

24.º do 72.º Ano

Lisboa, 1 de Março de 1960

Número 1733

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 20168—LISBOA

HENSCHEL

LOCOMOTIVAS HENSCHEL - G M DIESEL-ELÉCTRICAS

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

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

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



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



HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL



Caves Aliança
SANGALHOS

VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

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



Equipamento original
das automotoras ALLIAN
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

Alberto Maria Bravo & Filhos

Casa fundada em 1843

Agentes dos principais fabricantes europeus de
FERROS * AÇOS * METAIS

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

Rua de São Paulo, 12-2.º

Tele { fone 33721,2;3
gramas BEBRA - Lisboa

Subagentes no Porto:

A. Spratley da Silva & Filhos

Tele { fone 23309
gramas RELLOM - Porto

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



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47 - LISBOA - Telefone: 6 62480

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária - Cursos Liceal e Comercial - Ciclo Preparatório do Ensino Técnico - Admissão aos

Institutos Comercial e Industrial

DEPÓSITO LEGAL
MAR. 1960

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 COSFA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: PBX 20158; Direcção: 27520

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

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

1733

1 — MARÇO — 1960

ANO LXXII



Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

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

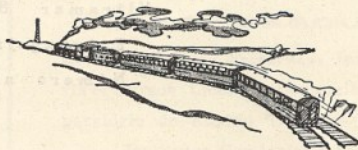
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo Eng.º <i>FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	605
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	606
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	607
O 50.º Aniversário do Montepio Ferroviário	609
Os nossos colaboradores	609
Publicações recebidas	610
Homenagem ao Dr. Mário Lyster Franco	610
Recortes sem comentários	611
Parte Oficial	613
Há 50 anos	614
Espectáculos	614
Imprensa	614
O que todos devem saber	614
Linhas Estrangeiras	615
Gazeta dos Caminhos de Ferro	615



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGAO

Perfeitamente pormenorizado para esse troço de linha, o projecto de Brito Taborda incluía já também um perfil longitudinal desde o entroncamento, previsto em Nine, até Viana do Castelo, mostrando assim que a linha podia dali prosseguir na direcção daquela cidade em boas condições, sem necessidade de grandes nem dispendiosos trabalhos.

Santo Tirso fizera uma representação no sentido de que o caminho de ferro tocasse nessa vila, da qual seguiria por Famalicão e daí para Braga. Argumentou que, com essa directriz, seriam servidas diversas povoações e beneficiados importantes estabelecimentos fabris de Negrelos e Vizela. Salientou ainda a vantagem de aproximar a linha da cidade de Guimarães e Caldas de Vizela.

Pelo contrário, a directriz prevista atravessava tractos de três e quatro quilómetros sem nada a que aproveitasse.

O engenheiro encarregado do estudo da linha, pelo contrário, frisava que tal pretensão originaria maior desenvolvimento do traçado e em piores condições, aumentando sensivelmente as despesas, sem que, em sua opinião, se vissem vantagens compensadoras.

No seu projecto, que respeita e mesmo nem atinge os limites determinados por lei para as pendentes e raios das curvas, a linha parte do Campo do Cirne, na cidade do Porto, de um ponto situado a sete quilómetros do mar, e, inclinando-se um pouco para Leste, dirige-se a Vila Nova de Famalicão, ao poente da qual passa, continuando sensivelmente paralela à linha litoral e a uma distância média de 21 quilómetros da costa, até à bifurcação de Nine.

Daqui destacam-se dois ramos, um para Leste, que se dirige a Braga, e outro para Oeste, na direcção de Barcelos e prosseguindo para o Minho.

A extensão da linha assim traçada seria de 55,561 quilómetros até Braga.

Ao contrário do que temos visto em relação a

tantos outros estudos feitos por nacionais e estrangeiros e alguns, sem dúvida, de justa nomeada, a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas refere-se a este como tendo «todos os esclarecimentos que se podem exigir para a sua conveniente apreciação».

Neste parecer, de 20 de Junho, aquela Junta faz notar bem que, como determinavam as instruções superiores, esta linha, no primeiro troço ou lanço, de 8.835 metros, seguiu uma direcção tal que lhe permite constituir o troço comum com a linha que se dirigirá a Régua.

E, assim, partindo, como já se disse, do ponto designado por estação do caminho de ferro do Norte, no Campo de Cirne, dirige-se, pela povoação de Rio Tinto, ao lugar de Ermezinde, onde as duas referidas linhas se bifurcam.

Neste troço, o raio das curvas não desce abaixo de 400 metros e o máximo declive é de 1,5 por mil.

No segundo lanço, com 6.805 metros, apparecem duas curvas de 300 metros e ainda duas de 250 metros.

Um terceiro lanço com 9.906 metros termina no atravessamento do rio Ave e tem apenas uma curva de 350 metros, mas os declives pioraram, tudo com a mania das economias, que sempre foram pecha nossa, tantas vezes gastando-se por outro lado a torto e direito...

E, assim, «para evitar grandes despesas», empregaram-se declives de 18 por mil e 16 por mil para descer para o rio Ave.

O quarto lanço, de 7.681 metros, apenas tem uma curva de 300 metros, mas de novo declives importantes para subir da passagem do Ave para a cumeada seguinte: de 15,6 com 1.115 metros, de 16 em 1.060 metros e mesmo de 19 em 1.268 metros.

O lanço imediato, de 7,027 metros, torna-se melhor em planta, com curvas de raio superior a 400 metros, mas piora ainda nos declives para passagem da portela do Gavião, divisória das

águas do Ave e do Este, atingindo-se na descida da portela inclinações de 18 em 1.369 metros e até de 20 em 1.482 metros.

Termina este lanço na bifurcação de Nine, das linhas para o Minho e para Braga.

No ramal de Braga, o resto do percurso, com 15.305 metros, constitui o último lanço, com 7 curvas de raio inferior a 400 metros. As declividades maiores encontram-se na subida da divisória das águas dos rios Este e Cávado, atingindo 16 por mil em 1.034 metros, e 15 por mil em 750 metros, na subida, e 16 por mil em 1.442 metros ao descer.

E o relatório frisa claramente (1): «no traçado teve-se muito em vista evitar as grandes remoções de terras, cingindo-se quanto possível o traçado ao terreno.

Nesta parte do caminho de ferro, além de pequenas obras de arte e acessórios, há a notar obras importantes como a ponte do Ave, do Este, metálica, as do Leça, do Pisão, etc., que não vale a pena descrever para se não tornar fatigante esta exposição.

Os carris, segundo as «Instruções», seriam de 25 quilos por metro, mas o engenheiro, que elaborou o projecto, judiciosamente propôs que fossem elevados para 30 quilos, pois que o pequeno aumento de despesa seria sobejamente compensado pela possibilidade do emprego de locomotivas mais pesadas e mais poderosas.

O material circulante previsto era apenas para três viagens diárias de ida e volta de comboios de passageiros e uma de mercadorias.

Uma nota de interesse a colher do já citado parecer da Junta Consultiva é que o custo quilométrico do caminho de ferro do Porto a Braga foi de menos de 20 contos quando, pela carta de lei que o autorizara, permitia ir até 30 contos. A nossa eterna pelintrice, muitas vezes oculta sob o véu diáfano da economia, mas que honra a competência técnica de Brito Taborda.

O parecer da Junta consultiva terminava considerando o projecto como obedecendo às disposições técnicas determinadas na lei e digno de ser aprovado, embora com os carris reforçados como o engenheiro autor do projecto propunha.

Que a linha do Minho era encarada como de carácter secundário, de construção económica, mostram-no os próprios documentos legais que referimos; mas esta concepção arreigara-se de tal modo que começaram a aparecer sugestões para novas linhas, quer subsidiárias quer complementares daquela.

Assim, em 4 de Julho e, de novo, em 10 do mesmo mês de 1871, Alberto Mister requeria autorização para construir e explorar no alto Minho um caminho de ferro, de tipo económico, instalado no leito das estradas, com o fim de ligar

alguns dos principais centros de produção com a Galiza.

As vias seriam de 1,00 metro a 1,20 metro, armadas de carris do sistema Haertweck de 15 centímetros de altura.

A Junta Consultiva de Obras Públicas, (1) porém, embora reconhecendo a vantagem económica de uma construção sem grandes sujeições de rampas e curvas, entendeu — felizmente!... — que «apenas poderemos continuar as linhas existentes ou fazer outras, que nos liguem com a Espanha, conservando a bitola de 1,67 metro, embora com as condições dos caminhos de 2.ª classe».

Por outro lado, se as linhas estabelecidas no leito das estradas poderiam satisfazer no que respeita a velocidade, comodidade, segurança e preço de transporte — pensava, nesse tempo, a Junta Consultiva, — poucas são as nossas estradas em cujas margens se possam restabelecer caminhos de ferro em tais condições.

O sistema do engenheiro alemão Haertweck, que o pretendente propunha, considera-o a Junta Consultiva «simples, engenhoso», «correspondendo na prática ao que se esperava» e «tem sido empregado em caminhos de ferro muito importantes».

E, assim, a Junta Consultiva considerava-o em condições de ser aprovado.

Contudo, receia o assentamento da linha férrea na margem das estradas por várias razões entre as quais o receio de que os cavalos dos outros veículos se espantem; baseando-se na experiência de outros caminhos de ferro, a velocidade não deverá exceder 20 quilómetros à hora, modificando-se ainda à passagem das povoações.

A Junta Consultiva é de parecer, pois, que se permita o assentamento da linha na berma das estradas quando tiver largura e, caso contrário, seja consentido que elas sejam alargadas para isso.

A referida Junta via, então, estes modestos caminhos de ferro como um elemento de alimentação das grandes linhas, «que estão lutando com grandes dificuldades» e «talvez um meio de que o governo possa servir-se para, sem dispêndio do tesouro público, dar vida e crédito a aqueles caminhos.»

O parecer espraia-se em numerosos pormenores técnicos, que não nos interessam, mas não podemos deixar de registar esta passagem bem significativa do espírito com que aqueles caminhos de ferro eram encarados:

«Convém marchar com pouca velocidade para que o comboio possa parar repentinamente a fim de evitar qualquer sinistro».

«Também é conveniente marchar a pequena velocidade porque convém que estes caminhos de interesse local e económicos se assemelhem no serviço de exploração quanto possível às diligências or-

dinárias e ónibus ^(*), que possam parar frequentemente para deixar ou tomar passageiros e mercadorias».

Pretendia este empresário estabelecer tal tipo de caminhos de ferro no Minho: do Porto a Vila do Conde; de Vila do Conde às Necessidades; das Necessidades a Viana do Castelo; de Viana a Caminha; de Caminha a Valença e um ramal das Necessidades a Braga.

Ora, pela lei de 2 de Julho de 1867 e instruções já citadas de 8 do mesmo mês, era pensamento do governo ligar o Porto, partindo da estação de Campo do Cirne comum à linha do Norte, com a fronteira espanhola de Tuy, por Viana, Caminha e Valença.

Portanto, o caminho de ferro económico seria paralelo àquele, razão bastante para se considerar prejudicado.

Em todo o caso a Junta Consultiva julgou aceitáveis os troços que, ligando povoações importantes, não prejudicassem a grande linha do Porto à fronteira, tais como do Porto a Vila do Conde e Póvoa de Varzim, que se poderia prolongar para Esposende, Barcelos, Famalicão e Guimarães.

Nem todos os membros da Junta Consultiva, porém, foram do mesmo parecer e, assim, João Crisóstomo de Abreu e Sousa e Caetano Alberto Maia, em parecer separado, defendem as linhas de via estreita:

«Se se entender que o caminho de ferro de via estreita, com 1,0 metro de largura, supre no Minho sem inconveniente a continuação ao norte do Douro dos de via larga, neste caso há vantagem e oportunidade em procurar levar a efeito quanto antes os caminhos de ferro de via estreita, de que trata a proposta submetida ao exame da Junta».

Consideram de somenos importância o problema da baldeação entre linhas de bitolas diferentes, salientam a despesa muito menor com a construção dessas linhas, a facilidade da sua inscrição em cursos de pequenos raios, e tomam como muito possível velocidades de 30 quilómetros à hora e mesmo mais.

E, nestas condições, achavam perfeitamente aceitável que grande parte, se não todas as linhas ao norte do Douro, fossem de via estreita.

Hoje suponho que temos que nos regozijar por essa opinião não ter vingado.

*

Em 14 de Junho de 1872 um decreto, apoiado na referida lei de 2 de Julho de 67, manda proceder à construção do caminho de ferro do Minho e simultaneamente aos estudos da linha do Douro.

E, com efeito, os trabalhos iniciavam-se, por conta do Estado, em 8 de Julho daquele ano, parecendo que essa data fora escolhida por ser aniversário «de um dos acontecimentos mais importantes da cidade do Porto», como lhe chama o engenheiro Frederico Pimentel e que foi o desembarque dos liberais na praia do Mindelo, não deixando de ser curioso como Frederico Pimentel se lhe refere: ⁽⁴⁾

«Em 1872, numa das mais gloriosas festas daquela cidade, um outro monarca, ferindo o solo com a enxada do progresso, inaugurou uma das maiores manifestações da civilização moderna».

O projecto do engenheiro Brito Taborda, a que já nos referimos e em que colaborou também o engenheiro Justino Teixeira, outro nome a fixar entre os grandes, fora adoptado, com pequenas alterações posteriores tendentes a diminuir algumas rampas e melhorar o traçado, embora à custa do aumento de despesa.

Assim, no troço de Nine a Viana, um estudo posterior de Xavier Cordeiro e Diogo de Barros levava a alterações um pouco maiores, abandonando-se a passagem na portela da Alheira para o traçado se aproximar mais de Barcelos. ⁽²⁵⁾

Para dirigir a construção foi escolhido em 14 de Julho de 1872 o engenheiro **João Joaquim de Matos**. O ministro António Cardoso Avelino, que foi nessa época certamente o estadista de maior relevo, depois de Fontes, no plano da viação acelerada no nosso país, escolhendo João Joaquim de Matos sabia ter encontrado o homem calmo, competente, decidido que a empresa requeria e deu-lhe como auxiliares, igualmente excelentes, homens que se chamavam Mendes Guerreiro, Luciano de Carvalho, Alfredo Soares, Diogo de Barros Kopke de Carvalho, etc., e que, na maior parte vieram a constituir alguns dos maiores ferroviários de todos os tempos.

A João Joaquim de Matos coube, pois, verdadeiramente o início da administração e construção directa, por conta do Estado, das nossas vias férreas, que até então estivera exclusivamente no poder de companhias e nas mãos de empreiteiros, ⁽²⁶⁾ uns bem, mesmo excelentes, como D. José de Salamanca, outros indiscutivelmente inferiores, como vimos a tratar dos primeiros passos dos nossos caminhos de ferro.

A ele se deve, pode dizer-se, a glória de ter criado esse escol de engenheiros que, pelo tempo adiante, tanto se haviam de distinguir nos estudos, na visão dos traçados, na construção e depois da exploração das nossas linhas: Pedro Inácio Lopes, Xavier Cordeiro, Lourenço de Carvalho; Fernando de Sousa, Gualberto Póvoas, etc., além dos que já citámos.

(*) O sublinhado é nosso.

(Continua)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Infante D. Henrique

Iniciam-se no dia 4 deste mês as comemorações henriquinas. Portugal vai reviver uma época de glória e prestar mais uma vez homenagem à memória dum dos seus filhos mais ilustres. A vida duma nação e a razão da sua permanência e imortalidade assentam no Passado, no Presente e no Futuro. Se os nossos primeiros reis — com D. Afonso Henriques à frente — talharam e consolidaram a Nação, o Infante D. Henrique, com as navegações marítimas, prolongou-a em novos continentes, tornou-a universal e imortal. Camões, ao compor *Os Lusíadas*, demonstrou, com o seu génio poético, que Portugal já estava na posse plena da consciência dos seus mais altos destinos.

A época dos descobrimentos marítimos é, sem dúvida, a mais gloriosa da nossa História. As caravelas dos nossos navegadores não saíam à aventura, da Praia do Restelo. A empresa, que exigiu, todavia, heroísmo, foi confiada pelo Infante aos pilotos mais sabedores do tempo. Não se corria à aventura. A ciência náutica portuguesa era um facto, que a história imparcial veio confirmar e consagrar, desfazendo para sempre erros, fantasias e a má-fé de alguns geógrafos estrangeiros.

Honremos a memória do Insigne Infante D. Henrique, e na homenagem incluíamos todos os pilotos que fizeram de um país pequeno uma grande nação.

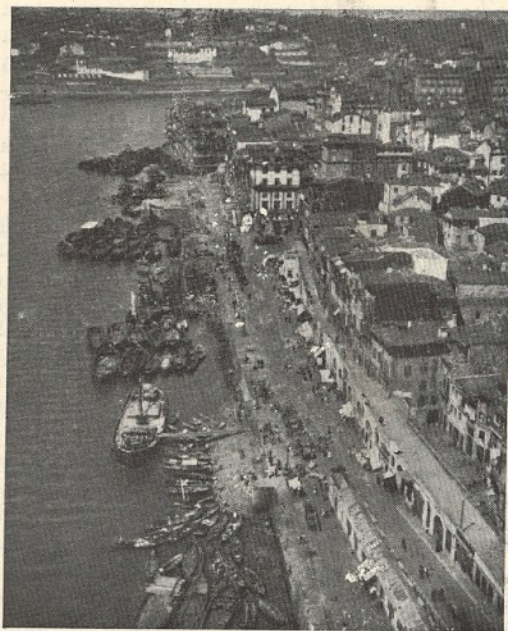
António Corrêa de Oliveira

Quando um poeta cala, para sempre, a sua voz, parece que o mundo se torna mais pequeno. António Corrêa de Oliveira deixou este mundo, mas nos seus versos continuará vivo, tão pura e sentida foi a sua poesia. Em alguns dos seus livros, o grande Poeta identificou-se com a alma portuguesa. *O Auto do Fim do Dia* é um desses belos momentos poéticos. Algumas das suas quadras, as mais simples e perfeitas, deixaram de ser dele. Pertencem agora ao Cancioneiro popular. D. João da Câmara, dramaturgo, comediógrafo e poeta, e dos grandes do seu tempo, foi um dos primeiros a saudar Corrêa de Oliveira. Saudou-o em termos carinhosos e entusiásticos. Com pouco mais de 20 anos, António Corrêa de Oliveira era já um grande poeta.

*Sino, coração da aldeia,
Coração, sino da gente.
Um a sentir, quando bate,
Outro a bater quando sente.*

Quando os versos de um poeta são adoptados pelo povo — o poeta torna-se verdadeiramente imortal.

Portugal pitoresco



A Ribeira do Porto é, sem dúvida, um dos trechos mais característicos não só da bela capital do Norte, mas de todo o País

AS SACHAS

*Que riqueza de cor e de harmonia!
Deus é pintor, talvez... Com que desvelo
Dispôs a terra para seu modelo
Assim, sorrindo à luz do meio-dia.*

*Um plano e outro, e mais, na sintonia
E ondulação das coisas. Como é belo,
Ao fundo, a serra; ao alto, o Sol. Singelo
Mas eterno esplendor que tudo cria.*

*Serpeiam águas entre os salgueirais.
Pombas em bando. Fumo dos casais.
Meiga expressão, fecunda e primitiva.*

*Aquém e além, em nota mais sonora,
Gente das sachas pelos milhos fora,
Torsos e gestos de escultura viva.*

António Corrêa d'Oliveira

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Comemora este ano o seu 700 aniversário o mais velho agrupamento de Paris: a Fraternização dos Gastrónomos, denominação de uma sociedade que tem hoje a sede na capital francesa. Foi fundada em 1248.

(da revista *Favilla* — Toronto)

Apesar do solo montanhoso e acidentado da Suíça, os seus habitantes utilizam a bicicleta como meio de transporte. É extraordinária a quantidade destes veículos que circulam naquele país: cerca de 1.800.000, o que corresponde a uma bicicleta para quatro pessoas.

(do *Al Masaa* — Cairo)

Especialistas em doenças cardíacas estão estudando a girafa, para saber como o animal desenvolve as altas pressões sanguíneas para empurrar o sangue até à cabeça, através de 3,6 metros de pescoço.

(do semanário *Candelabro* — Buenos Ayres)

O dr. Slen, director do Instituto Antropológico de Londres, declarou que as contas de vidro encontradas nas costas de Zanzibar, eram de grande valor arqueológico, datando de 2.000 anos. Utilizavam-se como sistema fiduciário na África Oriental.

(de *Sabato* — Roma)

No trajecto entre a Indonésia e Colombo um avião de passageiros registou 25 mil horas de voo. Percorreu doze milhões de quilómetros, equivalentes a trezentas viagens à volta do mundo ou 31 «excursões» à Lua...

(do *Times of Indonésia* — Djacarta)

No alto do Monte Calan, a 840 metros sobre o nível do mar, está sendo edificado o novo Observatório Astronómico do Chile. O primeiro observatório chileno começou a funcionar em 1849 com o objectivo de determinar a distância entre a Terra e o Sol pela observação simultânea de Vénus a Marte, em Santiago e Cambridge, cidades situadas no mesmo meridiano mas a grande distância uma da outra.

(de *La Parola del Popolo* — Trieste)

Após estudo intensivo escolheu-se o local para a construção do maior observatório do hemisfério sul na União Sul-Africana. Será equipado com um telescópio de quatro metros de diâmetro.

(da revista *Novi Uomini* — Turim)

Verónica Skin, actualmente com 98 anos, continua a exercer tranquilamente a profissão que a tornou famosa: abridora de ostras. É a única mulher que faz isso em todo o mundo, e vai publicar as suas memórias.

(de *Panthéon* — Paris)

Carruagens perfumadas — a última novidade do Metropolitano de Paris — entraram já em serviço normal. Os vaporizadores da essência, funcionam automaticamente quando as carruagens param, ligados ao sistema de abertura de portas. E além de perfumarem o cais e a carruagem, tem ainda finalidade higiénica em virtude do líquido utilizado ser fortemente bactericida.

(do semanário *La Dordogne* — Périgueux)

Em Mahab, no vale do Jordão, descobriu-se um túmulo monumental que remonta a vinte mil anos. É de tipo ainda desconhecido no Médio Oriente. Atribui-se aos primitivos povos da Palestina.

(da revista *La Porciuncola* — Roma)

Nos caminhos de ferro do Chile não há discussão sobre a idade das crianças. Junto de cada «guichet», na parede, está fixada uma viga à altura exacta de 1 metro e vinte e cinco centímetros, a partir do chão. A criança cuja altura ultrapassar a viga terá de pagar bilhete inteiro.

(de *La Vida Uruguaya* — Montevideo)

O primeiro elevador para automóveis na Europa entrou em funcionamento numa grande garagem do centro da cidade de Colónia. O elevador pode levar 26 automóveis de cada vez e sobe até à altura de 38 metros.

(de *Piccola Ribalta* — Turim)

Tóquio está a estender-se para o ar, devido à falta de espaço com que luta. A capital japonesa constrói tudo no sentido vertical, até mesmo os cemitérios. Um deles tem três andares e pode acomodar cerca de 18 mil corpos.

(de *Ananakyō* — Shimizu)

A expansão dos veículos motorizados fez desaparecer numerosas linhas férreas interurbanas, quando o automóvel entrou nos hábitos quotidianos dos norte-americanos, mas agora desenha-se um movimento intenso de regresso à via férrea. As autoridades de Boston decidiram resolver alguns dos seus problemas de trânsito com a restauração e a modernização das redes suburbanas de caminho de ferro, há muitos anos abandonadas.

(da *Gazzetta di Brescia*)

Em Los Angeles, os funcionários públicos receberam uma ordem superior para «nunca mais perguntarem a idade a qualquer senhora...» que se apresente nas repartições públicas. Naquela cidade americana a idade das mulheres passou a ser um segredo do Estado...

(do semanário *Franc* — Paris)

Petre Naslund, de Estocolmo, tem 98 anos e decidiu aprender a língua chinesa até ao seu centenário. Durante toda a vida aprendeu inglês, alemão, francês, latim e grego, no período escolar, e mais tarde o português, o espanhol e o holandês. Aos 80 anos conhecia a fundo a língua hebraica e, quando festejou o 93 aniversário, surpreendeu os amigos falando russo e árabe.

(da revista *Bizarre* — Paris)

O cientista dr. Hulurd, do Canadá, partiu novamente para o Polo Norte a fim de tentar descobrir a ilha na qual viveu durante séculos um povo desconhecido. Consta que a ilha ainda é habitada.

(de *Il Gridario* — Roma)

Gudab Bahadu, marajá de Rewa, é actualmente o campeão dos caçadores de tigres: matou 501. Por tal motivo deu grande festa no seu palácio à qual compareceram numerosos príncipes hindus. O marajá caça tigres desde os 16 anos.

(do diário *La Reforme* — Alexandria)

Na biblioteca de Dublin «descobriu-se» um volume de velhas crónicas onde se revela que o escocês John Napier, inventor dos logaritmos, confiara a um amigo, irmão do filósofo Bacon, «que tivera a ideia de construir certas máquinas de guerra, consistindo num carro de ferro, de paredes duplas, movido mecânicamente e capaz de vencer todos os obstáculos». Isto aconteceu durante o reinado de Isabel, no ano de 1580. Napier seria, portanto, o precursor do «tank» de guerra.

(do diário *La Nazione* — Florença)

Segundo estatística recentemente publicada, um homem ao chegar ao 70 anos já consumiu em média 53 toneladas de alimentos sólidos e 34 de líquidos. Cada indivíduo com apetite normal come ao fim desse tempo 15 toneladas de pão, dez mil ovos, 200 quilos de queijo e carne correspondente a trinta vacas.

(do diário *La Tarde* — Tenerife)

Uma das curiosidades da Exposição Canina, de Londres, é uma raça de cães chamada *baseudji*, muito rara, originária da África central. Esses cães, utilizados pelos indígenas para a caça, tem uma grande qualidade: não ladram.

(de *La Giostra* — Agrigento)

O número total das línguas vivas está em regressão porque os principais idiomas eliminam pouco a pouco os dialectos. Chegou-se agora à conclusão de que das 2.800 línguas vivas — apenas 860 são especialmente importantes e entre estas falam-se 48 na Europa, 153 na Ásia, 118 na África, 44 na América, e 117 na Oceânia.

(da revista *France-Latine* — Paris)

O artista grego Evanhelos Palamas, cego de nascença, apresentou o «policórdio», instrumento de sua invenção com a forma de uma harpa. A Academia de Ciências (de Atenas) considera extraordinária a invenção. Pode substituir simultaneamente, numa orquestra, o piano, o piano, e a harpa.

(de *La Revue d'Athènes*)

Pode desenvolver uma velocidade de seis mil quilómetros um avião que acaba de construir-se na Roménia. É o mais pequeno do mundo: tem de envergadura 3 metros, e é de menos de 5 metros a largura total. Pode transportar uma carga de nafta de 200 litros.

(de *Il Giornale del Levante* — Bari)

Uma companhia americana que fabrica notas para países estrangeiros mantém um empregado especializado, que sabe imitar e falsificar todas as espécies de notas. Quando um novo tipo é emitido, este empregado é encarregado de imitá-la. Se não consegue copiá-lo é indício de que o dinheiro é de boa espécie e a emissão é lançada no mercado.

(da revista *La Tour aux Pouces* — Moselle)

Na Exposição Internacional Francesa, o Iraque figurará com a reprodução de dois monumentos: os famosos jardins suspensos de Semiramis e uma construção babilónica semelhante à torre de Babel.

(do *Trait-d'Union* — Pondichery)

O professor Carlos Berg, tenta revolucionar o idioma inglês: escreveu-lo sinteticamente sem empregar mais letras do que as estritamente necessárias. Considera a letra C., desnecessária, e declara que as crianças têm razão quando em vez de *cat* (gato) escrevem *kat*.

(do semanário *Papageno* — Zaragoza)

Em Regio Calabria celebrou-se o casamento de Zelia Grienti com Nicola Calegari. Ele, de 52 anos, ela de 41, amavam-se há 28 anos, e nunca trocaram a menor palavra de amor. São ambos surdos-mudos.

(de *Dimensioni* — seminário de Lanciano)

O 50.º Aniversário do Montepio Ferroviário

Presidiu à sessão comemorativa o Ministro das Corporações

Como referimos no passado número desta publicação, o Montepio Ferroviário comemorou, no dia 17 de Fevereiro, com uma sessão solene a que presidiu o sr. Dr. Veiga de Macedo, ilustre ministro das Corporações, o 50.º aniversário da sua fundação.

Aquele membro do Governo, que chegou à sede do Montepio cerca das 22 horas, acompanhado dos srs. drs. Mário Braga e Silva Torres, respectivamente, Director-Geral da Previdência e Habitações Económicas, e secretário do Ministro, foi recebido, à entrada do edifício do Amparo, na rua da Mouraria, pelos srs. Engenheiro Mário Costa, do Conselho da Administração da C. P. e em representação do Prof. Dr. Mário de Figueiredo, e Roberto de Espregueira Mendes, Director-Geral da mesma empresa; e srs. Carlos Lopes Ventura, Pedro Alberto Costa, Carlos José Ferreira e Manuel Joaquim Vaz, respectivamente, presidentes da assembleia geral e da direcção, primeiro-secretário e tesoureiro do Montepio Ferroviário; e Joaquim Lourenço de Moura, presidente da União dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários, e outras pessoas que fazem parte da numerosa família ferroviária.

No passeio fronteiro ao edifício do amparo, encontrava-se a excelente banda do Ateneu Ferroviário que, à chegada do sr. Ministro das Corporações, executou o hino da «Maria da Fonte».

No momento em que o sr. Dr. Veiga de Macedo subia a escadaria que dá acesso à sede do Montepio e ao amplo ginásio da F. N. A. T., um grupo de crianças protegidas pela Junta da Freguesia do Socorro fez a entrega de um ramo de flores ao titular da pasta das Corporações.

Visitadas as instalações do Montepio que, pela primeira vez, se honrava com a presença de um membro do Governo, iniciou-se, no ginásio, a sessão solene. Presidiu o sr. Dr. Veiga de Macedo, ladeado pelos srs. Roberto de Espregueira Mendes e Mário Costa, dr. Mário Braga, e o mais antigo sócio daquela instituição, Vicente Valente.

O sr. Carlos Lopes Ventura, que abriu a sessão, na sua qualidade de presidente da assembleia geral, saudou o ministro e referiu-se às actividades do Montepio. Em nome dos fundadores desta instituição, falou, em seguida, o sr. Vitor Afonso. Depois, fez uso da palavra o presidente da Direcção, sr. Pedro Alberto Costa, que agradeceu a visita do titular da pasta das Corporações, e a quem solicitou a aprovação da fusão do Montepio com as associações: A Previdência do Ferroviário Reformado, com sede no Porto, e Previdência do Ferroviário Português,

Os nossos colaboradores

Eng.º Francisco Rodrigues Antunes

O nosso prezado amigo e distinto colaborador, sr. Engenheiro Francisco Rodrigues, passou, a seu pedido, à situação de reformado, depois de 42 anos de serviços brilhantes prestados à C. P. .

Foi em 1917 que o distinto engenheiro entrou para a Companhia como aluno montador das Oficinas Gerais do Material e Tracção, tendo passado ao quadro em 1918. No ano seguinte foi promovido a Inspector e, em 1920, a Engenheiro-adjunto. Em 1925, já na qualidade de Subchefe de Serviço, foi colocado nas Oficinas da Grande Reparação do Entrocamento, onde, durante 14 anos, demonstrou a sua competência e o seu interesse pelo progresso da Empresa em que serviu.

Em 1939, tendo sido nomeado Chefe do Serviço, transitou para o Serviço de Recepção de Materiais, então na Direcção-Geral. Em 1941, passou para a Divisão do Material e Tracção, em Santa Apolónia, e em 1947, com a categoria de Subchefe de Divisão, passou a prestar serviço na Divisão dos Abastecimentos, criada nesse ano, e onde, mais uma vez, patenteou a sua alta competência.

Ao distinto Eng.º e nosso ilustre colaborador, sr. Francisco Rodrigues Antunes, desejamos, na sua reforma, as maiores venturas.

com sede em Lisboa, a primeira com 5.300 sócios e a segunda com 4.300.

Encerrou a sessão o sr. Dr. Veiga de Macedo. Depois de exprimir aos dirigentes do Montepio Ferroviário os seus agradecimentos pelo interesse que puseram no convite para que presidisse à sessão, salientou a importância daquela instituição, louvou os dirigentes pela obra realizada no campo do mutualismo, e anunciou que o Ministério das Corporações e Previdência Social está a estudar atentamente as aspirações do Montepio Ferroviário, sobretudo no referente à fusão deste com as associações «A Previdência do Ferroviário Reformado» e «Previdência do Ferroviário Português».

Continuando, o titular da pasta das corporações informou que os serviços competentes do Ministério haviam recebido instruções suas para estudarem, em plano geral, os diversos problemas das associações de socorros mútuos e para ouvirem estas, continuando a ampará-las, se possível ainda com maior eficácia, em ordem ao seu fortalecimento e expansão.

Ao finalizar as suas declarações, escutadas sempre com vivo interesse, referiu-se às aspirações e problemas dos ferroviários, acentuando que umas e outros nunca haviam sido esquecidos, embora as dificuldades a eles inerentes fossem da maior delicadeza e complexidade. No entanto — afirmou — estava certo de que será possível encontrar solução para grande parte dessas questões, se todos se mostrarem compreensivos.

Publicações recebidas

El Hostal de los Reys Católicos

Por oferta do sr. dr. Alejandro Freijal, ilustre Delegado Oficial do Turismo Espanhol, recebemos um exemplar de uma luxuosa publicação ilustrada: *El Hostal de los Reys Católicos*, de Santiago de Compostela, construído no antigo Hospital Real do século XVI.

Fundado pelos Reis Católicos em 1492, está hoje convertido num hotel, que o turista, sedento de paisagens e belezas surpreendentes, ao visitar aquela cidade de lenda, repleta de monumentos prodigiosos e rodeada por uma região das mais poéticas da terra, não deixará de frequentar.

Este hotel maravilhoso tem o condão raro de ser, ao mesmo tempo, o mais antigo e o mais moderno do mundo.

Neste edifício incomparável fundem-se o passado e o presente, e nele repousaram peregrinos, monges, guerreiros e imperadores.

Agradecemos a artística e amável oferta.

Boletim do Centro de Cardiologia Médico-Social de Coimbra

Do Centro de Cardiologia Médico-Social de Coimbra recebemos o Boletim referente às suas actividades durante o ano de 1959. Por leitura do quadro sinóptico, que o acompanha, e dos artigos do Chefe do Serviço Domiciliário, Dr. José Cavalheiro, e Chefe das Assistentes Sociais, D. Maria da Luz Sanches Pinto, colhe-se informação segura acerca do volume e qualidade da assistência prestada aos doentes do coração e respectivos familiares.

O sr. Doutor João Porto, director deste admirável Centro, escrevia em 1952:

«Se atendermos a que a grande maioria dos assistidos reside nesta cidade, com população pouco superior a 50 000 habitantes, fica-se a fazer ideia do elevado número de doentes com cardiopatia, e não deve haver grande esforço em se aceitar a justificação da obra em cidades menos populosas mesmo. Por isso o C. C. Médico-Social, o primeiro que se criou em Portugal, pode ser apontado como experiência que provou e, creio, justifica a fundação de outros em todas as capitais de distrito, como já lembrei num programa de assistência médico-social aos cardíacos no nosso País. Como a união faz a força, quando outros estiverem criados e em pleno rendimento, da acção coordenada e conjugada de todos, há-de provir proporcionalmente maior soma de benefícios para quantos sofrem do coração».

As esperanças do ilustre Professor não foram baldadas. Com efeito, em 3 de Maio de 1957, a Direcção-Geral de Assistência aprovava os Estatutos do

Instituto de Cardiologia Social, que o «Diário do Governo» de 9 do mesmo mês publicava.

A propósito, o sr. dr. João Porto fez este comentário:

«Se é certo ser lento o poder de difusão das ideias generosas, também é certo que nem por isso estas deixam de, uma vez emitidas, produzir os seus efeitos. Nada se perde no mundo. E quem sabe se não foi ao Centro de Cardiologia Médico-Social de Coimbra, que, por virtude dos resultados da sua experiência, se veio buscar o fermento das ideias e dos propósitos que estão na base da sua fundação? Este, com sede em Lisboa, é de ambições amplas e com pretensões a ser sentidas por todo o País. Funciona já com apreciável rendimento em Lisboa, e não tardará em estender os seus benefícios a outras cidades».

Agradecemos a oferta de 1 exemplar do Boletim desta benemérita instituição.

Eisenhower in Spain

Por oferta do sr. Alejandro Freijal, ilustre Delegado oficial do Turismo Espanhol, recebemos uma interessante publicação com a reportagem da visita do Presidente Eisenhower a Espanha, em 21 de Dezembro de 1959. Data histórica foi essa tanto para a Espanha como para os Estados Unidos. O Presidente Eisenhower foi recebido e aclamado em Madrid com um entusiasmo que, pela sua espontaneidade, devia ter comovido profundamente aquele chefe de uma das mais poderosas nações do Mundo.

«I was born in Texas» — confessou, com orgulho, o Presidente dos Estados Unidos. E por ter nascido no Texas, ele não se sentiu, por esse facto, absolutamente estranho na gloriosa nação peninsular. E desde o momento em que Eisenhower proferiu aquelas palavras, ele ganhou — confessam-no os próprios espanhóis — todos os corações de Madrid e, assim, toda a Espanha.

Visita de cortesia, ela teve por objectivo congratrar duas nações para uma compreensão mais nítida e para uma amizade mais forte. Não há dúvida de que do encontro de Eisenhower e do generalíssimo Franco — resultou, não apenas um encontro de dois povos, mas, também, um grande passo dado em favor da paz.

Agradecemos a oferta da publicação *Eisenhower in Spain*.

Homenagem ao Dr. Mário Lyster Franco

Um grupo de admiradores e amigos do Dr. Mário Lyster Franco, director do «Correio do Sul», realiza brevemente, na capital, um almoço de homenagem ao distinto arqueólogo e jornalista, que acaba de ser eleito correspondente do Instituto Arqueológico Alemão.

Os pedidos de inscrição para esta homenagem devem ser feitos à Casa do Algarve, em Lisboa, Rua Capelo, 5-2.º-Dt.º — telefone 23240.

Recortes sem comentários

Vaidosa e parva

Ele era casado com uma mulher muito vaidosa que sempre queria mais e melhor.

Para comprar um par de sapatos exigia sempre os mais caros e o marido já não sabia onde havia de ir buscar dinheiro para satisfazer as exigências da cara-metade.

Um dia foram comprar um casaco de peles. Vestiu-o, gostou e perguntou o preço que já não era nada barato: 10 contos.

— Não, disse ela, a esposa de um professor não pode usar um casaco de dez contos, quero melhor, mais caro...

Então o marido piscou o olho ao caixeiro, que era um espertalhão e já conhecia as manhas da senhora.

— Perdão, fez ele, arrancando a etiqueta e fingindo decifrar melhor a marca do preço, eu agora ia-me enganando, está aqui uma letra que me parecia 1 e é um 4. São 40 contos.

A senhora afagou o pélo do belo casaco de dez contos e, já mais bem disposta, perguntou para o marido:

— Achas que me fica bem?

O marido concordou, que sim, que lhe ficava muito bem e que, embora caríssimo, estava disposto a pagá-lo.

E pagou-o na caixa com 10 belas notas de conto, enquanto o caixeiro, malicioso e astuto, lhe segredava a ocultas da cara-metade:

— O Mundo vive de ilusões...

(Do «Diário de Lisboa»)

O Carnaval carioca

RIO DE JANEIRO, 16 de Fevereiro. — Os festejos carnavalescos constituíram o tema de uma palestra do cardeal D. Jaime de Barros Câmara aos microfones da Rádio Vera Cruz, no seu habitual programa «A Voz do Pastor».

O cardeal começou por observar que «para haver alegria não é necessário haver abusos, visto que os desmandos, longe de concorrerem para legítimas alegrias, provocam desavenças, desordens, crimes e consequências nefastas de toda a espécie, incluindo até enfermidades e mortes».

O cardeal D. Câmara aplaudiu, em seguida, as severas precauções tomadas pelas autoridades policiais para a repressão dos abusos durante a época carnavalesca e a maneira sensata como os jornais cariocas têm abordado a questão.

E concluiu a sua palestra radiofónica afirmando: «As festas do Carnaval no Rio de Janeiro são uma vergonhosa demonstração de loucura colectiva, e os estrangeiros curiosos acorrem para ver o que se passa de degradante neste Rio de Janeiro, para depois, com toda a razão, criticar, de volta à pátria, tão deprimentes espectáculos». — (A. N. I.)

Um divórcio curioso

Houve recentemente em Budapeste um caso curioso de divórcio, quase único no seu género. Um funcionário reformado dos caminhos de ferro intentou um processo de divórcio contra sua mulher, porque esta não queria deixar de fumar. O marido expôs que o fumo do tabaco lhe causava afecções alérgicas, mas a mulher continuava a fumar sem se preocupar com isso. O tribunal de Budapeste para se convencer de que isso era verdade fez a experiência e certificou-se de que o fumo do tabaco fazia realmente mal ao homem. A mulher também não pôs em dúvida as declarações do marido. Apenas alegava que ninguém tinha o direito de a privar do seu prazer da nicotina. Depois de ouvir a opinião dos médicos especialistas,

o tribunal concedeu o divórcio baseando a sentença no seguinte: o comportamento da esposa é desprovido de sentimentos afectuosos e humanos. Uma união em que um dos cônjuges não tem em conta a saúde do outro deve ser considerada como desfeita.

(Do «Diário de Lisboa»)

Travessia da Mancha com automóvel num quarto de hora

Uma invenção inglesa, que veio revolucionar os transportes modernos, está já em estudos muito adiantados.

A «Hov:craft Development Company», está já em negociações com a Câmara Municipal de Folkestone para estabelecer naquela cidade o ponto de partida do serviço de «ferries» entre a Inglaterra e a França.

Os «Pairo-Deslizadores» empregados neste serviço poderão transportar 200 automóveis e 1.500 passageiros à velocidade de 160 Km. à hora, o que permitirá a travessia do Canal da Mancha em 15 minutos.

Se tudo correr bem, como se espera, antes de 5 anos será possível viajar de automóvel do Continente europeu para Inglaterra gastando apenas um quarto de hora a atravessar o Canal.

(Do S. I. E. B.)

Luta entre um coelho e uma serpente

A agência (R) noticia de Sidnei: — Uma estranha luta em que morreram ambos os contendores, teve recentemente lugar numa capoeira em Electwn, a 440 quilómetros de Sidnei.

Um coelho agora utilizando como armas de defesa os dentes e as unhas, lutou com uma serpente com 1,35 metros de comprimento.

As mordeduras e as unhas do coelho foram fatais para a serpente, mas quando esta morreu o coelho, mordido pela serpente, caiu morto pelo veneno desta. — (R)

Fidel Castro persegue a Igreja

Dois sacerdotes cubanos, os padres Eduardo Aguirre Garcia e Ramon O'Farril, que fugiram de Cuba, na semana passada, a fim de pedir asilo político ao Governo dos Estados Unidos, declararam numa entrevista concedida à Imprensa e à Televisão, que o Governo de Fidel Castro está a tentar divorciar da autoridade do Vaticano a Igreja Católica em Cuba.

Acerca da actual situação em Havana, o padre Aguirre Garcia afirmou: «Os comunistas estão, passo a passo, a tomar conta de todo o território cubano». E acusou Fidel Castro e outros revolucionários categorizados de estarem empenhados numa campanha anti-religiosa, que consiste em abordar, individualmente, os membros do clero católico, para tentar convencê-los a não obedecerem à autoridade do Vaticano e a formarem uma «igreja nacional independente».

Além disso, a pretexto da nova reforma agrária, o Governo de Fidel Castro já confiscou vários bens pertencentes à Igreja Católica, incluindo sete fazendas agrícolas, cujos produtos eram utilizados para auxiliar a manutenção de vários orfanatos.

Sua Santidade o Papa recebeu, há dias, em audiência geral mais de 5.000 pessoas. Como havia feito no princípio do seu pontificado, no Inverno de 1958, S. S. João XXIII apresentou-se novamente com o «camauro», espécie de capuz de veludo vermelho, debruado de arminho, com a murça que lhe cobre os ombros.

Falando do Consistório, na alocação que dirigiu à assis-

tência, o Santo Padre disse que os cardeais não deveriam exceder setenta. Mas as actividades da Igreja são cada vez maiores e, por isso, houve que contar com cerca de oitenta cardeais, sendo mesmo natural que se vá ainda mais longe, neste caminho. A Igreja prossegue o seu caminho e a sua missão e quem imagina que poderá ser destruída, perde o tempo. A Igreja pode sofrer e ter dificuldades, mas quem a persegue será confundido porque a Igreja é a expressão da liberdade e da civilização — disse o Santo Padre.

(Do «Noticias de Beja»)

O primeiro farol dos Açores foi inaugurado há 73 anos

PONTA DELGADA, 16 de Dezembro — Com o Ministério de Hintze Ribeiro, no fim do século passado, os Açores beneficiaram de numerosas obras públicas.

Lembram, agora, os jornais de S. Miguel, que foi precisamente há 73 anos a inauguração do primeiro farol do arquipélago, localizado na ponta do Arnel. — (ANI).

O rato é corajoso

Um leitor do «Sunday Express» insurge-se contra a ideia estabelecida de que o rato comum é um animal tímido e medroso, que se encolhe à mínima provocação. E para provar a sua tese conta um episódio que presenciou, quando procedia à queima de um montão de folhas e ramos secos, no seu jardim.

Quando o fogo começou a crepitar — continua — via um rato sair da palha, abocanhando um ratinho recém-nascido. «Para minha surpresa e admiração, ele voltou duas vezes atrás, passando a poucos centímetros do ponto onde eu me encontrava, até pôr em segurança a sua ninhada de três — acrescentou o morador. — Deixei-o completar a sua nobre acção sem intervir».

(De «Comarca da Sertã»)

Lábios pintados

À entrada do consultório de um grande dentista de Londres, encontra-se o seguinte aviso: «Informo as minhas clientes de que não tratarei bocas com lábios pintados, pois não desejo ver as minhas mãos, as minhas toalhas e os meus instrumentos profissionais sujos de «báton», que considero o invento mais diabólico de todos os séculos».

(Do «Jornal o Médico»)

Um filme português que nos envergonha

Foi com um sentimento de angústia e de revolta que abandonei, há dias, antes de terminar o filme, a sala de cinema em que corria «O Primo Basílio». Este filme parece-nos feito com intenção dissolvente dos princípios mais nobres e sagrados da dignidade do homem e da mulher; parece-nos ter um marcado fim demolidor da estrutura moral tradicional da Família portuguesa; parece-nos ser uma cunha viva a procurar a subversão da alma nacional. É ver como o bom povo português sai da sala de cinema: enojado, revoltado, as senhoras ruborizadas e os cavalheiros silenciosos, graves e arrependidos. É que o filme colide afrontosa e fragorosamente com a dignidade tradicional da Nação Portuguesa!

O que há nele de dignificante, de moralizador, de bom e construtivo, ia a dizer de nacional para usar uma só palavra? Ele vem brigar com os princípios morais que se ensinam e pretendem inculcar, por ordem dos que nos governam, nos espíritos da juventude por esse Portugal além!

Numa época em que a Nação se prepara afanosamente para comemorar dois dos maiores génios da Epopeia Nacional — D. Henrique, da Inclita Geração, produto dos mais nobres e sublimes virtudes da Família, e D. Nuno, o Guardião da Pátria e Detentor intrépido da Honra Nacional — parece-nos que o filme «O Primo Basílio» vem denegar a Essência destas comemorações. Por isso apelamos para que este filme seja proibido em território nacional, a bem da Nação.

Dói-nos ter que dizer estas palavras de uma produção nacional, mas há princípios e valores morais, pertença da Nação, que há que defender, acima de tudo, com a mais veemente energia, antes que seja tarde demais!

Armando Murta (De «O Debate»)

3 gatunos num cofre

Esta é de... alugar cadeiras!

Três gatunos assaltaram um banco no Rio de Janeiro conseguindo entrar na cave e sala dos cofres. Ao ouvirem o caixa a descer as escadas esconderam-se dentro dum dos cofres deixando a porta entre-aberta.

O caixa ao passar e notando a porta meio aberta, atirou-a com força, ficando, desta forma, os gatunos fechados no cofre!

Rica e alegre caçada!

(Da «Gazeta de Cantanhede»)

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: 35035



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Decreto-Lei n.º 42.853

O «Diário do Governo» n.º 39, I Série, de 17 de Fevereiro de 1960, publica o seguinte:

Para a construção do ramal do caminho de ferro de Lamarosa a Tomar contraiu oportunamente a Câmara Municipal de Tomar, com a Caixa Geral de Depósitos, nos termos da Lei n.º 1658, de 3 de Setembro de 1924, um empréstimo de 6.000 contos, garantido pelo Estado.

A anuidade deste empréstimo seria garantida pelo rendimento líquido da exploração do ramal e pelas receitas próprias da Câmara Municipal de Tomar, devendo a parte que faltasse, no caso de insuficiência deste rendimento e receitas, ser adiantada em prestações semestrais pelo antigo Fundo Especial dos Caminhos de Ferro do Estado.

Esgotados os 6 000 contos, sem que se houvesse concluído a construção, promoveu o Governo a continuação dos respectivos trabalhos e sua conclusão, cuja fiscalização técnica e administrativa foi confiada à extinta Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, publicando para o efeito o Decreto n.º 14.865, de 3 de Janeiro de 1928.

Nos termos deste diploma, foi o Governo autorizado não só a satisfazer pelas disponibilidades do Fundo Especial de Caminhos de Ferro os encargos do empréstimo de 6.000 contos, como ainda a solver, por conta do mesmo Fundo, as despesas a fazer com a continuação da construção do referido ramal e as já feitas e ainda não satisfeitas pela Câmara à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que, segundo contrato elaborado em Agosto de 1925, ficara encarregada da construção e exploração do mesmo, de harmonia com o disposto na Lei n.º 1658.

Considerando o que representou a comissão administrativa do Fundo Especial de Transportes Terrestres, que abrangeu e substituiu o antigo Fundo Especial de Caminhos de Ferro, segundo o disposto no artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 38.247, de 9 de Maio de 1951, no sentido de ser regularizada a situação da dívida da Câmara Municipal de Tomar pelo pagamento dos encargos do empréstimo de 6.000 contos, já liquidado, e ainda das despesas que foram feitas com a construção do ramal de Tomar e que atingiram, na sua totalidade, 16:857.195\$45 (5);

Considerando que, nos termos do Decreto n.º 14.865, passou aquele ramal a ser considerado, desde a data do referido diploma, como uma linha complementar construída por conta do Estado;

Considerando finalmente a manifesta impossibilidade de a Câmara Municipal de Tomar amortizar, de qualquer forma, a referida dívida;

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 103.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, nos termos do § 2.º do seu artigo 80.º, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É desonerada a Câmara Municipal de Tomar

das obrigações a que se referem o artigo 5.º e seu § 1.º do Decreto n.º 14.865, de 31 de Janeiro de 1928.

Artigo 2.º É autorizada a comissão administrativa do Fundo Especial de Transportes Terrestres a cancelar, nas suas contas, a dívida da Câmara Municipal de Tomar ao extinto Fundo Especial de Caminhos de Ferro, pela liquidação que fez dos encargos do empréstimo contraído por aquela Câmara para a construção do ramal de caminho de ferro de Lamarosa a Tomar, bem como das demais despesas realizadas com a conclusão da construção do referido ramal, num total de 16:857.195\$45 (5).

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 17 de Fevereiro de 1960.
— AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — António de Oliveira Salazar — Pedro Theotónio Pereira — Júlio Carlos Alves Dias Botelho Moniz — Arnaldo Schulz — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Afonso Magalhães de Almeida Fernandes — Fernando Quintanilha Mendonça Dias — Marcello Gonçalves Nunes Duarte Mathias — Eduardo de Arantes e Oliveira — Vasco Lopes Alves — Francisco de Paula Leite Pinto — José do Nascimento Ferreira Dias Júnior — Carlos Gomes da Silva Ribeiro — Henrique Veiga de Macedo — Henrique de Miranda Vasconcelos Martins de Carvalho.

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 50 II Série, de 29 de Fevereiro de 1960, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, passar para o domínio público das estradas, para alargamento da estrada nacional n.º 4, três parcelas de terreno do domínio público do caminho de ferro, com a área total de 6 983,74 m², situados do lado direito da linha do Sul, entre os quilómetros 52,565 00 e 54,300 00, conforme o desenho n.º 3082.

Ministério das Comunicações, 16 de Fevereiro de 1960. — O Ministro das Comunicações, Carlos Gomes da Silva Ribeiro.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DO ULTRAMAR

Portaria n.º 17 597

O «Diário do Governo» n.º 40, I Série, de 18 de Fevereiro de 1960, publica o seguinte:

Reconhecendo-se conveniência em dispor de maior elasticidade na escolha dos elementos técnicos da comissão de resgate do porto e caminho de ferro de Mormugão, criada pela Portaria n.º 17 507, de 29 de Dezembro de 1959:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e do Ultramar, o seguinte:

É aditado ao n.º 1.º da Portaria n.º 17.507, de 29 de Dezembro de 1959, um parágrafo, do seguinte teor:

§ único. Poderão ser designados como membros da comissão engenheiros de especialidades diferentes das mencionadas no corpo deste número quando a sua experiência profissional os torne particularmente indicados para o efeito.

Ministérios das Finanças e do Ultramar, 18 de Fevereiro de 1960. — O Ministro das Finanças, António Manuel Pinto Barbosa. — O Ministro do Ultramar, Vasco Lopes Alves.

Para ser publicada no Boletim Oficial do Estado da Índia. — Vasco Lopes Alves.

Há 50 anos Imprensa

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Março de 1910)

Linhas Portuguezas

Caminho de Ferro do Estado. — O actual ministro das Obras Publicas tenciona apresentar ao Parlamento um projecto lei auctorisando a despesa de novecentos contos de réis com a construcção de novas linhas ferreas.

Quinhentos são destinados á linha da Regoa, e quatrocentos á do Algarve.

— O Concelho de Administração *vae* contrahir um emprestimo de oitocentos contos para a construcção de linhas e aquisição de material circulante.

Linha de Portalegre. — Foi adjudicada ao sr. José Pedro de Mattos a concessão nos termos da lei de 27 de outubro de 1909.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30 18,15 e 21,30 — «O Grande Chefe».
OLIMPIA — Às 14,50 e às 21 — «Costello e a mulher gigante».
COLISEU — Às 21,30 — Grande Companhia de Circo.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO NACIONAL

Inspeção do Ensino Particular

O «Diário do Governo» n.º 44, III Série, de 22 de Fevereiro de 1960, publica o seguinte:

Por despacho ministerial de 28 de Janeiro findo:

Extinto, por falta de funcionamento e a pedido da entidade proprietária, o estabelecimento de ensino primário particular denominado «Externato Camões da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes», sito no Bairro de Camões, no Entrocamento, com o alvará n.º 298, de que era proprietária a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Inspeção do Ensino Particular, 16 de Fevereiro de 1960.

— O Inspector Superior, *Artur de Almeida Carneiro*

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais

Repartição dos Serviços Administrativos

O «Diário do Governo» n.º 48, II Série, de 26 de Fevereiro de 1960, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se declara que o contrato n.º 262, celebrado entre esta Direcção-Geral e o engenheiro Félix do Amaral para proceder aos estudos para os acordos com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes e Câmara Municipal de Lisboa destinados aos traçados das ligações ferroviárias e rodoviárias da zona do porto de pesca de Lisboa, em Pedrouços, no valor de 50.000\$, foi aprovado por despacho de S. Ex.ª o Subsecretário de Estado das Obras Públicas em 27 de Janeiro de 1960 e visado pelo Tribunal de Contas em 4 do corrente, constando do visto serem devidos emolumentos, nos termos do Decreto n.º 22 257.

Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, 13 de Fevereiro de 1960. — O Engenheiro Director-Geral, *Henrique Gomes da Silva*.

Vida Ribatejana

Com a sua edição de 20 de Fevereiro, entrou no 44.º ano de publicação o semanário de Vila Franca de Xira — *Vida Ribatejana*, de que é proprietário, editor e director o nosso prezado amigo e camarada Fausto Nunes Dias, que também foi seu fundador.

Jornalista de alto mérito, a sua pena tem estado sempre ao serviço incondicional dos problemas e aspirações justas do seu concelho e da sua Província. Daí o seu prestígio pessoal e a popularidade do magnifico semanário, onde colaboram, com artigos de grande interesse, os mais ilustres escritores ribatejanos.

A Fausto Nunes Dias apresentamos, com um abraço cordial, os nossos parabéns pelo aniversário de *Vida Ribatejana*.

O que todos devem saber

Feriado Nacional de 4 de Março

Para os devidos efeitos se faz público que foi superiormente entendido que, no feriado do próximo dia 4 de Março, poderão as empresas, que assim o desejem, encerrar os seus estabelecimentos comerciais ou industriais sem prejuízo da remuneração do respectivo pessoal.

Mais se informa que as firmas que pretendem efectuar a recuperação dos salários do pessoal assalariado dos quadros permanentes deverão apresentar requerimento ao I.N.T.P. solicitando autorização em que indiquem os dias e as horas em que terá lugar a prestação do trabalho correspondente àquele dia.

Nos termos da lei a recuperação só poderá efectuar-se nos dias imediatamente antecedentes ou subsequentes, até ao máximo de duas horas por dia.

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 18 horas

Dr. Coelho de Castro — Cirurgia — Ossos e Articulações — às 18 horas

Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 14 horas

Dr. Luis Malheiro — Pele e Sifilis — Consultas às 3.ª, 5.ª e Sábados, das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 14 horas

Dr. António Ferrão — Doenças dos olhos — às 14 horas

Dr. Vasconcelos Dias — Estômago, fígado, intestinos e doenças anórectais — às 15 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 17,30 horas

Dr. Pinto Bastos — Boca e dentes, prótese — às 10 horas

Dr. Aieu Saldanha — Raio X — às 16 horas

Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 16 ho as

ANÁLISES CLÍNICAS

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Os Caminhos de Ferro Alemães prosseguem os trabalhos de transformação da estrutura da sua rede. Nestes trabalhos está compreendida a extensão da tracção eléctrica. No princípio de 1959 a D B tinha 2630 quilómetros de linhas electrificadas, e no fim de 1960 contará com 3200 quilómetros, ficando assim electrificada uma décima parte da sua totalidade.

Está também em curso de execução a transformação de 270 quilómetros das suas linhas.

Isto deixa prever para futuro próximo a modernização de importantes linhas em Hesse, Baviera e na região Nordrhein-Westphala.

ESPAÑHA Na estação de São Jerónimo foram entregues à RENFE as duas primeiras carruagens, de uma série de oito, construídas em Sevilha, pela Empresa Metalúrgica Loscertales.

Estas carruagens são de terceira classe, metálicas, e de eixos semelhantes aos dos que já prestam serviço em comboios das cercanias na região andaluza e nas Astúrias.

GRÃ-BRE-TANHA O novo sistema de tracção eléctrica, de 25 000 V, adoptado pela Comissão Britânica de Transportes para o seu programa de modernização ferroviária, abrange tantas reformas novas e revolucionárias que a Comissão decidiu convocar, este ano, uma Conferência de Engenheiros de quase todos os países do mundo. Essa reunião denominar-se-á «Conferência de Electrificação dos Caminhos de Ferro Britânicos, 1960» e celebrar-se-á em Londres, na primeira semana de Outubro.

A indústria britânica de manufacturas está cooperando com a Comissão e colaborará com ela na realização de uma exposição de material de electrificação ferroviária e material circulante, que coincidirá com a referida Conferência. A exposição efectuar-se-á no British Railway's Wharf, de Londres.

A Conferência e a Exposição têm por objectivo mostrar às administrações ferroviárias de todo o mundo o que os Caminhos de ferro britânicos vêm realizando em matéria de electrificação de corrente alterna e, ao mesmo tempo, proceder com eles ao intercâmbio de pontos de vista acerca de problemas que se torna necessário encarar.

IRLANDA Uma das primeiras medidas na nova campanha do Coras Iompair Eireann (Caminhos de Ferro Irlandeses) para atrair clientela às suas linhas, é a formação de uma Comissão de Desenvolvimento do Tráfego. Este

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O nosso novo correspondente em Madrid, sr. António Martins de Sousa

Por escolha do nosso ilustre Conselho Directivo, foi nomeado correspondente da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», em Madrid, cargo que aceitou, o sr. António Martins de Sousa.

O nosso novo correspondente, que fixou residência na capital de Espanha em 1942, é um perito em matéria de transportes e, por intermédio da «Unión de Transportes Ibéricos», que colabora com a RENFE, conhece todos os problemas que se relacionam, sob o ponto de vista transportista, com os interesses das duas nações peninsulares.

As suas relações permanentes com a RENFE, no decorrer de 18 anos, fizeram dele quase um ferroviário.

Quando, em 1942, durante a última guerra mundial, foi para Madrid, levava, como representante de uma das mais importantes firmas transitárias de Portugal, a difícil missão de organizar e desenvolver o trânsito, por Espanha, das mercadorias portuguesas, cujo transporte para a Suíça e Alemanha estava confiado à firma em que prestava serviço, as quais se encontravam, em grande parte, detidas em variadíssimas estações do trajecto do percurso português, mormente nas fronteiras de Vilar Formoso e Marvão-Beirã, por falta de material e, sobretudo, de vagões que as transportassem até Hendaya, limite da linha Luso-Espanhola com a medida normal de 1.672 milímetros. Era difícil a sua missão, mas, graças ao seu trabalho persistente, e, graças, também, à colaboração que lhe deram vários organismos tanto particulares como oficiais, entre estes últimos a própria RENFE, a sua incumbência foi coroada de êxito absoluto.

É este o nosso novo representante em Madrid, a quem muito cordialmente saudamos.

organismo recomendou a introdução de jovens empregadas nos expressos Dublin-Cork, dois dos quais, em direcções contrárias e em dias úteis, têm actualmente serviço de empregadas, a que se pode dar, em português, o nome de «hospedeiras».

As obrigações destas jovens incluem a habitual atenção aos passageiros, especialmente os idosos e inválidos, as mães com crianças de colo e crianças que viajam sòzinhas. Uma característica bem recebida é o cuidado que aquelas funcionárias prestam ao asseio das carruagens. O lixo que os passageiros deixam nas carruagens, até mesmo quando estas iniciam, limpas, a viagem, é um facto lamentável nestas linhas. O cuidado com as crianças vai concorrer bastante para a popularidade das viagens por caminho de ferro, como acontece com os Caminhos de Ferro do Estado Sueco, que proporcionam aos pequenos passageiros uma acomodação especial.

Uma obrigação importante das hospedeiras dos Caminhos de Ferro Nacionais da Irlanda é a de indagar as predilecções e os pontos de vista dos passageiros e transmitir esta informação à Divisão de Tráfego.



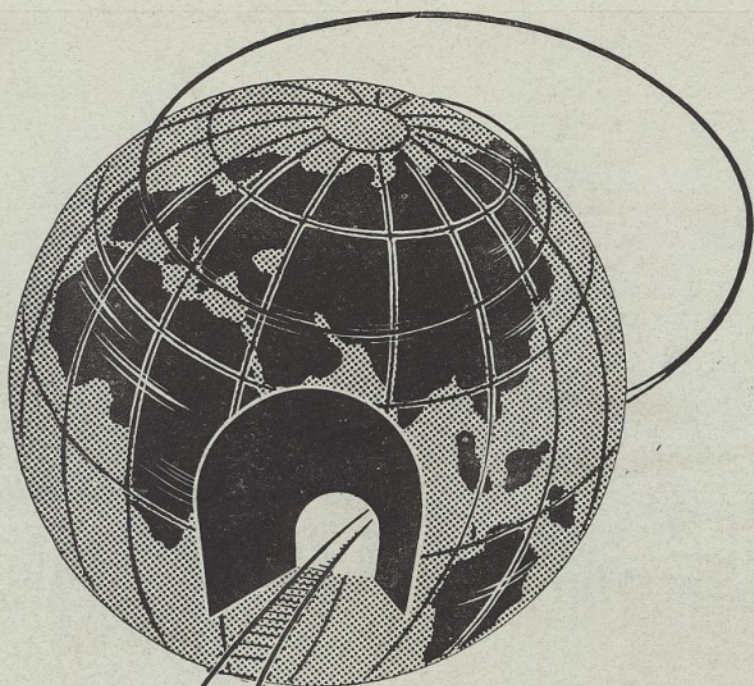
Agora —
 Esquemas
 completos de
 electrificação
 de 25 kV da



A G. E. C. tem capacidade e recursos para a concepção de projectos e produção de esquemas completos, de qualquer tamanho, para electrificação dos caminhos de ferro. Nas suas oficinas em Dudley Port, recentemente aumentadas para fazer face aos pedidos crescentes de equipamento de tracção, estão quase prontas as primeiras unidades para as locomotivas de 25 kV dos Caminhos de Ferro Britânicos.

O EQUIPAMENTO DA G. E. C. DE ELECTRIFICAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO INCLUI:

- Estações e subestações de energia completas
- Locomotivas eléctricas de corrente alterna e corrente continua e unidades múltiplas de comboios
- Locomotivas e vagões diesel-eléctricos
- Cabos de distribuição e sistemas de contacto gerais
- Equipamento de sinalização automática
- Aquecimento de carruagens, etc.
- Iluminação de carruagens, armazéns de classificação e estações
- Equipamento para vagões-restaurantes
- Equipamento de comunicações telefónicas
- Sistemas de altifalantes
- Sistemas de supervisão de controle a distância



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE