

18.º do 74.º Ano

Lisboa, 1 de Dezembro de 1961

Número 1775

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 320168 - LISBOA

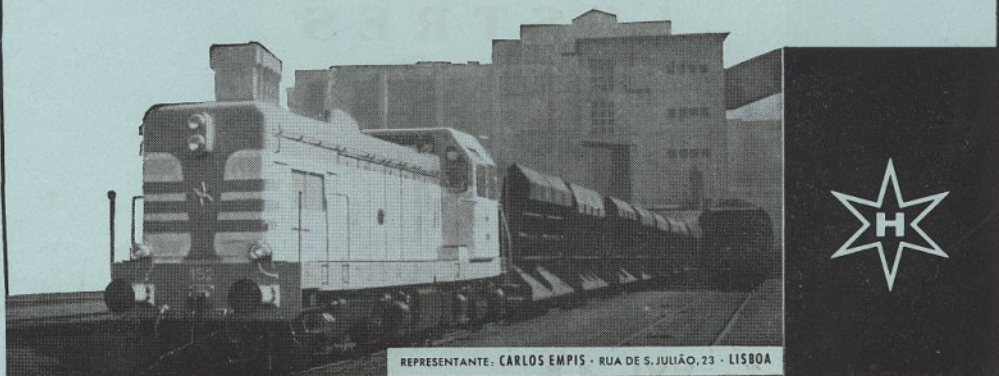
HENSCHEL

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

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 de 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

ELECTRO DECORADORA, L.^{DA}

FABRICANTES

..

LUSTRES

Antigos e modernos

..

APLIQUES EM TODOS OS ESTILOS

..

RESTAUROS E MODIFICAÇÕES

..

Avenida João XXI, 4-E

TELEFONE 727195

LISBOA

DEPÓSITO LEGAL

- 0.º DEZ. 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 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: PBX 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

1775



1 — DEZEMBRO — 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 FÁRIA 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

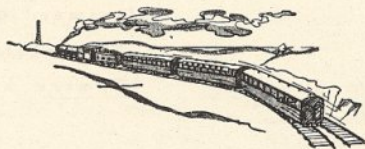
COLABORADORES:

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

Estações Floridas	335
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	336
A electrificação e a produtividade dos caminhos de ferro	337
Livros e Autores	338
Uma linda exposição de flores na Estação do Rossio	338
Vida Ferroviária	338
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	339
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	340
Curiosidades e distrações da Gazeta	341
Caminhos de Ferro Ultramarinos	344
Espectáculos	344
Linhas estrangeiras	345
Publicações recebidas	345
Recortes sem comentários	346



Estações Floridas

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de 1 de Maio de 1911, publicava, numa das últimas páginas desse número, uma notícia sob o título: *Concurso de Estações Floridas*, na qual se dizia o seguinte:

«O «Touring Clube de France» instituiu um concurso original no ano passado, e que vai repetir-se no ano corrente. Os prémios serão conferidos às estações da linha férrea das redes franceses que melhores decorações florais ou arbustivas apresentem durante a Primavera.»

E a «Gazeta», ao dar esta notícia, fazia, em três linhas, logo a seguir, este comentário:

«É esta uma ideia que devia ser aproveitada em Portugal, cujo clima é tão favorável à flora de todas as zonas.»

Este comentário devia ter sido forçosamente escrito pelo fundador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», a quem o País ficou a dever, no aspecto turístico, grandes serviços, pois foi um dos principais fundadores da Sociedade Propaganda de Portugal.

Essa notícia — curiosa coincidência — saiu precisamente nas vésperas de se reunir, nesta capital, o IV Congresso de Turismo Franco-Hispano-Português. Essa reunião, em Lisboa, deveu-se à existência da Sociedade de Propaganda de Portugal e às diligências dos seus dedicados directores.

Mas a ideia dos Concursos de Estações Floridas que, como escreveu e desejava L. de Mendonça, não foi todavia aproveitada tão cedo, apesar de, em Portugal, as ideias e as modas de França terem nesse tempo, como ainda actualmente têm, um ambiente favorável, de simpatia e, quase sempre, de incondicional e total aceitação.

A ideia era de origem francesa, mas foi só passados muitos anos que um súbdito britânico, o sr. Albert Lowel, a tornou realidade.

Grande amigo de Portugal e um apaixonado de Sintra, onde residiu largos anos, o sr. Albert Lowel era uma figura não apenas distinta mas simpática. Por fortuna contava entre os seus amigos um ilustre e prestigioso jornalista que lhe deu, no seu grande diário, uma óptima e eficiente colaboração. Referimo-nos ao sr. João Pereira da Rosa, director de «O Século».

Graças aos srs. A. Lowel e João Pereira da Rosa, os chefes das estações da linha de Sintra começaram a tratar, como se fossem propriedade sua, os terrenos adjacentes aos edifícios ferroviários. A ideia, graças a C. P., generalizou-se a outras linhas, e, finalmente, o Secretariado da Informação, assegurou a continuidade dessa magnífica ideia com o estabelecimento, todos os anos, de prémios pecuniários e menções honrosas.

De Norte a Sul do País as estações dos caminhos de ferro apresentam-se belamente ajardinadas, o que concorre para o embelezamento das localidades onde elas prestam serviço.

As estações floridas não representam apenas uma homenagem à Flora portuguesa, constituem também uma prova de que os ferroviários que se encontram a dirigilas têm um sentido perfeito das suas funções que são, além de concorrer para a eficiência dos serviços, e para o aumento do prestígio da Companhia, de que são agentes, contribuir para o crescente prestígio do nosso País como zona privilegiada de Turismo.

O Caminho de Ferro tem, no Turismo, um papel muito importante a desempenhar.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Portugal e Espanha

Neste momento em que vários países se digladiam e em que as ideologias dividem, ferozmente, os homens, Portugal e a Espanha ofereceram há pouco, com a visita do Chefe do Estado a Madrid, a convite do Generalíssimo Franco, o exemplo, a que não podemos deixar de dar o devido relevo, de duas nações que procuram não apenas entender-se, não apenas conciliar superiores interesses nacionais, mas também aproximar, em simpatia e respeito mútuos, os dois gloriosos povos peninsulares, que tendo recebido um e outro uma opulenta herança histórica, dela se orgulham, esforçando-se por preservá-la, no presente, para poderem transmiti-la, possivelmente mais gloriosa ainda, às gerações vindouras. Viver não é morrer aos poucos — mas caminhar para o Futuro.

Não só a Europa deve altos serviços às duas Nações peninsulares. Ao génio dos pilotos portugueses e espanhóis, ao heroísmo de quantos, em frágeis caravelas, sulcaram os mares, o Mundo inteiro deve os mais extraordinários serviços. Lançámos os fundamentos de uma nova Civilização. Demos os primeiros passos e dessa glória não abdicaremos. Abdicar teria o significado de vergonhoso suicídio, de uma entrega humilhante dos nossos destinos à cobiça de nações inimigas.

Têm o direito de viver, independentes e livres, as duas nações que deram vida a novas e maravilhosas nações. A América Latina é uma criação admirável dos povos que constituem a Península Ibérica: Portugal e Espanha.

Sem simpatia e sem respeito mútuos, os povos nunca poderão entender-se nem estimar-se inteiramente. As amizades sólidas repousam sempre na compreensão: tanto nas nações como nos homens.

Quando nós enfrentamos, em Angola, os inimigos de Portugal e da Latinidade, quando, nas próprias Nações Unidas, se procura desacreditar a nossa acção civilizadora e se tenta mutilar, em benefício de interesses que não ousam: confessar-se abertamente, a unidade da Pátria, é-nos consolador ouvir as afectuosas vozes de uma nação que, além de vizinha, é também amiga.

Acreditemos em Portugal e nos seus altos destinos. Uma nação que escreveu «Os Lusíadas» é uma nação imortal.

Os nossos artistas



SALOIO — Óleo de Barata Moura (Pertence à coleção do Sr. José Rufino Peres)

Declínio

*Não é triste, afinal, como supus,
na sua queda lenta, demorada,
este finar do dia em cuja luz
lucilam tons de polpa macerada.*

*Também um poente, às vezes, nos conduz
ao que teria sido uma alvorada
vívida há tanto tempo e em que depus
uma esperança quase ilimitada.*

*Tudo parece, agora, mais distante,
é mais informe o sonho vacilante
vogando incerto em rumos de abandono.*

*E há neste adeus de uma saudade esquiva
uma luz breve, muito alegre e viva,
que parece sorrir ao meu outono.*

Augusto Ricardo

REVISTA DAS REVISTAS

A electrificação e a produtividade dos caminhos de ferro

O Eng.º Murilo Nunes de Azevedo publicou, recentemente, na *Revista Ferroviária*, do Rio de Janeiro, um interessante estudo sob o título «A Electrificação aumenta a produtividade das estradas de ferro brasileiras». Nesse trabalho defende a electrificação dos caminhos de ferro do seu país, que permitirá não só maiores velocidades mas também uma substancial economia de divisas.

Segue o artigo:

Indiscutivelmente está na electrificação a solução do transporte ferroviário nacional. O antigo conceito de que o alto custo do investimento era um tabu que impedia a adopção da tracção eléctrica no Brasil está sendo pouco a pouco ultrapassado. Hoje em dia, o custo inicial diminuiu muito devido aos modernos equipamentos que são utilizados. No caso de electrificação em corrente contínua, os novos rectificadores de silício ou germânio reduziram em muito o preço da primeira instalação. Esse custo diminui ainda mais quando se adopta a corrente alternada, a frequência industrial que está tendo uma aceitação crescente em todo o Mundo.

No Brasil, apesar da fraca densidade de tráfego das nossas estradas, há um grande campo para a electrificação. É um erro crasso pensar-se que essa densidade baixa desaconselha a electrificação. Para cada caso particular há uma solução, não existindo um número índice que fixe em definitivo o limite de aplicação. O problema é muito mais complexo do que se afigura à primeira vista. Há uma série de factores em jogo que fogem ao mero âmbito da economia das estradas. Factores como os de segurança nacional e os das reservas energéticas do país.

A *Estrada de Ferro Central do Brasil* já demonstrou economicamente as vantagens do prosseguimento da electrificação no trecho Três Rios a Belo Horizonte e Volta Redonda a Mogi das Cruzes. No primeiro trecho está sendo feito um grande transporte de minério de ferro, no sentido de exportação, cuja magnitude deverá gradativamente aumentar à medida que novos mercados forem surgindo. Demonstrou o estudo já feito que todas as despesas com o empreendimento poderão ser amortizadas em 5 anos apenas.

A electrificação da chamada linha do Centro da *Central* permitirá, portanto, uma substancial econo-

mia de divisas, desviadas para importação de óleo diesel, e a obtenção de um fluxo maior de exportação em virtude do aumento substancial na velocidade dos trens obtidos através da electrificação.

No ramal de São Paulo permitirá competir em condições vantajosas com a rodovia que, correndo paralela à estrada de ferro, absorve uma grande parte do seu transporte. Neste caso, mais uma vez a alta velocidade que poderá ser conseguida na linha férrea electrificada será o principal factor nesta competição que se resume em transportar mais, mais rapidamente, e pelo menor custo, a fim de servir melhor o público que, em última análise, é quem paga e tem todo o direito de exigir melhor serviço.

Critica-se a actual electrificação da *Estrada de Ferro Central do Brasil* sob a alegação que a quilometragem média mensal das locomotivas diesel é cinquenta por cento superior à das máquinas eléctricas e, também, que a produção de cada locomotiva diesel é o dobro das eléctricas nessa Estrada.

É essa, no entanto, uma situação perfeitamente justificável, demonstrando as críticas uma total ignorância das condições de exploração vigorantes.

Em relação à quilometragem, é óbvio que as locomotivas eléctricas existentes não poderiam efectuar maior percurso, pois a extensão do trecho electrificado é de apenas 140 Kms.; além do mais, essas locomotivas são utilizadas, em sua grande maioria, no serviço de trens de passageiros, permitindo a ligação do Rio de Janeiro à Barra do Pirai em apenas 2 horas de percurso, contra as 3 horas que normalmente uma locomotiva diesel leva para fazer o mesmo trajecto. Nessas condições, não poderiam as locomotivas eléctricas existentes produzir um maior rendimento no transporte de cargas. Mas esta, felizmente, é uma situação que se está modificando para melhor.

A intensificação do transporte de minério forçou a utilização de tracção tripla, eléctrica, no trecho Barra do Pirai ao porto do Rio de Janeiro. Com isso, o baixo rendimento de transporte das locomotivas eléctricas está sendo modificado, já atingindo hoje em dia valores da ordem de 6 milhões de ton/Km por locomotiva por mês. A entrada em serviço de mais 6 locomotivas eléctricas recentemente encomendadas nos Estados Unidos permitirá, mediante a sua

racional utilização, modificar ainda mais, a favor da tracção eléctrica, os resultados actuais.

O recente aumento do preço de óleo diesel fixado para o Rio de Janeiro em Cr\$ 18,00 aumentará ainda mais o custo do transporte feito por locomotivas a óleo, que passará a ser, quanto a combustível, de Cr\$ 126,00 por 1 000 ton km. Enquanto isso ocorre, a tracção eléctrica da *Central*, na área de Três Rios — Volta Redonda — Rio de Janeiro, é somente de Cr\$ 6,00 para o mesmo transporte; e na área da CEMIG, em Minas Gerais, será de Cr\$ 48,00 em virtude do preço do KWH ser de Cr\$ 1,60 em média.

É um facto indiscutível o aumento do rendimento das estradas de ferro quando utilizam electrificação. Isso decorre, entre outros factores, do aumento na velocidade e aceleração dos seus trens. A *Rede Ferroviária Federal S/A* demonstra essa afirmativa em seu Relatório Anual relativo ao ano de 1959, na pág. 36. O quadro, abaixo, retirado de um gráfico ali contido, permite conclusões definitivas a respeito das vantagens da electrificação em relação à dieselização.

Examinando-se este quadro, vemos que eficiência das locomotivas eléctricas é o dobro da obtida pelas locomotivas diesel, apesar de não ser dos melhores o seu aproveitamento. O índice alcançado pela tracção eléctrica na própria *Rede Ferroviária Federal S/A*, é um exemplo concluinte e definitivo das vantagens da electrificação. É um verdadeiro grito de alerta aos ferroviários do Brasil.

	A	B	C	D	E	F
Tracção	N.º de locomotivas existentes	%	Transporte realizado bilhões ton.-km Br.	%	Eficiência ton.-km loc. ano	Índice
Vapor	1 066	75,4	5	19,2	2.545.000	0,254
Diesel	555	20,4	15	57,8	28.000.000	2,84
Eléctrica	110	4,2	6	25,0	54.500.000	5,5
	2 611	100,0	26	100,0		

LIVROS E AUTORES

Lírica de Luís de Camões

Está prestes a terminar a edição ilustrada da *Lírica* de Luís de Camões, a que a editorial «Artis» mete ombros. De facto, com o fascículo n.º 19, agora distribuído, lêem-se, em Apêndice, as duas Variantes da Canção VII — da edição de 1616, e um poema encontrado pelo Dr. Jaime Cortesão há cerca de 22 anos na Biblioteca do Escorial.

Seguem-se as *Notas*, da autoria do sr. Professor Hernâni Cidade, e *Índices*, que continuarão no próximo fascículo.

Duas belas estampas, da autoria do distinto pintor e desenhador Lima de Freitas, ilustram este 19.º fascículo da *Lírica*.

Uma linda exposição de flores na Estação do Rossio



O átrio da estação do Rossio, que os nossos arquitectos modernizaram e embelezaram há poucos anos, dando-lhe um aspecto acolhedor e simpático, serviu de palco, mais uma vez, a uma linda exposição de flores.

A feliz iniciativa do sr. Prof. Eng.º André Navarro conheceu, pela sexta vez, o êxito e mereceu os parabéns não só dos passageiros que tomam o comboio ou dele se apeiam naquela estação, mas também das pessoas que têm de passar pelo Largo de D. João da Câmara e pela Rua de 1.º de Dezembro.

Este ano, a exposição foi levada a efeito com a colaboração do Instituto Superior de Agronomia e da Direcção dos Serviços Florestais.

A inauguração oficial, que se realizou no dia 9 de Novembro, assistiram, entre outras individualidades, os srs. Brigadeiro França Borges, presidente da Câmara Municipal de Lisboa; vereador D. Segismundo Saldanha; Eng.º Álvaro Roquete, Director do Serviço de Turismo do SNI; Prof. Eng.º João de Carvalho e Vasconcelos, subdirector do Instituto Superior de Agronomia; Eng.º Mendes Frazão, Director dos Serviços Florestais, Eng.º José Pulido Garcia, Chefe da Secção de Jardinagem da C. M. L., Prof. Doutor Mário de Figueiredo, Eng.º R. de Espregueira Mendes e vários funcionários superiores da C. P.

Vida Ferroviária

Homenagem a um distinto médico ferroviário

Por ter atingido o limite de idade, foi desligado dos serviços médicos da C. P., o sr. Dr. Aires Gomes Oliva Teles.

Um Grupo de ferroviários da extinta Companhia de Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, promoveu-lhe, na estação da Boavista, uma homenagem, a que se associaram muitos actuais e antigos ferroviários, médicos e amigos.

Presidiu à sessão o sr. dr. Alberto Ribeiro. Vários oradores enalteceram as nobres qualidades do homenageado, a quem foram oferecidos ramos de flores, uma salva de prata e um pergaminho com uma mensagem.

Ao antigo chefe dos serviços médicos da referida Companhia, apresentamos os nossos cumprimentos e os melhores votos de felicidades no gozo da sua aposentação.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Os sete mil habitantes da ilha Na-ru, no Pacífico, pediram ao governo da Austrália que lhes indiquem outra ilha onde possam viver. Esses ilhéus sabem que as minas de fosfato de que vivem esgotar-se-ão dentro de quarenta anos. Com antecipação pensaram no seu futuro.

(de *Le Neuchâtelois* - Neuchatel)

Cada vez há mais farmácias automáticas na Finlândia. Fornecendo toda a espécie de medicamentos receitados pelo médico, é um «robot» que faz as operações necessárias (depois do comprador colocar numa caixa à entrada da farmácia uma folha metálica perfurada). A caixa só abre depois de efectuado o pagamento, sendo a importância conferida pelo «robot».

(de *Hufvudstasbladet* - Helsinsford)

Os caminhos de ferro suecos estão utilizando travões de disco nos transportes de carvão. De custo inicialmente mais elevado, os travões de disco duram muito mais do que os de ferro fundido e não necessitam de assistência.

(de *Il Bargello* - Florença)

O carrilhão da igreja de Wiernshein, (Alemanha) agora restaurada, foi feito com oito bombas provenientes dos bombardeamentos dos aliados, durante a última guerra, depois de terem sido transformados em sinos.

(do semanário *Le Quinquet* - Lausanne)

Estão sendo utilizadas na Califórnia «estações de serviço» para vacas e cavalos: os animais são lavados em poucos minutos como qualquer automóvel...

(de *Rivista* - Tel Aviv)

Inaugurou-se em Chicago a primeira estrada electrónica. Todos os veículos que circulam nessa estrada são dirigidos e controlados por uma central eléctrica que determina a velocidade a que seguirá o carro por cada troço de estrada. Nalguns desses troços os automóveis poderão atingir a velocidade de cento e oitenta quilómetros por hora. O condutor do veículo nada mais faz que contemplar a paisagem.

(de *Il Verri* - Milão)

Uma fábrica dos E. Unidos experimentou já cerca de setenta mil fórmulas diferentes no fabrico do vidro. Alguns vidros resistem ao calor: podem ser cozidos e depois mergulhados em água gelada sem se quebrar. Um vidro de óxido de chumbo, feito em placas de 25 cm. de espessura é tão pesado como o aço e permanece claro mesmo quando sujeito a radiações atómicas. A fábrica está construindo veículos especiais de vidro.

(do diário *Pays de Vaud* - La Neuverille)

Durante 40 anos um caixeiro-viajante italiano fez uma média anual de 250 viagens por caminho de ferro, sem que jamais tivesse «perdido» um comboio.

(de *Partisan Review* - N. Yorque)

Está a utilizar-se a música na odontologia: pacientes põem auscultadores e ouvem música suave de um gira-discos, enquanto os dentistas manobram a broca. A música evita que o sinal da dor dos nervos dentais se transmita ao cérebro.

(de *Le Nouveau Journal* - Marselha)

Num laboratório de investigação de material cirúrgico estuda-se a construção de uma seringa sem agulha. O aparelho injecta a alta pressão um fino jacto de líquido que penetra sem dor através da pele.

(do diário *Nippon-Times* - Tóquio)

Fábrica de Loiça de Sacavém

S. A. R. L.

LISBOA
PORTO
COIMBRA
FUNCHAL

LOIÇAS SANITÁRIAS
AZULEJOS
MOSAICOS CERÁMICOS

MATERIAIS QUE SE IMPÕEM POR SUA NOTÁVEL
RESISTÊNCIA E PERFEIÇÃO

ESCOLHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Aviões assaltados

A notícia do assalto, em pleno voo, de um avião da TAP, de Tânger para Lisboa, por seis portugueses, ou por seis bandidos, enristeceu-nos.

Que figuras fazem esses homens que se qualificam de corriqueiros saltadores e que de pistola em punho obrigaram a tripulação a obedecer-lhes.

Assim, o avião não aterrou em Lisboa à hora prevista, tendo sido o pessoal de bordo coagido a fazê-lo sobrevoar a capital em várias direcções.

Sobre a cidade de Lisboa foram lançados uns manifestos com frases e palavras que não são língua portuguesa e assinados pelo tresloucado Henrique Galvão.

Os bandidos, dos quais faz parte uma mulher, obrigaram o aparelho a retroceder e foi aterrar a Tânger, ponto de partida, onde se encontrava o chefe da façanha.

A policia deteve os bandidos, incluindo o seu chefe, e depois de alguns dias de prisão simples, os mesmos recolheram ao covil no Brasil, dos nossos queridos irmãos.

Que triste sinal dos tempos!

Um trágico desastre em Angola

Causou dolorosa impressão em todo o País o horrível acidente ocorrido há dias em Angola, quando um avião da Força Aérea tentava aterrar na pista de Chitado, na Huíla, onde se deslocara em serviço oficial.

Nessa tragédia pereceram quinze militares e três civis.

São eles:

Do Exército: General Carlos Miguel Lopes da Silva Freire; Tenente-Coronel do C. E. M. João de Oliveira Marques; Tenente-Coronel de Infantaria José Eugénio Borges; Tenente-Coronel de Artilharia João Horta Galvão Ferreira Lima; Tenente-Coronel de Engenharia Jorge Luís Tedeschi Seabra; Major do C. E. M. Carlos Mota de Oliveira; Major do C. E. M. Josefeth Monteiro Figueiredo; Capitão de Infantaria António Aníbal Dias Pombo e Costa.

Das Forças Aéreas: Brigadeiro José da Silva Correia; Capitão piloto-aviador Francisco Fernandes Carvalho; Tenente piloto-aviador José Manuel Boavida Chagas; Alferes piloto-navegador Arnaldo da Silva Luzia; Primeiro-sargento radiotelegrafista Domingos de Oliveira Neiva; Segundo-sargento mecânico António Rodrigues; Primeiro-cabo mecânico 60-59 Manuel Freire Martins.

Civis: Frederico Vilhena Moniz Serrano, Secretário do governador de Huíla; João Manuel Parente Oliveira Marques e fotógrafo Maia.

O General Carlos Miguel Lopes da Silva Freire, comandante da Região Militar de Angola, a quem se deve em parte as providências na restauração do território angolano, foi louvado, a título póstumo, «pelas extraordinárias qualidades de comando demonstradas à frente de importantes forças do nosso Exército, ele foi o cérebro que concebeu as operações terrestres, que levaram à reocupação total do território que o inimigo infestou, que as dirigiu com a energia que as circunstâncias impunham, sem excluir a preocupação permanente de recuperar as populações e as proteger das represálias do inimigo».

Todos os portugueses se devem curvar nesta hora trágica em que sentimos ter perdido um punhado de portugueses que em Angola cumpriram o seu dever.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

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



Uma novidade: «o Roadrailer», um veículo que pode circular tanto numa estrada como numa linha férrea

Iniciaram-se em Londres — segundo acabámos de ler numa revista — uma série de experiências com um veículo que tanto pode circular numa estrada como numa linha férrea. As experiências estender-se-ão a toda a Grã-Bretanha.

Os veículos deste tipo estarão à disposição de comerciantes e das empresas transportadoras, e não pertencerão necessariamente às companhias ferroviárias. Serão utilizados em cada demonstração dois «Roadrainers».

Os observadores terão oportunidade de verificar como é rápida e fácil a adaptação do veículo à auto-estrada ou ao carril e como ele pode ser engatado a um comboio, mesmo que este desenvolva a velocidade de 120 quilómetros por hora, ou desengatá-lo e ligá-lo a um tractor comum, que o rebocará pela estrada. Todas estas operações são feitas com a maior simplicidade, nas estações terminais.

O «Roadrailer», que pode transportar grandes cargas, possui a vantagem de a sua carroçaria ser de qualquer tipo conhecido, sobre o problema de transporte de mercadorias de porta a porta, sem necessidade de baldeação da carga, segundo declarou a Comissão Britânica de Transportes.

Como há cem anos se viajava do Porto a Penafiel em diligência

O «Comércio do Porto» publicava, na sua edição de 29 de Dezembro de 1860, uma correspondência da Bairrada, datada de 25 do mesmo mês, e da qual, por a acharmos muito curiosa, vamos reproduzir as seguintes passagens:

«Lembra-me o que me sucedeu há anos indo dessa cidade para a de Penafiel.

Havia (...) duas diligências; informei-me qual era a melhor, e dirigiram-me para a Batalha; mas, chegando ali, achei os lugares tomados por uma família. Procurei a outra no Bonjardim; só havia lugar junto ao cocheiro; fiquei satisfeito, porque «por muitas razões», prefiro o ar livre.

Tomei bilhete e no dia seguinte à hora da partida já ali estava esperando; mas (...) só então é que me disseram que tinha de entrar nela defronte da Praça

do Bolhão, e que fosse depressa para ver se chegava a tempo!

Corri para o local indicado e já tinha partido; houve, porém, quem me informasse que ainda a encontrava antes de chegar ao Poço das Patas, porque tinha de tomar passageiros no caminho.

... Efectivamente encontrei-a na Rua Direita (1) (...) mas já dois passageiros estavam sentados no lugar que eu tinha tomado!

Entreguei o meu bilhete ao cocheiro e este abriu-me a portinhola; adverti-o atenciosamente que o meu bilhete indicava o lugar de fora. — Entre se quer — foi a resposta que tive!

Dentro estavam seis pessoas, e foi tal a sua indignação quando me viram pelo aperto em que já se julgavam, que receei não me deixassem entrar, e talvez deva às atenções com que os tratei o ser admitido no seu «grémio».

Finalmente partimos.

Chegados ao Poço das Patas e, em frente da «barraquinha» dos Barreiras, parou o veículo com admiração nossa por supormos que seria alguma visita «fiscal»; mas grande foi o nosso assombro quando vimos à portinhola um homem (trapu) de faces jargas e rubicundas, pescoço grosso e curto, como o de um touro «pur sang»; tinha o abdómen tão pronunciado que esteve em riscos de não poder entrar; a gola do casaco servia-lhe «de espeque» ao imenso chapéu que lhe cobria a cabeça!

Este todo não pesava menos de cem quilogramas!

Ora, quando entrei, achei três indivíduos «carnudos» sentados de um lado e três «esqueletos» do outro; aqueles declararam logo que não cediam lugar do seu lado e que como eu também era magro, devia unir-me a estes porque (disse um deles) «Similia similibus curantur».

... A entrada deste novo viajante fez-nos convenecer da elasticidade humana!

Se visse fora da carruagem aqueles quatro indivíduos, apostaria quanto quisessem que eles não podiam sentar-se num dos bancos... Pois lá se arranjaram!

Chegámos a Rio Tinto e a carruagem parou novamente; aqui estivemos um bom quarto de hora es-

(1) — Rua de Santo Ildefonso, actualmente.

perando que o cocheiro fizesse um ajuste com outro passageiro, e afinal este subiu para o lugar daquele que, deitando uma das mantas sobre o jogo dianteiro, foi dali governando os cavalos, se tal nome se pode dar a umas «enguias» estropiadas no serviço das «carruagem» da praça!

Incluindo o «sota», eram treze volumes e um carro que pesava mais que todos eles que as tais alimárias deviam arrastar; mas, como era um peso superior às suas forças tínhamos quase sempre de ir a pé menos o tal amigo dos cem quilos, que (talvez receando os planos inclinados) declarou que não pagava para andar a pé.

As estações de caminhos de ferro índices de carácter dos povos

Numa revista antiga lia-se isto:

Um viajante que se propusesse dar a volta ao Mundo em caminho de ferro não precisaria, para fazer um juízo seguro do carácter de cada país, senão de chegar à portinhola da sua carruagem em cada estação em que o comboio fosse tocando.

Nada traduz melhor, com efeito, o carácter de um povo, a sua indústria e os seus costumes, como esses pequenos centros de actividade que põem o próprio povo em comunicação com o resto do mundo por meio da via férrea.

Já em Espanha vamos encontrar diferentes tipos de estações; os edifícios poderão ser semelhantes, mas o que os rodeia distingue-se sempre em cada localidade. As vendas de comestíveis apetitosos, de frutas, de «butifarrones», em Valência; as portas e as janelas cobertas de redes metálicas na parte que fica perto da Andaluzia, para evitar os mosquitos; os grupos de caçadores, de arrieiros e de vaqueiros, na provincia da Andaluzia, são pormenores interessantes e que constantemente se observam em cada paragem que o comboio faz nas ditas regiões.

A estação espanhola de aspecto mais estranho é, seguramente, a de Pajares. É a estação de Espanha que fica mais elevada; o viajante vê-a quase sempre solitária, fria, coberta de neve; e, tratando-se de um inglês que jámais tenha pisado solo espanhol, decerto não deixará de sentir-se enganado por lhe haverem descrito a Espanha como um país de Sol.

As estações suíças, embora sejam, como a de Pajares, verdadeiras estações de montanha, oferecem um aspecto muito mais pitoresco; são pequenos «chalets» de construção ligeira, mas muito abrigados. Às vezes apresentam a particularidade de que o que por uma face parece ser o andar de baixo, da face oposta apresenta segundo ou terceiro andar (verdadeiro *ramblais*), o que é devido à grande inclinação dos desnivelamentos alpinos.

Observa-se isto, sobretudo, nos linhas férreas destinadas exclusivamente a subir montanhas, como a do Righi e a do Jungfrau. Seja dito de passagem, a estação *terminus* do Jungfrau é a mais alta de todas da Europa (a mais alta de Portugal é a de Rossas, ou Roças, situada

perto de Bragança, na linha da antiga Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro), achando-se a de Jungfrau a uma altura de 4 168 metros acima do nível do mar.

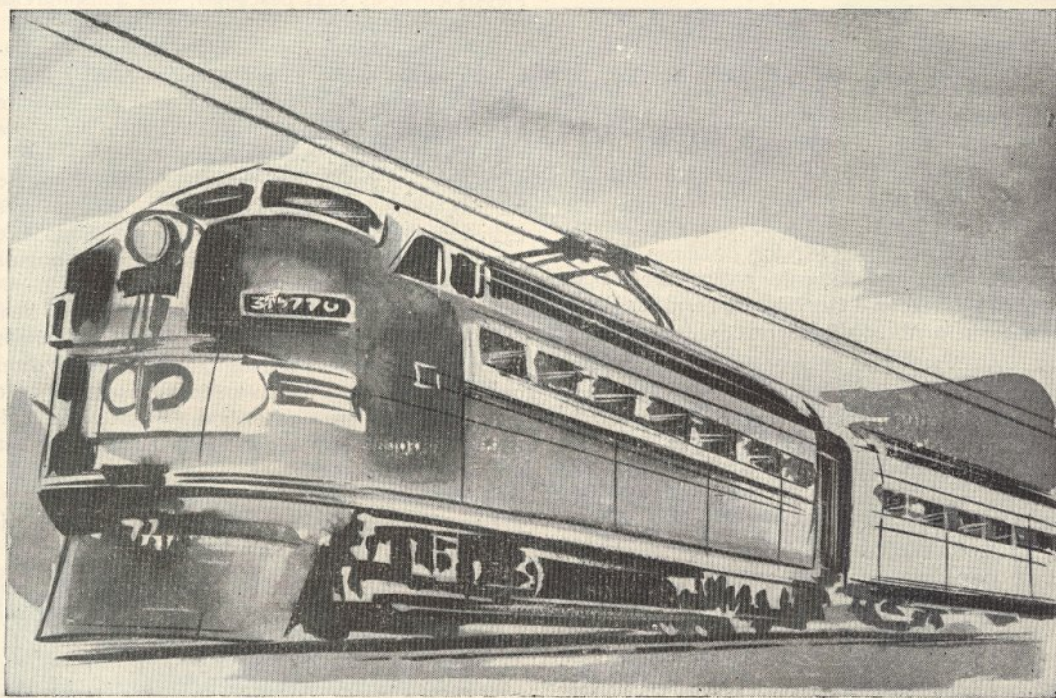
Há dois países europeus, a Alemanha e a Rússia, cujas estações produzem no viajante o efeito de estar percorrendo uma nação em pleno estado de guerra, tal é o número de uniformes militares que nelas se observa. Mas entre umas e outras apresenta-se grande diferença. As estações alemãs são muito bonitas e algumas chegam a ser artísticas e até monumentais, como, por exemplo, a de Estrasburgo, onde se vêem óptimos frescos representativos de episódios da guerra germânica. Na Rússia, em compensação, as estações são, na sua maioria, barracões semelhantes aos nossos mais modestos apeadeiros. Cada estação russa é, simultaneamente, uma espécie de posto militar onde todos os viajantes são cuidadosamente examinados e vigiados. Nelas se aglomeram indivíduos de muitas raças e de muitas profissões.

À medida que o comboio se aproxima da Sibéria e vai penetrando na Ásia, tomam as estações ferroviárias um aspecto típico mais agradável, com as suas paredes pintadas com amplas faixas como as guaritas dos quartéis. Em redor de cada uma, tártaros, russos e siberianos se reúnem, formando um pequeno mercado onde se apresentam os produtos do país, de toda a espécie, em especial peles e armas. Também ali se vende muito chá; o viajante encontra sempre o «samovar» fumegante, oferecendo o seu esquisito conteúdo para mitigar a sede, no Verão, ou afugentar o frio, no Inverno.

São também muito típicas as estações dos caminhos de ferro da Índia, sobretudo quando estão muito afastadas das povoações, no meio das selvas. A instalação semaforica, a estação telegráfica e as casitas dos agulheiros acham-se colocadas sobre elevados pontos, a fim de defender o respectivo pessoal dos ataques dos tigres.

A construção dos caminhos de ferro da Arábia, que conduz a Meca, criou um novo tipo de Estação. Tem esta que ser, no referido país, uma verdadeira fortaleza, bem defendida contra os assaltos dos beduínos, ao mesmo tempo contra os ardores do Sol do deserto e as nuvens de areia formadas pelo vento simum.





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

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

Concluído que está um novo troço, na extensão de 95 quilómetros, o Caminho de Ferro de Moçâmedes, no seu prolongamento em direcção à fronteira da Rodésia, deve ter atingido, no dia 30 de Outubro, Vila Serpa Pinto.

BEIRA

Foi colocado recentemente como Director da Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, o sr. Engenheiro Alfredo Humberto de Oliveira Stoffel.

MOÇAMBIQUE

Com o objectivo de estabelecer maiores contactos entre Lourenço Marques e Joanesburgo no que se refere a assuntos relativos ao Caminho de Ferro de Moçambique e aos South African Railways, foi inaugurado no mês de Março, com centralização na Agência dos S. A. R. em Lourenço Marques, um sistema TELEX que permite o envio e recepção de mensagens, com notável rapidez.

Ao acto inaugural deste importante melhoramento estiveram presentes o Director dos C. F. M., Eng.º Brazão de Freitas, o representante dos S. A. R., Sr. L. Vos, e diversos funcionários de ambas as administrações.

A primeira mensagem foi enviada para Joanesburgo pelo Sr. L. Vos dando conta da inauguração e convidando o Eng.º Brazão de Freitas a enviar, por sua vez, a mensagem inaugural propriamente dita, ao que o Director dos C. F. M. acedeu. Dirigindo-se, em inglês, ao Director-Geral dos S. A. R., J. P. Hugo, recentemente nomeado para aquele importante cargo, afirmou:

«Ao inaugurar o sistema entre Lourenço Marques e Joanesburgo, através do qual estou certo que as boas relações já existentes entre os S. A. R. e os C. F. M. serão fortalecidas ainda mais, gostaria de lhe dirigir as minhas felicitações pois, como sei, vai ocupar o lugar do Sr. Du Plessis. Gostaria ainda de lhe desejar os maiores sucessos e assegurar-lhe a melhor colaboração, tanto minha como dos C. F. M. Peço-lhe para comunicar ao Sr. Du Plessis que uma vez mais agradeço a boa colaboração e compreensão entre as nossas duas administrações durante o tempo em que se manteve no posto de Director-Geral».

A mensagem terminou com a apresentação de cumprimentos ao Sr. Du Plessis e actual Director-Geral, Sr. J. P. Hugo.

A resposta de Joanesburgo foi recebida momentos depois, enviada pelo Director-Geral dos S. A. R.:

«Agradeço os bons desejos na altura da minha entrada no desempenho do cargo, e no que se refere às boas relações entre as nossas administrações, que

constituirão a minha principal preocupação. O Sr. Du Plessis envia as suas desculpas, mas transmitirei a mensagem que lhe enviou.

«É na realidade um acontecimento entrar em contacto consigo pelo «telex». Envio os meus cumprimentos e congratulações por esta nova ligação entre os Caminhos de Ferro da África Oriental Portuguesa e os Caminhos de Ferro da África do Sul.

«Com pouco mais no desenvolvimento e progresso técnico, podemos ver-nos diante um do outro, nas extremidades da aparelhagem «Telex». Sinto que com este novo meio de comunicação, os nossos caminhos de ferro se aproximaram mais.

«Temos sempre estado juntos, e colaborado bem através dos anos, e a compreensão e confiança mútuas foram edificadas sobre sólidas fundações. Posso dizer que o «Telex» tornará mais unida a nossa associação amigável, e espero que ambos tenhamos oportunidade de trocar com regularidade pontos de vista através deste sistema.

«É particularmente encorajador ver que o progresso moderno conseguiu tornar ainda mais próximos os nossos caminhos de ferro».

— Em Janeiro de 1961, o movimento de passageiros, mercadorias e cabeças de gado no *Caminho de Ferro de Lourenço Marques* foi o seguinte:

Passageiros — 146.468; rendimento — 1.548 contos; Mercadorias — 445.473 toneladas — rendimento — 36.424 contos; Cabeças de gado — 2.388; rendimento — 67 contos.

No *Caminho de Ferro de Inhambane* o movimento atingiu estes números:

Passageiros — 14.111; receita — 104 contos; Mercadorias — 1.754 toneladas; receita — 98 contos.

No *Caminho de Ferro de Quelimane* o tráfego atingiu estes números:

Passageiros — 8.007; receita — 162 contos; Mercadorias — 7.716 toneladas; receita — 280 contos; Cabeças de gado — 92; receita — 2 contos.

Caminho de Ferro de Moçambique — Passageiros — 15.810; receita — 308 contos; Mercadorias — 15.600 toneladas; receita — 1.466 contos.

Caminho de Ferro de Tete — Passageiros — 2267; receita — 59 contos; Mercadorias — 28.100 toneladas; receita — 1.441 contos.

Caminho de Ferro da Beira — Passageiros — 21.617; receita — 455 contos; Mercadorias — 215.320 toneladas; receita — 26.671 contos; Cabeças de gado — 574; receita — 11 contos.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,50 18,15 e 21,50 — «Ídilio em Setembro».

COLISEU — Companhia de Circo.

OLIMPIA — Às 14,50 e às 21 — Filmes de aventuras.

Linhas Estrangeiras

Publicações recebidas

Boletim Trimestral do Banco de Angola

ALEMANHA Em Colmar, foi apresentado, há pouco tempo, um comboio experimental, puxado por uma locomotiva do tipo BB 16 007, que atingiu a surpreendente velocidade de 220 km por hora, numa pequena distância, entre Colmar e a aldeia de Richwiller. Estas experiências, primeiras do género, provaram que tais velocidades eram possíveis, em via férrea, com a segurança necessária.

Os comboios entraram na grande competição da velocidade, juntamente com os automóveis e aviões. As distâncias são cada vez mais curtas, como se verificou com o referido comboio experimental.

BRASIL O «deficit» dos caminhos de ferro brasileiros está calculado em 35 000 milhões de cruzeiros no período de 1960-61, em consequência dos reajustamentos ultimamente feitos.

Este «deficit» que, inicialmente, se estimava em 43 000 milhões, foi reduzido, graças a uma política de diminuição de despesas.

— O XI Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro realiza-se, em 1963, na República do México.

A Comissão Nacional Brasileira, presidida pelo Sr. Eng. Hermínio Amorim Júnior, escolheu a *Revista Ferroviária*, do Rio de Janeiro, para constituir-se seu órgão oficial.

ESPAÑA Por iniciativa do presidente da Associação da Imprensa de Saragoça e cronista oficial daquela cidade, José Blasco, foi comemorado, no dia 16 de Setembro, o centenário da chegada do primeiro comboio de Barcelona, que fez o percurso via Lérida, então a única existente. O comboio do Centenário repetiu o percurso inaugural, conduzindo diversas personalidades catalãs.

FRANÇA Com o começo das obras do túnel sob o rio Sena, na ponte de Neuilly, iniciou-se a construção do novo metro-expresso de Paris. O trecho «Étoile-Défense» constituirá a primeira etapa desse caminho de ferro subterrâneo, cujos comboios circularão à velocidade de 100 km/h e deverá entrar ao serviço do tráfego em 1965.

O novo metropolitano atravessará a região parisiense de leste a oeste, em 16 quilómetros a 30 metros subterrâneos, e, depois, Nanterre-la-Folie, até além da estação de Béraut.

Recebemos o n.º 15, correspondente a Julho, Agosto e Setembro, do «Boletim Trimestral do Banco de Angola». Abre com palavras de homenagem à memória do dr. Francisco Leite da Silva Duarte, que durante 31 anos exerceu as funções de Vice-Governador. A essas justas palavras seguem-se informações muito importantes acerca da vida económica da Província de Angola, cuja balança comercial fechou, ao terminar o primeiro semestre do corrente ano, com o importante saldo positivo que se aproxima dos 450 000 contos.

As informações deste Boletim abrangem os seguintes sectores: comércio externo, mercadorias exportadas e importadas, agricultura e pecuária, indústria, movimento ferroviário, movimento aéreo, movimento portuário, finanças públicas, receitas ordinárias e extraordinárias, e noticiário geral.

O custo deste expresso, inclusive o material, deve atingir a quantia de 250 bilhões de francos.

— A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro franceses, depois de ter iniciado a sua colaboração com a camionagem, tornou-a também extensiva aos transportes aéreos.

Com efeito, inaugurou recentemente, em colaboração com a sociedade «Silver City», um serviço ferroviário-avião-camionagem com o «Flexa de Prata», entre Paris e Londres.

Este triplo meio de transporte foi organizado pela companhia «Air Transport». O trajeto Paris-Le Touquet efectua-se numa automotora especial, em duas horas. Em Le Touquet, um avião Bristol transporta os passageiros até Ferryfield (Leeds), em vinte minutos, e, de ali, os passageiros fazem a sua viagem para Londres em duas horas e trinta minutos em autocarro.

O preço da viagem de ida (cinco horas, aproximadamente), é de 66 N. F.. A de ida e volta custa 121,80 N. F..

A SNCF projecta também, para a Primavera de 1962, estabelecer um serviço de comunicação entre o aeroporto de Le Touquet e a estação de Etaples, por caminho de ferro. Este enlace ferroviário permitirá levar até ao avião os passageiros que viajam em comboio. Desta maneira, o passageiro que tenha saído de Londres às últimas horas da tarde poderá, no dia seguinte, de manhã, ir tomar banho nas praias do Mediterrâneo.

Recortes sem comentários

Quem gordo nasce, dificilmente emagrece...

Crianças gordinhas, adultos gordos — afirma o «British Medical Journal» ao revelar os resultados de um inquérito realizado em Birmingham, por médicos desajeitados de verificar a evolução seguida por crianças com peso superior ao normal.

A resposta ao inquérito foi, que, na grande maioria, continuam pela vida fora a transportar bagagem suplementar.

Revela a equipa médica do inquérito que foram examinadas 98 crianças «demasiado gordas», em 1950. Apenas 25% dessas crianças se transformaram em adultos com o peso normal. Em geral — acrescenta o estudo publicado — as raparigas evoluíram pior do que os rapazes.

O demasiado peso tem ainda outro inconveniente sobre as crianças:

«A sua altura é, em geral, nitidamente inferior à média normal, embora muitas vezes, ao atingirem a puberdade, a sua altura seja acima do nível médio».

Do «Jornal do Médico»

Por um serviço secreto imaginário

ANKARA, 15 — Nos últimos três anos e meio, o Ministério das Finanças da Turquia pagou três milhões de libras a um «Serviço Secreto do Estado-Maior General», apenas existente na imaginação de um escroque, que descobriu um método engenhoso de obter dinheiro à custa do Estado.

Em Maio de 1958, apresentou-se ao director de Finanças, exigindo títulos de pagamento, um indivíduo que lhe anunciou ter o Estado-Maior General acabado de criar, sem publicidades inconvenientes e sob a designação inocente de «Secção Sanitária da 5.ª Repartição», um serviço secreto colocado sob a autoridade de um general de Divisão, auxiliado por um grupo de oficiais superiores.

Sem adiantar perguntas indiscretas sobre os pormenores de um organismo «tão secreto», o director da Fazenda assinou os títulos. E, a partir desse dia, todos os meses, com uma pontualidade impressionante, o mesmo indivíduo se apresentava

diante da caixa do Tesouro para receber os honorários dos imaginários empregados da inexistente «Secção Sanitária».

Quando, durante a revolução de Maio de 1958, foram demitidos 255 generais e 7000 outros oficiais, o farsante levou o seu respeito pelo verosímil ao ponto de anunciar que o «chefe» da «Secção Sanitária» tinha sido «passado á reserva».

Em Outubro, porém, por motivos ainda não esclarecidos, o «tesoureiro» do serviço secreto não se apresentou na tesouraria. O director da Fazenda, surpreendido, telefonou para o Estado-Maior General, que ficou assim a saber pela primeira vez da existência da famosa «Secção Sanitária», pondo ao mesmo tempo termo a uma interessante fonte de receita para o imaginário escroque — (F. P.).

Os folhetins da rádio .. essa praga!

Pululam, nas nossas estações de rádio, os folhetins servidos a horas certas, interpretados por «amadores baratos» — dos de trazer por casa. Reclamando os detergentes de efeitos miraculosos, ou os cremes dentários que eliminam quantas doenças são possíveis, eles aí andam «no ar», de manhã à noite, contando histórias incríveis ou romances de faca e alguidar... quando não desfiam as piegas e anacrónicas desditas da menina de amores contrariados!

São uma praga, os folhetins radiofónicos ..

Mas uma praga a que não há que fugir, porque os produtores desses abortos literários sabem perfeitamente que têm centenas de ouvintes femininos, desde a mais boçal sopeira até à aperaltada patroa que deliram quando os escutam e «sofrem» se os não ouvir! É triste, mas é verdade! E tão verdade, que ainda ontem, na escada da nossa Redacção, topámos com uma senhora — uma senhora, imagine-se — de «transistor», colado ao ouvido, embevecida e alheia ao que a rodeava, a escutar o «seu» folhetim preferido!!!

E só dali arrancou para voltar à rua e à sua interrompida marcha, Rua da Misericórdia acima, quando o locutor anunciou o final de mais um capítulo da «enternecedora história» de uma infeliz criatura, «vítima de um amor incompreendido»...

(Do «Diário Ilustrado»)

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

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

96, Rue Amelot — Paris

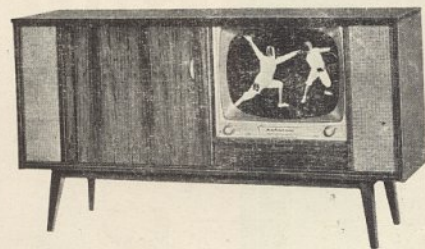
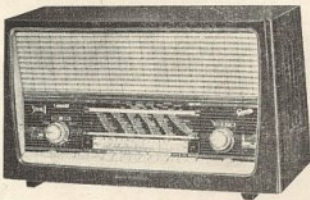
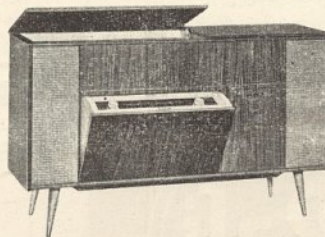
Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA

Graetz

**RÁDIO
TELEVISÃO
GRAVADORES**



**CONCEITO DE
TÉCNICA AVANÇADA**

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

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



Uma nova industria nacional ao serviço da

- arquitectura e decoração
- construção civil e naval
- marcenaria

Placa prensada de aglomerado de madeira

Características :

dois tipos : normal e leve
 forma e volume constante
 espessura garantida
 não racha
 absolutamente plana
 resistente ao caruncho
 isolante acustico, termico

O Ideal para :

portas
 lambrins
 tectos
 divisorias
 mesas
 balcões
 prateleiras
 mobiliario
 cofragens ci-
 mento armado
 etc. etc.

Aparite pode-se :

serrar	lixar	aplicar ao
fresar	pregar	natural
biselar	verrumar	revestir com
rebaixar	aparafusar	plasticos,
tupiar	envernizar	papel, te-
ensamblar	polir	cidos etc.
emalhetar	pintar	folhear com
armilhar	lacar	madeira
aplainar		

Fabricante **Siaf** Soc. de Iniciativa e Aproveitamentos Florestais sarl

Vendas Lisboa : r S Julião 139, tel. 3 23 31
 Porto : Palacio Atlantico 403, tel. 3 25 26
 e nos armazenistas

madeira — mas melhor!

Medalha de ouro da Exposição de Bruxelas de 1958

MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante: **SOEIL**

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.
 R. dos Douradores, 192, 1.º — Telef. 366325
 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

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
 FÓRMULA INÉDITA

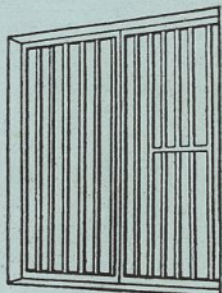
GLYCOL
 O IDEAL DA PELE

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

SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

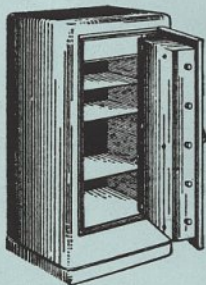
- CAIXILHARIA E FRENTE DE ESTABELECIMENTOS EM ALUMÍNIO ANODIZADO E EM FERRO DE VÁRIOS SISTEMAS
- CÚPULAS E LAVADOUROS PARA COZINHA EM AÇO INOXIDÁVEL



- 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 GASOIL



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

JOSÉ DA SILVA CARTAXO

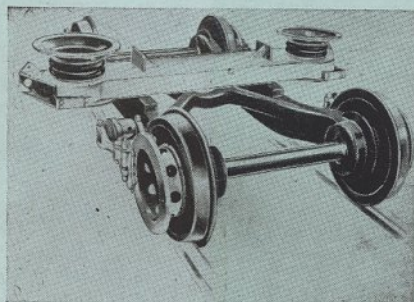
ANTIGO SÓCIO DA EXTINTA FIRMA

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 63

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING



Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

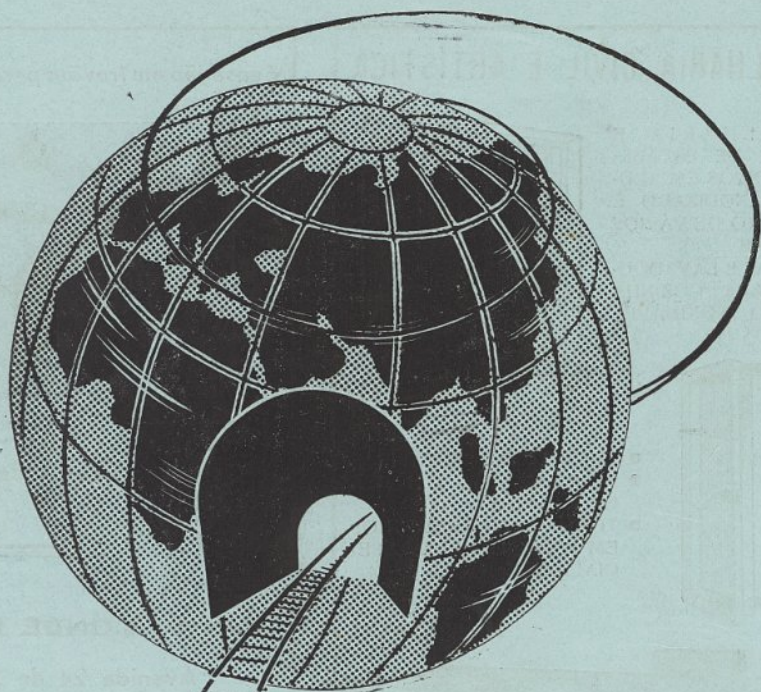
LISBOA



VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

Armazém em Lisboa (Filial):

Av. Infante D. Henrique II - Circular
Telf. 381596 e 382155



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE