

DEPÓSITO LEGAL
- 6. DEZ. 1962

2

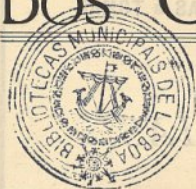
17.º do 75.º Ano

Lisboa, 16 de Novembro de 1962

Número 1798

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 Telefonía / 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

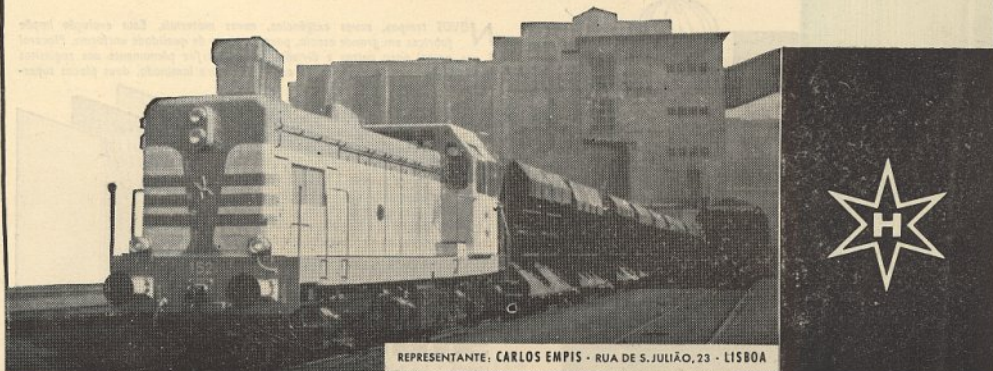
Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

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



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

HENSCHEL - WERKE AG KASSEL

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 20133 PPCA

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 366056 PPC (5 linhas)

Telegramas: AUGAFO

Dependência urbana em Lisboa: Praça Paiva Couceiro, 12-E — Telefone: 854724

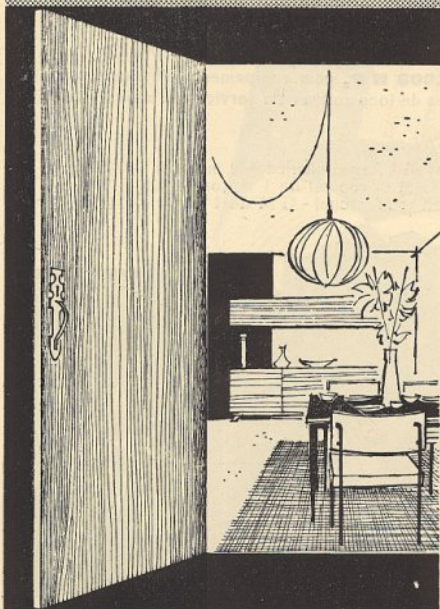
AMARANTE ■ ARCOS DE VALDEVEZ ■ PENICHE ■ FÁTIMA ■ VILA DA FEIRA ■ ELVAS ■ TOMAR

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondentes no Brasil:

CASA BANCÁRIA PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

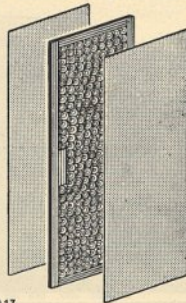
Rua do Ouvidor, 86 — RIO DE JANEIRO



placarol

**painel perfeito
para portas
e divisórias**

NOVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fabricos em grande escala, para garantia de qualidade uniforme. Placarol é um painel para portas e divisórias que satisfaz plenamente aos requisitos modernos. É constituído por um aro de madeira laminada, duas placas superficiais e, entre estas, um grande número de espirais de madeira. A estrutura do painel proporciona faces perfeitamente lisas, oferecendo, além disso, grande resistência a pressões e a variações climáticas. Por outro lado, as características da sua constituição asseguram-lhe uma leveza notável. Os tipos de placas superficiais empregados admitem qualquer forma de acabamento. Placarol é também fornecido já folheado a madeiras ricas, o que o torna um valioso elemento de decoração interior.



siat

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 362331
PORTO — Pálcio Atlântico, 403 - Tel. 325 26 e 360 17

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: P B X 32 01 58; Direcção: 3275 20

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10-1.º Dt.º — Madrid

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954
Liège, 1905 Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

1898



16—NOVEMBRO—1962



ANO LXXV

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha pesetas 150 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
A. P. MOURÃO

COLABORADORES:

Eng.º Major **ADALBERTO F. PINTO**
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º **EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES**
EURICO GAMA
Eng.º **FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES**
Eng.º **ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO**
Eng.º **ARMANDO NUNES PIRES CAPEIRA**



S U M Á R I O

Transportes Terrestres	355
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	357
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	358
Companhia Carris de Ferro.	350
Pinhel — A Esquecida, pelo Eng.º <i>ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO</i>	361
Linhas Estrangeiras	363
Recortes sem comentários	364
Há 50 anos.	367
Parte Oficial	367



Transportes Terrestres

Relatório e Contas do Fundo Especial e números expressivos do Anuário Estatístico

Da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres recebemos, em volumes separados e ambos referente a 1961, o Relatório da Comissão Administrativa do Fundo Especial e o Anuário Estatístico.

A leitura dos dois volumes ofereceu-nos matéria de capital interesse.

Começemos pelo primeiro dos volumes citados.

A Comissão Administrativa do Fundo Especial de Transportes Terrestres, constituída pelos Srs. Eng.º José António Miranda Coutinho, presidente, e Eng.º Mário Dias Trigo, director dos Serviços de Exploração e Material da D. G. T. T., João de Figueiredo Cabral de Mascarenhas, representante do Conselho Superior de Transportes Terrestres, vogais, e Dr. Diamantino Ferraz dos Santos Marques, chefe da Repartição do Pessoal, Expediente e Contabilidade da D. G. T. T., vogal-secretário, acaba de distribuir, em volume impresso, o Relatório e Contas referentes à gerência de 1961.

As contas deste exercício mostram-nos que, enquanto a receita disponível se cifrou em 261 592 283\$10, a despesa processada e paga não foi além de 246 608 455\$00, resultando o saldo de 14 983 828\$10 que, para futura utilização nos termos do art. 27.º do Decreto-lei n.º 38 247, foi levantado dos Cofres do Tesouro e Depositado na Caixa-Geral de Depósitos, Crédito e Previdência.

As receitas normais foram aumentando de 1957 a 1961, inclusive. Assim, em 1957, as receitas subiram a 164 272 060\$10; em 1958, a 170 569 462\$00; em 1959, a 179 151 293\$00, em 1960 a 187 960 426\$50 e em 1961 a 203 668 803\$60. O rendimento de imposto ferroviário consignado ao Fundo Especial, foi, em 1961, de 53 237 077\$00, sendo 50 217 383\$00 da C. P. e 3 019 694\$00 da Sociedade Estoril.

Em 1960 o rendimento total deste imposto tinha sido de 50 639 826\$00.

Os encargos custeados pelo Fundo Especial, no ano de 1961, totalizaram 246 608 455\$00, sendo este nível o mais baixo atingido no último quinquénio, como consequência — explica o Rela-

tório presente — das menores disponibilidades que ficaram a dever-se fundamentalmente à diminuição da cedência das receitas do Tesouro por imperiosas necessidades de defesa e segurança.

O Relatório insere, a propósito, um quadro em que se verifica, que, com efeito, o nível das despesas foi, em 1961, o mais baixo desde 1957, em que a despesa efectiva atingiu a importância de 326 040 663\$40. Em 1960 a despesa desceu para 255 913 722\$90.

Nos estudos para ligação das redes ferroviárias a Norte e Sul do Tejo, através da ponte a construir entre Lisboa e Almada, despenderam-se 343 674 \$50, verba esta que, com as de 34 850\$60 e 322 121 \$50 gastas, respectivamente, em 1959 e 1960, perfaz a totalidade de 700 646\$60.

No fim da última gerência a execução e encargos destes estatutos foram transferidos para o gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres.

A despesa feita em 1961 e respeitante a encargos assumidos com participações em obras de construção e restauro de vias de acesso ao caminho de ferro e construção de variantes que permitam a supressão de passagens de nível, foi de 328 780\$00.

Eis o que respigámos e reputamos do maior interesse público, no respeitante a caminhos de ferro, do Relatório e Contas de 1961 do Fundo Especial de Transportes Terrestres, a cuja digna Comissão Administrativa preside o sr. Eng.º José António Miranda Coutinho.

* * *

Vejamos, agora, o que nos diz o volume dedicado à Estatística.

As novas aquisições de material circulante nas linhas da C. P. e na Sociedade Estoril estão representadas pelos números que, a seguir, vamos reproduzir.

Para a rede da C. P. (via larga) fizeram-se, a partir de 1945, as seguintes aquisições:

26 locomotivas a vapor; 44 locomotivas Die-

sel eléctricas; 15 locomotivas eléctricas; 5 automotoras com motor de explosão; 27 automotoras Diesel; 25 automotoras Diesel eléctricas; 25 automotoras eléctricas; 6 tractores Diesel; 30 tractores Diesel eléctricos; 115 carruagens; 1030 vagões; 64 vagões particulares; 5 furgões e 6 ambulâncias postais.

Para a via estreita da C. P. foram adquiridas as seguintes unidades:

9 automotoras com motor de explosão; 3 automotoras Diesel; 10 automotoras Diesel-eléctricas; 8 carruagens; 65 vagões; 3 furgões e 3 furgões particulares.

Para a linha da Sociedade Estoril, no mesmo espaço de tempo foram adquiridas as seguintes novas unidades:

1 locomotiva eléctrica; 14 automotoras eléctricas; 23 carruagens e 9 vagões.

O número de passageiros veio crescendo progressivamente de 1957 a 1961, tanto na C. P. como na linha da Sociedade Estoril.

Com efeito, assim sucedeu. Em 1957, o número (em milhares) de passageiros que transitaram nas linhas da C. P. foi de 59 715; em 1958 subiu para 65 280; em 1959 para 70 493; em 1960 para 76 787 e em 1961 para 81 048. Nada mais nada menos do que um aumento, em média, de 5 mil passageiros por ano.

Na Sociedade Estoril o aumento registado foi também sensível. Em 1957 o número de passageiros, também em milhares, foi de 18 647, tendo subido a 19 844 em 1958, a 21 184 em 1959; a 22 006 em 1960 e a 23 097 em 1961.

Com o transporte de mercadorias, na C. P., não aconteceu o mesmo que se verificou no movimento de passageiros.

A descida, em toneladas, de 1957 até 1961, é manifesta. Vejamos o que nos dizem os números:

Em 1957 a C. P., pelas suas diferentes linhas, transportou 3 952 687 toneladas de mercadorias; no ano seguinte, a tonelagem desceu para 3 739 717; em 1959 baixa para 3 732 459; em 1960 verifica-se nova baixa: 3 698 119 t. Em 1961, acentua-se ainda mais essa baixa, que não pode deixar de nos preocupar: 3 643 288.

Comparando os números transcritos acima, verifica-se que, de 1957 a 1961, houve uma baixa de 309 300 toneladas.

Vejamos o que se passou com o transporte de mercadorias na linha da Sociedade Estoril.

No ano de 1957 foi de 33 945 o número de toneladas transportadas; em 1958 regista-se uma pequena descida: 31 121 t.; porém, no ano seguinte nota-se uma subida muito animadora:— 36 283 t.; e em 1960 o número volta a descer,— 31 643 t., e em 1961, a descida continua a acentuar-se — 30 460 t.

As receitas do transporte de passageiros e mercadorias em 1961, na rede da C. P. e na linha da Sociedade Estoril, totalizaram 791 723 contos, contra 751 915 em 1960 e contra 725 055 contos em 1959.

As receitas do transporte de mercadorias na rede da C. P. e na linha da S. E. somaram 322 763 contos, quando, em 1960, haviam totalizado 328 372 contos.

A receita anual por passageiro na rede da C. P. e na linha da Sociedade Estoril foi de, respectivamente, 5\$26 e 1\$85.

A receita por tonelada de mercadorias transportada na C. P. foi de 88\$12 em 1961, contra 85\$61 em 1960, e na linha da S. E. foi de 55\$81, contra 55\$02 em 1960.

Estes os principais elementos que extraímos do Anuário Estatístico e referente aos transportes por caminho de ferro em 1961.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Frederico Ayres

Mestre Frederico Ayres voltou a Lisboa, após uma ausência de vinte um anos. Lourenço Marques soube conquistar-lhe a simpatia e metade do seu coração. A outra metade deu-a ele a Lisboa, sua pátria natal. Discípulo glorioso de Carlos Reis, durante muitos anos fez parte do Grupo Silva Porto, com Carlos Reis, Alves Cardoso, António Saúde, Falcão Trigo e João Reis. Deste Grupo os únicos sobreviventes são ele e João Reis.

Foi longa a sua ausência — mas Lisboa não o esqueceu. Não podia mesmo esquecê-lo. Os seus discípulos, como Jaime Murteira e Maria Emília de Barbosa Viana, entre muitos outros, lembravam no sempre nas suas exposições. Uma vez, numa das salas do S. N. I., três talentosos discípulos seus, de Moçambique, vieram dizer-nos que o Mestre de pintores sabia ensinar a ver aos próprios moçambicanos a paisagem feitiçeira da sua terra natal. Compreender e sentir a alma da paisagem foi sempre um dos grandes dons de Frederico Ayres. Esse admirável dom não se perdeu com o contacto de outras paisagens e o respirar de outros ares. Pintar, afinal, não será conversar com a alma das coisas?

O grande pintor trouxe-nos produções pintadas no Sul do Save, na Ilha de Moçambique, no Gurué e em Mocimboa da Praia. Deu-nos, em 51 trabalhos, um notável documentário da paisagem, dos costumes, do trabalho, da vida agrícola da nossa florescente província moçambicana. Assim, depois de nos mostrar o encanto de uma floresta de cajoeiros, transporta-nos às margens do Incomati, dá-nos uma impressão do mercado no Sul do Save, mostra-nos, em Mocimboa da Praia, um régulo passeando, e revela-nos os processos da produção e colheita do chá.

O paisagista é também um retratista de grande interesse. Para que não o esquecêssemos sob esse aspecto, colocou ao lado das suas paisagens, dois retratos magistras, os do pintor Ruy Filipe e Dr. Azevedo Neves, e o seu auto-retrato. É de 1945 este auto-retrato. É um trabalho magistral.

Frederico Ayres não envelheceu. A sua arte tem sido constantemente uma vitoriosa batalha contra a velhice. Os seus setenta anos continuam animados por uma esplêndida, invejável juventude.

Feita a sua visita de saudade, o grande pintor regressará em breve a Moçambique, onde, como até agora, continuará a ensinar a pintar e a amar Portugal.

Costumes madeirenses



Transporte do precioso mosto por borracheiros, e que, mais tarde, transformado em néctar dos deuses, levará a todo o Mundo o nome de Portugal



POEMA

*Só porque me sorriste
nessa tarde
o sol inundou a cidade.*

*E no meio do asfalto,
entre o rumor dos táxis,
surgiram de repente
árvores agrestes cheias de flores e pássaros.*

*E eu senti-me feliz, como se ouvisse,
tangido lá da infância,
um toque de novena;
ou percorresse, alheado e sozinho,
num dia de verão, entre o zumbir de insectos,
um caminho de aldeia.*

SAUL DIAS

(Pseudónimo literário do eng.º Júlio Maria dos Reis Pereira)

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Está demonstrado que os coreanos foram os verdadeiros inventores do aquecimento central. Há muitos séculos que a maior parte das habitações coreanas, não só nas cidades, mas também nos campos, são subterraneamente perfuradas. Grossos tubos passam debaixo do sobrado partindo de uma caldeira cuja água é aquecida a fogo, alimentado com folhas secas. Este processo de aquecimento, por mais primitivo que seja, é engenhoso e satisfaz plenamente o fim a que se destina.

(do *Lagos Morning Post* - Lagos, Nigéria)

Num relatório sobre os problemas dos velhos, David Morse, director da Organização Internacional do Trabalho, informou que o número de pessoas velhas no Mundo estava a aumentar: presentemente há 45 milhões mais... Os 200 milhões de pessoas com mais de 60 anos poderão aumentar para 300 milhões em 1970.

(do diário *Son Havadis* - Ankara)

O telefone a bordo para comunicações em viagem tem tido amplo emprego no Japão. Os telefones instalados nos seus comboios rápidos especiais «Tsubame» e «Kodama», são bastantes populares entre os passageiros. A média diária de ligações é de 208.

(do *County Herald* - Missouri)

Próximo das ilhas Kurilas foi apanhada uma baleia com «pernas». (Examinadas ao Raio X apresentavam ossos semidesenvolvidos). Confirma-se, assim, a teoria científica de que as actuais baleias descendem de mamíferos que viviam na terra e depois perderam os membros locomotores por se terem adaptado à vida aquática.

(de *Le Canard* - Paris)

Segundo opinião do professor Fred Keef o beijo exige do fígado um suplemento de energia sob a forma de glicogeno... O que acarreta, por seu turno, a libertação de insulina, de vitamina B-1 e fósforo destinados a queimar o açúcar.

(de *Le Petit Matin* - Tunis)

Verificou-se agora que a administração de champanhe, quando de um ferimento, activa a coagulação

sanguínea. Como se sabe, também graças ao tanino que contém, o champanhe é um tónico indicado nas anemias.

(da revista *Nea Sion* - Jerusalém)

Horticultores holandeses verificaram que as plantas mudam de coloração quando se sentem mal alimentadas. Estudos realizados demonstraram que a maioria das plantas necessita de quantidades variáveis de 17 nutrientes, e a ausência das suas principais necessidades alimentares produz alterações consideráveis nas cores das suas folhas. Se houver falta de nitrogénio, as folhas tornam-se verde claro, depois amarelas, e finalmente morrem; se houver falta de fósforo as folhas tomam um tom de púrpura.

(do diário *Southern Cross* - Cidade do Cabo)

O cientista austríaco Jorge Nikols conseguiu «uma atmosfera do fundo do mar», a partir da qual foi possível começar as pesquisas para saber se o fundo do Atlântico é de vidro... Chegou à conclusão de que a terra estivesse ainda em estado de fusão, quando as águas começaram a encher os abismos, dando assim origem aos oceanos.

(de *Semaine Africaine* - Brazzaville)

O dr. Dick, numa reunião da Associação Médica Britânica, em Belfast, afirmou que «se todos os bebés fossem vacinados contra a varíola, vinte deles morreriam todos os anos, devido aos efeitos da inoculação. No entender desta autoridade em defesas infecciosas, deve abandonar-se a política de vacinar crianças contra a varíola».

(de *Le Progrès Civique* - Marselha)

Um garagista irlandês concebeu um sinal luminoso para colocação nas traseiras do automóvel o qual mostrará a palavra «Obrigado!» em qualquer idioma, quando o automobilista quiser mostrar o seu reconhecimento a quem facilitou uma ultrapassagem. Consta de uma placa de 15 cm. de comprimento que, por meio de borrachas de sucção, se pode adaptar ao postigo das traseiras do automóvel ou a qualquer lugar, e que ligado à instalação eléctrica iluminará a palavra de cortesia que se escolher, quando se ligar o interruptor.

(do *East African Standard* - Nairobi)

Companhia Carris de Ferro

À distribuição de distintivos de «Boa Condução» a motoristas e guarda-freios
presidiu o sr. Director-Geral de Transportes Terrestres, Eng.º José

António Miranda Coutinho

NUMA brochura, editada pela Carris, publicaram-se os nomes de cerca de seiscentos homens que se afirmaram, em 1960, profissionais de valor por terem conduzido os veículos que lhes foram confiados, sem responsabilidade em qualquer acidente, por períodos de um a vinte e cinco anos consecutivos. Ao registar os seus nomes e ao publicar as fotos dos guarda-freios com 25, 15 e 10 anos de Boa Condução, quis mais uma vez a Administração da «Carris» prestar homenagem aos seus dedicados servidores — da Companhia e do público.

Este ano a cerimónia da distribuição de distintivos de «Boa Condução» realizou-se no dia 7 deste mês, e, como nos anos anteriores, sob a presidência do sr. Director-Geral de Transportes Terrestres, Eng.º José António Miranda Coutinho, que se encontrava ladeado pelos srs. Eng. Manuel Gagliardini Graça, Delegado do Governo junto da Companhia; Reginald John Smith, dr. José d'Almada, General Fernando Pereira Coutinho e dr. José L. da Câmara, directores da Companhia; Thomas Sharman, Conselheiro Comercial da Embaixada Britânica, e representantes da Câmara Municipal, do Instituto Nacional do Trabalho e da F. N. A. T.

Aberta a sessão, o sr. Reginald John Smith proferiu o seguinte discurso:

«Meus Senhores:

Agradeço a V. Ex.ª, Senhor Engenheiro Director-Geral de Transportes Terrestres, mais esta amabilidade, em corresponder ao nosso desejo de o termos presente a esta cerimónia, que tem para nós, e para o Pessoal do nosso Serviço de Tráfego, o mais grato significado. Sabemos ser altamente apreciado pelo nosso Pessoal o facto de lhe ser aqui tributado, além do aplauso da entidade patronal, o apreço e o incentivo do Departamento oficial competente, dignamente representado pela ilustre pessoa de V. Ex.ª. Tanto bastaria, se outras razões não houvesse, para lhe testemunharmos a nossa gratidão, bem como a do Pessoal que vamos distinguir dentro de momentos.

É de 586 o número total de Guarda-freios e Motoristas que em 1960 se classificou para o recebimento

de «Estrelas de Ouro», «Estrelas de Prata» ou de Diplomas. Pela primeira vez desde que se instituíram estes galardões, destinados a distinguir os bons condutores dos nossos veículos de serviço público, vamos hoje conferir duas estrelas de ouro e uma de prata — correspondentes a 25 anos sucessivos de boa condução — a cada um de dois Guarda-freios, — os Srs. Amadeu de Freitas e Máximo da Silva Mascarenhas. Teremos a ocasião e o prazer, dentro em breve, de os aclamar como merecem. Oxalá, de ano para ano, outros venham a alcançar a mesma marca, ou dela se aproximem.

Se é certo que o grande incremento do trânsito em Lisboa vai exigindo, da parte de quem conduz, maiores cuidados e constante atenção, devemos reconhecer que as autoridades oficiais, administrativas e policiais muito têm feito para regulamentar esse mesmo trânsito e corrigir tanto o imprudente peão, como o leviano condutor de veículo que a essa regulamentação se não submetem. Recordo, a propósito, a recente campanha do «Diário de Lisboa», que pela sua enorme repercussão muito tem contribuído para uma maior disciplina no trânsito, por todo o País.

Não são raros, felizmente, os elogios que nacionais e estrangeiros têm feito à perícia dos motoristas e dos Guarda-freios da Carris de Lisboa. Pela nossa parte, continuaremos a prestar-lhes os ensinamentos que permitam aperfeiçoá-los profissionalmente, e a confiar-lhes, para o serviço do público, material da melhor qualidade, cuidadosamente afinado e revisto.

* * *

Seja-me permitida uma saudação especial ao Ex.º Senhor Engenheiro Manuel Gagliardini Graça, digníssimo Delegado do Governo junto desta Companhia, a quem expresseo o desejo de o termos sempre presente nestas confraternizações com o nosso Pessoal.

A todos quantos se qualificaram para os distintivos e diplomas conferidos este ano, as nossas felicitações e calorosos aplausos pelas posições que conquistaram mercê de muita prudência, competência, e observância dos regulamentos e instruções recebidas.

Para aqueles que nos quiseram honrar com a sua

presença, entre os quais os representantes da Imprensa diária e da especialidade, colaboradores preciosos e indispensáveis na campanha contra os acidentes de trânsito, as minhas cordiais saudações e o reconhecimento da Companhia Carris».

Ao terminar a leitura da sua alocução, que a assistência premiou com prolongadas palmas, o sr. D. Francisco Avillez, secretário-geral da Companhia, procedeu à chamada dos galardoados, tendo começado por um guarda-freio e um motorista de cada estação, que receberam Diplomas de um ano de «Boa Condução» em representação de 518 colegas, aos quais, mais tarde, serão entregues os respectivos diplomas.

Foram chamados em seguida os motoristas e guarda-freios com direito a uma Estrela de Irata, correspondente a 5 anos de «Boa Condução»; a estrelas de ouro (10 anos de «Boa Condução»), a uma estrela de ouro e outra de prata (15 anos), e a duas estrelas de ouro e outra de prata (25 anos de «Boa Condução»). Este último galardão foi conferido aos guarda-freios n.ºs. 1859, Amadeu de Freitas, e 3052, Máximo da Silva Mascarenhas, e foi atribuído pela primeira vez.

Terminadas as chamadas, o Director-Geral de Transportes Terrestres pronunciou algumas palavras de felicitação e estímulo aos galardoados, que passamos a arquivar:

«Aqui viemos mais uma vez para assistirmos à entrega de distintivos de «Boa condução» a motoristas e guarda-freios.

A Administração desta Companhia dá, assim, continuidade a uma iniciativa que nos mereceu sempre

o melhor aplauso. Premiar quem se destaca no exercício da sua missão é pôr em evidência sentimentos de gratidão, qualidade esta que tanto gostaríamos de ver generalizada por todos os que têm a responsabilidade do dirigente.

Os contemplados com os distintivos devem usá-los permanentemente, e com orgulho, pois só os recebe quem em largo período de tempo demonstrou ser um profissional competente. Com o seu exemplo provam que é possível conduzir veículos com segurança, evitando-se acidentes, por vezes de consequências muito graves.

Para todos vai neste momento a minha admiração e formulo os votos mais sinceros para que ano após ano vá aumentando a percentagem do número de bons condutores, constituindo-se um escol de empregados que sejam motivo de orgulho da C. C. F. L.

A' Direcção desta Empresa, com os meus agradecimentos por me ter convidado para aqui estar presente a esta cerimónia, tão grata ao meu coração, eu peço que continue na orientação em tão boa hora iniciada, aproveitando todas as oportunidades para estimular e recompensar os seus empregados, o que de resto é tradicional nesta Empresa.»

A numerosa assistência também premiou as palavras do sr. Eng. Miranda Coutinho com calorosa salva de palmas.

Encerrada a sessão, seguiu-se um «Copo d' água», servido no Refeitório da Companhia, a cerca de 200 motoristas e guarda-freios, e 120 convidados, terminando, assim, uma verdadeira festa de homenagem ao dedicado pessoal da «Carris».



CAVES ALIANÇA

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

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

ARMAZÉNS EM LISBOA

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

Dinhel — A Esquecida

Pelo Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

A evolução dos aglomerados populacionais processa-se, por vezes de forma curiosa — obedecendo aos inúmeros caprichos próprios das coisas humanas. O nascimento de uma povoação não raro depende da sua situação geográfica, mas a mesma causa pode, mais tarde, originar o seu próprio declínio e até a morte. Assim ocorreu com as antigas vilas fortificadas, mais ou menos próximas da fronteira e que, situadas a alturas inacessíveis, se viram privadas dos modernos meios de viação acelerada; estão nesse caso, entre outras, as velhas Monsaraz, Castelo Rodrigo e Ourém.

O caso de Pinhel é, contudo, algo diverso. Reedificada por D. Sancho I, no decurso da sua tarefa de povoamento do reino, teve foral em 1209. A margem direita do Côa era, na altura, parte integrante do reino de Leão e o valor estratégico de Pinhel era, então, considerável, conquanto a região que a circundava estivesse, nessa época, inculta e povoada de tal fauna que, por vezes, era necessário incendiar as brenhas vizinhas para melhorar as condições de habitabilidade da vila. Sofreu o saque castelhano, a quando das guerras de D. Fernando e do Interregno e, mais tarde, o chamado *saque dos Marialvas*, praticado por esses fidalgos como vingança de uma ofensa feita pela vila a um dos seus antepassados; no início do século XIX, as tropas francesas ocuparam Pinhel e aí cometeram as usuais atrocidades. Foi em 1770 que Pinhel foi elevada à categoria de cidade que ainda hoje mantém; foi também sede de bispado entre aquele ano e 1882.

O traçado do Caminho de Ferro da Beira Alta foi, porém, o primeiro golpe que entrou no desenvolvimento de Pinhel. A linha, com efeito, ficou com o seu ponto mais próximo da cidade a uma boa vintena de quilómetros, deixando Pinhel mal servida pelo novo meio de transporte. A estação mais próxima (Vila Franca das Naves — Trancoso) está a cerca de 19 Km da cidade, enquanto a estação do seu nome fica a uns 21 Km. No entanto, e até por uma questão de bairrismo, visto esta ficar no concelho de Pinhel e aquela no de Trancoso, é pela estação de Pinhel que se faz o tráfego citadino e é até ela que vão as carreiras de camionagem do serviço combinado com o Caminho de Ferro.

No desenvolvimento da nossa rede rodoviária, a cidade andou também com pouca sorte. As grandes vias internacionais de acesso à fronteira de Vilar Formoso deixaram-na de lado, a considerável distância, e desprovida de estradas de ligação convenientes. Assim, Pinhel se viu afastada dos caminhos do progresso e privada do afluxo turístico deste século.

Uma visita a Pinhel oferece, contudo, inegável interesse, tanto ao estudioso como ao simples e despreocupado turista. São raros, não obstante, os estrangeiros que a visitam, pois, às razões apontadas, se soma ainda o facto de Pinhel não possuir qualquer monumento espectacular que aconselhe e justifique um apreciável desvio do itinerário usual; os nacionais, tal como os estrangeiros apegados às modas do tempo, também pouco se interessam por visitar a curiosa cidade beirã.

Nós, que já há anos havíamos pensado em nos deslocarmos até Pinhel, tivemos na passada quadra estival o ensejo de a irmos visitar. Entrámos na cidade pela sua principal artéria — a Rua da República — que nos levou até à Praça, centro das atracções turísticas de Pinhel. Aí, começámos por admirar o belo pelourinho do tipo de gaiola, aliás muito vulgarizado em toda a Beira Alta, observámos o aspecto nobre dos edifícios que a circundam e logo nos dirigimos a um deles — o Museu, instalado no edifício dos antigos Paços do Concelho. Este, contudo, não está aberto segundo um horário determinado mas unicamente quando tem visitantes. Pedimos a um pinhalense que nos indicasse quem nos poderia facilitar a visita e ele próprio logo foi avisar o Conservador. Entretanto, aproveitámos o tempo para ir ver, ainda na Praça, a igreja de São Luís, que em tempos foi Sé e hoje é apenas a matriz. O templo, do século XVII, pertencia ao convento de franciscanos; tem de interessante o túmulo marmóreo do fundador (secretário de Filipe II) e o painel dedicado a São João. Na capela-mor, vê-se um medíocre quadro, recentemente retocado, que oferece a particularidade de ser da autoria do conhecido desenhista Vilhena — obviamente pintado em época em que ele se não dedicava às suas actuais actividades.

O padre coadjutor mostrou-nos então a vizinha Igreja da Misericórdia, cujo belo portal gó-

tico-manuelino já tínhamos observado do exterior. É deplorável o seu estado de abandono, embora no interior se notem ainda sinais da sua antiga riqueza.

Tivemos então oportunidade de conhecer o Conservador do Museu, o sr. Dr. Corte-Real, que, com toda a amabilidade, se prontificou a mostrar-nos o Museu Municipal, rico de interesse. Logo à entrada, apreciámos uma notável colecção de pelouros provenientes do castelo local e, no interior, entre outras, agradaram-nos as secções de iconografia religiosa e de numismática bem como a interessante colecção de estelas tumulares. Muito em particular, admirámos as seis bandeiras das antigas corporações de artífices pinhelenses. Terminada a visita, o sr. Dr. Corte-Real gentilmente se ofereceu para nos mostrar o resto da cidade, o que gostosamente aceitámos.

Começámos por ver a lápide embebida na parede lateral do Museu, datada de 1736, junto da qual se encontra o brasão citadino — um pinheiro e um falcão. Em seguida, subimos até ao castelo de que sobrevivem duas torres quadrangulares, uma das quais com uma formosa janela manuelina. Observado o panorama, visitámos a igreja de Santa Maria do Castelo, antiga matriz, de estilo gótico, e prosseguimos, sempre seguindo as vetustas muralhas, na nossa digressão pela cidade velha, na qual vimos o que foi outrora o

bairro dos judeus (Judaria), em que cada casa tem duas portas, uma, a larga, para o negócio, outra, a estreita, para a habitação. Descendo, de novo, à Praça, visitámos a conhecida *Casa Grande*, antigo solar dos Condes de Pinhel, onde hoje, em feliz utilização do edificio, se acha instalado o Grémio da Lavoura — protótipo de casa solaranga da região. Apreciámos sobretudo os belos tectos de madeira, em caixotões.

Passando pelo antigo paço episcopal (no qual se observa um interessante portal) e pelo convento de Santo António, dirigimo-nos ao Parque, agradável logradouro, no qual não falta uma piscina municipal, para mitigar o calor dos pinhelenses nas quentes tardes do estio. No miradouro, encontra-se um trem do século XVII de avantajadas dimensões.

Findámos assim a nossa visita à esquecida cidade beirã, depois de uma tarde agradavelmente passada na grata companhia do sr. Dr. Corte-Real. Os nossos leitores, estamos certos, também serão bem recebidos pela acolhedora população pinhelense. Por que não aproveitar a primeira oportunidade para conhecer esta terra tão interessante e bem portuguesa? Aqui deixamos a sugestão aos prezados leitores e muito contentes ficaremos se, com estas linhas, lhes tivermos dado elementos suficientes para lhes despertar o desejo de a seguir.

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

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

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

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

Deseja beber um café?

Mas um café?



Linhas Estrangeiras

ITÁLIA O transporte diário dos operários, empregados e estudantes entre os grandes centros e os seus arrabaldes, toma amplitude e põe problemas sérios às empresas ferroviárias.

Os Caminhos de ferro italianos do Estado acabam de inaugurar um protótipo de composição automotora eléctrica denominada Ale 803 — cuja disposição interior lembra a dos «eléctricos» — capaz de transportar 600 passageiros e de circular a 130 km./h.

Actualmente treze composições deste tipo encontram-se em serviço; em breve, 22 outras virão aumentar o número.

Estes comboios asseguram serviços de arrabalde nas grandes aglomerações.

— A estação de Rimini — importante nó ferroviário das linhas de Bolonha, Ancona e Ferrare — acaba de ser dotada com um novo aparelho de ligação eléctrica central de itinerários, cujas características são: comando eléctrico de todos os itinerários; destruição automática dos percursos utilizados e libertação imediata das agulhas após a passagem de um comboio ou de uma composição; comando de todos os sinais de manobra; instalação de altos-falantes.

O único quadro de comando encontra-se no Gabinete da circulação dos comboios, para dois operadores: o chefe da estação, que regula a circulação dos comboios; e o agulheiro, que se ocupa das manobras.

O aparelho comanda igualmente as barreiras de uma importante passagem de nível (cinco vias numa extensão de trinta metros).

Um «écran» de televisão permite assegurar-nos, à distância, se está livre a zona da passagem de nível.

JAPÃO Constituiu um autêntico êxito a instalação de telefones nos comboios de luxo japoneses. Aumentou notavelmente o número de chamadas, devido ao uso que fazem deles os homens de negócios que viajam. Devido à crescente popularidade destes telefones, os caminhos de ferro japoneses organizaram um programa segundo o qual serão instalados, ainda este ano, telefones em 8 expressos.

— A Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Japoneses anunciou, recentemente, que os comboios «Bullet» entrarão em funcionamento antes das datas fixadas para os Jogos Olímpicos de Tóquio, em 1964, nas linhas japonesas com a bitola de 1,435 m. Estes comboios circulam a uma velocidade máxima

de 250 kms. por hora. A potência será de 680 KW por carruagem ou 8160 KW por comboio de 12 unidades.

Devido a esta elevada velocidade, o sistema de freios consistirá de um mecanismo de controlo electrónico que lançará uma onda de rádio indicadora da velocidade para a via com o fim de regular, automaticamente, a velocidade do comboio.

Estes comboios serão fabricados à prova de fogo e da poeira.

SUIÇA Os Caminhos de Ferro Federais Suíços iniciaram importantes obras na região de Lausana, por motivo dos que se estão levando a cabo para a preparação da Exposição que se efectuará no próximo ano de 1964 naquela capital.

Será construída uma estação provisória na linha Lausana-Renens, linha que será dotada de uma terceira via. Está também a construir-se uma futura estação de classificação.

— Graças à prosperidade económica deste país, novos números «records» se atingiram em 1961, tanto no serviço de passageiros, como no tráfego de mercadorias.

231,5 milhões de passageiros (2,6% a mais que no ano precedente) foram transportados. As receitas atingiram 425,3 milhões de francos (7,8% a mais que no ano precedente).

No tráfego das mercadorias, o volume dos transportes aumentou 1,5 milhões de toneladas (4,9%) para atingir 31,1 milhões de toneladas; este aumento deve-se ao tráfego de trânsito e de importações. As receitas correspondentes aumentaram em 32,8 milhões de francos (5,5%).

Assim, pela primeira vez, as receitas de transporte dos Caminhos de ferro federais ultrapassaram o milhar de milhões de francos. Os produtos de exploração deram um salto em frente de 73,8 milhões de francos, para passar para 1153,4 milhões de francos. Os encargos de exploração aumentaram em 38,2 milhões de francos; elevam-se à cifra jamais atingida de 820,9 milhões.

O excedente de exploração, 332,5 milhões de francos, ultrapassa em 35,6 milhões o do exercício anterior. Permite afectar, à parte a cobertura das amortizações e dos juros de capitais, somas extraordinárias nas amortizações e às reservas e de juntar ao capital de dotação o juro de 4 por cento.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN—Às 15,30 18,15 e 21,30 — «Viver é o que importa».

COLISEU — Companhia de circo.

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Filmes de aventuras.

Recortes sem comentários

Má sorte

PORTLAND (OREGON), 28 de Julho — Há dez dias que a má sorte não abandona o cargueiro alemão «Carl Fritzen».

Exactamente há dez dias, ao escalar San Diego, o comandante, doente e deprimido, enforcou-se no camarote. O criado que descobriu o corpo caiu fulminado com um ataque cardíaco e teve de ser hospitalizado.

Alguns dias depois, o primeiro-maquinista morreu súbitamente. Na mesma altura, o capitão foi exonerado das suas funções, sem qualquer explicação. Um comissário teve, depois, uma crise cardíaca e foi desembarcado. No dia seguinte, o imediato foi também exonerado sem explicações.

Depois da substituição daqueles oficiais, em Portland, o cargueiro saiu ontem, à noite, para o mar, rumo a Seattle, levando consigo uma tripulação taciturna e inquieta. — (F. P.).

Russo desertor da 2.ª guerra

MOSCOVO, 16 de Setembro — Um soldado do exército vermelho que desertou durante a segunda guerra mundial, entregou-se, depois de ter vivido escondido durante vinte anos no sótão da casa de seus pais.

O jornal da juventude «Komsomolskaya Pravda» revelou que Nikolai Tonkik, de 37 anos, habitante da vila de Bityug-Matronovka, a cerca de 480 quilómetros ao sul de Moscovo, viveu no sótão receoso pela sua «segurança».

Durante os 7000 dias em que permaneceu escondido, Tonkik leu um livro de aritmética de instrução primária e alguns livros de geografia. Sua irmã ensinou-lhe novas palavras, tais como «terras virgens», «sputniks», televisão, cosmonautas, foguetões e quebra-gelos atómicos».

Finalmente, seu pai, aborrecido por o ver há tanto tempo sem trabalhar gritou-lhe: «Desce daí. Tu és que tens obrigação de me sustentar».

Nikolai começou então a trabalhar na construção civil, mas continuou a viver no sótão. — (R.).

Caminho de Ferro inédito

GREAT LONGSTONE, 6 de Agosto — Quando a enfermeira Alice Bordman, que trabalha num hospital afastado 16 quilómetros da localidade onde vive, protestou contra o encerramento do apeadeiro da linha férrea que utilizava para se deslocar para o trabalho, recebeu uma carta da Junta dos Transportes com a informação de que o comboio que a levava ao trabalho, e outro que utilizava para o regresso, vão parar na localidade onde ela vive, e que lhe será dada a chave da estação, com as condições de comunicar, de véspera, aos caminhos de ferro, se precisa do comboio no dia seguinte, e de que ninguém, além dela, se utilizará da paragem. — (ANI).

Judeus aos milhões

Segundo estatísticas oficiais o número de judeus em todo o Mundo é de 12,5 milhões. A maior parte vive nos Estados Unidos — 5.510.000 — e o segundo maior contingente na Rússia — 2.345.000.

A população de Israel conta 1.936.000 judeus e 243.000 não judeus.

O Canadá conta 936.000 judeus, a África 500.000, a Austrália e a Nova Zelândia 70.000. A Grã-Bretanha, a Argentina, a França e a Roménia têm cada uma mais de 200.000 israelitas.

Do «Jornal do Médico»

Os progressos da União Indiana

Existem na União Indiana cinco milhões de tuberculosos — declarou no Parlamento a Dr.ª Sushila Nayar, ministro da Saúde Pública.

Salientou que, pelo menos, milhão e meio de casos são contagiosos e, como é impossível obter camas nos hospitais para todos os doentes, o Governo decidiu proporcionar tratamento no domicílio aos tuberculosos em fase aguda.

Do «Jornal do Médico»

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

Fundição de Mangualde Embel, Lda.

ESTANHO PURO
E
SEUS DERIVADOS
MANGUALDE
(PORTUGAL)

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

FORNECEDORES DA C. P.

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



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

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

COMPANHIA DE SEGUROS SAGRES

SEDE EM LISBOA

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

DELEGAÇÕES EM

PORTO, COIMBRA, BEJA E LUANDA

AGENTES EM TODO O PAIS

Seguros dos seguintes ramos:

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

ELVAS TEM, FINALMENTE, O HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

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

ANÁLISES CLÍNICAS



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

A Ç O S  BOEHLER

AÇOS FINOS

Para todos os fins

STOCK PERMANENTE

UNIVERSAL

LISBOA

85 — Rua de S. Paulo — 87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31 — Rua de Ceuta — 33

Telefones 25045-46

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: **HOTEL TÉRMINUS**

VINHOS DO PORTO E BRANDY

D A L V A

VINHOS DE MESA E ESPUMOSOS

B O R L I D O

AGUARDENTE VELHISSIMA

D O M V A S C O

LICORES DE LUXO

T I O S O U S A

VINHOS DO DÃO

A F I L H A D O

VINHOS DE MESA DE LUXO

D O M S I L V A N O

Vinhos da MADEIRA — XEREZ — WHISKY



AGENTE E DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:

Guilherme Antunes Pereira

AVENIDA INFANTE SANTO, 70 1-1.º

Telef. 669571 LISBOA

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 Novembro de 1912)

O Aeroplano

Já atravessou os ares sobre a cidade de mármore e de granito, o aeroplano.

Corre como uma ave mysteriosa, e affigura-se-nos um ser superior a todos nós aquelle gigantesco passaro artificial. Agua poderosa, a aguia do engenho humano!

Que influencia virá a ter no futuro da humanidade, a existencia e a generalização do aeroplano, se elle se chegar a aperfeiçoar ao ponto de apresentar sufficientes condições de commo-didade e segurança?

E tivemos a intuição, ao vermo-lo deslizar pelo espaço, n'aquelle seu vôo por emquanto ainda tímido e esquivo, de que uma grande conquista para a humanidade se encontrava alli esboçada com toda a nitidez.

Fortes corações os d'esses bravos que se abalançam á arriscada travessia! Porque (supponho nós) o aeroplano vôa, mas se se lhe quebram as asas (o que é o equivalente de se lhe deteriorar o motor) o aeroplano cae e precipita-se com rapidez vertiginosa sobre a terra, vindo despedaçar-se na terra, o homem que ousou pensar em desligar-se d'ella. Valentes, os que não temem a morte, e se arriscam para augmentarem o peculio da inventiva humana e por trabalharem pelo progresso e pela gloria propria e da humanidade. Valentes, de valentia quasi incompre-hensivel!

Os aeroplanos hão-de operfeioar-se, progredir extraordinariamente. Apanhado o segredo do invento, o seu aperfeioamento é inevitável. Agora, pergunta-se: será a humanidade mais feliz, com este invento? Naturalmente, não.

A humanidade ha-de ser sempre infeliz. *Plus ça change, plus c'est la même chose*: esta mesma coisa, é justamente, talvez, a desigualdade gerada entre todos os humanos, que faz com que, apesar de todos os progressos das sciencias, das artes e das industrias, ha-de haver sempre uns tantos milhões d'homens, vivendo á custa do suor de todos os outros muitos milhões.

Imaginemos, porém, a atmosphaera coalhada de aeroplanos, monoplanos, biplanos, quadriplanos. Havê-los-ha, de luxo, aeroplanos particulares, aeroplanos-omnibus, aeroplanos militares, civis, do *Chora*, e guardas-fiscaes. O homem passará a formar uma ideia mais nitida, mais concreta, da natureza, local, fins e destino do seu planeta terraqueo. Passará a formar tambem mais nitida ideia dos espaços intersideraes. Estas circumstancias, a nosso ver, contribuirão para que o homem se vá tornando cada vez mais materialista, pois irá cada vez mais crescendo o conhecimento da sua pequenez no seio do Universo. Porque o facto é que o homem, saltando para a atmosphaera, não salta para fóra da terra, visto como a atmosphaera faz parte da própria terra.

E depois, quando não havia ainda esse salto para os ares, nem mesmo á superficie da terra os meios abundantes de communicacão, que permitem tomar pleno conhecimento do que se passa em gualquer recanto do planeta, isto é, quando cada qual vivia na sua aldeia, na sua villa, ou no seu paiz, ainda havia a crencça no incognito, o respeito pelo incognito, e a esperanca de qualquer coisa melhor; de qualquer coisa para lá d'aquillo que era conhecido. Quando, porém, já tudo estiver desvendado, do que constitue a nossa existencia de relação cosmica, a humanidade restringir-se-ha indubitavelmente n'um egoismo ferocissimo.

E haverá guerras cada vez mais accesas entre os povos, e em que figurarão os ultimos inventos, os aeroplanos de guerra; até que Deus se amerceie de todos nós, mandando-nos um cataclismo qualquer, um diluvio d'agua ou de fogo, em que alguma



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Inspecção Superior de Administração Ultramarina

Portaria n.º 19 458

O «Diário do Governo», n.º 247, I Série, de 26 de Outubro de 1962, publica o seguinte:

Tendo sido submetida á apreciação do Governo uma apostila ao contrato de curadoria das terceiras obrigações de 5 por cento da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, aprovado pela Portaria n.º 17 305, de 20 de Agosto de 1959;

Tornando-se necessário dar nova redacção á Portaria n.º 18 643, de 7 de Agosto de 1961, ajustando-a aos objectivos que prossegue:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos do n.º 1, 11.º, da base XI da Lei Orgânica do Ultramar Português e mediante parecer favorável da Inspecção Superior de Administração Ultramarina:

1.º Aprovar a apostila ao contrato de curadoria das terceiras obrigações da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, segundo a qual o pagamento dos respectivos juros será feito á opção dos obrigacionistas, quer em esterlino, moeda corrente em Inglaterra, quer em moeda portuguesa, considerando-se esta opção retroactiva á data do primeiro pagamento de juros já efectuado.

2.º Revogar a Portaria n.º 18 643, de 7 de Agosto de 1962. Ministério do Ultramar, 26 de Outubro de 1962. — O Ministro do Ultramar, *Adriano José Alves Moreira*.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de Angola. — A. Moreira.

Pestana & Fernandes, L.ª

Importadores e Exportadores

Sede: R. dos Sapateiros, 39-1.º LISBOA



Nova Secção de Produtos Químicos:

Rua da Madalena, 179-1.º Telef. 366171/5

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA

» » PARA INDÚSTRIA

Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

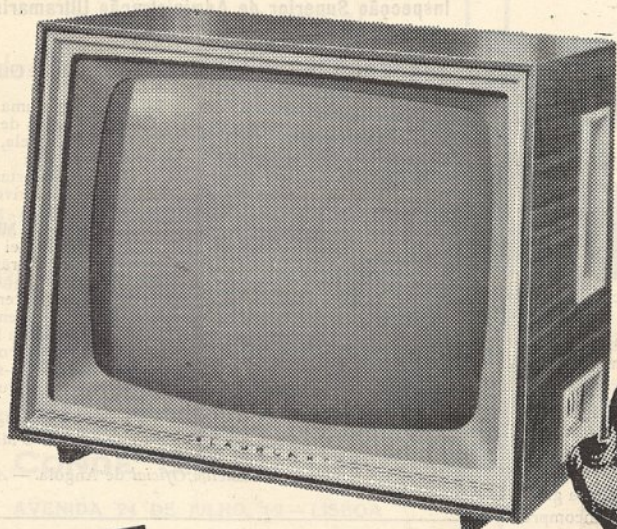
HÓSPITAIS FARMÁCIAS

amostra da mesma humanidade se salvará... n'um aeroplano de Noé, impermeavel e incombustivel.

Trabalhe pois a inventiva humana, na confecção d'esse salvador aeroplano de Noé.

PARA A GENTE DE HOJE...

Ponto Azul



TELEVISOR DE AMANHÃ

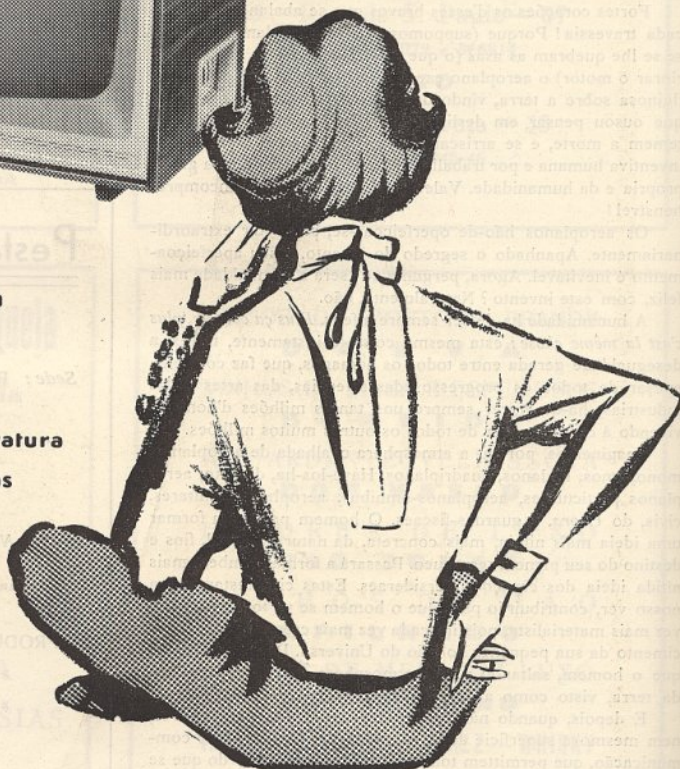
Novo

o 1.º aparelho com uma imagem de 47 cms

- Sistema revolucionário de condicionamento de temperatura
- Linhas elegantes e modernas
- Super nitidez de imagem
- Ótima qualidade de som
- Assistência técnica perfeita

Agora

a preços inacreditáveis



ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA.

Lisboa - Av. A. A. de Aguiar, 32. Tel. 736991

Porto - R. Júlio Diniz, 927/35 - Tel. 62173

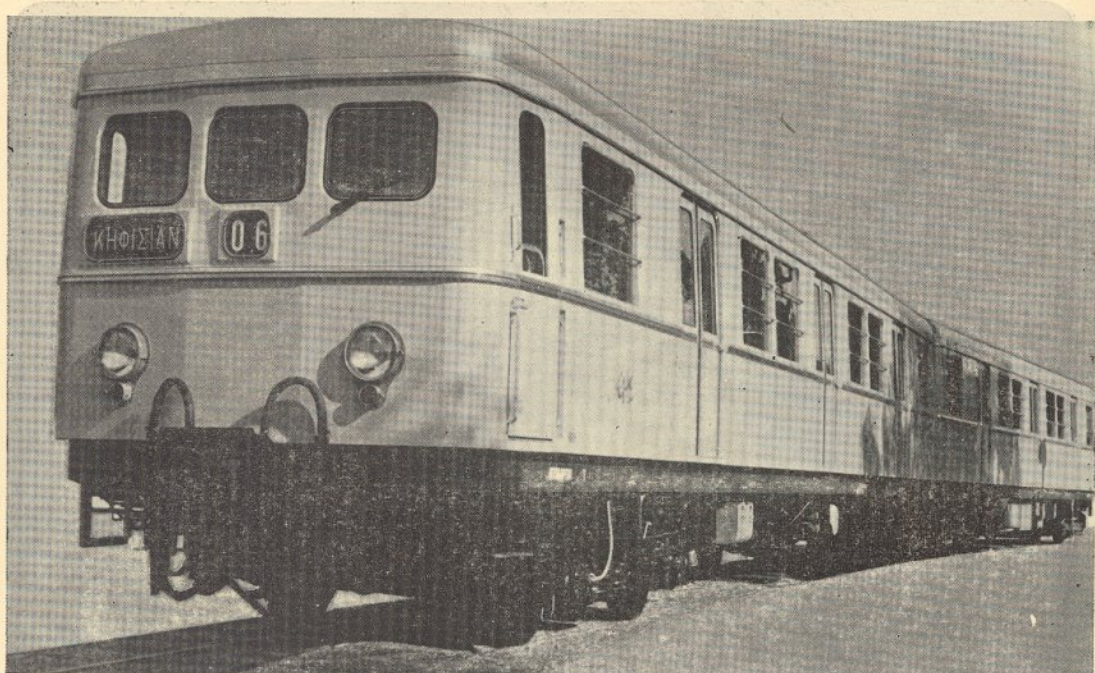


ponto por ponto o melhor

CONTRA A TOSSE



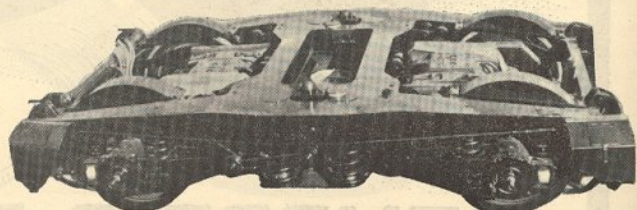
SEMPRE O PRIMEIRO



FAG

Rolamentos axiais
em todos os
veículos sôbre carrís

segurança no trabalho
ausência de manutenção
economia no custo



FAG

®

PORTUGUESA LDA.

PORTO

P. D. Filipa de Lencastre, 49

Tel.: 25 838 - 25 839

LISBOA

Rua do Telhal, 8 - c

Tel.: 35 620, 36 8 666