

19.º do 75.º Ano

Lisboa, 16 de Dezembro de 1962

Número 1800

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

HENSCHEL

LOCOMOTIVAS HENSCHEL - G M DIESEL-ELÉCTRICAS

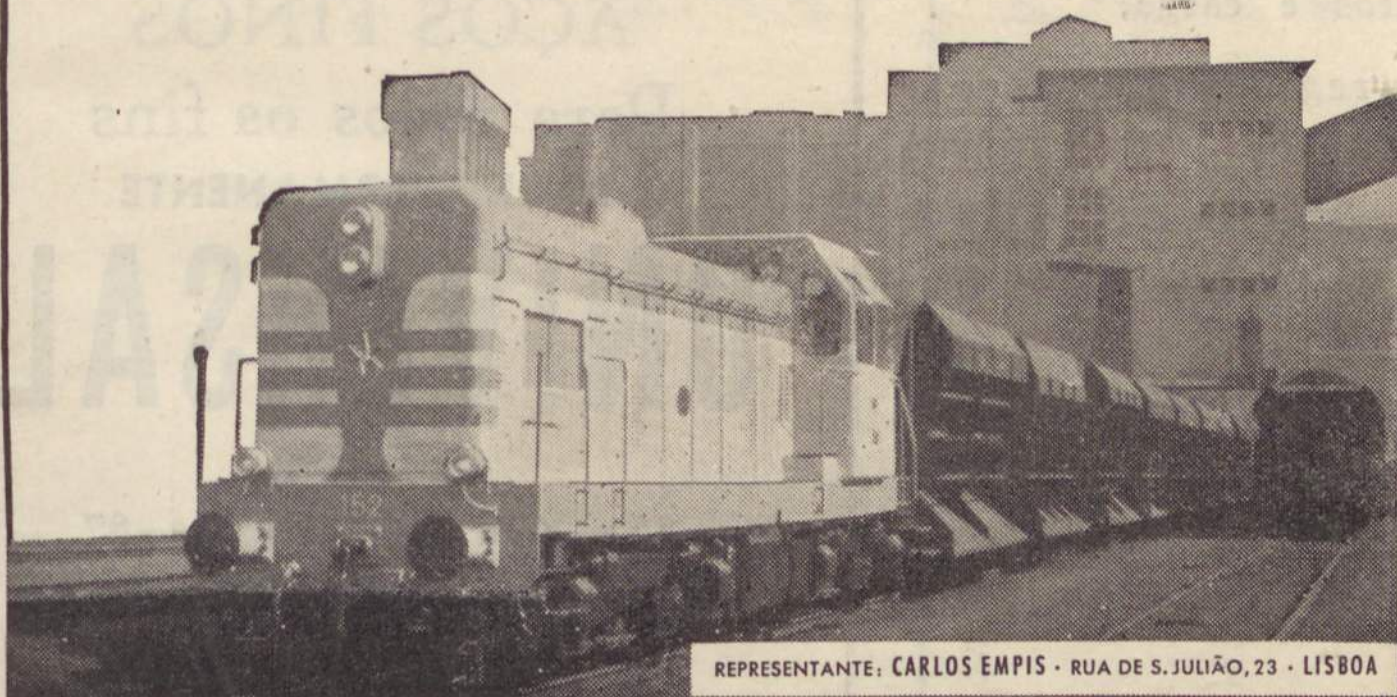
Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

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

EGIPTO: Henschel - G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P

GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P

HOLANDA E AUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P



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



HENSCHEL - WERKE AG KASSEL



*Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.*

Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

VINHOS DO PORTO E BRANDY
D A L V A

VINHOS DE MESA E ESPUMOSOS
B O R L I D O

AGUARDENTE VELHISSIMA
D O M V A S C O

LICORES DE LUXO
T I O S O U S A

VINHOS DO DÃO
A F I L H A D O

VINHOS DE MESA DE LUXO
D O M S I L V A N O

Vinhos da MADEIRA — XEREZ — WHISKY



AGENTE E DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:

Guilherme Antunes Pereira

AVENIDA INFANTE SANTO, 70 I - I.º

Telef. 669571

LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: **HOTEL TÉRMINUS**

A Ç O S  B O E H L E R

AÇOS FINOS
Para todos os fins
STOCK PERMANENTE

UNIVERSAL

LISBOA

85 — Rua de S. Paulo — 87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31 — Rua de Ceuta — 33

Telefones 25045-46

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

1800



16 — DEZEMBRO — 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

Números Extraordinários 10\$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

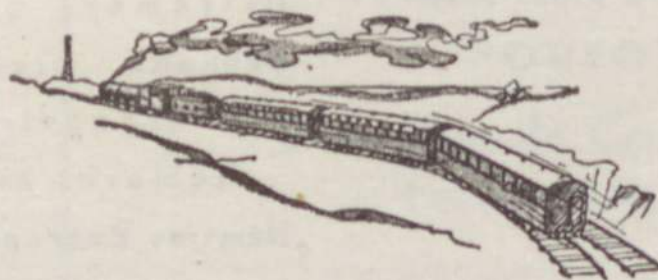
COLABORADORES:

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 CAMPEIRA



S U M Á R I O

A electrificação das linhas férreas vai ganhando terreno em toda a parte	387
Os Portos de Angola, pelo Eng.º <i>ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO</i>	389
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	391
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	392
Inauguração do Centro Social das Fábricas de Condutores Eléctricos e Cabos Armados Telefónicos	393
Recortes sem comentários	394
Parte Oficial	394
Recordando uma data — A Estação do Terreiro do Paço, foi inaugurada oficialmente no dia 28 de Maio de 1932 e aberta ao público seis dias depois, isto é a 2 de Junho	395
Linhas ultramarinas	398
Supressão de uma passagem de nível promovida pelo Município de Lisboa e a colaboração da C. P.	399
Publicações recebidas	400



A electrificação das linhas térreas vai ganhando terreno em toda a parte

A electrificação das linhas férreas portuguesas, cujo primeiro exemplo e cujo primeiro êxito nos foram dados pela Sociedade Estoril, a que se seguiu, há poucos anos, também com êxito assinalável, a electrificação da linha de Sintra, é um programa em acção. Dentro de pouco estará concluída a electrificação da linha Lisboa-Porto. Com a electrificação desta linha, não só melhorarão consideravelmente as relações entre as duas capitais, como, sob o ponto de vista turístico, se dará um grande passo em frente.

Estão à vista de toda a gente os benefícios obtidos com o novo sistema de alimentação dos comboios. Não nos referimos exclusivamente ao seu aspecto higiénico, com o desaparecimento total dos fumos incómodos produzidos pelo uso do carvão, queremos, além disso, sublinhar o desenvolvimento que tomaram as povoações tanto da linha de Cascais como da linha de Sintra. Morar na Amadora, em Queluz, em Rio de Mouro ou em Sintra, famosa estância, é já o mesmo que morar perto do centro da capital, de tal modo o comboio eléctrico reduziu as distâncias. E com essa apreciável redução de distâncias resolveu-se em parte o problema da crise habitacional de Lisboa.

A C. P., muito antes de começar a proceder à electrificação do ramal de Sintra e da linha de Lisboa-Porto, já havia iniciado a introdução, nos serviços de longo curso, de diversas locomotivas diesel-eléctricas, o que representa um esforço muito para

louvar e um melhoramento notável. As obras que estão rejuvenescendo a estação de Santa Apolónia, não só contribuirão para uma maior eficiência e melhor distribuição de serviços, como vão concorrer para o embelezamento daquela zona da capital.

Todas essas coisas custam dinheiro, mas o capital investido nessas obras necessárias renderá, além dos juros materiais, um outro juro importante, e esse diz respeito ao aspecto agradável que a estação vai adquirindo e às comodidades oferecidas a quem chega e a quem parte.

A electrificação das linhas férreas vai ganhando terreno em muitos países. Vamos, a propósito, arquivar alguns exemplos. Começemos pela nossa vizinha Espanha. No dia 12 de Setembro deste ano, a RENFE inaugurou a tracção eléctrica na secção de 110 km. Ponferrada-Monforte da linha Palência-La Corunha, encontrando-se já electrificado o percurso Leon-Monforte (239 km.).

Foi adoptada nesta electrificação a corrente contínua de 3000 vóltios e construíram-se quatro subestações eléctricas em Cobas, Villamartin, San Clódio Quiroga e Pueblo de Brollon.

Na França, que está dando lições ao Mundo sobre caminhos de ferro, procede-se à aceleração dos comboios de passageiros nas linhas recentemente electrificadas.

Desde o dia 30 de Setembro deste ano que está a findar, que se registam importantes melhorias no serviço dos comboios rápidos e expressos da S.N.C.F. A entrada

em serviço da tracção eléctrica entre Arras e Dunkerque dará origem a sensível aceleração nas relações entre Paris e Dunkerque (de 24 a 51² minutos). A marcha do comboio que assegura a relação directa de noite Londres-Paris via Dunquerque, principalmente, será acelerada de 20 minutos e chegará à capital francesa às 8 h. e 40 em lugar de às 9 h. 00.

Da mesma maneira, a maior parte dos comboios que dependem da linha Avignon-Marselha, recentemente eletrificada, beneficiarão de ganhos de tempo que variam de 10 a 25 minutos.

Dentro de pouco tempo será uma realidade a electrificação da linha Paris-Bruelas, pois os trabalhos, empreendidos pela França e pela Bélgica, estão bastante adiantados.

Da Itália chegou-nos a notícia de trabalhos de vulto operados no seu sistema de electrificação. Assim, em Outubro próximo passado, a corrente alternativa trifásica de 3700 vóltios, 16,7 períodos, dará lugar à corrente contínua nas linhas Alexandria-Voghera, Tortona-Novi Ligura, Tortona-Arquata, Alexandria-Arquata-Génova e Génova-Savona, ao norte das estações de Busala e do Ronco. Assim, as linhas situadas ao sul destas estações serão transformadas em 1963.

Estas transformações aumentarão o potencial das linhas permitindo-lhes aumentar o peso e a velocidade dos comboios; e graças às locomotivas de corrente contínua, poder-se-á também utilizar mais racionalmente quer o pessoal quer o material circulante.

Entre os principais trabalhos efectuados ou em curso de realização para a transformação dos equipamentos eléctricos das linhas mencionadas figuram três novos transformadores e convertedores de energia em Novi S. Bovo, Ronco e Tortona. Sabe-se que na subestação de Ronco, que deverá alimentar também uma parte das linhas do lado de Génova, em forte declividade, é necessário instalar — pela primeira vez — quatro grupos transformadores da força

de 2000 kw, do tipo provido de duas ampolas a vapor de mercúrio, paralelas e herméticamente fechadas.

Para a tracção dos comboios de corrente contínua, que começaram a circular em Outubro, foi necessário adquirir 45 locomotivas eléctricas dos tipos E 636 e E 646.

Todos estes trabalhos fazem parte do plano quinquenal de modernização e de extensão 1958/1962 dos Caminhos de ferro italianos do Estado.

Também são notáveis os progressos verificados em Sarrebruck (Alemanha). Esses progressos exigiram a construção de grandes subestações, uma delas ficou concluída recentemente, após três anos de trabalhos.

A nova subestação recebe a forte corrente de Bingen, por Kaiserslautern, por meio duma conduta de alta tensão de 110000 vóltios e transforma-a em 15000 vóltios para alimentar as linhas de contacto. A sala do comando de Sarrebruck, graças a 400 comutadores, pode dirigir à distância todos os comutadores da rede de alimentação das linhas do Sarre. Mas o comando à distância já começa a estender-se até Kaiserslantern e a Neustadt, para lá do Território do Sarre.

Quando a rede ferroviária do Sarre estiver electrificada segundo os planos do Caminho de ferro federal alemão, as subestações de Sarrebruck e de Kaiserslautern fornecerão, no total, uma prestação eléctrica média de 22 megawatts. Enfim, serão instalados dois transformadores com a potência de 25 megawatts cada um, para os quais se utilizará carvão como fonte de energia.

Bastam estes exemplos para se afirmar que o sistema de electrificação vai ganhando terreno em toda a parte.

Quanto a nós, ninguém poderá acusar-nos de termos ficado de braços cruzados e indiferentes aos progressos dos caminhos de ferro, tanto no que diz respeito à velocidade dos comboios como à comodidade dos passageiros.

Os Portos de Angola

Pelo Eng.^o ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

EM número anterior da nossa revista, demos aos leitores uma síntese panorâmica das comunicações ferroviárias da Província Ultramarina de Angola. Vamos hoje descrever-lhes sucintamente as principais instalações portuárias de que dispõe o vasto território português da África Ocidental.

Como acontece em quase todo o continente africano, existe uma íntima ligação entre os portos e os caminhos de ferro de Angola e, tal como na generalidade dos territórios de África, são as mesmas entidades que exploram uns e outros. Esta circunstância encontra fácil explicação se atendermos a que as linhas férreas têm essencialmente carácter de penetração e esta se faz precisamente com base nos portos marítimos e, em certos casos (que por ora se não apresentam em Angola) nos portos fluviais.

Os três principais portos angolanos são, pois, aqueles onde se iniciam os três caminhos de ferro de longa quilometragem: Luanda, Lobito e Moçâmedes, qualquer deles dotados de excelentes instalações. Porto Amboim e Cuio—que, como vimos, são também origem de linhas férreas—são, contudo, portos de importância secundária; como eles, existem ainda na Província mais uma dezena de portos a que adiante faremos referência. Há finalmente alguns pequenos portos de pesca e outros de menor valor de pequeno movimento, por via de regra associado a actividades locais.

O porto de Luanda, situado numa baía bem abrigada, é constituído por um esporão, com 300 metros de comprimento e 160 de largura e limitado no lado ocidental por um muro-cais com 100 metros de extensão, destinado à navegação de cabotagem. Os cais acostáveis totalizam, por conseguinte, 860 metros. Actualmente, o porto de Luanda acha-se dotado de uma estação marítima e de dez armazéns. Aquela é um excelente edifício, provido de todas as facilidades destinadas a asse-

gurar o conforto dos passageiros. Além dos armazéns referidos, existem ainda recintos descobertos e vastos terraplenos para a armazenagem de cargas e de veículos que não exijam cobertura e para mercadorias a granel.

O porto de Luanda terá, porém, de acompanhar o progresso da vasta área que serve, que será notavelmente aumentada com a construção do caminho de ferro do Congo. Assim o II Plano de Fomento prevê 130 mil contos para a construção de um novo cais acostável para grandes navios que em muito virá melhorar a capacidade deste porto que é um dos mais importantes de toda a costa ocidental africana.

O porto do Lobito—término do Caminho de Ferro de Benguela—está igualmente bem abrigado numa magnífica baía. Os seus dois cais acostáveis totalizam 1120 metros de extensão; além destes cais, dispostos em Lobito e designados por cais do norte a sul, dispõe ainda o porto do Lobito de uma estacada para a navegação de cabotagem com 150 metros de comprimento, constituída por uma estrutura de madeira, assente em vigamento de formigão e estacaria de ferro.

O Lobito é, por ora, o único porto angolano ligado à rede ferroviária internacional; por ele faz-se, pois, não somente o tráfego da extensíssima área por ele servida dentro da Província, como também boa parte do tráfego—sobretudo mineiro—das ricas regiões cupríferas do Catanga e da Rodésia do Norte.

Como instalações de armazenagem, dispõe o Lobito de armazéns que cobrem uma área de 22500 m² e de uma área de 70 mil m² para mercadorias que possam permanecer a descoberto; existem ainda parques de minérios com uma área de 25 mil m² e um parque para carvão de 30 mil m². O cais sul está equipado com um silo para cereais, capaz de armazenar pouco mais de vinte mil toneladas de gramíneas.

As obras previstas no II Plano de Fomento para fazer face ao incessante acréscimo do porto do Lobito estão orçadas em cem mil contos e nelas se compreende uma instalação mecânica para carregamento de minérios, já em construção, e que permitirá elevar de 1,5 para 3,5 milhões de toneladas métricas a capacidade anual do porto.

O porto de Moçâmedes, término do caminho de ferro homónimo, serve já uma parte considerável da nossa Província de Angola, muito particularmente o fértil planalto de Huíla. Num futuro, que já não se antevê muito longínquo, ficará ainda ligado à rede internacional africana, ficando então em condições de servir de escoadouro aos produtos de vasta área da Federação das Rodésias e da Niassalanda.

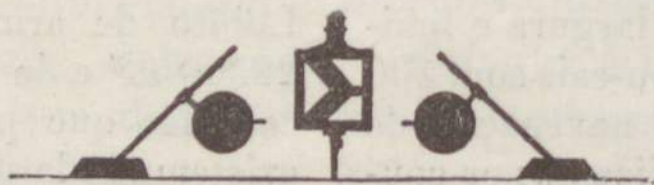
O porto possui uma extensão total de 875 metros de cais acostáveis, dos quais 265 para a navegação de cabotagem. Está, no entanto, prevista a sua ampliação para atender ao incremento de tráfego que resultará do progresso das povoações que serve, da abertura dos ramais que o ligarão às minas de ferro de Cuíma e de Cassinga e até das novas regiões que o Caminho de Ferro de Moçâmedes irá abrindo, à medida que a sua construção for avançando no interior da Província.

Como já tivemos ocasião de salientar no artigo anterior, as comunicações internas na direcção Norte — Sul fazem-se, no interior, por camionagem e, na costa, pela navegação de cabotagem, que desempenha assim um notável papel na vida económica angolana.

Servem a navegação costeira mais de uma dúzia de portos, localizados nalgumas das numerosas baías e enseadas viradas ao Norte de que está dotada a costa angolana. Algumas dessas baías não estão ainda sequer providas de quaisquer instalações portuárias, mas as suas condições naturais são de tal forma boas que permitem mesmo que navios de grande calado as frequentem. Estes portos poderão um dia, com o crescente progresso da Província, vir a ser dotados de facilidades ade-

quadas para desempenharem papel de relevo nas comunicações de Angola.

Entre os portos de cabotagem, importa mencionar, no encrave de Cabinda, os de Cabinda, Lândana e Malembo, o primeiro situado na baía do mesmo nome e o segundo na foz do rio Chiloango. São portos com fundos de pequena profundidade que servem sobretudo actividades agrícolas e florestais. Já no território de Angola propriamente dita, mas ao Norte de Luanda, temos os portos de Santo António do Zaire (na foz do Zaire, pouco abrigado), de Nóqui (bem situado, equipado de meios mecânicos e dotado de instalações de armazenagem, mas de pouco movimento por falta de comunicações com o interior, sobretudo com São Salvador; fica situado no rio Zaire não longe do porto congolês de Matadi), Ambrizete, Ambriz (bem localizado para captação de tráfego do interior, mas deficientes de condições naturais e de instalações portuárias), Capulo, Barra do Dande e Cacuaco (portos secundários ligados a actividades salineiras ou piscatórias). Entre Luanda e o Lobito, encontramos Porto Amboim (desabrigado mas dotado de boas instalações, tem muito movimento, sendo mesmo escalado pela navegação de longo curso) e Novo Redondo (desabrigado mas servindo uma região rica). Ao sul do Lobito mas ao Norte de Moçâmedes, dispõe a Província dos seguintes portos: Benguela (cuja importância declinou com o desenvolvimento do Lobito e que hoje serve principalmente a pesca), Baía Farta (piscatório), Cuio (que, como vimos, é um porto açucareiro ligado por caminho de ferro às regiões produtoras), Baía dos Elefantes e Lucira (óptimos, com possibilidades de se tornarem portos de valor, mas actualmente confinados à pesca). Finalmente, ao sul de Moçâmedes, encontramos os portos de Porto Alexandre e da Baía dos Tigres, qualquer dele com magníficas condições naturais mas utilizados somente pela pesca. Muito em particular o último é considerado como um dos melhores portos naturais de todo o Mundo, estando a ser estudada a sua valorização e apetrechamento para um futuro próximo.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Grupo de Artistas Portugueses

O Grupo de Artistas Portugueses, que perdeu há pouco, com o falecimento de Júlio Adolfo César da Silva, um valioso elemento, realizou, na primeira semana deste mês de Dezembro no Palácio da Rua Barata Salgueiro, a sua 21.^a Exposição. O nível é alto e harmónico.

Cada qual mandou para o certame o melhor das suas reservas. Alguns pintores, como Severo Portela, surpreenderam-nos com alguns quadros mais ou menos modernistas, provando assim que os seus pincéis podem dominar todos os géneros. Não nos é possível, nesta breve notícia, abranger todos os expositores. Alda Machado Santos e Fernando Santos mantêm a sua maneira de pintar; Domingos Rebelo apresentou-se com quadros pintados na sua ilha de S. Miguel; Ayres Ferreira tem no quadro *Entardecer* uma das suas mais felizes produções; Jaime Murteira, discípulo de Frederico Ayres e António Saúde, está na posse plena do seu estilo pessoal; Maria Helena Patrício Leite, discípula de Domingos Rebelo, continua enamorada da paisagem de Sesimbra.

O artista Mário Salvador, não há dúvida que renovou entre nós a técnica da aguarela. Que transparência, que poesia têm as suas águas!

Silva Lino, discípulo de Saavedra Machado, é um pintor de fortes qualidades. Cada vez maior. De um dos mais curiosos aspectos de Alfama fez um maravilhoso quadro que só por si bastaria para consagrar um grande pintor moderno. Ventura Moutinho, por sua vez, honra a Exposição com nove óleos. Basta apontar dois deles: *Fonte da Trindade* (Sintra) e *Camélias de Sintra*.

José Campas compareceu também. Apenas dois trabalhos: *Outono e Juventude*. É um dos mais distintos discípulos de Carlos Reis.

De Carlos Reis foi também discípulo Raimundo Machado da Luz, senhor de uma técnica muito sua. As manchas impressionistas de Francisco Maya despertam sempre grande interesse.

Eis em breve resumo o que foi a 21.^a Exposição do Grupo dos Artistas Portugueses que constituiu, para os frequentadores do Palácio da Rua Barata Salgueiro, como que um presente de Natal. E como estão à porta, dentro de uma semana, as comemorações da Natividade de Cristo, apresentamos a todos os artistas e homens de boa vontade os nossos votos de um Natal muito feliz.

Os nossos artistas



TIGELA DA CHINA
Aguarela de Alice Manarte

Canto do Natal

A um descrente

Abre os braços, abre a Alma
como quem ama e quem espera;
— o Natal há-de trazer-te
a Luz duma outra Esfera...

Consente que nasça em ti
essa Razão superior
que explica todo o mistério
que se oculta no Amor...

Depois, teus olhos verão
para além do Tempo—Espaço...
Hás-de sentir-te cingido
no Todo, no mesmo abraço...

Descerá, como um véu, lento
e envolvente, um silencioso
encanto por tudo quanto
vive no religioso...

E cantarás, com a Noite
e as estrelas, triunfal,
magnífico de pureza,
— o teu Canto do Natal!

RAMIRO DA FONSECA

Natal de 1962

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Em Samotrácia descobriram-se, no decurso de escavações, 105 túmulos e os restos de um templo da seita seveta Cabeiroi, conhecida no período entre o século VII A. C. até o século III da nossa era.

(de *L'Avenir de la Bretagne*)

A professora dr.^a Ingrid Salersgholl pensou que seria fácil tirar à astronomia o que esta ciência tem de árido, e que daria uma ideia exacta das dimensões dos vários planetas atribuindo-lhes um «valor comercial»: a Terra vale 20 escudos, Vénus 15, Marte 2, Mercúrio 1, a Lua vinte centavos, Urânio 280 escudos, Neptuno 320, Saturno 1 840 escudos, Júpiter 6 200 escudos, e o Sol, nesta proporção, cerca de sete mil contos...

(de *La Flandres Libérale* – Ostende)

Os sons graves, mesmo os de frequência tão baixa que são imperceptíveis ao ouvido humano, podem provocar palpitações, elevação da tensão, dores nos olhos e perturbações digestivas, revelou no Congresso Internacional de Acústica, o professor Grandjeau, da Universidade de Zurique.

(de *La Voix de La Paix* – Nantes)

Há actualmente na Holanda 342 habitantes por quilómetro quadrado (a maior densidade de todos os países do Mundo). Seguem-se a Inglaterra (303), a Bélgica (300) e o Japão (252). Todavia em Malta há 1040 habitantes por quilómetro quadrado, e nas Bermudas 805. As suecas conservam o «record» de velhice com a média de 75 anos (72 para os homens); as inglesas, com 74 anos, e as americanas com 72.

(do diário *Kiongozi* – Tabora)

Na cidade de Los Angeles, um ferroviário reformado, que conta agora 88, anos contraiu matrimónio com uma senhora de 39. Declarou que vai seguir uma vida de «tranquilidade» e boas refeições.

(do *Albany Tribune* – Minneapolis)

Na floresta Kemay, da Malásia, foram vistas pegadas gigantes, semelhantes às já observadas noutras regiões. Medem um metro de comprimento por 18 cm. de largura. São duas e distam metros uma da outra.

(de *Afrique Nouvelle* – Dakar)

Construiu-se em Oslo um aparelho eléctrico destinado a estimular internamente o coração das pessoas cuja pulsação é lenta. Tem as dimensões de uma caixa de fósforos e pode aplicar-se sob as costelas. Funciona por baterias com a duração de cinco anos e a sua substituição requer apenas uma simples operação abdominal.

(do diário *Yeni Istanbul* – Istanbul)

Foi construído em Moscovo um microscópio de alta voltagem cujo «olho» electrónico permite observar a actividade das células em condições de pressão atmosférica normal. O microscópio, que tem altura equivalente a um prédio de dois andares foi construído sob a direcção do dr. Nicolau Projov após quinze anos de estudo.

(do *Daily Nation* – Nairobi)

A jovem recém-saída da Escola de Jornalismo, conseguiu emprego no melhor jornal de Long Island. A sua primeira reportagem mereceu elogios do director do jornal, que, no entanto, lhe fez notar alguns pequenos senões. – Lembre-se – disse ele – do que disse Joseph Pulitzer, fundador da Escola de Jornalismo: «A precisão é para um jornal o que a virtude é para uma mulher». – Bem – replicou a jovem – isso que ele disse não é lá muito exacto. O jornal sempre pode publicar uma retratação no dia seguinte.

(do *Midi Colonial*)

Nas escavações feitas na velha cidade-fortaleza de Kamir-Birn, um dos maiores centros administrativos do antigo Estado de Urartu (Transcancasia) encontrou a expedição científica que explora aquela região, palácios que remontam ao século sete antes da nossa era. Num único edifício há 156 salões dos quais 37 já foram desenterrados. Neles foram encontrados brincos de ouro e braceletes de bronze.

(de *The Rhodesia Herald*)

O cientista inglês Dr. Plack comunicou à Associação Britânica de Medicina que, ao fim de dois anos de estudos em seiscentos doentes, chegou à conclusão de que mordiscando madeira durante cinco minutos antes de ir para a cama, isso fatiga os músculos do queixo e do pescoço, e impede... que se rессone.

(do *The Statesman Examiner* – Washington)

Inauguração do Centro Social das Fábricas de Condutores Eléctricos e Cabos Armados Telefónicos

Como havíamos anunciado, o Chefe do Estado, inaugurou, na quinta-feira, 6 do corrente, o Centro Social das importantes Fábricas Nacional de Condutores Eléctricos e Cabos Armados e Telefónicos, com que se comemoraram o 20.º aniversário da primeira destas empresas e o 10.º da segunda.

A cerimónia da inauguração deste Centro, que beneficia mil operários, foi, como se esperava, de grande interesse e solenidade. O Chefe do Estado, que se fazia acompanhar do seu ajudante de campo, sr. comandante Gabriel Thomaz, ao chegar à Rua das Fontainhas, onde se erguem os dois estabelecimentos, foi aclamado pelos habitantes daquela artéria da Venda Nova que tinham decorado festivamente as janelas das suas habitações com colchas e colgaduras. No alto dos mastros tremulavam pendões com as cores nacionais e da Câmara Municipal de Oeiras.

Ao apelar-se do seu automóvel, o sr. Almirante Américo Thomaz recebeu os cumprimentos dos srs. Ministros da Economia e das Corporações; do Subsecretário de Estado da Indústria; dos administradores daquelas duas empresas, srs. eng. José Abecassis, conde de Seizal e Leonardo Welks; dos directores da CEL, sr. eng. Oliveira Domingos e da CAT, srs. eng. António Emídio Abrantes e Jean Luz (Coruche).

As duas fábricas encontravam-se em plena laboração, o que permitiu ao Chefe do Estado e às pessoas que o acompanharam na sua demorada e atenta visita, admirar todas as fases da produção de fios e cobres isolados a borracha e de substâncias termoplásticas, na CEL, e de cobres telefónicos para todas as tensões, na CAT.

Percorridas as duas fábricas, o Chefe do Estado foi convidado a visitar o laboratório de tecnologia, dirigido pelo sr. dr. Fernando Medeiros, o posto médico, a creche e o mercado tipo «Sirva-se o Sr. Próprio».

O Centro Social, instalado num edifício elegante que dispõe de um amplo auditório, foi finalmente inaugurado pelo Chefe do Estado, que descerrou, à entrada, uma placa de mármore que relembra a data da inauguração.

Presidiu à sessão, que se efectuou seguidamente,

o sr. Almirante Américo Thomaz, que tinha à sua direita os srs. ministro da Economia e Secretário de Estado da Indústria, prof. Teixeira Pinto, Subsecretário da Indústria, sr. dr. Esteves da Fonseca, e eng. José Abecassis; e à esquerda, os srs. Ministro das Corporações, secretário nacional da Informação e presidente da Câmara Municipal de Oeiras e o arquitecto António Bernardo Costa Cabral de Macedo.

Em seu nome e no dos conselhos de administração e restantes corpos gerentes da CEL e da CAT, o sr. eng. José Abecassis saudou o sr. Presidente da Republica, de quem traçou o elogio, dirigindo depois agradecimentos, pela sua presença, aos membros do Governo e restantes individualidades convidadas.

Referindo-se ao Centro Social, acentuou que ele constituía uma como que compensação dada a todos que contribuíram para a importância e consolidação daquele conjunto industrial. Falando, depois, dos objectivos do Centro, informou que ele se destina a proporcionar convívio e possibilidades de maior cultura. Biblioteca, sala de espectáculos, para teatro e cinema, conferências sobre assuntos técnicos e sociais. Referindo-se à evolução da indústria de condutores eléctricos em Portugal, sublinhou a sua importância económica.

E disse:

«Como medida do significado da nossa dimensão, posso apontar, por um lado, que o conjunto das nossas empresas, na Metrópole e no Ultramar, emprega já cerca de um milhar de pessoas, compreendendo cinquenta que cursaram escolas universitárias e médias, e outras tantas com cursos secundários. Por outro lado, os investimentos, só na Metrópole, excedem 250.000 contos e, no Ultramar, rondam os 50.000».

Em seguida, o sr. Prof. Gonçalves Proença, ministro das Corporações, começou por definir a política social como a ciência ou a arte de governar em ordem à harmonia colectiva, pelo melhor aproveitamento e mais equitativa distribuição dos valores materiais e morais na distribuição da comunidade.

Noutra altura do seu discurso, o sr. Ministro classificou aquela inauguração como um acto da política

Recortes sem comentários

Efeitos da 1.ª Grande Guerra

GUISE, 27 de Setembro. — Meio século depois de ter sido ferido em combate, Leon Vallier, de 74 anos, experimentou dificuldades em mover o braço direito.

Depois de consultar um médico e um radiologista, Vallier ficou a saber que as dores eram provocadas por uma bala de «Mauser» que era necessário extrair. A bala provinha de um tiro que o atingiu quando socorria o seu chefe, o general Marchand, num combate travado no Marne em 25 de Setembro de 1915. — (F. P.).

A vingança da jovem volante

RIO DE JANEIRO, 27 de Setembro. — Derrubada por um autocarro no bairro de Copacabana, bairro residencial de Rio de Janeiro, uma jovem de 23 anos, May de Sousa, decidiu vingar-se. Regressando a casa, munuiu-se de uma pistola e voltou a partir de táxi. Sem esconder as suas intenções do motorista deste, fez-se conduzir ao depósito dos autocarros.

Ali, encontrando o condutor do autocarro, descarregou a arma sobre ele.

— Estou grávida e esta gravidez representa o sonho da minha vida — declarou a jovem à Polícia, esperando que o seu gesto ponha fim ao reino desses «gangsters do volante» que são os condutores de autocarros. — (F. P.).

O Polvo da morte

ANGRA DO HEROÍSMO, 15 de Setembro. — Quando praticava pesca submarina no mar do negro, na Costa de S. Mateus, foi atacado por um polvo que o imobilizou junto a uma gruta submersa, causando-lhe a morte, o pintor António Garcia de Silva Horta, de 27 anos, natural do Faial. — (ANI).

social, traduzindo uma verdadeira comunidade, cujos membros cada vez mais se sentem unidos e solidarizados pela consciência dos interesses e objectivos comuns.

A terminar o seu discurso, o sr. Prof. Gonçalves Proença apelou para os detentores dos instrumentos materiais da produção e a quantos com eles colaboram, para que façam um esforço sempre maior no sentido do aumento das fontes de riqueza; aos responsáveis pela sua utilização e à comunidade, para que jamais esqueçam a função social dessa riqueza e sempre dela procurem tirar benefício maior para todos.

O sr. Ministro das Corporações fechou o seu discurso dirigindo felicitações às duas empresas pela inauguração do Centro Social e cumprimentando os seus colegas do Governo e o ilustre Chefe do Estado.

Terminou a cerimónia da inauguração com a entrega, pelo sr. almirante Américo Thomaz, de condecorações da Ordem do Mérito Industrial aos srs.: eng. José Abecassis, no grau de grande oficial; ao encarregado dos serviços de manutenção, sr. António Ferreira Ribeiro, e ao operário Luís Porfírio Mendonça, no grau de cavaleiros.

Os Canibais na Nigéria

LAGOS (Nigéria), 21 de Setembro. — Um inquérito sobre o assassinio de três africanos revelou que foram comidos durante uma festa comunal — escreve o «Daily Express», desta cidade.

O jornal afirma que uma comissão de inquérito, nomeada pelo governador da Nigéria Oriental, Sir Francis Ibban, encontrou ainda na mesa do festim restos de carne humana e vários bocados preparados para serem fumados. Foram encontradas também as facas ensanguentadas, usadas para despedaçar os corpos.

As provas deste acto de canibalismo foram encontradas no recinto secreto onde os habitantes da aldeia se reúnem para discutir os seus segredos — (ANI).

O patrão também folga

LONDRES — O proprietário de uma fábrica metalúrgica instalada na parte ocidental de Londres resolveu ter um dia de folga e não abriu a fábrica, porque os seus 200 operários haviam participado numa greve simbólica nacional.

Os operários disseram que o patrão os tinha recebido junto dos portões da fábrica, que estavam fechados e lhes dissera: «Vocês tiveram ontem um dia de folga; hoje tenho-o eu» — (R.).



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 267, II Série, de 14 de Novembro de 1962, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de construção do posto de subseccionamento e paralelo situado entre os pontos quilométricos 233,393 20 e 233,423 20 da linha do Norte, incluindo a expropriação, por utilidade pública, de duas parcelas de terreno entre os pontos quilométricos 233,380 e 233,440 da referida linha férrea.

Ministério das Comunicações, 31 de Outubro de 1962. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto da construção de um posto de subseccionamento e paralelo, a construir entre os pontos quilométricos 293,442,55 e 293,463 60 da linha do Norte, incluindo a expropriação de uma parcela de terreno entre os pontos quilométricos indicados, com a área total de 52,75 m².

Ministério das Comunicações, 31 de Outubro de 1962. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

RECORDANDO UMA DATA

A Estação do Terreiro do Paço

foi inaugurada oficialmente no dia 28 de Maio de 1932 e aberta ao público seis dias depois, isto é a 2 de Junho

FOI há trinta anos, no dia 28 de Maio de 1932, que se inaugurou, em Lisboa, na vizinhança do Terreiro do Paço, um importante melhoramento ferroviário, com ele tendo desaparecido de vez um ignóbil pardieiro, que constituía para Lisboa, tanto aos olhos nacionais como estrangeiros, uma vergonha. O pardieiro vergonhoso a que nos referimos era aquilo a que se chamou — durante oitenta estirados anos! — a estação e ponte de vapores do Sul e Sueste. O importante melhoramento com o qual, além dos serviços que veio prestar, se embelezou aquela nobre parte de Lisboa, chama-se a nova estação do Terreiro do Paço. Vale a pena relembrar a data do melhoramento. A inauguração da nova estação constituiu um acontecimento de grande projecção nacional. Presidiu à cerimónia o Chefe do Estado, general Oscar Carmona, e estiveram presentes os seguintes membros do Governo: General Domingos de Oliveira, presidente; dr. Pais de Sousa, ministro do Interior; coronel Lopes Mateus, ministro da guerra; almirante Magalhães Correia, ministro da Marinha; dr. Almeida Eusébio, ministro da Justiça; dr. Antunes Guimarães, ministro do Comércio; e comandante Fernando Branco, ministro da Agricultura. O sr. Prof. Oliveira Salazar, ministro das Finanças, esteve representado pelo dr. Fernando Teixeira.

Na numerosa e distinta assistência, viam-se, entre outras personalidades, o general José Vicente de Freitas e coronel Mardel Pereira, respectivamente, presidente e vice-presidente da Câmara Municipal de Lisboa; brigadeiro Daniel de Sousa, governador militar de Lisboa; engenheiros José Fernando de Sousa, Vasconcelos Correia, Nobre Guedes, Carlos Manitto Torres, coronel Lopes Galvão, Raul da Costa Couvreur, Constantino Cabral, em representação dos Caminhos de Ferro do Vale de Vouga, Cancela de Abreu; capitão Frederico Vilar; tenente-coronel Esmeraldo de Carvalhais; capitão Agostinho Lourenço.

O notável discurso do Director-Geral dos Caminhos de Ferro, eng. Alvaro de Sousa Rego

Tem valor histórico o discurso do Eng. Sousa Rego, que falou na alta qualidade do Director-Geral dos Caminhos de Ferro. Depois de apresentar cumprimen-

mentos ao Chefe do Estado e ao Governo, à culta assistência e à Imprensa, disse:

«Bem merecida é, em verdade, a vinda aqui de V. Ex.^a e do seu Governo, porque esta inauguração é o resgate de uma velha dívida à cidade de Lisboa e às formosíssimas províncias do Alentejo e do Algarve. Ao provisório barracão do Terreiro do Paço, cuja pobreza e longevidade deprimiam a Capital e as referidas províncias, sucede, finalmente, edifício condigno da testa das linhas do Sul e Sueste, mercê da salvadora acção administrativa e financeira do sábio e prodigioso estadista — Doutor António d'Oliveira Salazar — que tem tornado possíveis tantos e tantos melhoramentos públicos.

Nele se ostentam os nobres brasões da cidade de Lisboa e os das capitais dos distritos servidos pelo caminho de ferro, na concepção de uma homenagem às respectivas populações, pelo seu próprio significado, e pelo mérito revelado pelos artistas portugueses a quem a sua execução se confiou. É igual mérito se observa na escolha e manufactura dos excelentes mármore de Vila Viçosa, na dos azulejos artísticos que ornamentam as salas de espera, em todos os complementos decorativos e demais pormenores em que se evidencia e nobilita a indústria nacional. Foi esta a preocupação que levou a enriquecer com estas decorações o primitivo projecto do edifício, de cuja organização foi incumbida a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo ex-ministro Ex.^{mo} Engenheiro Araújo Correia, tendo sido elaborado pelo distinto architecto Cotineli Telmo.

A escolha definitiva do local foi determinada sob parecer da Comissão nomeada por Portaria de 2 de Março de 1928, pelo Ex.^{mo} Ministro Engenheiro Eduardo Bragança, a cuja iniciativa se deve a aprovação do projecto desta obra, adjudicada pelo seu serviço à firma António Veiga e Manuel Martins d'Oliveira, que dela se houve com o maior zelo e probidade.

Importantes modificações e melhoramentos foram introduzidos durante a construção desta obra e outros anexos foram projectados nos meus Serviços de Estudos para completar a estação terrestre. Entre estas merece especial referência o projecto elaborado pelo hábil architecto António Bravo, da vedação do pátio

exterior de acesso, condizendo com o estilo da estação na parte que a defronta e igualando, em felizes proporções, a que cerca o monumento a D. José, na frontaria voltada ao Terreiro do Paço.

* * *

A parte fluvial da Estação, em ligação com a muralha que limita este terrapleno, reclamou desde logo a minha especial atenção e assumi a responsabilidade de propor superiormente que a Comissão de técnicos, idóneos e especializados, fosse confiada a missão de pôr o problema em equação e a de orientar a elaboração e execução do respectivo projecto, visto que, perante as precárias condições de estabilidade da muralha e das que caracterizam esta zona do Tejo, entendi que só assim se conseguiria o êxito de uma obra de singular melindre e dificuldade, exigindo ser curiosamente reflectida e assistida na observação permanente dos efeitos que durante a sua execução se produzissem.

Congratulo-me por ter sido aceite esta orientação pelo Ex.^{mo} Ministro de então sr. General Vicente de Freitas, que, sob minha proposta, nomeou por Portaria de 28 de Junho de 1929 a seguinte Comissão: José d'Abecassis Júnior, Inspector de Obras Públicas, Francisco Augusto Ramos Coelho de Sá, Raul da Costa Couvreur, Zacarias José de Sant'Ana, Carlos Pinto Machado, sendo presidente o primeiro e o último secretário, presidência que, por impedimento de saúde do meu ilustre colega Abecassis, hoje infelizmente já desaparecido, foi mais tarde assumida pelo notável professor e também Engenheiro Inspector, sr. António Vicente Ferreira. Preconizaram S. Ex.^{as} a solução realizada com a máxima economia, dentro do que foi julgado necessário e suficiente.

Foi essa obra adjudicada, por Portaria de 16 de Abril de 1930, do actual ministro Ex.^{mo} Sr. dr. João Antunes Guimarães, à Sociedade de Construções e Reparações Navais, Lt.^a, que bem se desempenhou e à Comissão dispensou também prestante colaboração.

A amarração das pontes que ligam os desembarcadouros à terra, sem que à muralha se transmitam esforços, o equilíbrio e fixação daqueles, a fácil substituição dos flutuadores e peças complementares, a atracação prática e sem riscos dos barcos, foram os principais objectivos atingidos pelo estudo, saber e técnica da Comissão citada, a quem o País fica devendo o êxito e eficiência de tão importante trabalho.

* * *

É tempo, Senhor Presidente e meus Senhores, de salientar a cuidadosíssima direcção fiscal desta obra, que muito deve ao mérito e dedicação do meu ilustre colega Raul Couvreur, pois que mais de uma vez teve ensejo de revelar nela o seu valor e zelo, sendo inexcusável na inteligente assistência dispensada à execução destes projectos. Sob sua proposta sofreram importantes alterações.

Interessam umas à própria estrutura, como a da substituição de blocos sobrepostos, previstos no projecto, por cimento armado nas colunas em que vem apoiar-se a cobertura, estabelecendo assim a sua sólida ligação com os alicerces, construídos também por vigas de cimento armado, fortalecendo-se por esta forma consideravelmente a solidez do sistema; a abertura de clarabóias para aumentar a iluminação diurna e a elegância deste amplo vestíbulo; o enviaçamento dos alpendres das fachadas, etc.

Acessórias outras, como: a elaboração de vários projectos das instalações anexas ao edifício e a sua execução; o alargamento de uma faixa de 6,000m de pátio que dá sobre o rio, etc. atendendo com invulgar previsão e desvelo às decorações interiores, à iluminação geral, às instalações sanitárias e de serviço de incêndios, à escolha de mobiliários que bem se harmonizam com o conjunto architectónico, etc.

Não há pormenor algum que não fosse seguido com esmerada vigilância, quer nas construções terrestres quer nas instalações fluviais, tão contingentes e susceptíveis de influências estranhas, podendo-se bem dizer que conseguiu perfeito e modelar acabamento desta Estação.

Injusto seria se não citasse o nome de um colaborador humilde — António Duarte de Casanova, o fiscal da construção, que é, sem dúvida, um óptimo funcionário.

* * *

E soando uma hora de justiça, permita-me Vossa Excelência, Sr. Presidente da República e Vossa Excelência, Sr. Ministro do Comércio e Comunicações que eu, acostumado a suportar resignadamente, por natural retraimento e por melindres de toda a ordem inerentes à minha função oficial, injustas apreciações Públicas menos agradáveis para a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, saia dessa reservada atitude nesta festa, que, sendo nacional, é muito especialmente nossa para prestar merecida homenagem à competência e dedicação pelo serviço público dos que comigo trabalham, porque lhes devo gratas afirmações de louvor, como seu chefe, convicto como estou de que os organismos a que tenho a subida honra de presidir, trabalham com a máxima probidade, afinadamente, no manifesto interesse de concorrerem para o progresso do País, com fé e patriotismo, porque outras recompensas não têm, senão a tranquilidade de consciência pelo dever cumprido no serviço do Estado.

* * *

Não é a oportunidade de citar mais nomes que, a seu tempo, serão conhecidos, porque principiam já a frutificar muitos esforços despendidos modestamente, em silêncio, mas que correspondem a um período de intenso trabalho em caminhos de ferro. Oportuno é, porém, levar desde já ao conhecimento público para que não se avolumem recriminações ou indiferença imerecida, que, desde 1927, além da fis-

calização normal de 3.416 Km de linhas em exploração, que determina copiosa correspondência com o estudo correlativo de muitos dos assuntos versados, se inauguraram já 37 Km de via reduzida. Fizeram-se trabalhos de campo de reconhecimento, com o fim de ouvir entidades das regiões interessadas e de comprar traçados para assentar em directrizes definitivas, na extensão aproximada de 735 Km. E com esses trabalhos preparatórios efectivaram-se estudos com projectos definitivos, compreendendo obras de arte e edifícios, na extensão de 310 Km de linhas férreas, para assegurar a continuidade de trabalhos de construção indispensáveis.

* * *

Estão actualmente em construção 150 Km. de novas linhas no valor de 60.000 contos, compreendendo entre as diversas obras de arte as pontes sobre o Leça, a da Régua sobre o Douro, a do Varosa, o Túnel da Trindade, etc. E orgulho-me de poder afirmar, sem qualquer intenção desprimorosa que o meu ânimo não consentiria, que a construção de linhas férreas efectivadas pelo Estado no lustro que decorre excede uma média de 450 contos por Km, na via larga e de 250 contos por Km, na via reduzida, custo inferior de 40 a 50% nas linhas construídas por Empresas Concessionárias. Constató um facto feliz para um sector do funcionalismo do Estado a que presido, confirmado por documentação clara e precisa. Bem se evidencia nele a vantagem que resulta da conjugação de múltiplos esforços, assim despendidos, desde os estudos até final da construção, que me cumpre tanto mais focar, quanto sinto que conscienciosamente se exercem em ambiente de pouco apreço.

* * *

Nas linhas em exploração efectivaram-se nos últimos quatro anos, sob a nossa Administração e fiscalização, obras complementares na rede do Estado, que já acresceram ao seu valor em cerca de 40 000 contos, sendo ainda pela organização modelar da escrita e contabilidade do Fundo Especial de Caminhos de Ferro; e pela zelosa e profícua gerência da sua Comissão Administrativa, que o Governo lhe confiou, por operações de crédito já autorizadas em parte efectivadas, elevar as suas dotações normais de cerca de 150 000 contos, sendo 100 000 consignados a obras complementares.

Tem o governo principalmente em vista melhorar a habitação do pessoal, como o decreto taxativamente determina o prover à segurança da circulação dos comboios, tornando possível acelerar-lhe as marchas, como indispensável é à defesa do principal factor económico da Nação em matéria de transportes, e à intensidade da vida moderna. Os restantes cinquenta mil contos, adicionados às disponibilidades normais irão levar as linhas iniciadas a pontos previamente fixados, que economicamente se torna urgente atin-

gir para valorização do grande capital já invertido nelas e melhoria do rendimento útil.

* * *

Nunca o País disfrutou de tão largas cotações neste ramo da sua actividade económica, só possível pela firmeza do crédito de que actualmente disfruta, mas a elas corresponde, sem contestação, a exigência do maior esforço e sacrifício por parte dos serviços a quem essa função incumbe.

Ao fechar o seu discurso, o Eng.º Alvaro de Sousa Rego afirmou a sua fé inquebrantável no futuro dos Caminhos de Ferro

Excessivos seriam eles para mim, pela insuficiência de recursos próprios, mas animado pela fé inquebrantável que tenho no futuro dos Caminhos de Ferro, que necessariamente têm de voltar à plenitude da sua função, essencial à vida de todos os países, rodeado de autênticos e dedicados valores, unidos no firme propósito de bem servir e de corresponder às exigências de momento, sinto que a nossa acção continuará a afirmar-se, sem desfalecimentos, a favor da Nação».

Falou, depois, o Ministro do Comércio, dr. João Antunes Guimarães. Começou por dizer que a nova estação do Sul e Sueste representava uma velha aspiração da cidade de Lisboa e das províncias do Sul do País e que por esse motivo se associava às homenagens prestadas pelo Eng. Sousa Rego àqueles que trabalharam para a sua realização. E sublinhava: «Esta obra notável só foi possível com o advento do 28 de Maio. Sem esse esforço admirável do Exército ela não se teria feito».

Leitura do Auto de Posse

Em seguida, o Eng. Alvaro de Sousa Rego procedeu à leitura do Auto de posse, que passamos a transcrever integralmente:

«Aos 28 dias do mês de Maio de 1932 foi solenemente inaugurada a nova estação dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, por Sua Excelência o Senhor Presidente da República, General António Oscar de Fragoso Carmona, com a presença de representantes do Governo e da Câmara Municipal, sendo Ministro do Comércio e Comunicações o Ex.^{mo} Sr. Dr. João Antunes Guimarães e Director-Geral dos Caminhos de Ferro, o Eng. Alvaro de Sousa Rego. O projecto do edifício foi organizado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e aprovado por portaria de 31 de Dezembro de 1928, e o da instalação fluvial pela Comissão nomeada por portaria de 28 de Junho de 1929, exercendo o Eng. Chefe da Divisão de Via e Obras, Raul da Costa Couvreur, e Delegação da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro na fiscalização das respectivas empreitadas, a primeira das quais foi adjudicada à firma António Veiga & Manuel Martins

de Oliveira e a segunda à Sociedade de Construções e Reparações Navais, Lda., que bem cumpriram.

No curso dos trabalhos foram introduzidos algumas modificações nestes projectos e elaborados outros dos anexos, não só para maior garantia de estabilidade das obras como para aformoseamento, comodidade e maior brilho das instalações desta estação, testa das linhas férreas do Sul e Sueste, no centro da cidade de Lisboa; e para constar, bem como da sua entrega à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionária da exploração das linhas do Estado, pelo contracto de 11 de Março de 1927, se lavrou este auto que vai ser assinado pelo insigne Chefe do Estado, Governo e mais funcionários e entidades nele mencionadas e presentes a este acto».

Assinaram o documento as seguintes individualidades:

General Carmona, General Domingos de Oliveira, João Antunes Guimarães, Mário Pais de Sousa, José de Almeida Eusébio, Coronel Lopes Mateus, Contra-Almirante Luís António de Magalhães Correia, Fernando Branco, Henrique Linhares de Lima, Gustavo Cordeiro Ramos, Alvaro de Sousa Rego, José Vicente de Freitas, Francisco Henrique Goes, Daniel de Sousa, Comandante Geral da Divisão, Pedro Paulo Pinheiro Machado, General Amílcar Pinto, General Alexandre Malheiro, Augusto M. Farinha Beirão, Engenheiro Vasconcelos Correia, Francisco Soares de Lacerda Machado, Eduardo de Aguiar Bragança, Eng. Ferreira de Mesquita, Frederico Cambournac, Mário Dias Trigo, António Branco Cabral, António Câmara Melo Cabral,».

LINHAS ULTRAMARINAS

Engenheiro Pereira Leite

Informa-nos o «Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique», que, em 16 de Setembro, se realizou no cemitério de S. José de Lhanguene uma cerimónia bem comovente principalmente para aqueles que bem conheceram o engenheiro Arnaldo Pacheco Pereira Leite, que foi Director dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, que em Angola também exerceu idênticas funções e onde faleceu em 1958.

A trasladação dos restos mortais do ilustre engenheiro foi feita para mausoléu oferecido pelos ferroviários de Moçambique. O projecto do mausoléu foi graciosamente oferecido pelo arquitecto José Tinoco; o medalhão em bronze, com a cabeça do eng. Pereira Leite, foi modelado por Lobo Fernandes, tendo a fundição sido feita nas oficinas dos C. F. M.

Com a visita do Chefe do Estado e das pessoas presentes a todas as dependências da nova estação, terminou a cerimónia da inauguração do importante melhoramento, que, finalmente, no dia 2 de Junho de 1932, era aberto ao serviço público.

E foi assim que deixou de existir, para prestígio de Lisboa e da Nação, um miserável pardieiro que, com o título de provisório, manchava a beleza do Terreiro do Paço.

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

Supressão de uma passagem de nível

promovida pelo Município de Lisboa e a colaboração da C. P.

Mais um melhoramento — e muito importante — acaba de se verificar em Lisboa: a supressão da passagem de nível do Calhariz de Benfica, situada na via de ligação entre a parte ocidental de Lisboa, Benfica e Campo Grande, através do troço da 2.^a circular que foi recentemente inaugurado.

A iniciativa de tão importante melhoramento deve-se ao sr. presidente da Câmara Municipal, general França Borges, e à colaboração valiosa da C. P., que tomou a seu cargo todos os trabalhos de obra de arte.

O trabalho mais demorado constou da construção da estrada de acesso ao local, no ponto escolhido para a supressão da passagem de nível, e da «raquete» necessária à circulação, permitindo a passagem de veículos perpendicularmente e por debaixo da via férrea.

A C. P., encarregada de substituir a via por uma ponte metálica, sob a qual passará a estrada, aprontou todas as operações indispensáveis à colocação da obra de arte, de maneira a colocá-la no local próprio, sem interrupção da circulação dos comboios.

O sr. general França Borges, acompanhado do seu secretário, sr. Vicente Rodrigues, esteve no local cerca das 22 e 30 do dia 11 do corrente, para visitar os trabalhos, e foi recebido, por parte da C. P., pelos srs. engs. Mário Costa, administrador; Roberto de Espregueira Mendes, director-geral; Joaquim Paulo de Barros, chefe da Direcção

de Via e Obras; José Filipe Barata e Óscar de Amorim, dos Serviços de Obras Metálicas, e, ainda, por outros funcionários superiores.

Tudo se preparava, àquela hora, para a operação mais importante, que era a da montagem do viaduto metálico, sem interrupção do trânsito de comboios. E a substituição da linha antiga fez-se às 4 horas do dia 12, sendo primeiramente substituída a via descendente e depois a ascendente. Tudo decorreu normalmente e, às 6 e 30, já começaram a passar no local os primeiros comboios.

Vão seguir-se os trabalhos de remoção de terra concentrada entre os pilares de cimento e, logo que as mesmas estejam concluídas, faltará apenas empedrar esse ponto para depois se estabelecerem as ligações que vão beneficiar sobremaneira aquela importante zona da cidade e a que se estende, depois, até à Venda Nova, pois parte do trânsito que se encaminha agora para o centro da cidade e para a zona Ocidental poderá ser feito por ali, sem embaraços de maior, com ligação às excelentes estradas que sulcam o Parque Florestal de Monsanto.

Com este melhoramento também uma outra passagem de nível, a da Buraca, ficará em parte neutralizada, dada a proximidade a que fica do novo viaduto.

Por debaixo do viaduto metálico, começará a passar dentro de breves dias, a estrada que liga a parte ocidental de Lisboa a Benfica e ao Campo Grande.

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

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

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

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

Publicações recebidas

Fundação Calouste Gulbenkian (*Relatório de 1961*).

Por oferta do Conselho de Administração da Fundação Calouste Gulbenkian, recebemos o Relatório e Parecer da Comissão Revisora de Contas referente ao ano de 1961.

O Relatório salienta que a actividade específica da Fundação na distribuição de subsídios para fins caritativos, artísticos, educativos e científicos teve como consequência, até ao fim do ano último, autorizações de importâncias que totalizaram 772 311.

Informa-nos ainda o documento presente que toda a bela colecção de arte do Fundador se encontra já ao cuidado do Serviço do Museu da Fundação, no Palácio Pombal (Oeiras) e tem sido sujeita a cuidadosas verificações, em face dos registos permanentes. Estas obras de arte estão seguras, no montante total de 362 024 contos, contra os riscos de fogo, roubo, etc. e que em 1961 foram adquiridas mais algumas obras de arte, destinadas, em parte, a ser exibidas em exposições itinerantes na província.

Da Colecção de Arte foram destacadas algumas pinturas para exibição temporária no Museu Nacional de Arte Antiga, em Lisboa, tendo sido também adquiridas novas obras, não só para figurarem em exposições itinerantes, mas também para estímulo de alguns artistas.

Boletim da Associação Industrial de Angola

A Associação Industrial de Angola, que acaba de festejar o 32.º aniversário da sua fundação, enviou-nos um número do seu magnífico Boletim. A capa, que reproduz um aspecto da secção da Sorefame na

Feira de Amostras, efectuada em Luanda, tem como legenda os seguintes dizeres: *Trabalhando para o engrandecimento da Nação — Por uma Angola Maior.*

Abre este número do Boletim, que vai no XIII ano de publicação e é dirigido pelo Dr. Eugénio Bento Ferreira, com importantes afirmações do sr. Governador Geral, proferida na reabertura do Conselho Legislativo em 4 de Abril deste ano.

Todo este número nos oferece leitura de bastante interesse e coloca-nos perante as grandiosas realidades de uma Angola progressiva.

História da Dança e do Ballet e Dicionário do Ballet Moderno

Com o fascículo n.º 15, agora chegado à nossa redacção, destas magníficas obras que têm sido publicadas, simultaneamente, pela «Artis», terminou o volume «Dicionário do Ballet Moderno», organizado por Tomás Ribas, que acrescentou aos nomes estrangeiros numerosas referências portuguesas. Mais de duzentas sugestivas ilustrações enriquecem o texto desta obra, indispensável não apenas aos críticos de arte, mas também nas colecções de todos aqueles que, apaixonados pela dança e pelo «ballet», gostam de assistir a um espectáculo com mais consciência do que vão ver. Quanto mais cultos forem os espectadores mais probabilidades os artistas terão de exercer a sua nobre e educativa profissão.

A *História da Dança e do Ballet*, escrita por Adolfo Salazar, encontrou em Tomás Ribas um tradutor honesto e competente, que se entregou, apaixonadamente, ao seu labor. Por sua vez, os directores da *Artis* capricharam em apresentar uma edição luxuosa e de apresentação impecável. De outro modo não se compreenderia uma arte, que fala de arte e que pretende formar artistas.



CAVES ALIANÇA

As grandes Caves de Espumantes Naturais de Portugal
Vinhos de mesa de grande classe — Aguardentes velhas (Brandies) — Licores superfinos

Sede em Sangalhos. Telegramas: ALIANÇA
Telef. 7 41 66 e 7 41 67

ARMAZÉNS EM LISBOA

(Filial): Av. Infante D. Henrique a Cabo Ruivo
Telefs. 38 21 55 e 38 15 96

Fundição de Mangualde Embel, Lda.

ESTANHO PURO
E
SEUS DERIVADOS
MANGUALDE
(PORTUGAL)

Teleg. «EMBEL» — APARTADO 21
Telefs. 62421-62422-62423

FORNECEDORES DA C. P.

Agência em Lisboa:

RUA DO CARMO, 51-6.º
Telefs. 325587-30646 e 367750
Teleg.: «Contexim» — Lisboa



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

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

COMPANHIA DE SEGUROS

SAGRES

SEDE EM LISBOA

Avenida António Augusto de Aguiar, 112
Telef. P. P. C. 736935

DELEGAÇÕES EM
PORTO, COIMBRA, BEJA E LUANDA

AGENTES EM TODO O PAIS

Seguros dos seguintes ramos:

ACIDENTES PESSOAIS — ACIDENTES DE TRABA-
LHO — AÉREO — AGRÍCOLAS — AUTOMÓVEIS
— CRISTAIS — FOGO — MARÍTIMOS — POSTAIS —
RESPONSABILIDADE CIVIL — ROUBO — TRANS-
PORTES — TERRESTRES E AÉREOS —
VIAGENS E VIDA

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O
HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMI-
RÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA
SALA DE JANTAR COM COZINHA
DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

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

CONTRA A TOSSE



SEMPRE O PRIMEIRO