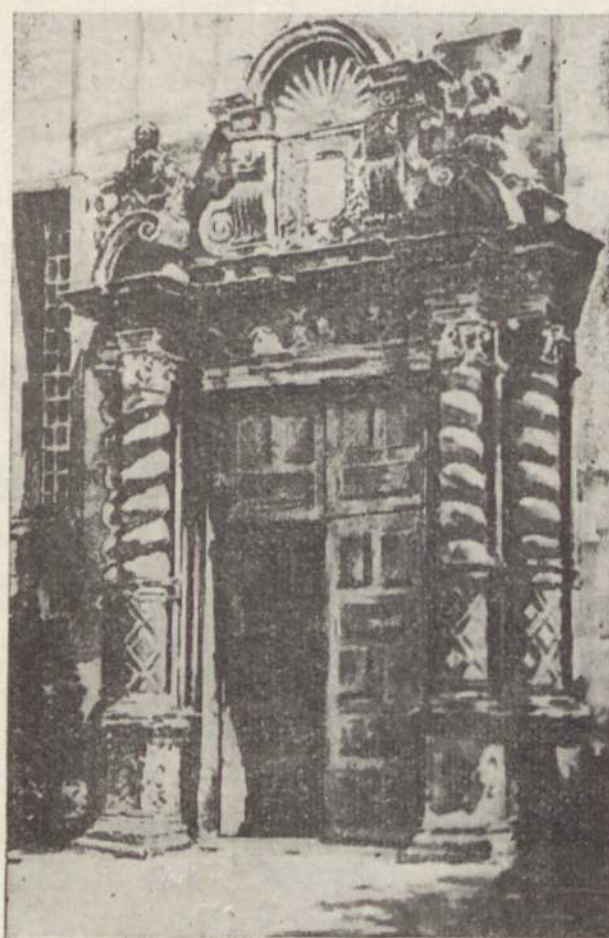
Raul Xavier merece inteiramente essa homenagem. Com ela, o Museu manifesta um sentimento humano de gratidão para com o Mestre, que amando, como bom português, a Figueira da Foz, lhe ofertou, por intermédio de muitas obras suas, o seu coração de artista.

Só as almas perfeitas e compreensivas alimentam, no seu íntimo, a delicada flor da gratidão. Figueira da Foz é uma terra de poetas.

Erico Braga

A morte de Erico Braga representa uma grande perda para o Teatro português. Tinha talento. Desde jovem, trabalhando ao lado de grandes actores como Eduardo Brásão, que o estimava, impunha sempre a sua personalidade inconfundível. Há três ou quatro anos, no D. Maria II, contracenando com Amélia Rey-Colaço, na peça *Comediantes*, tivemos a impressão de que a época doirada de Augusto Rosa e Angela Pinto não tinha desaparecido. Se houve quem lhe invejasse o talento e a mocidade, ele, em paga, nunca procurou prejudicar ninguém.

Os nossos Artistas



GREJA DE S. DOMINGOS (Aveiro)
Aquarela de João Marques

GARE

*O comboio perdeu-se no negrume
da noite e da distância.*

*A leva dos emigrantes
— num sonho de riqueza
e na esperança de vida —
enchera o monstro.*

*Na gare, choros e gritos!
Namoradas perdidas,
mães velhinhas
e os amigos,
numa espécie de inveja dolorida,
por não poderem partir.*

Na gare, a dor em cada face!

*E só eu
— que não era um emigrante —
só eu tive um sorriso de mulher
pedindo que voltasse.*

ÁLVARO FEIJÓ

Notas de Viagem

Nurembergue e Bamberg

VI

Para 23/24 estava marcada uma excursão de fim de semana a Nurembergue e Bamberg.

A partida fez-se em comboio especial, da estação central, às 14 horas, e a chegada a Nurembergue às 16.02. Uma visita à cidade, recepção pelo burgomes-tre e para passar a noite foram os congressistas distribuídos pelos diversos hotéis. Coube-nos o Carlton. Estamos de facto numa cidade moderna, bastante comercial e industrial, com uma actividade vibrante entre os seus 470.000 habitantes. Dá-se o nome de Baviera do Norte à região bávara da margem direita do Reno que está situada ao norte do Danúbio e que compreende principalmente os distritos da Francónia (Nurembergue), da Francónia do Meno (Würzburg) e da Marca Oriental da Baviera (Bayreuth). Na Baviera do Norte é característico o aspecto variado da paisagem, motivado pela configuração geológica do país. A conhecida pedreira de Solnhofen é que fornece as pedras litográficas para o mundo inteiro. Nurembergue com as suas colunas de pedra-lioiz utilizada na construção dos seus prédios da cidade e das suas povoações vizinhas e que lhes dá com o seu tom avermelhado um aspecto surpreendente é uma cidade maravilhosa. São numerosos e aprazíveis os vales que cortam a Baviera do Norte, os quais apresentam a mais variada colecção de prados floridos e outros românticamente ericados de agrestes penhascos. Os produtos da sua indústria são máquinas, aparelhos eléctricos,

artigos metálicos e outros. É um precioso monumento a sua igreja «Notre-Dame», onde o seu carrilhão, mundialmente célebre, ao dar o meio-dia, faz desfilar as suas figuras em ambiente de dança. Possui Nurembergue edifícios bastante curiosos, como a Câmara Municipal, a casa de Albrecht Dürer, os museus Nacional Germânico e Artes e materiais de indústria. Tivemos pena de não ter visitado o museu dos transportes onde também existe uma boa colecção de modelos dos caminhos de ferro alemães.

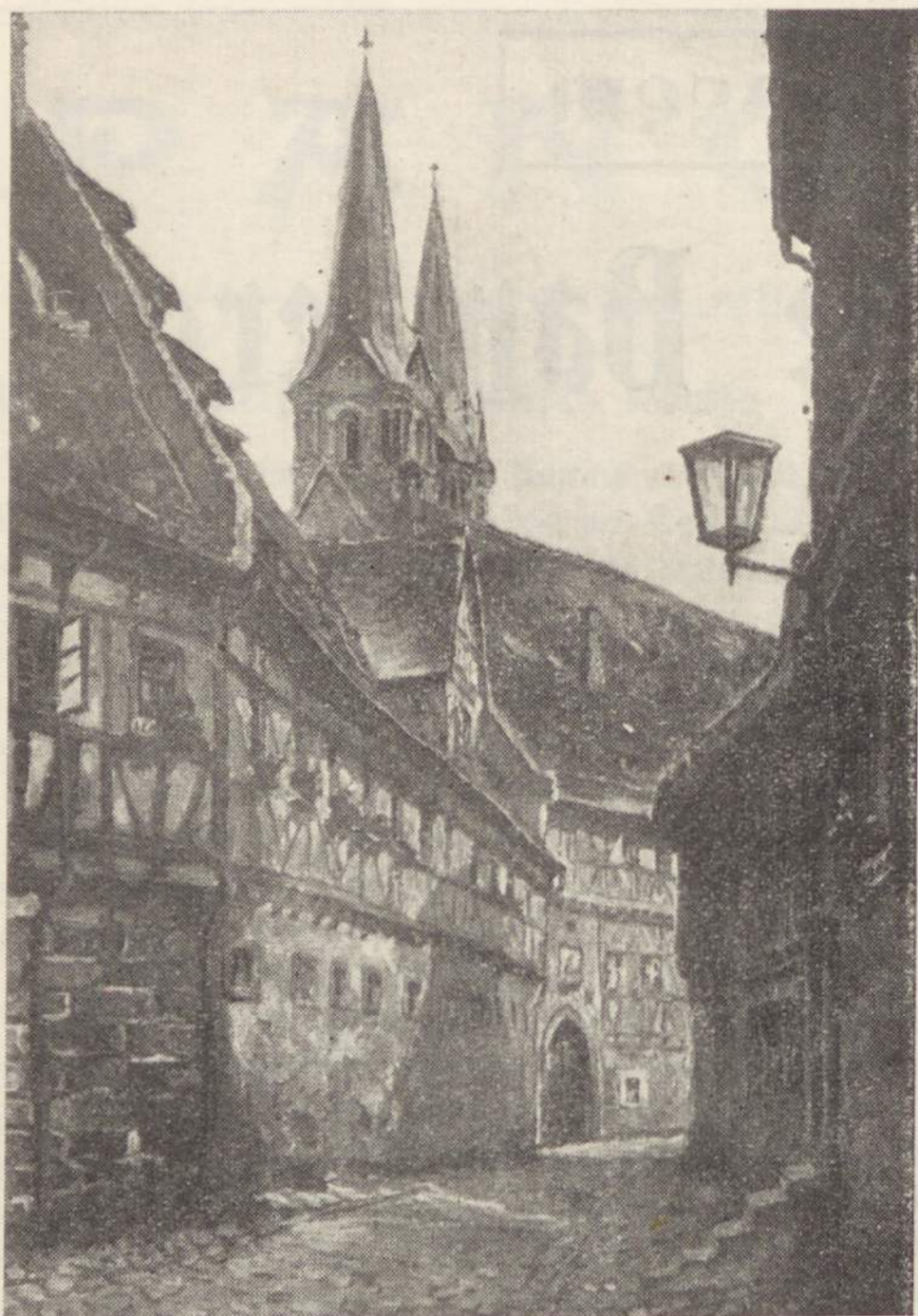
No dia seguinte, 24, partimos em comboio especial para Bamberg. Foi um trajecto de 39 minutos. Passámos uma manhã e parte da tarde na maior cidade da província de Francónia, que tem uma população de 75.000 habitantes e está situada entre 240 a 385 metros acima do nível do mar. Bamberg é a cidade mais importante da Alta Francónia, situada nas margens do Regnitz, entre o Jura da Francónia e a floresta Steigerwald. Chamam-lhe a pequena Veneza, comparações com que nunca concordamos, e é formada por casinhas de pescadores. É importante pela sua indústria de pianos, máquinas de produtos alimentares, óptica, química, etc. É também importante a produção de legumes e flores. O Desporto merece consideração essencial pois é praticado nesta cidade em grande escala. Visitámos a sua catedral de S. Pedro e S. Jorge, uma das mais extraordinárias obras-primas da Idade Média alemã, cujos



✱

NUREMBERGUE — Grupo
de casas locais

✱



BAMBERG — Uma das suas ruas típicas

alicerces foram lançados em 1004 pelo Imperador Henrique II. Esta visita fez-se da parte da manhã, e depois descemos à cidade para almoçar, depois de um estafante trajecto percorrido por curiosas ruas estreitas com um simpático guia, pessoa de fina educação, que gentilmente se ofereceu à Comissão de Recepção local para acompanhar os congressistas.

O regresso fez-se em comboio especial, que partiu de Bamberg às 17.11 e chegou a Munique às 20 horas.

No dia 25 realizou-se o banquete oficial do Congresso no Hotel Bayerischer, em Promenadeplatz. Mais de mil e quinhentos congressistas e convidados encheram as várias salas do hotel bem como as suas galerias. Não foi para nós de grande entusiasmo esta manifestação. Os criados que serviam as galerias chegavam sempre tarde e a más horas. Após o repasto realizou-se um baile no salão de festas do hotel. Gostámos imenso de ver dançar os indianos, que ali podiam fazê-lo à vontade sem a perspectiva de atropelar vacas ou macacos.

No dia 26 efectuou-se uma recepção, oferecida pelo Governo Bávaro, e que constou de um jantar frio mas com tudo muito gostoso. Ali se passaram umas horas animadas.

C. de O.

O Caminho de Ferro de Benguela na Imprensa técnica estrangeira

Na sua secção intitulada *The Scrap Heap*, que se pode traduzir, livremente, por *Pequenas Notícias*, «The Railway Gazette», de 21 de Setembro, publicou, ao alto da página 327, uma referência, acompanhada de gravura, ao Caminho de Ferro de Benguela.

Passamos a traduzir:

«A ilustração à direita mostra-nos uma placa que comemora a construção e abertura do Caminho de Ferro de Benguela. A placa está situada próximo de Dilolo, na extremidade oriental daquele caminho de ferro, na fronteira de Angola e Katanga, no Congo.

Sir Robert Williams, cujo nome aparece na placa, concebeu o projecto da construção do caminho de ferro como uma passagem para as minas de cobre do Congo.

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela foi incorporada em Portugal em 1902 e a linha ficou concluída no dia 28 de Agosto de 1929. Em 1931 foi ligada à fronteira por uma extensão do Congo.

O Caminho de Ferro de Benguela tem 836 milhas de extensão e a sua bitola é de três pés e 6 polegadas. Do capital em acções, 90 por cento pertencem a uma Companhia inglesa—Tanganyika Concessions Limited, e 10 por cento ao Governo português. A Tanganyika Concessions Limited possui também todas as obrigações».



Esta gravura reproduz a placa que, próximo de Dilolo, na extremidade oriental do Caminho de Ferro de Benguela, comemora a construção e a abertura desta importante linha

Homenagem a Fernando Almiro Vale em comemoração das suas «bodas de ouro» de jornalismo dedicado à Aviação

Por iniciativa do jornal «Os Transportes», vai realizar-se, no próximo dia 3, no restaurante de Montes Claros, um almoço de homenagem ao nosso colaborador sr. Fernando Almiro Vale, que acaba de completar 50 anos de actividade jornalística dedicada inteiramente à Aviação. As inscrições, que custam 100\$00, podem fazer-se na Redacção de «Os Transportes», ou pelo telef. 597 65.

Progressos nos Caminhos de Ferro Espanhóis

Por GUERRA MAIO

OS caminhos de ferro espanhóis vão entrar num período de acentuado progresso. Ampliação de estações, reforço da via, electrificação, esta numa extensão de 440 quilómetros, o que equivale a dizer que em breve ficarão concluídos a grande artéria ferroviária de Madrid e Irun e alguns troços nas linhas da Andaluzia e de Aragon. Sendo assim, serão notavelmente acelerados os comboios rápidos internacionais, os quais, principalmente o «Sud-Express», poderão fazer o seu percurso em 8 horas ou pouco mais, com largo benefício para o ramo português. Na parte Fuentes de Oñoro-Medina, agora com o horário de Verão, foi o «Sud» bastante acelerado, fazendo o percurso (202 quilómetros) de via única, em 4 horas, ou seja uma hora ganha sobre o horário dos últimos anos.

O caso de levar a Renfe a electrificação da Victória a Miranda do Ebro, sem se importar de ser de via única, prova que tem o maior interesse em instalar a corrente eléctrica de Madrid a Irun.

Do mesmo programa faz parte a aquisição de algumas centenas de máquinas Diesel, de grande velocidade, 100 carruagens de bogies para os comboios expressos e de 20 composições de carruagens de dois eixos para os comboios ónibus.

Dentro, pois, de alguns anos a Renfe apresentará um serviço de comboios à altura da sua importância, melhorando consideravelmente as suas relações com a França e com Portugal.

Na linha de Fuentes de Oñoro a Salamanca, acaba de se dar uma modificação interessante nos comboios que, desta última cidade, se dirigem a Vilar Formoso e a Medina del Campo, que não deixa de ter a sua importância. O tráfego local encaminha-se, na maior parte, para a capital salamanquina e por isso tem sido difícil interessá-lo na ligação para além de Medina e agora mais do que nunca se impunha com a circulação diária e permanente dos comboios-rápidos 9 e 10 (Madrid-Hendaia).

A renovação da via, ultimamente concluída, permitiu o aceleração dos comboios-ónibus 1801 e 1802 e levá-los directamente de Fuentes a Medina, com um trajecto de 4 horas e 45 minutos num sentido e 4 h. 55 em outro, com chegada a Salamanca às 10,05 h., seguindo cinco minutos depois para Medina, onde chega às 11,55 h. ou seja com um tra-

jecto de, 1 h. e 45 minutos. Em sentido inverso o comboio 1801 gasta 1 h. 40, o que é muito interessante, tanto mais que traz a correspondência do rápido n.º 10 para Salamanca, que até aqui era às 22 h. 15 e em quatro dias apenas por semana.

O «Sud-Express» gasta de Salamanca a Medina 1 hora e 17 minutos, ou seja à marcha comercial de 60 quilómetros à hora e no sentido inverso o trajecto é feito numa hora e 10 minutos, ultrapassando de 7 minutos a marcha do comboio ascendente.

Se não estivéssemos na expectativa de, dentro de um prazo assaz curto, podermos fazer partir o «Ibéria-Expresso» de Lisboa pela manhã, com chegada, no regresso, antes da meia-noite, seria interessante dar ligação permanente aos comboios-ónibus a que acima me refiro, o que seria possível, visto o ascendente partir de Fuentes de Oñoro às 6 h. 40 e o descendente chegar ali às 22 h. 25. Mas tínhamos que fazer o percurso da Beira Alta de noite, tanto à ida como à volta, com pouco aproveitamento do tráfego local e por isso convém que a Espanha acelere os seus comboios rápidos e que nos dê em permanência os comboios expressos que no Verão ligam o ramo português do «Ibéria».

Uma outra melhoria, também digna de referência, é a nova ligação em Badajoz de e para Sevilha, e com correspondência de e para Lisboa. Serviço diário e que permite a viagem de Lisboa à capital andaluza em 9 horas e 45 minutos. Os 300 quilómetros que vão de Badajoz a Sevilha são vencidos em 6 horas e 35 minutos, ou seja à marcha comercial de perto de 60 quilómetros à hora. Velocidade inexistente em comboios omnibus em linhas de via única, em toda a Península.

São dois comboios esplêndidos e pena é que eles não possam ter carruagens directas entre Lisboa e Sevilha. Lá chegaremos. Deixei para o fim a referência, que é também de justiça fazer, à nova linha do Guadiana, que há-de ligar melhor Madrid com Badajoz e que, ao contrário do que se pensava inicialmente, não parte de Talavera de la Reina, mas da estação seguinte, Calera y Chosas. A linha já tem a infraestrutura concluída nos primeiros 60 quilómetros, obras de arte e estações feitas, faltando pôr o balastro e assentar os carris. Os 120 quilómetros que faltam até Villanueva la Serena, vão ser postos, a

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

No dia 10 de Agosto entrou em exploração o ramal do Cuíma, destinado principalmente ao transporte de minério de ferro para o Lobito.

Embora o objectivo principal da sua construção seja o transporte do minério, o seu traçado serve regiões férteis e atravessa áreas do posto administrativo do Cuíma, susceptíveis de vasto fomento agro-pecuário. As zonas atravessadas possuem água em abundância e já hoje produzem milho, trigo, batata, feijão, mandioca, legumes, frutas e algum café. Nesta área estão fixados actualmente cerca de 65 000 indivíduos.

Além disso, o Ramal Robert Williams-Cuíma constituirá o primeiro troço de uma futura linha, na direcção Norte-Sul, que ligará o caminho de ferro de Benguela ao caminho de ferro de Moçâmedes.

BEIRA

Foi posto a circular um magnífico salão para uso do pessoal superior dos Caminhos de Ferro da Beira, inteiramente construído nas suas oficinas, à excepção dos bogies.

O salão, de esmerado acabamento, é forrado inteiramente a fórmica, compõe-se de: 1 sala de jantar com capacidade para seis pessoas, dispondo de mobiliário adequado e também de um sofá que, sendo necessário, pode ser utilizado como cama; 2

concurso, ignorando-se, porém, quando será a linha aberta à exploração.

Uma vez concluída, passará por ali o tráfego rápido Madrid-Lisboa. Da nossa parte conviria fazer, como tenho dito, uns ramais de ligação de Elvas a Vila Viçosa, de Estremoz a Pavia e de Mora a Coruche, o que encurtaria notavelmente o percurso.

Então poder-se-ia ir de Lisboa a Madrid em 10 horas sem grande esforço.

O que é lamentável é a pobreza da linha da região entre Valência de Alcântara a Placência, onde pouco tráfego encontram os comboios internacionais. Do nosso lado também a linha de Torre das Vargens a Marvão é pobre, senão menos que aquela e por isso tudo justifica a passagem dos comboios expressos por Badajoz.

A bacia do Guadiana em Espanha tem ultimamente tido grande desenvolvimento comercial e a cidade de Badajoz já ultrapassou 100.000 habitantes e Merida vai a caminho dos 40.000.

No nosso território, Estremoz, Vila Viçosa e Elvas também muito se tem desenvolvido e por isso dariam apreciável tráfego aos comboios internacionais.

ventoínhas giratórias e quatro amplas janelas fornecem excelente ventilação; 2 cabines, para duas pessoas, cada, dispondo de guarda-fatos apetrechados com espelhos, gavetas, prateleiras, gavetões sob as camas e uma pequena mesa. Dispõe também de um espaço para guardar bagagem. Cada cabine tem uma ampla janela e ventoínha giratória. A iluminação artificial é fornecida por modernos candeeiros de tecto e de parede; 1 casa de banho espaçosa, dispondo de água quente e fria, chuveiro devidamente isolado por cortinas de plástico, armário para objectos de uso pessoal e um espelho encimado por um candeeiro. O chão da casa de banho é forrado a borracha plástica; 1 cabine de 2 lugares oferece cómodo alojamento aos criados; 1 cozinha apetrechada com fogão, 1 banca com lava-louças, em aço inoxidável, diversos armários para os utensílios de cozinha e copa, geleira a gás, etc.

Este salão recebeu o n.º B. S. 1.

MOÇAMBIQUE

Uma velha aspiração da cidade da Beira vai ser, agora, concretizada: a construção da estação central do seu caminho de ferro. Com efeito, acaba de ser adjudicada a respectiva empreitada, que importará em 43 000 contos.

Trata-se de uma obra de grande projecção e particular significado, não só pelo elevado custo do empreendimento como pelas razões de ordem económica e social que a informam. Constitui, ainda, melhoramento que não poderá deixar de vir a contribuir para o desenvolvimento económico de Moçambique, assim como vem proporcionar trabalho a apreciável mão de obra, induzindo acréscimos de rendimentos em numerosos ramos de actividade.

LINHAS PORTUGUESAS

Estação da Guarda

Em frente à estação da Guarda e junto à estrada que vai à cidade, havia até há pouco uma enorme fila de barracões de madeira, velhos e a caírem aos bocados, com pequenas lojas comerciais, as quais foram desaparecendo pouco a pouco, só restando actualmente duas.

Na esquina da velha estrada da Guarda e da nova, está quase concluído um belo edifício para casas comerciais nas lojas e moradias em cima.

O canto do mesmo edifício fica reservado para o correio, casa muito elegante e que vai substituir o velho barracão da estação dos C. T. T. Sendo a estação da Guarda testa da linha da Beira Baixa e onde passam três comboios internacionais mal lhe ficava ter aquele barracão para o serviço postal e telefone.

Nunca é tarde para fazer bem.

Aviação

Por FERNANDO ALMIRO VALE

O que é a «Flex Wing», de Rogallo

Surgiu uma nova forma aerodinâmica: a «Flex Wing», ou asa flexível, construída pela Ryan Aeronautical Company, nas instalações de Lindbergh Field, em San Diego, é um curioso projecto de Francis M. Rogallo, da National Aeronautics And Space Administration (NASA), que intrigou e interessou vivamente a Ryan, construtora do célebre aparelho de Lindbergh.

Rogallo, antes de lançar o seu revolucionário modelo, investigou profundamente as suas características, no túnel aerodinâmico da NASA, no Centro de Investigações de Langley Research.

A asa dispõe duma envergadura aproximada de 40 pés (12 metros) e é forrada de nylon, e o ar enche-a completamente.

O trem de aterragem é composto por 4 rodas, e o aparelho dispõe dum motor «Lycoming» de 180 CV., montado no extremo duma espécie de fuselagem colocada nas costas do piloto. Os controles de marcha são semelhantes aos dos aparelhos ligeiros.

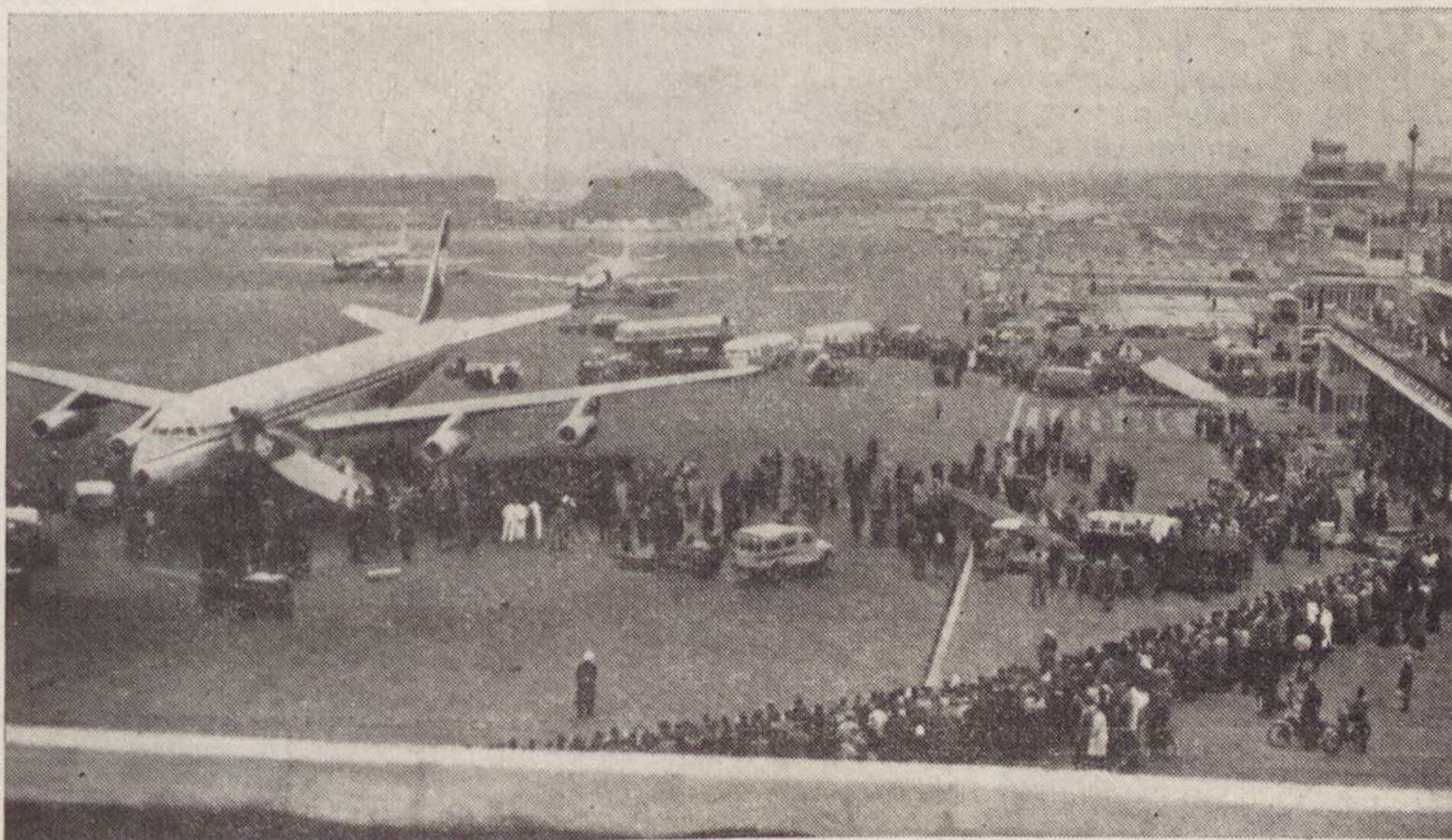
O peso total é de 1 500 libras, incluindo instrumentos. O princípio de controlo da máquina é o mesmo dos planadores de Lilienthal. A velocidade assemelha-se à do helicóptero. O aparelho já tem sido submetido a muitos e apertados ensaios, mas nada de concreto ainda se pode afirmar com vista aos resultados positivos e avançados desta nova fórmula.

O Aeroporto de Schiphol, em 1961

Do relatório anual, referente a 1961, do Aeroporto Internacional de Schiphol, Amesterdão, pode apreciar-se que, no ano transacto, o movimento de passageiros neste Aeroporto, aumentou 5 %, ascendendo a mais de 1 500 000 viajantes. No transporte de carga verificou-se um aumento de 13 %, somando 52 500 000 kgs., e, o do correio aéreo, 4 %, tendo ultrapassado os 5 000 000 de quilos.

Os voos realizados à base de classe económica acusam, igualmente, aumento, visto que se efectuaram 56 800 contra 54 608 em 1960. A grande maioria destes foi efectuada por um total de 20 Companhias (entre as quais a KLM), em serviços regulares. A média diária de aterragens e deslocações realizadas em Schiphol, ascende a 225, incluídos os voos não económicos, que somam 25 000 por ano.

O número de cidades com as quais há comunicações regulares à partida de Schiphol, representa um total de 123, em 72 países. Presentemente, o Aeroporto de Schiphol dispõe de duas pistas de 3 300 metros, para jactos de grandes dimensões, estando em construção uma terceira com o mesmo comprimento. Dentro de alguns anos Schiphol terá quatro pistas. Em 1961 fizeram-se importantes melhoramentos nas instalações do Aeroporto e os escritórios passaram de 150 a 155, onde trabalham, actualmente, 15 000 empregados. O número de pessoas



O primeiro «Douglas» DC-8 chega ao aeroporto de Schiphol

que visitaram Schiphol em 1961 atingiu 1 604 700, contra 1 529 500 em 1960.

Ali, em 28 de Fevereiro passado, a KLM inaugurou um serviço de carga entre Amesterdão e Manchester, o qual é servido por aviões DC-3, quatro vezes por semana, em colaboração com a BEA e Aer Lingus.

A KLM explora a sua rede aérea normal, na qual figuram 104 cidades distribuídas por 68 países.

Como filiada da IATA, a KLM estabeleceu também tarifas especiais para grupos de 25 ou mais pessoas, na rota Norte-Atlântica. Em comparação com as tarifas normais dos bilhetes de ida e volta, as novas tarifas representam uma economia considerável que vai até cerca de 8 200\$00.

Os recordes de altitude e velocidade, com 30 000 kgs. de carga, batidos pelo «Boeing-Stratolifter»

O quadrirreactor «Boeing-Stratolifter», da USAF — uma versão modificada do «Boeing» 707 para passageiros — acaba de bater dois importantes recordes de altitude e velocidade, com uma carga de 30 000 quilos, subindo à altitude de 14 337 metros, e voando seguidamente num percurso de 2 016 quilómetros à velocidade máxima de 990 km/h..

Os anteriores recordes estavam na posse de aviadores russos que, tripulando um «Tupolev»-104, tinham conquistado, em 1959, com os mesmos 30 000

quilos de carga, as marcas de 13 120 metros de altitude e 960 km/h. de velocidade, num protótipo não especificado.

É curioso notar que há um quarto de século — 30 de Dezembro de 1937 — uma equipagem francesa composta por Guillaumet, Leclair, Comet Le Duff, Le Morvan e Chapaton, a bordo dum hidroavião gigante «Latecoère», «Lieutenant-de-Vaisseau Paris», com seis motores de 650 CV. e 1 500 quilos de carga, só conseguiu atingir 3 508 metros de altitude, o que constituía, na sua época, um importante recorde.

«Aeronáutica Portuguesa» — Elementos básicos de história

O piloto-aviador dr. J. Dinis Ferreira, acaba de publicar, num interessante volume subordinado ao título que encima estas linhas, uma interessantíssima colectânea do esforço dos portugueses através da aerostação, da aviação, e do paraquedismo. Numa bem cuidada edição do autor, o trabalho árduo do investigador está bem patente através das cinco partes que compõem o livro: «Balões e Aeronautas» — «Paraquedismo» — «Pioneiros, Aviadores e Aviões» — «Travessias, Viagens, Cruzeiros e Circuitos Aéreos», e «Meetings, Rallyes, e Certames internacionais de Aviação».

Felicitemos o seu autor pela bela obra dada à estampa.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 — Lisboa
Telefone: 3 50 35

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Os «homens» do presente

Subi há pouco o Chiado e encontrei gente conhecida, que há muito não via, pois raras vezes saio do «cortiço».

Topei, entre toda essa gente, alguns «peneirentos» que na situação presente foram guindados a cargos de segunda e terceira categoria. E, coisa curiosa, esses que nos toparam também, vinham preparados para receber um cumprimento estilizado e corresponder, muito cerimoniosamente, para mostrar a categoria que presentemente têm, sem se lembrarem que esses lugares são políticos e que, de um momento para o outro, vão ao ar e voltam a ir para a «Brasileira» do Chiado pedir coroas emprestadas para tomar o seu cafêzinho.

Eu, que os conheço bem, que nunca os vi prestar qualquer colaboração para o 28 de Maio, pasmo como conseguem tomar de assalto um, dois, três e quatro lugares e agarrarem-se de tal maneira como ostras na rocha.

Mas, se eles conseguissem esses lugares, estivessem quietos e não andassem pela Baixa a pavonear-se, ainda se compreendia; mas inchados, com camisas brancas, corpo muito direito, a percorrerem as ruas da Baixa solicitando cumprimentos, é ridículo e implica com os nervos do mais calmo arenque que nunca consegue um lugar, quanto mais quatro.

Esquecem-se estes idiotas que existem cartas com pedidos exagerados, que muitas vezes não puderam ser atendidos por vários motivos, e olham-nos assim como se fôssemos suas ordenanças, e lhes devêssemos dinheiro...

Se um dia me meto a escrever as minhas memórias, muito terei que contar desses grandes valores que por aí abundam.

Sete horas a rir

Li no «Jornal do Médico» que Raul Irigoyen, de 32 anos, riu tanto, durante sete horas, com uma piada que lhe contou um amigo, que teve de recolher ao hospital de Caracas. Os médicos suavizaram-no com sedativos, e quando deixou de rir sofreu de fortíssimas dores de estômago.

Se fosse no nosso País eu diria que o riso havia sido provocado por ver a cara desses idiotas e pedantões que por aí se banqueteiam com chorudos lugares — nunca menos de quatro — e que provocam o riso com as suas atitudes nojentas e ridículas.

Não podem cantar os galos na Praça da Alegria

Disse há dias o «Diário Ilustrado» que, segundo informações de um leitor, estão ameaçados de morte os galos da zona da Praça da Alegria.

Parece que a Comissão Municipal de ruídos ordenou que fossem diminuídos os ruídos na zona da Praça da Alegria tendo a polícia percorrido todos os prédios de habitação comercial e até particulares ordenando que fossem mortos todos os galos naquela localidade.

Esta notícia despertou-nos certa curiosidade e, se nos não enganamos, é obra de um magnate que construiu um hotel junto ao Parque Mayer. Se assim é, estamos na altura de meter na ordem pessoa tão desinquieta que nada pára com eles pois o senhor tem grande cotação em vários sectores.

Quando se fez o hotel, já existia o Parque Mayer com as suas diversões, já existiam várias colectividades que, pagando as suas contribuições e impostos, não podem piar porque um alto senhor consegue fazer calar tudo o que à volta do seu hotel o incomode.

E porque é que esse magnate se não muda?
Acertamos? É ele?

O calor na Itália

Dois casos de loucura súbita causou um excessivo calor em Trapani (Itália).

O primeiro atingiu o chefe da estação de caminho de ferro local, que se fechou dentro de um quarto gritando, em altos berros, que possuía consigo dois revólveres carregados e que queria dar uma conferência de Imprensa. A polícia compareceu no local e conseguiu dominar o ferroviário.

O outro caso, segundo contou a F. P., deu-se com um antigo sargento que, inesperadamente, principiou a atacar os transeuntes que encontrava.

Um Ferreira do Amaral nos E. U.

Em Whiting (Estados Unidos), perante 250 assistentes, foram julgados pelo juiz William Obermiller, doze jovens acusados de distúrbios e de comportamento impróprio em público.

As multas atingiram 65 dólares (1.900 escudos) e a prisão foi a 30 dias por cabeça.

Além disso, o juiz determinou que, durante o resto do Verão, os jovens se dediquem à limpeza da praia do lago Michizan, que sujaram com restos de comidas, latas de conserva e garrafas vazias.

Como os cabelos dos meninos atingiam proporções desmazeladas, foram entregues ao barbeiro da prisão que os rapou à escovinha.

Um dos meninos, que respondeu a um polícia em termos pouco próprios, foi condenado a copiar, integralmente, a declaração de independência e a Constituição dos Estados Unidos.

Depois, mesmo no final de todas estas andanças, os réus foram obrigados a deitarem-se sobre uma mesa e um agente da autoridade aplicou a cada rapazinho quinze vergastadas.



Recortes sem comentários

Com ela fígada

CANAS DE SENHORIM — Na última feira local, dois lavradores que negociavam numa parilha de mulas, abancaram a um café para ultimar a operação. Cafés, tomou cada um o seu, mas os «bagaços» sucediam-se na mesa, até que o comprador, com o fito de resolver o assunto, se afastou por momentos e prometeu ao criado gratificá-lo se servisse ao vendedor cálices de aguardente «para o abrandar» e a ele lhe desse cálices de água, não fosse perder o tino com tanto álcool. Daí a pouco levantou-se o outro e fez idêntica proposta. O criado, que prometeu atender os dois, serviu-lhes água e no fim cobrou a aguardente. E o negócio das mulas foi por água abaixo.

(Do *Diário de Notícias*)

As futuras secretárias?

Centenas de funcionárias de grandes empresas, reunidas em Paris, elaboraram a síntese da «Secretária 1962»: «Deve ser sorridente, vestida com apuro, não perfumada, calma e de voz doce; deve ter a iniciativa de não remeter uma carta do patrão que lhe tenha sido ditada em estado de cólera; recordar-lhe o dia da troca do óleo do automóvel; fornecer-lhe (quando necessário) aspirinas ou cigarros; não lhe comunicar notícias de pouca importância e não fumar».

(Do *Diário de Notícias*)

Canário electrónico

LONDRES — Um «canário electrónico», instrumento portátil de segurança para uso nas minas e que detecta a presença de gases, regista o nível numa escala e dá sinal sonoro e luminoso, recebeu o segundo prémio, no valor equivalente a cerca de trezentos contos, no primeiro concurso internacional da comunidade europeia do carvão e do aço.

Trata-se de um invento inglês, largamente empregado nas minas, mas que também pode ser adaptado às indústrias de gás, petróleo e aço, nos aviões, submarinos e veículos blindados. Emprega, como detector, a versão mecânica do tradicional canário — ave que os mineiros levaram para as galerias porque rapidamente dá mostras de inquietação ou perde os sentidos quando a atmosfera se torna perigosa. — (ANI).

O «preço» duma causa

LOS ANGELES. — Eileen Anderson, uma jovem inglesa, modelo profissional, abraçou e beijou os membros do júri e até o advogado da parte contrária, no final do julgamento em que o tribunal lhe concedeu a indemnização de 18 293 dólares (cerca de 540 contos) por ter sido atropelada em Junho de 1958, sofrendo cicatrizes que — segundo afirma — a prejudicam na sua carreira.

À decisão favorável do júri não deve ter sido estranho o facto de Eileen, para provar o que afirmava, ter aparecido em plena audiência com um fato de banho vermelho e generosamente decotado nas costas, a fim de pôr em evidência as cicatrizes. — (ANI).

Nuvem de borboletas multicores

LOURENÇO MARQUES — Uma nuvem colorida de borboletas invadiu esta cidade, sendo o principal ponto de concentração o Jardim Vasco da Gama. Daí, esvoaçaram por

toda a cidade, aos milhares, chegando a dificultar os movimentos das pessoas, que, de manhã, atravessam o jardim no caminho para os seus empregos.

O «Notícias» informa que os serviços oficiais consideram possível a existência, em qualquer recanto do Jardim Vasco da Gama, do «clima» ideal para a reprodução das borboletas que, devido à subida de temperatura, não puderam manter o estado de vida latente em que se encontravam, invadindo a cidade. — (ANI).

Os medicamentos, o álcool e os automóveis

Médicos alemães especializados em problemas de tráfego verificaram, por experiências, que o consumo de medicamentos e, em seguida, de álcool, pode reduzir consideravelmente a capacidade de conduzir um automóvel. Verificou-se, por exemplo, que 90 por cento das pessoas submetidas a testes acusavam que, seis horas depois de ter tomado um sonífero, perdiam a sua capacidade de conduzir tomando simplesmente uma garrafa de cerveja. O nível de álcool no sangue era apenas de 0,3 por mil. Um catedrático de medicina da Universidade de Hamburgo fez uma comunicação em que disse que os medicamentos podem reforçar o efeito do álcool vinte e quatro horas depois de terem sido tomados. Em vista do aumento do consumo de medicamentos de toda a espécie é possível que se tenha de proceder a uma reforma da legislação sobre a capacidade de guiar um automóvel.

«Do *Jornal do Médico*»

Nem senhoras nem cavalos

RIESENBECK, 15 de Setembro — «Passagem proibida aos cavalos e às senhoras» é, em resumo, o texto dum cartaz que o burgomestre de Riesenbek, circunscrição de Tecklenburgo, no Baixo Saxe, perto da fronteira germano-holandesa, mandou colocar à entrada duma nova rua da localidade. Interrogado acerca das razões da medida draconiana e pouco habitual, o burgomestre esclareceu, muito simplesmente, que os saltos em agulha dos sapatos das suas concidadãs poderiam danificar a camada de betume ainda fresco do macadame.

O cartaz era assim redigido: «Proibido aos cavalos com ferraduras de pitões e às rodas com aros de ferro. As mulheres com sapatos de salto de agulha são indesejáveis nesta rua até 1 de Dezembro. — O burgomestre». — (F. P.).

Mais um processo de combater as insónias

Um dos remédios para os que sofrem de insónia é contar imaginários carneiros. Mas agora um psiquiatra dinamarquês, Gudmund Magnussen, ensina um método a seu ver mais eficaz. Imagine o doente uma bonita paisagem de Verão, bem repoussante, e com a qual esteja familiarizado. Corra todos os pormenores da paisagem e, por fim, concentre o seu campo visual numa pequena parte dela. Procure fixar de maneira contínua essa parte na imaginação. Se os pensamentos estranhos se metem no meio, desfocalize novamente e passe a olhar a paisagem toda correndo-a minuciosamente, até chegar ao primeiro ponto, focalize, tornando a pô-lo no campo visual. E assim por diante. Afirma o psiquiatra que quando se contam carneiros, os pensamentos podem interferir com facilidade, mas que a técnica da paisagem os mantém afastados de maneira eficaz. Vamos experimentar o processo Magnussen na próxima vez em que o sono nos faltar?

Do «*Jornal do Médico*»

Publicações recebidas

A Embalagem ao Serviço da Exportação

Este volume reproduz o ciclo de palestras proferidas durante o Seminário de Embalagem que decorreu de 13 a 17 de Março de 1961, integrado nas manifestações complementares da I Exposição Portuguesa de Embalagem, a qual foi promovida pelo Fundo de Fomento da Exportação.

O sr. Dr. Fernando Alves Calado, Presidente do Conselho Administrativo do Fundo de Fomento de Exportação, proferiu algumas palavras na sessão inaugural do referido Seminário, que constituiu, na verdade, um notável conjunto de sessões de estudo, durante as quais competentes especialistas europeus prestaram à assistência todas as informações técnicas relacionadas com o progresso e as realizações recentemente verificadas no campo da embalagem.

Tanto as suas palavras como os depoimentos proferidos pelos peritos portugueses e estrangeiros, encontram-se devidamente arquivados neste volume, que, por certo, não deixará de ser consultado por aqueles que estão interessados na valorização e na exportação de muitos dos nossos produtos.

Gil Fernandes — *Alcaide-Mor de Elvas*
— *Por Eurico Gama.*

O ilustre jornalista sr. Eurico Gama, nas horas vagas que o seu semanário lhe permite, dedica-se, com devoção, a estudos históricos, principalmente àqueles trabalhos que se referem ao passado de Elvas, sua querida terra natal.

Não é pequena a lista das suas obras, entre as quais, *A Família Pousão em Elvas* e *As Cortes de Elvas em 1361*.

Gil Fernandes — alcaide-mor de Elvas é um trabalho de fôlego, apoiado em documentos — *sem documentos não há história*, disse António Caetano do Amaral na sua «Vida e Opúsculos de S. Martinho Bracarense» — e que publicado primeiramente, em capítulos, na revista «Ocidente», foi agora posto em volume, em elegante separata.

Quem era este Gil Fernandes de Elvas, informá-nos, logo nas primeiras linhas, o Autor do trabalho presente: neto desse tenaz guerreiro do tempo de D. Afonso IV, que foi Gil Lourenço e bisneto de outro valoroso Lourenço Pires, foi uma figura gigantesca das duas Guerras da Independência, «por vezes altivo e imponderado, mas de uma lealdade que não admitia réplicas e de uma coragem que nenhum outro suplantava.»

Algumas datas importantes relativas a esta figura:

Os anos prováveis do nascimento de Gil Fernandes, em Elvas, foram 1351-1353; as suas primeiras

façanhas na Guerra, relatadas por Fernão Lopes, sucederam em 1369; a 20 de Maio de 1381, o rei D. Fernando dá de conto a Gil Fernandes a Herdade de Fontalva, o qual, em Junho do mesmo ano, empreende as suas primeiras incursões por Castela; a 29 de Março de 1384, o Mestre de Avis, nomeia o seu grande amigo e defensor Gil Fernandes Alcaide-Mor de Elvas.

Grande figura nacional, o seu nome serviu para designar um semanário que iniciou em Elvas, a 15 de Agosto de 1885, a sua publicação. Publicava-se aos sábados e foi seu fundador e proprietário Constantino da Cruz Braga. Imprimia-se numa tipografia também chamada *Gil Fernandes*.

Felicitamos Eurico Gama pelo seu magnífico trabalho, no qual revelou mais uma vez a sua cultura histórica e a boa qualidade da sua prosa.

Relatório e Contas do Arsenal do Alfeite, no ano de 1961.

Encontra-se publicado o Relatório do Arsenal do Alfeite referente às actividades de 1961.

O ano de 1961, caracterizou-se, no campo das construções — informa-nos o Relatório —, por um elevado acréscimo de actividade em todos os sectores do Arsenal do Alfeite.

Na relação dos trabalhos que mais ocuparam o Serviço de Estudos durante o ano de 1961, o Relatório salienta o apetrechamento do Navio-Tanque «Gerês» e o desenvolvimento do projecto das Lanchas-Patrolhas de 40 metros. Mais particularmente, este último revestia-se de um aspecto de maior interesse, pois deu origem à construção de 8 lanchas para a Marinha de Guerra.

O pessoal em serviço no Arsenal, compreendendo administrador, director fabril, director comercial e director adjunto da administração, engenheiros, mestrança, arvorados, operários, aprendizes, etc. era, em 31 de Dezembro de 1961, constituído por um total de 2726 indivíduos.

Feiras e Exposições Internacionais

Desporto, Campismo e Móveis de Jardim

Em Spoga — Colónia, realiza-se de 4 a 7 de Novembro, deste ano, a 22.^a exposição de artigos deste género que apresenta 548 expositores de 20 países diferentes numa área de 42.000 metros quadrados.

A Câmara de Comércio Alemã em Portugal, na sua qualidade de representante destas Feiras em Düsseldorf e Colónia, presta todas as informações sobre estes certames e trata de todos os assuntos aos mesmos inerentes.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Aparelhos de segurança «Sifa» foram colocados em 1 500 locomotivas eléctricas e em 1 900 locomotivas e automotoras Diesel, bem como em 150 veículos de comando. Procede-se actualmente a experiências com um aparelho Sifa eléctrico à base de transistores.

O aparelho de segurança tem por fim desligar as automotoras do veículo, no caso em que, durante a marcha deste, o maquinista não seria capaz de o fazer. A marcha do comboio está assegurada enquanto o maquinista premir um botão com a mão ou com o pé. Se este não for o caso, um electro-ímã de retardamento entra em função, seguido, em alguns segundos, da aparição de um sinal luminoso encarnado. Depois, quando o maquinista não reage, a travagem do comboio opera-se após 75 metros de percurso e os motores da locomotiva são desligados.

— Os transportes em vagões de particulares, ou, por outros termos, em vagões que comportam uma construção ou instalações especiais e não estão matriculados no parque do material circulante do Caminho de ferro federal alemão por casas comerciais ou industriais, não cessou de crescer nestes cinco últimos anos.

No dia 1 de Janeiro de 1957 estes vagões especiais eram em número de 38 460, compreendidos os dos Caminhos de ferro da Saar, dos quais 33 817 são cisternas para o transporte de líquidos (bebidas, carburantes, produtos químicos ou gás em estado líquido).

No fim de 1961, o Caminho de ferro federal alemão dispunha de 42 500 vagões particulares, dos quais 36 500 vagões-reservatórios.

— Desde 1950 ao fim de 1961, o Caminho de ferro federal soldou em longas barras 29 000 km. de vias e 70 000 agulhas. Nestes últimos anos, 4 500 km. de via e 10 000 agulhas foram soldados anualmente. Graças à soldagem, podem-se eliminar todas as juntas. Dos 71 000 km. de via e 170 000 agulhas do Caminho de ferro federal alemão, 40% estão agora sem juntas.

AUSTRIA Os Caminhos de ferro federais austríacos estão examinando agora muito cuidadosamente os problemas de segurança postos pelo intenso tráfego ferroviário e rodoviário. Actualmente, 75% das linhas principais têm o bloco eléctrico, que favorece uma sucessão rápida dos comboios e evita os erros humanos.

Postos de engate eléctricos e em quadros de

via, indicando a posição dos sinais e das agulhas e mencionando-se os diferentes trechos de via estão ou não ocupados, estão sendo colocados nas gares.

Além disso, dois programas foram estabelecidos, um a longo termo para a instalação de postos de ligação eléctrica de relativo tamanho, destinados a aumentar tanto o rendimento das linhas como a segurança da exploração, o outro, para a colocação de sinais de luzes intermitentes e barreiras automáticas nas passagens de nível, as quais vão sendo, no fim de contas, progressivamente substituídos por passagens inferiores e superiores.

GRÉCIA Thessanómica inaugurou, em 4 de Fevereiro deste ano, uma nova estação para passageiros, a qual já se projectava construir em 1935. Interrompidos pela guerra, os trabalhos recomeçaram nestes últimos anos. O edifício compõe-se de um corpo central e de duas alas. Ocupa uma superfície de 5 357 m.² (134 m. de comprimento por 40 m. de largura). A fachada exterior é revestida completamente de mármore branco e amarelo escuro. Para o revestimento interior empregou-se mármore branco e preto.

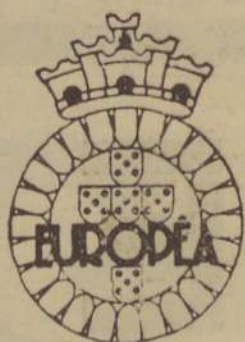
As vias, em número de sete, estão situadas 4 m. acima do rés-do-chão do edifício. O acesso faz-se por uma passagem sob a via e escadas. Os quatro cais estão cobertos em 200 m.

HOLANDA Os Caminhos de ferro neerlandeses estão acelerando a construção de vagões especiais. Em 1961, substituíram 110 veículos do seu parque, que compreende 23 000 unidades e aguardam, este ano ainda, a entrega de 1 500 vagões especiais complementares. No número dos vagões especiais construídos nestes três últimos anos figuram: um vagão misto que oferece as vantagens de um vagão aberto e de vagão coberto reunidos (tecto corrediço ou abertura do tecto, carga normal 27 ou 28 t., capacidade de carga 40 m.³), um vagão-silo de carga e descarga pneumáticas (carga normal 28,5 t., capacidade 28/34 m.³), um vagão de descarga automática (carga normal 28 t., capacidade 38 m.³), um vagão de ponte dupla para 12 camionetes, um vagão para mercadorias volumosas (carga 28 t., capacidade 82 m.³) e um veículo de quatro eixos de descarga automática.

Está em estudo a construção de um vagão especial de paredes ajustáveis para o transporte de mercadorias volumosas.

ITÁLIA Foi examinado no Parlamento italiano o projecto de lei que diz respeito à modernização dos caminhos de ferro, prevendo-se para isso uma despesa total da ordem dos 800 000 milhões de liras.

Para conseguir essa importância, os Caminhos de ferro vão ser autorizados a emitir empréstimos de obrigações na Itália e no estrangeiro.



COMPANHIA EUROPEIA 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. EUROPEA
TELEPHONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

STAR A AGÊNCIA DE VIAGENS DE MAIOR EXPERIÊNCIA



630 Agentes e Correspondentes
em todo o Mundo

AMERICAN EXPRESS
CORRESPONDENTE

P. DOS RESTAURADORES, 14-LISBOA - Telef. 362501 (4 linhas)
AVENIDA DE NICE, 4-ESTORIL - Telef. 260839

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

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15
Telefone 66 61 86
LISBOA



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

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais far-
mácias. 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

WIESE & C.ª, L.ª

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

PRINCIPAIS LINHAS HOLANDESAS
E NORUEGUESAS

Rua do Alecrim, 12-A — **LISBOA**
Telegrama: WIESECO — Telefone 3 43 31 (5 linhas)

Fábrica de Loiça de Sacavém

S. A. R. L.

LISBOA
PORTO
COIMBRA
FUNCHAL

LOIÇAS SANITÁRIAS
A ZULEJOS
MOSAICOS CERÂMICOS

MATERIAIS QUE SE IMPÕEM POR SUA NOTÁVEL
RESISTÊNCIA E PERFEIÇÃO

ESCOLHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ

CONTRA A TOSSE



SEMPRE O PRIMEIRO