

14.º do 74.º Ano

Lisboa, 1 de Outubro de 1961

Número 1771

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA

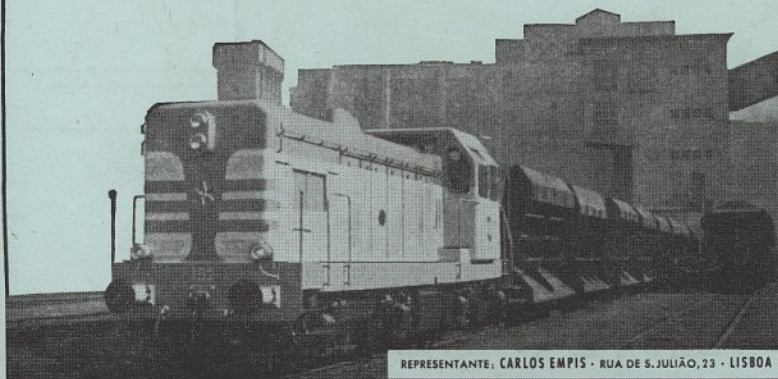
HENSCHEL

LOCOMOTIVAS HENSCHEL-GM DIESEL-ELÉCTRICAS

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

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

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



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



HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

SACOR

FORNECE AS GRANDES
INDÚSTRIAS NACIONAIS

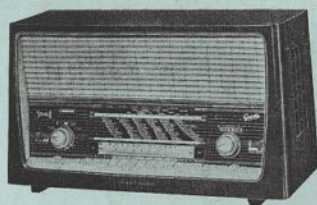
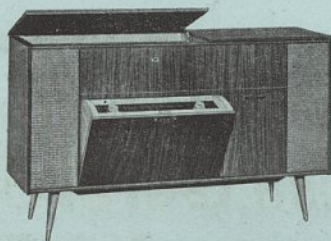


D. SARAIVA

GASÓLEO · FUEL-OIL
AO SERVIÇO DA **CP**

Graetz

RÁDIO
TELEVISÃO
GRAVADORES



CONCEITO DE
TÉCNICA AVANÇADA

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

PORTO — E. T. ROBERTO CUDELL, LDA. — LISBOA

ELECTRO DECORADORA, L.^{DA}

FABRICANTES

••
L U S T R E S

Antigos e modernos

••
APLIQUES EM TODOS OS ESTILOS

••
RESTAUROS E MODIFICAÇÕES

Avenida João XXI, 4-E

TELEFONE 727195

L I S B O A

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

**SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS**

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

**SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS**

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

PORTO

Rua do Arsenal, 124 e 146

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. 362151/54 e 362161/64

Telef. P. P. C. 28475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

DEPÓSITO LEGAL
-0. OUT. 1961

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 1858 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: PBX 20158; Direcção: 27520

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



1771

1—OUTUBRO—1961

ANO LXXIV

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Engenheiro **MANUEL J. PINTO OSÓRIO**
Comandante **ALVARO DE MELO MACHADO**
Engenheiro **ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL**
Major **MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA**
Professor Doutor **JOÃO FARIA LAPA**
General **JÚLIO BOTELHO MONIZ**

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. **VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA**
Dr. **BUSQUETS DE AGUILAR**
CARLOS DE BRITO LEAL

COLABORADORES:

Eng.º **ARMANDO FERREIRA**
Eng.º Major **ADALBERTO F. PINTO**
Dr. **ROGÉRIO TORROAES VALENTE**
Eng.º **EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES**
EURICO GAMA
Eng.º **FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES**



S U M Á R I O

Lisboa e o seu progresso, pelo <i>Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR</i>	271
A Ponte sobre o Tejo e a deturpada ideia do declínio do comboio, uma carta do Doutor <i>J. FARIA LAPA</i>	274
A Siderurgia Nacional e a Ponte do Seixal	276
Ateneu Ferroviário, por <i>FÉLIX F. PERNECO</i>	277
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	280
Publicações recebidas.	281
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	282
Linhas Estrangeiras	283



LISBOA

e o seu progresso

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

Há um ano⁽¹⁾ publiquei na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* um artigo sobre a reconstrução da Avenida da Liberdade, no qual rendia o meu agradecimento como lisboeta ao sr. Brigadeiro António França Borges, ilustre Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, pela acção decisiva e enérgica empregada.

Com persistência e coragem a reconstrução da Avenida da Liberdade efectuou-se no meio da alegria geral, e creio mesmo que os partidários da transformação estão hoje convencidos. A Avenida da Liberdade, artéria fundamental de Lisboa e a mais importante de todo o território português, não podia transformar-se num parque sertanejo em que não se sabe o que mais admirar: se o absurdo da concepção, se a facilidade com que se prejudicava a melhor avenida da capital. Isto não quer dizer que o traçado tradicional seja o ideal, mas, perante a grandeza do dilata, a única solução era regressar ao que estava.

Todavia faltam ainda dois talhões entre a Rua Alexandre Herculano e a Praça Marquês de Pombal, assim como os talhões da praça. Além disso praticou-se o erro de ligar as duas placas junto ao Monumento aos Mortos da Grande Guerra, e é necessário deslocar para junto dos talhões da Rua Alexandre Herculano as estátuas de Almeida Garrett e de Alexandre Herculano, bem como melhorar a posição do busto de Rosa Araújo. A empreitada está concedida, mas as obras encontram-se paradas, ignorando-se o motivo.

É indispensável que se vá até ao fim e não se deixe para depois a solução de um provisório, dos muitos que existem em Lisboa e que constituiria uma manifestação de desleixo lamentável.

Uma vez terminada a reconstrução da Avenida da Liberdade e da Praça Marquês de Pombal, creio

que é o momento de se pôr termo à maior vergonha existente na principal artéria citadina, e que não incomodou os transformadores da Avenida. Refiro-me à Travessa da Horta da Cera e às traseiras dos prédios da Rua do Salitre que, nesse lugar, dão para a Avenida da Liberdade.

A Travessa da Horta da Cera, recanto setecentista muito pitoresco, tira o nome de uma horta existente em parte no vale hoje ocupado pela Avenida da Liberdade e onde os lisboetas passavam os domingos repousando, próprio da época de que ficou a expressão «ir para as hortas». A travessa terminava na Rua de Santa Marta e foi cortada pela Avenida da Liberdade, que a conservou em parte. Acontece que o seu aspecto não pode ser mais uniforme, desde uma casa de vidros partidos, esquina da Avenida da Liberdade, até a um carcomido gradeamento de ferro quase derrubado e que em breve pode representar um perigo para os transeuntes. Além disso as traseiras de um prédio da Rua do Salitre com roupa a secar, constituem uma decoração que excede o que possa haver de menos estético e de mais deplorável.

Embora se tenha de garantir os alojamentos para os moradores da travessa da Horta da Cera e da Rua do Salitre em condições satisfatórias, torna-se urgente o fim duma vergonha lisboeta, e até com a construção de um ou mais prédios a ocupar o local dos demolidos e da travessa, poder-se-ão alojar neles alguns dos antigos moradores.

Começa a Avenida da Liberdade na Praça dos Restauradores, cujo perfil foi traçado quando da construção do monumento e muito semelhante ao da Avenida da Liberdade. Para diferenciar a Praça e satisfazer as necessidades do trânsito, foi o seu perfil modificado em 1927, até que em 1957, por motivo das obras do Metropolitano, foi remodelado em parte, dando-lhe o triste e deplorável aspecto actual.

(1) *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1744, de 16 de Agosto de 1960, págs. 217 a 219.

É de esperar que, terminado o prolongamento do Metropolitano até à Praça da Figueira, se efectue a remodelação da Praça dos Restauradores, acabando com a linha dos eléctricos pelo centro junto do monumento, bem como com a desarmonia existente. Embora o trânsito tenha as suas necessidades imperiosas, é preciso não pôr de parte a Estética, pelo que se torna indispensável que os arquitectos estudem o perfil novo a executar. Talvez fosse possível alargar o passeio junto do monumento e fazer desaparecer os talhões laterais, dando assim grandiosidade ao lugar. Como está é apenas uma recolha de automóveis, com fachas centrais ridículas e inúteis, enquanto o passeio lateral oriental se encontra desprovido de árvores. Para alguma utilidade se estuda a Estética.

A ligação da Praça dos Restauradores com o Rossio realiza-se através das vias de maior circulação de Lisboa, que são a Rua Primeiro de Dezembro e a Praça D. João da Câmara, e que após o alargamento devido à demolição do lado oriental, satisfaz. Porém existe um importante estrangulamento na esquina do Teatro Nacional D. Maria II de que, depois, tratarei, pois desejo ocupar-me primeiro do Rossio.

Não vou estudar a História desse lugar de tão interessantes recordações, e que constitui a mais importante praça de Lisboa, a que se pode chamar o coração da cidade.

Antigo Terreiro de Valverde, depois designado pelo nome de Rossio, passou ⁽²⁾ em 1836 para Praça de D. Pedro IV, nome apenas respeitado pela teimosia municipal, enquanto todos continuam a empregar sempre a forma tradicional de Rossio. E caso para perguntar por que motivo se mantém esta fantasia administrativa e não se restabelece a nomenclatura verdadeira? Mais um serviço que a cidade espera do bom senso e justa visão do sr. Brigadeiro França Borges, ilustre Presidente da Câmara Municipal.

Foi o Rossio empedrado em xadrez às ondas negras e brancas do risco do General Pinheiro Furtado, trabalho executado em parte pelos presos do Castelo de S. Jorge em 1848-1849, e subsistiu até 1 de Setembro de 1919. Nesse ano a Câmara Municipal, dominada pelo desvario lamentável de uma época de demolição, resolveu transformar abusivamente a placa central no meio de protestos gerais e indiferente à opposição levantada. Duraram cerca de três anos as obras, que poderiam ter-se realizado em pouco mais de três meses para apenas se manter o antigo empedrado de xadrez junto do monumento de D. Pedro IV, fizeram-se dois passeios junto dos lagos, enquanto seis fachas

se criaram com árvores. Uma perfeição de estilo mestre-de-obras requintado. Em 1925 procedeu-se à actual pavimentação, que, executada em vista às últimas eleições administrativas anteriores ao Estado Novo, todavia foi uma obra bem feita, pois mantém-se em perfeito estado há já 36 anos.

A transformação do Rossio em 1919 foi uma monstruosidade e um atentado contra o bom gosto, mas tem-se de reconhecer que o seu traçado anterior não podia subsistir em face das necessidades de trânsito actuais. Em 1934 pensou a Câmara Municipal em modificar o perfil do Rossio, pelo que abriu concurso para um projecto de remodelação, aparecendo diversos, dos quais se fez uma interessante exposição e alguns desses projectos apresentavam uma fachada central restaurada.

Não existe qualquer dúvida de que o Rossio não deve manter-se no desordenado aspecto actual, e que se impõe uma remodelação depois de terminadas as obras do Metropolitano. Aqui, como na transformação da Praça dos Restauradores, devem intervir os engenheiros e arquitectos a dar o seu parecer.

Entendo que a restauração duma placa central arborizada se impõe em novos moldes, ligando o monumento aos lagos, fazer desaparecer os pequenos e ridículos passeios da parte central da praça, transferir o parque de estacionamento automobilista para a Praça da Figueira, e efectuar a demolição de quatro prédios gavetos que estrangulam o movimento em cada lado do Rossio, esquinas da Rua do Carmo, Rua da Betesga, Largo de S. Domingos e Praça D. João da Câmara. Desta forma dois edifícios, a igreja de S. Domingos e a Estação dos Caminhos de Ferro ficariam desafogados, e ver-se-iam do Rossio.

Desconheço o que há sobre a reconstrução da igreja de S. Domingos, que um incêndio destruiu em Agosto de 1959, e reaberta ao culto se mantém numa situação provisória. O mais vasto templo central de Lisboa necessita de voltar ao seu traçado original, embora alterações úteis se possam introduzir. Uma triste ruína é que não deve continuar. Desaparecido o prédio que separa a igreja do Rossio dar-se-lhe-á por esta forma maior desafogo na fachada, e podiam-se demolir os prédios confinantes do lado sul e do lado norte de modo a isolá-la. Sem dúvida que essas expropriações são avultadas, porém um estudo consciencioso do problema poderá encontrar a melhor solução.

Limitrofe desta zona fica a Praça da Figueira, interessante e desafogado lugar que terá de ser remodelado com critério, depois de terminadas as obras da estação central do Metropolitano. Convém lembrar que se trata de um local magnífico para parque de estacionamento de automóveis e estes são cada vez mais em maior número. Se é verdade que não se deve sacrificar a estética ao automobi-

(2) Norberto de Araújo, «Peregrinações em Lisboa», Lisboa s. d., Livro 12, pág.

lismo, também não é menos verdade que os automóveis e os camiões necessitam onde estacionar.

Para esse fim se poderá aproveitar a Rua da Palma e o Largo da Guia, agora uma zona transformada em vasto campo onde tudo abunda, desde estabelecimentos comerciais em barracas, a placas para peões e linhas de eléctricos. Começou-se depois de importantes demolições à urbanização local, que todavia vai muito lentamente. Só merece elogio a notável obra realizada pelo município nessa zona da cidade, saneando-a e transformando-a, mas é indispensável ir mais apressado e dar soluções definitivas, evitando provisórios que esperam anos para serem acabados.

Desde há mais de vinte anos que Lisboa dá a impressão de uma cidade que quer transformar-se e para isso encontra-se totalmente em obras. De

facto a capital portuguesa, que durante muitos anos se atrasou, passou desde 1926 a sofrer uma remodelação das maiores da sua história, porém já se devia ter terminado o plano de urbanização para depois calcular o número de anos que levarão a efectuar as principais realizações, a seguir dividir a cidade por zonas e em cada ano proceder na parte da cidade designada às obras necessárias. Isso só traria vantagens para todos e acabaria com muitos incómodos actualmente existentes a que urge pôr termo.

Dada a elevada orientação, bom senso e vontade de acertar do Sr. Brigadeiro França Borges, a quem em boa hora foram confiados os destinos municipais de Lisboa, é de esperar que os diversos problemas encontrem justa solução e que se levem as obras até ao fim, não ficando provisórios que apenas as prejudicam.



A Praça dos Restauradores, à noite, é um espectáculo colorido



A Ponte sobre o Tejo

e a deturpada ideia do declínio do comboio

Uma carta do Doutor J. FÁRIA LAPA

O nosso ilustre colaborador e amigo, sr. Prof. Doutor João Faria Lapa, enviou, em Abril deste ano, uma carta ao sr. Dr. Augusto Vaz, digníssimo Director da revista «A. C. P.» na qual bordou algumas considerações acerca de um artigo ali publicado a propósito da Ponte sobre o Tejo e da afirmação, nele contida, de que está a acentuar-se o declínio da importância do comboio.

Não tem fundamento tal afirmação. Aqueles que não são de todo estranhos à matéria de economia dos transportes conhecem bem a função vital desempenhada pelo caminho de ferro no complexo económico, sem possibilidade, no estado actual da técnica, de às necessidades para cuja satisfação ele está especificamente indicado, poder ocorrer qualquer outro meio de transporte. Sem dúvida alguma, o comboio não foi destronado pelo automóvel; pelo contrário, veio dotá-lo de maior poder de adaptação às necessidades que satisfaz.

Pelo seu indiscutível interesse e pela oportunidade das suas considerações, vamos arquivar nestas colunas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» a cópia integral da carta que o sr. Doutor João Faria Lapa enviou ao distinto Director da revista «A. C. P.».

Ex.^{mo} Senhor Dr. Augusto Vaz
 Dig.^{mo} Director da Revista «A. C. P.»
 Rua Rosa Araújo, 24
 LISBOA

Nos números 1/2 de Janeiro/Fevereiro do ano corrente, da Revista que V. Ex.^a tão dignamente dirige, contém-se, a pág. 27, a proposta da ponte sobre o Tejo, em Lisboa, a afirmação de que a decisão do Governo (de destinar a ponte inicialmente apenas ao tráfego automóvel, podendo nela vir a ser introduzido o comboio) «parece ser a melhor, visto que, por um lado pode acontecer vir a acentuar-se cada vez mais o declínio da importância do comboio, vencido pelo transporte automóvel, e então a ponte mista cedo se tornaria obsoleta; por outro lado, pode vir a verificar-se uma maior conveniência de fazer passar por ela o comboio, e então poderá fazer-se a necessária adaptação».

Estas linhas despreziosas e sem outro qualquer

intuito que não seja solicitar a atenção de V. Ex.^a para o que o signatário julga constituir um deslize, incompatível com a autoridade e pundonor já tradicionalmente mantidos pela Revista, órgão do respeitabilíssimo e respeitadíssimo «Automóvel Clube de Portugal» — estas linhas, dizíamos, visam tão somente a seguinte passagem, de passo aspartado, em que se repete uma ideia falsa que entre nós, e em certos meios, propende a radicar-se: «... pode acontecer vir a acentuar-se cada vez mais o declínio da importância do comboio, vencido pelo transporte automóvel...».

Todos sabemos — os que não são arrastados por delírios de entusiasmo — que, até agora, não se verificou o declínio da importância do comboio, pelo que não há lugar nem à invocação da «acentuação» desse hipotético declínio, nem à vitória do automóvel sobre o comboio.

O progresso do transporte automóvel levou, e essa é a verdade, à delimitação de campos de actuação de um a outro meio de transporte, mas sem que tal delimitação, antes pelo contrário, represente declínio da importância do comboio, nem a derrota deste; tal qual o progresso da aviação veio fixar novos limites ao transporte automóvel, ao transporte marítimo, ao transporte ferroviário, sem que, por tal, o automóvel, o navio ou o comboio possam considerar-se vencidos pelo avião, nem afectados pelo declínio da sua importância, muito menos da acentuação de qualquer declínio.

A ponderação, ligeira que seja, leva ao convencimento da insubsistência da afirmação produzida.

Com efeito, como se explicaria estar, neste momento, o País empenhado em investir largas somas no metropolitano de Lisboa — um caminho de ferro —, na renovação das linhas férreas em Angola e Moçambique e na construção de novas vias férreas nas mesmas províncias? Poder-se-á replicar: o primeiro — um caminho de ferro urbano — e os segundos — caminhos de ferro em regiões tropicais ou subtropicais — constituem excepções que não invalidam a regra. Mesmo aceite, por hipótese, o fundamento da contradita, razão já haveria para não produzir a afirmação com o carácter peremptório que lhe foi emprestado.

Mas não se trata de excepções. É que a deturpada ideia do declínio do comboio e da vitória do automóvel sobre ele é, infelizmente, apanágio de certos meios nacionais. Efeito de muitas e variadas causas cuja exposição não cabe nos limites desta carta.

Em Espanha, constroem-se e projectam-se construir linhas férreas. Em França, país em que se encerraram numerosas estações ferroviárias ao serviço de passageiros, ou de mercadorias — e sem que tal facto possa ser imputado a declínio —, projecta-se construir um caminho de ferro, ligando o aeroporto de Orly à cidade de Paris — por se ter reconhecido constituir, nesse caso, o meio de transporte mais adequado. Na Suíça prevêem-se novas ligações ferroviárias, em especial as mais propícias a facilitar o transporte de automóveis, cuja deslocação, por meios próprios, se torne inviável em virtude das intempéries. A U. R. S. S. amplia e melhora a sua rede ferroviária. A Jugoslávia faz incidir os seus esforços no progresso dos transportes por caminho de ferro. A Alemanha, a Dinamarca, a Holanda, quando alargam alguns dos seus afamados e gigantescos portos, logo estendem até às novas instalações as suas completas e densas redes ferroviárias.

A projectada e tão desejada ponte sobre o canal da Mancha — a que a nota, aliás, faz referência — foi concebida, como naturalmente tinha de o ser, para tráfego misto, caminho de ferro e automóvel.

A consulta aos relatórios de qualquer organismo financeiro, de escala mundial, criado para o fim de auxiliar o desenvolvimento económico, nomeadamente do Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (World Bank), demonstra, e de forma inequívoca, que das somas facultadas para o progresso dos meios de transporte, são de maior vulto as destinadas às vias férreas.

Os pareceres da Câmara Corporativa sobre o projecto do Plano de Fomento em execução, na parte

relativa à ponte sobre o Tejo, são concludentes neste aspecto do pretenso declínio do caminho de ferro e apresentam-se assinados, sem qualquer reserva, por todos os dignos Procuradores das secções respectivas, entre os quais figuram aqueles que, da forma mais digna e mais inteligente, representavam os interesses, muito respeitáveis, do transporte automóvel.

O signatário é, nos limites dos seus modestos recursos, um entusiasta do transporte automóvel e sócio, já há anos, do Automóvel Club de Portugal. Admira a obra e a acção de há muito desenvolvidas pelos ilustres Directores de tão prestigiado organismo — entre os quais se conta V. Ex.^a. Presta homenagem à orientação imprimida tradicionalmente à Revista «A. C. P.», da qual resulta o brilho e a dignidade de que ela se reveste. E é precisamente por estas razões que se permite rogar a atenção de V. Ex.^a para a necessidade de esclarecer a opinião formada equivocadamente em certos meios nacionais, segundo a qual se assiste ao declínio do caminho de ferro, vencido pelo transporte automóvel — quando, afinal, a cada um dos meios cabem zonas de acção distintas. A mesma necessidade se demonstraria amanhã se começasse a germinar a ideia de se estar assistindo ao declínio do automóvel, vencido pelo transporte aéreo.

E como julga constituir um dever da sua parte contribuir, modestamente embora, para o esclarecimento público desta matéria, reserva-se o direito de dar à presente a publicidade consentânea com o cumprimento daquele dever.

Peço a V. Ex.^a aceite as homenagens e os protestos da mais alta consideração de quem se confessa muito agradecido pela atenção dispensada,

Lisboa, 10 de Abril de 1961

João Faria Lapa

(Sócio do A. C. P., n.º 57244)



A Siderurgia Nacional e a Ponte do Seixal

O «Jornal do Barreiro», da ilustre direcção do sr. Eng.º João Maria Anjos Pinto Leite, publicou, na edição n.º 509, de 14 de Setembro, sob o título «A Siderurgia e a Ponte do Seixal» um amável comentário, que muito nos penhorou, ao nosso editorial de 1 de Agosto, versando o tema «O Ramal Ferroviário do Seixal e a Siderurgia Nacional».

Como se trata de um assunto de grande interesse e actualidade, passamos a transcrever, com a devida vénia e os nossos melhores agradecimentos, o que no referido número do «Jornal do Barreiro» se transcreveu.

Segue a transcrição:

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», do nosso prezado amigo e distinto jornalista Sr. Carlos d'Ornellas, publicou no seu n.º 1767 de 1 de Agosto um interessante artigo que intitulou «O Ramal Ferroviário do Seixal e a Siderurgia Nacional» em que nos honra com a transcrição das mais importantes passagens do que sobre o assunto aqui se publicou nos nossos números de 6, 12 e 27 de Abril e de 14 de Maio do corrente ano.

Imediatamente a seguir, na sua interessante e histórica secção «HÁ 50 ANOS», insere um excelente artigo com o título «A ponte do Seixal» que foi publicado, pela primeira vez, na mesma «Gazeta dos Caminhos de Ferro» em 1 de Agosto de 1911 e foi escrito por esse gigante do jornalismo português que foi o saudoso Engenheiro J. Fernandes de Souza, e em que se vê justificada a construção da ponte do Seixal.

Agradecemos ao querido Amigo Sr. Carlos d'Ornellas a gentileza das transcrições e o apoio que deu ao nosso ponto de vista e que não é apenas o do interesse regional mas principalmente o do interesse nacional.

O nosso prezado colega «O Debate», de 2 do corrente, publicou na sua excelente secção «Ao longo da Semana» o seguinte «suelto»:

A C. P. e a Siderurgia Nacional

«Pelo relato que lemos num jornal de Lisboa, de uma visita que representantes da Imprensa diária acabam de fazer à Siderurgia Nacional, uma dúvida nos surge, que precisaria de esclarecimento. Outros leitores, como nós próprios, se farão uma ideia, errada talvez, da falta de cooperação da C. P., na parte que julgamos lhe diz respeito.»

A Siderurgia Nacional construiu nas suas instalações do Seixal, um cais privativo de 250 m. a que poderiam atracar navios de «15 a 20 mil toneladas», e ao qual não têm acesso «porque se espera ser suprimida a ponte por onde passa o caminho de ferro para Setúbal». (Setúbal ou Seixal?)

E mais adiante: «A Siderurgia possui» «nas suas instalações» «uma rede ferroviária de 20 quilómetros de extensão... ainda não ligada à rede geral, pelo facto de se tornar necessário a sua ligação com a linha do Barreiro.»

Não nos explicamos, como se infere desta reportagem, a aparente falta de cooperação da C. P., tanto mais que é do conhecimento público a grande soma de investimentos feitos pelo Governo, nesta empresa de interesse nacional. E, que assim não fosse, em nada alterava a situação.

O impedimento de acesso dos cargueiros ao cais da Siderurgia deve provocar fatalmente despesas suplementares de descarga e consequentemente aumento do custo do produto acabado. Quanto custará à economia nacional a falta (aparente pelo menos) de cooperação e coordenação entre as duas empresas?»

A este nosso prezado colega permitimo-nos aconselhar a leitura da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» que o elucidará convenientemente. E agradecemos-lhe de igual modo a sua achega para que o problema se agite e resolva com a urgência que o caso requer. Existindo um gabinete coordenador dos Transportes ainda não emitiu parecer — que saibamos — talvez para que o caso esqueça e, depois, seja resolvido de qualquer modo...»

ATENEU FERROVIÁRIO

(Associação Cultural do Pessoal da C. P.)

Subsídios para a sua pequena história — À procura de uma sede

Por FÉLIX F. PERNECO

N O artigo anterior ficou omissa, por desarticulação dos meus apontamentos, uma indispensável referência à minha segunda entrevista com o Ex.^{mo} Director-Geral, sr. Engenheiro Lima Henriques, para o informar, a seu pedido e conforme lhe prometera, dos resultados da audiência colectiva com o Ex.^{mo} Presidente do Conselho de Administração.

Relatei-lhe, verbalmente, tudo quanto se passara nessa audiência, desde a extrema afabilidade com que os comissionados tinham sido recebidos até à condescendência e evidente interesse com que fora ouvida a exposição dos intuitos essencialmente educativos e culturais do Grémio que se pretendia fundar, e mencionei, com certo entusiasmo, as generosas promessas dos imprescindíveis recursos financeiros para tal empreendimento, informações com que S. Ex.^a se mostrou imensamente satisfeito, prometendo também, da sua parte, tudo quanto fosse necessário para se poder levar por diante a iniciativa da fundação da Associação Cultural, compreendendo a Banda-Orquestra-Orfeão.

Est'outra entrevista, ainda mais encorajante do que a primeira, foi absolutamente decisiva para a minha resolução de aceitar a Presidência da Comissão Organizadora.

Podendo dispor dos prometidos recursos financeiros e das inúmeras facilidades dependentes da Direcção-Geral, por S. Ex.^a antecipadamente concedidas, — isto é, dos indispensáveis materiais para a edificação, — fraco *arquitecto* seria eu, muito inapto ou muito inepto, se fosse incapaz de responder a tanta confiança e a tantos estímulos e não conseguisse erguer e pôr de pé o edifício mentalmente concebido e projectado — a «Associação Cultural do Pessoal da C. P.».

Constituída a Comissão Organizadora, um dos seus primeiros e maiores cuidados foi, como era natural, a procura de uma sede, bem localizada, facilmente acessível aos sócios, não apenas aos domiciliados na área da cidade de Lisboa, mas também aos moradores nas povoações dos arredores, que seriam muitos, e ainda aos que,

residindo nas estações e localidades ao longo das linhas, viessem à capital e quisessem visitar a sede do «Grémio».

Pretendia-se evitar o considerável encargo de uma casa arrendada e, por isso, olhava-se com todo o interesse para os edifícios da Companhia nas imediações do Rossio. Chegou-se a fixar a atenção para o terreno, terminado em ângulo agudo, situado entre as escadinhas da Calçada do Duque e a rampa superior de acesso àquela estação onde a Divisão de Via e Obras tinha uma arrecadação de materiais e havia um dormitório do pessoal dos Wagons-Lits, terreno cujas dimensões, embora irregulares, davam para a construção de um edifício com dois andares, que seriam uma sede condigna. Mas foram tais e tantas as dificuldades que surgiram para a sua utilização, inclusivamente pela Junta da Freguesia do Sacramento, que não prescindia de garantir-se uma ignorada passagem pública transversal, que, aliás, ninguém utiliza, que a ideia teve de ser abandonada.

Descoroçoava já a Comissão dos seus esforços quando, inesperadamente, no mês de Outubro, veio a saber-se do desalojamento da casa servida pelo n.º 18 da Calçada do Duque, propriedade da Companhia, ocupada por uma Fotografia, e cujo locatário havia muito tempo abandonara o exercício da sua indústria.

Por determinação do sr. Director-Geral, fomos, eu e o Secretário da Comissão, sr. José Frederico Aguiar, visitá-la. Percorremos os poucos compartimentos, interessando-nos, sobretudo, as dimensões do solo. Saímos de lá inçados de pulgas e cobertos de peiras e teias de aranhas.

A casa era pequena, mesmo diminuta, mas tinha a grande vantagem da sua esplêndida localização, — quase à *boca do túnel*, como então se dizia com todo o entusiasmo. Não tinha vizinhos contíguos, nem por baixo, nem por cima; não se incomodaria ninguém com as possíveis estridências dos ensaios da Banda, nem tão pouco ninguém nos incomodaria. Era um céu aberto, — e com apreciáveis vistas sobre a Graça, o Monte, o Castelo de S. Jorge e o Tejo. De quantas nos tinham sido oferecidas e recusadas, — em Alcântara-Terra,

em Campolide, na Madre de Deus, etc. — esta foi aceite sem discrepância e com muita satisfação.

Para ser adaptada à instalação, mesmo precária, do «Grémio», carecia de algumas e não pequenas obras. A Divisão de Via e Obras foi incumbida de elaborar a planta da adaptação e de fazer o cálculo do respectivo orçamento.

No dia 2 de Dezembro, ainda de 1933, foi chamado pelo Ex.^{mo} Director-Geral para me dar a agradável notícia de que o Conselho de Administração, na sua última reunião, tinha aprovado a planta das obras e o seu orçamento, computado numas dezenas de contos. (Hão-de perdoar-me não indicar a importância, pois, para o caso, nada interessa). As obras começariam em breve e esperava-se que estivessem concluídas na próxima Primavera.

Convoquei imediatamente uma reunião da Comissão, a qual se efectuou na tarde do dia 4. Intirei a Comissão de quantos assuntos haviam sido tratados em sucessivas entrevistas com o Ex.^{mo} Director-Geral, — assuntos de que, em particular e nas devidas oportunidades, já dera conhecimento a cada um dos membros da Comissão.

Quando comuniquei a grande notícia da resolução do Conselho de Administração foi um regozijo geral. Todos nos sentíamos entusiasmados e animosos para prosseguir na realização da nossa iniciativa.

Nessa mesma reunião foi resolvido pedir autorização para se poder realizar no Ginásio da antiga Escola Académica uma reunião do pessoal simpaticante com a nossa iniciativa, tendo essa reu-

nião por objectivos: tornar pública a ideia da fundação do «Grémio Ferroviário»; transformar a Comissão Organizadora em Instaladora, aumentando-a com mais dois membros, e nomear uma Comissão de Redacção do ante-projecto de Estatutos.

Essa reunião, que foi convocada por notícias publicadas nos jornais, efectuou-se no dia 17, sendo bastante concorrida e a ela assistiram mais de vinte dos inscrites para componentes da Banda-Orquestra-Orfeão.

Como os três membros da Comissão Organizadora pertenciam à Divisão de Exploração, os novos membros escolhidos para a Instaladora foram os Srs. Delfim de Lemos, pela Divisão de Material e Tracção, e Silvano Augusto Costa, pela Divisão de Via e Obras.

O Maestro Serra e Moura continuou agregado, como Director Artístico da futura Banda-Orquestra-Orfeão.

A Comissão de Redacção ficou composta por mim, como Relator, e pelos srs. Alberto da Silva Viana e Alfredo Júlio dos Santos. Algum tempo depois, por proposta deste último, alegando que, pelos seus afazeres particulares, não podia prestar assídua colaboração, foi agregado a esta Comissão o Sr. José Júlio Moreira.

Antes de finda a reunião foi aprovada, por vibrante aclamação de todos os presentes, uma moção de louvor e agradecimento aos Ex.^{mos} Director-Geral e Conselho de Administração da Companhia pelos valiosos patrocínios dispensados à iniciativa da fundação do «Grémio Ferroviário» — Associação Cultural do Pessoal da C. P.

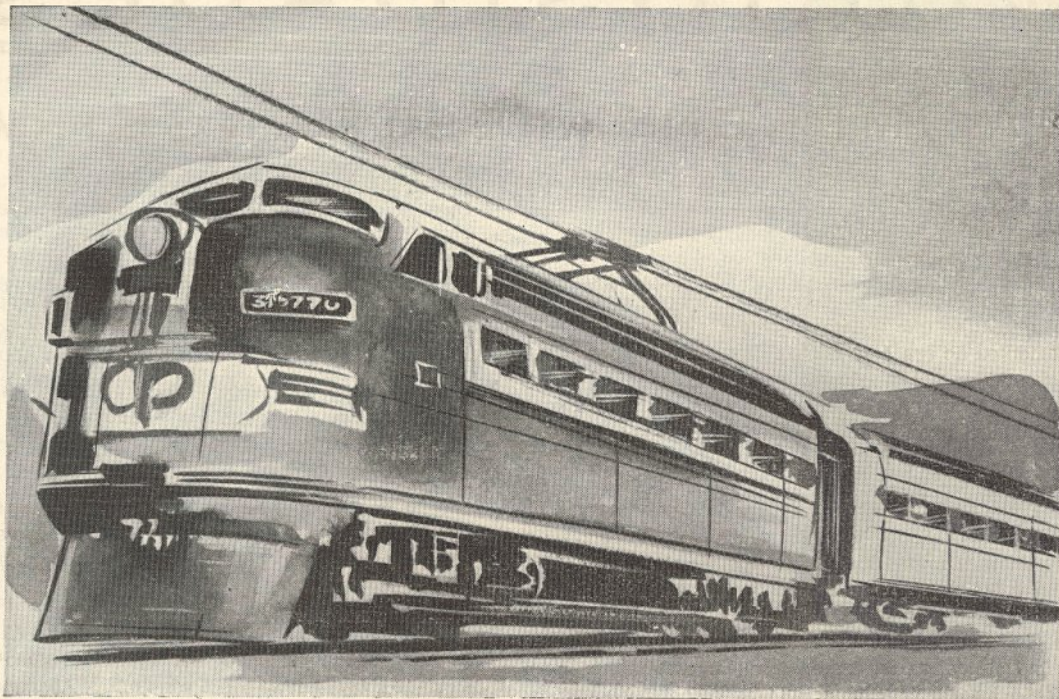
OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

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



CEL

★

CABOS ELÉTRICOS

CAT

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

★

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

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Construiu-se nos E. Unidos um cérebro electrónico em miniatura que regista os sintomas do doente e os elementos do seu caso clínico. Estes são em seguida transmitidos a um cérebro electrónico gigante que, em alguns minutos, responde com um diagnóstico «assinado» pelos mais eminentes especialistas.

(de *Il Contemporaneo* - Milão)

Entre os primeiros utilizadores do azoto contam-se os biólogos que, com os seus estudos, criaram importantes ramos industriais tais como a conservação e acondicionamento de produtos alimentares (conservas de legumes, leite em pó, café, etc.) que exigem rigorosas condições de esterilização realizadas numa atmosfera de azoto, quimicamente inerte. No estado líquido o azoto é utilizado, sobretudo como agente frigorífico. Nas instalações de bombagem serve para aperfeiçoar o vácuo, condensando os últimos vestígios de vapor. A mecânica tem recorrido às baixas temperaturas produzidas pelo azoto líquido. De facto o ajustamento rigoroso de diversos elementos mecânicos, como por exemplo, as rodas das locomotivas que assentam sobre eixos, ou certas engrenagens especiais, efectua-se encavando por meio de fricção as peças previamente arrefecidas no azoto líquido. Recentemente dois novos campos de aplicação se abriram ao azoto líquido - a biologia e a medicina. Graças a este gás, é possível congelar a 196 graus órgãos inteiros e conservá-los indefinidamente no estado vivo.

(da *Revue Industrielle* - Paris)

A Noruega está fabricando em larga escala cabos isolados cobertos com um composto especial de borracha destinados ao aquecimento de estradas onde seja necessário evitar a acumulação de gelo ou neve. Os materiais de que são feitos conferem-lhe resistência mecânica, segurança eléctrica e estabilidade térmica.

(do semanário *Aktuel* - Munique)

Investigadores da Universidade de Essen (Alemanha) descobriram que a ordenação das linhas da mão registava as deformações do coração durante a vida embrionária e podia, mais tarde, auxiliar o diagnóstico dos cardiólogos.

(de *Il Menaló* - Turim)

Na Albânia, a trinta quilómetros da fronteira com a Grécia, foi desenterrada uma antiga cidade helénica: Apolonia (uma das trinta cidades consagradas a Apolo, deus do sol) fundada no ano 588 antes da nossa era.

(do *Paris-Est*)

Está sendo largamente aplicado na condução de líquidos a baixa pressão, o tubo de nylon fabricado na Escócia e designado por *ny-flex*. Estes tubos em especial são dotados de grande elasticidade: um pedaço de 20 centímetros pode esticar até ao comprimento de sete metros.

(da revista *Rinacita* - Genova)

Descobriram-se perto do mar Tyrreno ruínas de uma cidade grega, que se pensa ser a antiga Abacenun. Elementos topográficos e a natureza das ruínas permitem datar a fundação da cidade ao século IV antes da era cristã.

(de *Les Nouvelles de l'Ouest* - Auray)

O ácido glutânico, o único amido-ácido essencial para o bom funcionamento cerebral, foi associado com um complexo vitamínico e está sendo aplicado no tratamento de certos estados senis caracterizados por dificuldades de raciocínio e perda de memória. Esta nova experiência, pelos resultados obtidos, é considerada um dos grandes êxitos da ciência moderna.

(da revista *Persona* - Roma)

Casualmente foi descoberto em Varna, sob a avenida Chervenoarmeiski, um túmulo etrusco cuja construção data do século IV antes da era cristã. Encerrava numerosos artefactos, um esqueleto humano intacto. Entre os objectos encontrados figuram ainda dois pequenos altares, salvas para oferendas ao deus Chekata - divindade dos trácios - e parte de uma placa de mármore com inscrições em grego,

(do semanário *Manche-Ocean* - Cerences)

O Conselho de Informação Fotográfica, de Londres, calcula que 190 de cada mil habitantes em Inglaterra possuem máquinas fotográficas, contra 220 por mil habitantes nos Estados Unidos. A Alemanha Ocidental vem em terceiro lugar e o quarto é ocupado pelo Japão.

(do semanário *Manche-Ocean* - Cerences)

Publicações recebidas

Boletim do Banco de Angola — (Abril - Junho de 1961).

Do Boletim Trimestral do Banco de Angola recebemos o n.º 14 referente aos meses de Abril, Maio e Junho de 1961. Trata-se de uma publicação de grande interesse, dirigida e editada pela Repartição de Estudos Económicos daquela organização de crédito, à qual o País e Angola muito devem.

A Balança Comercial desta nossa Província ultramarina — agora posta tanto em evidência pelos graves acontecimentos provocados pelos nossos inimigos do exterior — fechou no primeiro trimestre do corrente ano com o volumoso saldo positivo de 368 455 contos. Este resultado derivou, por um lado, do aumento das exportações e por outro da restrição das importações.

As principais mercadorias exportadas foram as seguintes: café, diamantes, milho, sisal e farinha de peixe. As principais mercadorias importadas foram: máquinas, material eléctrico, vinhos e tecidos de algodão. Os principais clientes foram, à cabeça de muitos outros, o Reino Unido, os Estados Unidos e a Metrópole. Os principais fornecedores foram, por ordem da sua importância, a Metrópole, o Reino Unido, os Estados Unidos e a Alemanha.

O Boletim fornece-nos elementos de muito interesse sobre agricultura e indústria, construção civil, (só em Luanda foram construídos 193 prédios com numerosos andares), importação e exportação, e, entre muitos outros assuntos, refere-se também à construção de um ramal do Caminho de Ferro de Benguela, melhoramento que tem por objectivo facilitar o escoamento para as zonas do litoral dos minérios de ferro provenientes das minas de Cuíma.

A vida económica de Angola, com todas as suas actividades, encontra-se espelhada nos números e nas informações do excelente «Boletim Trimestral do Banco de Angola».

Associação Industrial Portuguesa — (Relatório de 1959)

A Associação Industrial Portuguesa, fundada em 1860, acaba de publicar e de distribuir, pelas entidades interessadas, o Relatório da Direcção, referente à gerência de 1959, acompanhado do Parecer da Comissão Revisora de Contas e do Relatório das Secções.

Trata-se, como habitualmente, de um documento notável que nos coloca na presença de estudos importantes sobre a economia mundial e das possibilidades e recursos da economia portuguesa.

A quantos se interessam pelos estudos econó-

micos e pelo conhecimento das realizações e progressos da indústria nacional recomendamos a leitura atenta deste Relatório.

Estradas de Ferro do Brasil — 1960.

A magnífica «Revista Ferroviária», que se publica no Rio de Janeiro sob a direcção do sr. Eng.º Jorge de Moraes Gomes, editou recentemente um suplemento de 250 páginas com o título de «Estradas de Ferro do Brasil 1960».

Colaboram nesse suplemento os habituais redactores da «Revista Ferroviária», entre eles o Eng.º Flávio Vieira, que, nas primeiras páginas, nos apresenta um interessante «Panorama do sistema ferroviário brasileiro».

«No ano de 1959 — informa-nos este distinto técnico — o sistema ferroviário brasileiro, em seu conjunto geral, não alcançou os resultados por todos desejados. As actividades planeadas e em realização não foram muito lisonjeiras, mas denotaram esforços promissores e louváveis, no sentido de tirar-se a maioria das nossas ferrovias da sua situação precária, dando-se-lhes condições melhores, capazes de torná-las eficientes no desenvolvimento do país».

Referindo-se à «Rede Ferroviária Federal S. A.», que foi criada com o objectivo de salvar as empresas deficitárias da União que a integram, afirma que ela nos dá uma ideia do panorama actual dos caminhos de ferro brasileiros.

A Rede Ferroviária Federal tomou, em 1959, entre outros trabalhos, as seguintes providências: remodelação, com prioridade, de 1 965 quilómetros de linhas, total ou parcialmente melhoradas; continuação da construção de diversas variantes e melhoria das condições técnicas das vias permanentes; prosseguimento das obras de electrificação de várias estradas; aperfeiçoamento dos sistemas de sinalização e bloqueio das linhas; colocação em tráfego das últimas 40 locomotivas diesel eléctricas da encomenda feita, bem como de 7 locomotivas eléctricas; o acréscimo de 756 vagões e 138 carruagens (inclusive 30 carruagens-motoras eléctricas) tendo entrado em tráfego na «Central do Brasil» 6 automotrices, 47 carruagens atreladas e 36 outras carruagens recuperadas; montagem, na «Santos a Jundiaí» de 90 carruagens de aço inoxidável para substituição de carruagens de madeira no tráfego urbano; aparelhamento e ampliação ou adaptação de oficinas para manutenção adequada das locomotivas diesel-eléctricas e redução do número de empregados que, de 144 958, em 1957, passaram a ser 137 647, em 1959, em toda a Rede.

O sr. Eng.º Flávio Vieira, referindo-se à «Companhia Paulista de Estradas de Ferro», sublinha a sua prosperidade. Em 1959 o lucro líquido desta Companhia foi da ordem de 171 809 267 cruzeiros.

A rede ferroviária do Brasil é representada, hoje,

por 38 Caminhos de Ferro dos quais 17 constituem a Rede Ferroviária Federal S. A., 10 pertencem a vários Estados, 8 são particulares e 3 se encontram sob administração diversa.

Para o conhecimento da história de todos esses Caminhos de Ferro, o Suplemento editado pela «Revista Ferroviária» assume um interesse muito especial.

Cadernos Taurinos — Colección Grana y Oro

Recebemos os onze «Cuadernos Taurinos» da «Colección Grana y Oro» dirigida pelo conceituado jornalista e crítico tauromáquico «Barico» e redigida pelos melhores escritores da especialidade: 1.º, por Bruno del Amo, *La Tauromaquia en el siglo XVIII*; 2.º, por D. Ventura, *La Tauromaquia en el siglo XIX*; 3.º e 4.º, por D. Indalecio, *La Tauromaquia en el siglo XX* (o segundo desde 1931 até os nossos dias); 5.º, por Bruno del Amo, *Rafael Guerra «Guerrita»*; 6.º, por Areva, *El Toro*; 7.º, de José Vega, *Vida y Gloria de Pedro Romero*; 8.º, de José Luis de Córdoba, *Córdoba Taurina y El Califato*; 9.º, de Luis Fernandez Salcedo, *Vida privada del toro*; 10.º, por A. Martin Maqueda, *Ganaderias Portuguesas*; 11.º, de Emilio Fornet de Asensi, *Aguafuerte de los Fabrilos*.

Agradecemos e recomendamos aos aficionados tão interessante e documentada colecção que, pelo preço de 250\$00, podem pedir ao autor do 10.º caderno, A. Martin Maqueda, Praça Ilha do Faial, 13, 2.º E., Lisboa.

Liga dos Combatentes da Grande Guerra — (Relatório das Gerências de 1956/57).

A Liga dos Combatentes da Grande Guerra, Instituição de Utilidade Pública e titular da Cruz de Guerra de 1.ª classe, da Comenda da Ordem da Torre e Espada, da Comenda da Ordem de Benemerência e condecorada com a Placa de Honra da Cruz Vermelha Portuguesa, continua a erguer com incedível carinho e com zelo exemplar uma obra admirável. Servindo os Combatentes, ou suas viúvas e seus filhos, a Liga serve, afinal, o País.

O Relatório, agora chegado às nossas mãos, referente às actividades exercidas nas gerências de 1956/57 é mais um honroso documento para a Liga e para quantos, dentro dela, no desempenho de várias funções, contribuem para o seu engrandecimento e para o seu alto prestígio.

Entre os factos de maior relevo, no ano de 1956, figura a Romagem dos combatentes portugueses aos campos de batalha da guerra de 1914-18 na nossa província de Angola. Essa peregrinação de saudade constituiu uma homenagem aos grandes mortos e uma exaltadora lição de patriotismo para a mocidade dos nossos dias.

É com muito interesse que se folheia este Relatório, que nos coloca perante uma grandiosa obra de oslidariedade humana.

Ecos & Comentários

P o r S A B E L

A Televisão e a Imprensa

Afinal, não estamos sòzinhos nesta campanha necessária, absolutamente necessária, de se melhorarem os programas da Televisão Portuguesa.

Não estamos sós, felizmente.

Do «Jornal de Elvas», dirigido pelo distinto escritor e jornalista Eurico Gama, respigamos, com a devida vénia, da sua edição de 6 de Julho, o seguinte sueto:

Ainda a Televisão

Trascrevemos da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de Lisboa, da sua secção «Ecos e Comentários», a seguinte local:

Os programas da Televisão

«Todos sabem que os programas da Televisão Portuguesa deixam muito a desejar e, de facto, não correspondem às necessidades dos telespectadores.

Não é possível uma pessoa conformar-se com os programas que nos impingem a troco de uma exagerada taxa de 360\$00 anuais. Aventuras e episódios não têm conta os que repetem três e quatro vezes alegando que são exibidos «a pedido».

Sobre publicidade, seria melhor chamar lhe Rádio-televisão Publicitária Portuguesa.

Ninguém acode a esta vergonha».

Depois insere uma carta que veio publicada no «Diário do Popular», na qual um leitor se queixava precisamente do mesmo.

Os autores têm carradas de razão e muito mais poderiam dizer se vissem a televisão em Elvas com a imagem retorcida umas vezes, outras em imagináveis ballados de linhas e pontos, numa autêntica confusão de Babel.

E, na verdade, «ninguém acode a esta vergonha».

Beethoven (Grandes períodos criadores) — de Romain Rolland

A «Edições Cosmos» deve a cultura portuguesa, desde há muitos anos, uma notável e longa folha de serviços.

De entre as suas mais recentes obras há que dar relevo à biografia crítica de *Beethoven (Grandes períodos criadores)* escrita pelo grande romancista francês Romain Rolland (Prémio Nobel da Literatura) e traduzida proficientemente por Fernando Lopes Graça, que sobre ser um compositor consagrado dentro e fora do país, é um magnífico prosador.

Beethoven é considerado a obra prima de Romain Rolland. A vida do grande compositor alemão foi um autêntico romance e só um romancista de génio saberia compreendê-lo e escrevê-lo e porque Romain Rolland foi um apaixonado da música e um crítico de excepcional valor, daí o extraordinário interesse desta biografia, que vem sendo publicada em fascículos.

Linhas Estrangeiras

ÁFRICA DO SUL

O problema do transporte de cem tartarugas terrestres de Graaf-Reinet para os viveiros de caça de Goukama, em Oudtshoorn, foi resolvido pelos Caminhos de Ferro da África do Sul. Em vez de engradar os animais, decidiu-se deixá-los soltos num vagão de mercadorias.

O chão foi coberto com palha e as tartarugas fizeram uma viagem feliz e não tentaram fugir.

ALEMANHA

Segundo noticiou de Berlim uma agência alemã, um comboio soviético passou pela primeira vez sobre a linha férrea europeia sem mudar de «boggies».

Como se sabe, o afastamento das vias férreas russas é superior em 8 centímetros ao afastamento das linhas europeias.

Um comboio que chegou a Berlim no dia 2 de Junho com mil toneladas de petróleo, apenas fez uma paragem de 25 minutos na fronteira polaca. Esse comboio, como referiu a agência ADN, estava equipado com novos «boggies», cujas rodas se adaptam automaticamente ao afastamento maior ou menor da via.

Para a transição, o comboio serviu-se de uma via cujo afastamento diminuía progressivamente. No sentido inverso, retomará da mesma maneira o afastamento das linhas russas.

Ganhou-se assim um tempo considerável, deixando de fazer o transbordo do petróleo para bordo de vagões-cisternas de «boggies» do tipo europeu.

A carga chegou ao seu destino em 12 dias em lugar dos 24 previstos. As autoridades soviéticas contam instalar o mesmo dispositivo para os comboios internacionais de passageiros.

ARGENTINA

O Governo argentino autorizou o investimento, em sociedade, de 1 bilião de dólares, do qual participam várias firmas alemãs, para a instalação de uma fábrica de locomotivas e material ferroviário. A fábrica será denominada «Ferrovias S. A. Fábrica Argentina de Locomotoras, Vagones y Material Ferroviário», e construirá, além de locomotivas e vagões, desvios e outros materiais ferroviários.

BRASIL

O editor da «Railway Age» e comentarista especializado em assuntos ferroviários, Jim Lyne, que fez parte da Delegação norte-americana ao «X Congresso Pan-americano dos Caminhos de Ferro», reunido, em Outubro de 1960, no Rio de Janeiro e em São Paulo, escrevendo a respeito do que observou durante a sua permanência no Brasil, fixou, na sua revista, algumas impressões interessantes. Achou, por exemplo, os

caminhos de ferro brasileiros grandes e importantes, quando esperava encontrar muitos vagões de dois eixos, freios a vácuo e outros equipamentos antiquados. Não há nada — sublinhou o comentador — nos Estados Unidos que se compare ao tráfego suburbano das estações de D. Pedro II, no Rio de Janeiro, e Luz, em São Paulo.

Noutra altura do seu artigo de comentários afirmou: «Os planos inclinados da «Santos a Jundiá», impressionou-nos a todos nós, tendo Clark Hungerford, da «Frisco», por ocasião da viagem que ali realizou, declarado que fora a maior emoção que tivera num caminho de ferro, desde os 11 anos, quando o pai o levou a passear pela primeira vez numa locomotiva».

Jim Lyne estranhou, porém, uma coisa: a demora de uma hora e meia no aeroporto de Brasília para descarga e exigências alfandegárias, depois de uma viagem de apenas oito horas e meia de Nova York até lá, e o facto, também inexplicável, de, na viagem de regresso, o ônibus ter ido buscá-lo, ao hotel, em São Paulo, três horas e meia antes da partida do avião.

— O Presidente da República, Dr. Jânio Quadros, segundo noticiaram os jornais, enviou um «memorandum» ao Banco do Brasil e à Rede Ferroviária Federal, autorizando a compra de 23 automotoras e 18 carruagens eléctricas. O Presidente recomendou prioridade absoluta e quer ser informado sobre a operação, o que manifesta o seu interesse por ver o assunto resolvido.

A propósito, a *Revista Ferroviária*, que se publica no Rio de Janeiro, fez, no seu número de 5 de Maio, os seguintes comentários:

«Ninguém nega que as estradas da Rede precisam de automotrizes e, algumas delas, de carruagens eléctricas, mas todos entendem que as aquisições devem necessariamente ser precedidas dentro de um plano geral. E a aquisição, como foi autorizada, tão unitariamente específica, parece referir-se a algum estudo também específico».

E a *Revista Ferroviária* fechou o seu comentário com esta observação:

«Estamos longe de contrariar a obtenção das unidades em causa. Devem ser utilíssimas onde quer que sejam aplicadas. Ferimos, no entanto, o assunto, fixando a insegurança do procedimento. As aquisições, assim como foi anunciado, serão úteis, mas podem por outro lado ser dispersivas por falta das linhas mestras de uma política ferroviária do Brasil».

CANADÁ

A vasta região do Canadá setentrional vai ter em breve um desenvolvimento maior com a construção da linha do Pacific Northern Railway, segundo o projecto apresentado pelo financeiro sueco Axel Vener Grren.

Esta linha servirá não só uma grande zona que necessitava de transportes, mas também, com o seu alargamento, a zona do Alaska.

Num almoço íntimo oferecido, recentemente, na Embaixada da França, em Madrid, pelo sr. e Senhora de Margerie, o sr. Embaixador da França impôs as insignias de oficial da Legião de Honra ao Vice-presidente do Conselho da RENFE, D. José Maria Garcia-Lomas, na presença, entre outras individualidades, de M. Louis Armand, director dos Caminhos de Ferro da França.

— A Comissão Executiva do Conselho de Administração da RENFE, deliberou, na sessão de 13 de Março passado, entregar ao sr. Alfredo Moreno, na sua qualidade de Director Adjunto, o exercício das altas funções de Director da Rede.

O sr. Eng. Alfredo Moreno, marquês de San Saturnino, é um distinto ferroviário, de sólida formação científica e dotado de excepcionais qualidades para o mando.

O prestígio que rodeia o seu nome, a sua cultura, o seu brilhante espírito, asseguram-lhe um desempenho brilhante do seu alto cargo.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» cumprimenta muito respeitosamente o sr. Engenheiro Alfredo Moreno com os melhores votos de feliz êxito no desempenho das suas novas funções.

ESTADOS UNIDOS

Para substituir 90 locomotivas antigas que prestaram serviço, primeiro, nos comboios de passageiros e, depois, foram adaptadas para o serviço de cargas, a «Pennsylvania» encomendou 66 locomotivas de 4400 HP, orçadas em 32 milhões de dólares.

As novas locomotivas, com 139 outras já aplicadas no serviço misto de passageiros ou carga, serão empregadas em todo o tráfego das linhas electrificadas.

O aspecto destas locomotivas assemelha-se ao de uma diesel. A cabina é intermediária e a caixa menor abriga um grupo auxiliar, além do equipamento de freio; na mais longa, estão o transformador, os rectificadores, o compressor, resistências e equipamento de controle. No tecto, encontra-se um dos dois pantógrafos de braço, de patente francesa, tipo muito empregado ultimamente na Europa.

A locomotiva, que pode atingir 112 km./h., pesa 195 toneladas, tem 21 metros de comprimento e 4,50 de altura. Apoiá-se sobre dois bogies de 3 eixos, com armação de aço fundido e rodas de 40 polegadas (1,016 m de diâmetro); desenvolve a potência de 4400 HP entre 53 e 90 km./h., e o seu esforço tractor máximo é de 25100 kg. na velocidade de 34,6 km./h. O esforço tractor na partida é de cerca de 40.000 quilos.

A corrente de tracção é captada na rede aérea alimentada com corrente alternada monofásica a 25 ciclos e 11000 vóltios; num transformador, é abaixada para alimentar 12 rectificadores ignitron; depois de rectificada e passar através de reactores de

amortecimento, a corrente chega aos seis motores de tracção do tipo comumente usado em muitas das outras locomotivas da «Pennsylvania».

Além das buzinas normais, colocaram-se sinos de antigas locomotivas a vapor para, como explicou o presidente daquela companhia, «a nova geração ouvir os vibrantes sons representativos de uma outra era já ultrapassada».

GRÉCIA

Celebrou-se recentemente em Atenas o XXXIV Congresso Internacional de Agências de Viagens (FIAV).

A sessão de abertura realizou-se no grandioso teatro «Herodus Atticus», sob a presidência do sr. Tsatsos, presidente do governo da Grécia, que também se encontra à frente do ministério de Turismo. Foi cerca de quinhentos o número de congressistas, em que predominava a representação dos países da Europa Ocidental: só a França enviou quarenta delegados, que representavam a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro, várias companhias de navegação aérea e marítima, agências de turismo e empresas de transportes por auto-estrada.

Os problemas abordados foram muito interessantes: relação dos Agentes com as Companhias ferroviárias, aéreas, marítimas e rodoviárias, com o ramo de hotelaria; criação de cartas de crédito; actividades durante a época de férias e transformações internas da Federação.

A Grécia já recebeu este ano 400000 turistas.

HOLANDA

Iniciaram-se em Roterdão as obras de construção de um túnel para um caminho de ferro metropolitano sob o novo Mosa, que unirá as duas margens deste rio. A extensão do Metro, que partirá da estação central, na margem direita do Mosa, e terminará na praça do Meio-dia (Zuidfaein) na margem esquerda deste mesmo rio. Haverá quatro estações na margem direita e três na margem esquerda do Mosa.

INGLATERRA

Foi posta recentemente em experiência, na Inglaterra, entre Shernsbury e Crewe, uma locomotora equipada com uma turbina a gás.

Os construtores desta locomotora de tipo novo, entre os quais se encontra a Sociedade English Electric, estimam que a turbina a gás terá um funcionamento mais económico que a tracção a vapor ou Diesel.

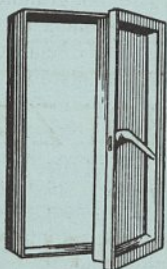
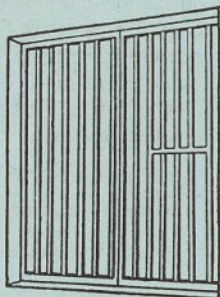
ITÁLIA

Nos começos de 1962, todas as linhas do sul da Itália, servidas actualmente com tracção a vapor, adoptarão as locomotivas Diesel. Essas linhas são as seguintes: Bari-Brindisi-Lecce; Bari-Taranto-Metaponto; Gatanzare-Reggio; Brindisi-Taranto-Metaponto-Potenza-Batlipaglia; Silvari-Conseza; e Catanzaro-S. Eutemia.

As máquinas a vapor serão substituídas por locomotoras Diesel, presentemente em construção em fábricas italianas.

SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

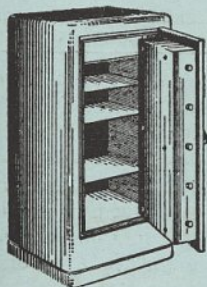
- ▣ CAIXILHARIA E FRENTE DE ESTABELECIMENTOS EM ALUMÍNIO ANODIZADO E EM FERRO DE VÁRIOS SISTEMAS
- ▣ CUPULAS E LAVADOUROS PARA COZINHA EM AÇO INOXIDÁVEL



- ▣ ESTRUTURAS METÁLICAS
- ▣ PORTAS EM CHAPA CUNHADA
- ▣ TODOS OS TRABALHOS EM FERRO NA SUA ESPECIALIDADE



- ▣ FOGÕES EM TODOS OS SISTEMAS COM FUNCIONAMENTO DE ÁGUA, EM AÇO INOXIDÁVEL, TRABALHANDO COM COMBUSTÍVEIS SÓLIDOS E A GASÓIL



- ▣ COFRES TIPO MONOBLOCO DE UMA E DUAS PORTAS
- ▣ PORTAS PARA COFRES FORTES

JOSÉ DA SILVA CARTAXO

ANTIGO SÓCIO DA EXTINTA FIRMA

Alberto da Silva & Irmão, Lda.

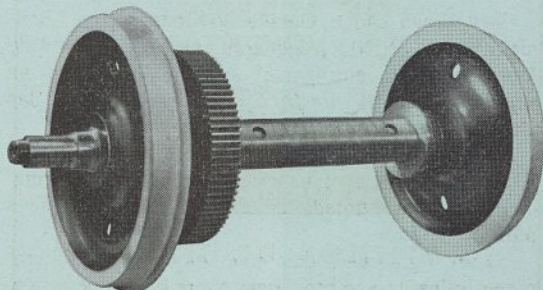
Fábrica e Escritórios: Rua do Sol a Chelas, 36-38
LISBOA — Telefones: 84 06 36 - 84 84 74

Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131
LISBOA — Telefone: 2 44 65



STEEL, PEECH & TOZER - OWEN & DYSON

ROTHERHAM — INGLATERRA



**Materiais para Caminhos de Ferro
Rodas e Eixos OWEN e DYSON**

A fábrica Steel, Peech & Tozer produz uma grande variedade de rodas para caminhos de ferro, das quais tem fornecido quantidades apreciáveis à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A sua Subsidiária Owen & Dyson Limited produz rodados completos.

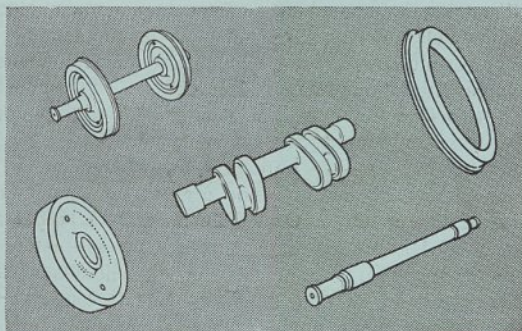
Além das rodas, a firma Steel, Peech & Tozer fabrica também aros, eixos, peças forjadas, barras e arco.

THE UNITED
STEEL
COMPANIES LTD

STEEL, PEECH & TOZER — SHEFFIELD — INGLATERRA

AGENTES EM PORTUGAL:

SANTOS & MENDONÇA, LDA.
Rua da Boavista, 83 — (Apartado 297) — LISBOA



Representantes no Brasil:

CIBRAMET, S. A.

RIO DE JANEIRO: Avenida Almirante Barroso, 91-8.º Andar: Caixa Postal: 1881. Telef.: 52-0197

SÃO PAULO: Rua Líbero Baduro, 158-14.º Andar: Caixa Postal 8241. Telef.: 55-5108



Caves Aliança
SANGAINOS

VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

Armazéns em Lisboa (Filial):
Av. Infante D. Henrique II - Circular
Telf. 381596 e 382155

Alberto Maria Bravo & Filhos

Casa fundada em 1843

Agentes dos principais fabricantes europeus de
FERROS * AÇOS * METAIS

Carris
Máquinas-ferramentas
Material de
Caminho de Ferro
Material Decauville
Armas e Pólvoras de Caça

Fornecedores da C. P.

Rua de São Paulo, 12-2.º

Tele { fone 33721/2/3
gramas BEBRA — Lisboa

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

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5550 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

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

Sofre de SURDEZ?

...experimente

VIENNATONE

a maravilha máxima para bem ouvir

- Modelos sem fios e sem pilhas;
- Com som estereofónico, bobine telefónica e A V C (controlo automático de volume);
- Óculos auditivos e travessões para senhoras.

ASSISTÊNCIA TÉCNICA COMPLETA
EXPERIÊNCIAS E AUDIOGRAMAS GRATIS
PREÇOS SEM CONCORRÊNCIA

CONSULTE OS FORNECEDORES DA C. P.

VIENNATONE: AV. DE ROMA, 29-1.º
TELEF. 777477-LISBOA

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O
HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

Hotel Francfort

SANTA JUSTA



EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA



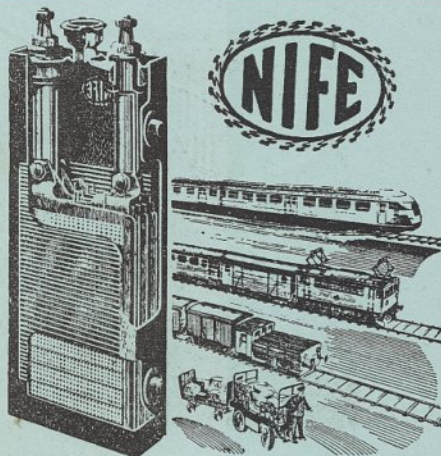
HOTEL DE 2.^a CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

O preferido pelos africanistas



Telefones: 30747 — 30748 — 30749 — 30776
Telegramas: HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA



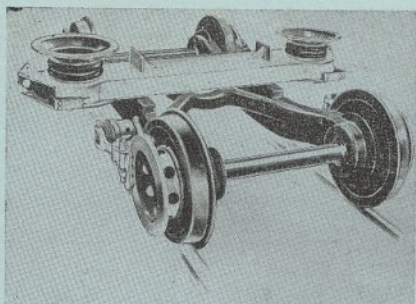
Baterias Alcalinas — Níquel — Cádmió
INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MÓVEIS,
T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE
E TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO
E AINDA PARA:

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL,
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

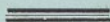
Representantes Gerais:

J. COELHO PACHECO, LDA.
Rua Braamcamp, 90-94 — Telef. 4 21 88 — LISBOA

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING



Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

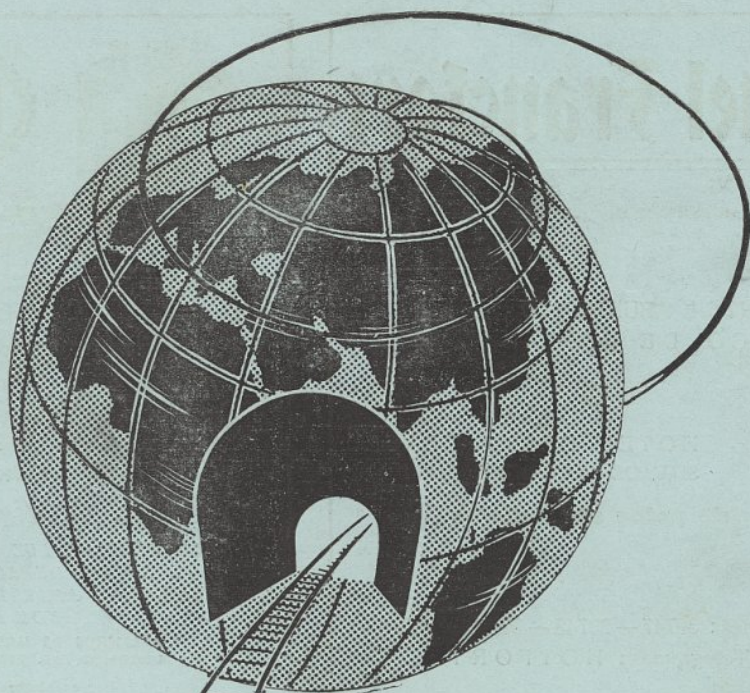
TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. **730156** (4 linhas) Teleg.: EPALDA — Lisboa



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE