

DEPÓSITO LEGAL
JUL 1960

29.º do 73.º Ano

Lisboa, 16 de Maio de 1960

Número 1738

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL
FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. de «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Seca, 7 - LISBOA

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

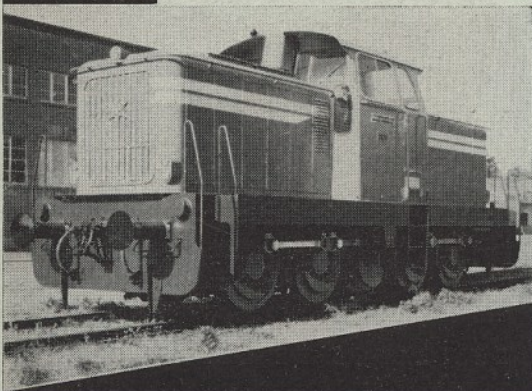
REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefones P B X 20458 - LISBOA



HENSCHEL

LOCOMOTIVAS
DIESEL-HIDRÁULICAS

Fabrico de **HENSCHEL-WERKE** nas potências compreendidas entre **180 e 2200 HP.**



Em todas as combinações de rodas e eixos-motores, desde os mais simples de 2 eixos-motores, até às mais potentes máquinas com 2 bogies de 2 eixos ou de 3 eixos cada (B-B ou C-C).

Além destes tipos «standard» **HENSCHEL-WERKE** executa todos os modelos até **3.600 HP**, conforme as condições da linha e serviço a que se destinem.

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

HENSCHEL - WERKE GMBH KASSEL

O METROPOLITANO DE LISBOA



LISBOA COMO AS OUTRAS
GRANDES CAPITAIS DO MUNDO
TAMBÉM TEM O SEU METRO-
POLITANO QUE SERVE JÁ
MILHARES DE PESSOAS

Na primeira fase desta grandiosa obra, numa extensão de 7 Km., os trabalhos estiveram a cargo das Sociedades OPCA, Lda. e NOVOPCA — Construtores Associados, Lda., que utilizaram uma complexa maquinaria que teve de suportar intenso trabalho nas condições mais adversas. Para que pudessem extrair do material utilizado o máximo rendimento, sem riscos de avarias, os empreiteiros confiaram exclusivamente nos lubrificantes MOBIL.



3142



EM TODA A PARTE ONDE HÁ PROBLEMAS
DELICADOS DE LUBRIFICAÇÃO,
RECORRE-SE AOS PRODUTOS MOBIL

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

1738

16 — MAIO — 1960

ANO LXXIII

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 BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

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

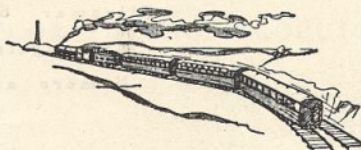
COLABORADORES:

Eng.º 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>	87
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	90
Feira do Ribatejo	91
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	92
Companhia Carris.	95
Espectáculos	95
Curiosidades e distrações da Gazeta	94
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	95
Imprensa.	96
Parte Oficial	96
Publicações recebidas	96
Linhas Estrangeiras	97
Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro	98
Recortes sem comentários	98



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADRCS ABRAGAO

«A Rainha vestia de azul e branco.

«No «lunch» oferecido na estação presidiu o sr. Fontes, que brindou a El-Rei.

«Houve brinde a Fontes e respostas deste.

«O conselheiro Nazareth, da Alfândega, brindou pelo povo.

«Falaram o deputado Ilídio e Coronel Salazar Cunha Monteiro.

«Estavam 160 pessoas.

«No primeiro «lunch» da Câmara a mesa era quadrangular; ao centro o Rei, à direita o Príncipe Real, à esquerda o Arcebispo Coadjutor; de frente a Rainha, tendo à direita D. Afonso e à esquerda o Presidente da Câmara.

«A entrada do Rei foi fria, mas a retirada entusiástica.

«A Rainha festejada.

«Houve bodo aos pobres na feira de S. Marcos e jantar aos presos e asilados.

«A Guarda de Honra na estação e no «lunch» foi do 3.

«Estiveram os srs. Presidente, vice, Pinto Barcelos Guimarães, Governador de Viana.

«Há feira de S. Marcos.

«Iluminações no passeio de excelente efeito.

«Luminárias nas casas particulares. Fico em Braga. — *Luís Quirino Chaves*».

*

Para solenizar este facto, que representava, sem dúvida, um passo importante na evolução da rede ferroviária e na vida económica portuguesa e, muito especialmente, para o norte do País — a primeira linha férrea ao norte do Douro —, foi cunhada uma medalha, que reproduzimos na figura junta, gravada por José Augusto Nogueira Molarinho, natural de Guimarães, mas morador no Porto.

Anverso — Busto de El-Rei D. Luís; em torno, a legenda:

D. Luiz I Rei de Portugal

Por baixo do busto:

Molarinho F.

Reverso: Locomotiva «Porto» sobre carris e fumegante, na estação de Campanhã; ao fundo, a paisagem desta estação, sobressaindo o outeiro coroado pela ermida de S. Cosme e, ao longe, no horizonte, a serra de Valongo. Em torno, a legenda:

Caminho de Ferro do Minho



No exergo :

Lei de 2 de Julho de 1867
Começado em 12 de Julho
de 1872

Inaugurou-se a exploração
em 20 de Maio
1875

No friso do exergo :

Engenheiro J. J. Mattos

profissão e nome do Director do Cam.º de ferro
do Minho.

*

Quanto à exploração da linha do Minho nesses primeiros tempos, deu o ministro das Obras Públicas, que era então o engenheiro Lourenço de Carvalho, na sessão da Câmara dos Deputados de 11 de Fevereiro de 1878, alguns números referentes a essa exploração :

No que à do Minho se refere e que para agora nos interessa, disse :

«Estas linhas, no primeiro ano completo de exploração, em 1876, porque o de 1875, além de incompleto, deve ser considerado como um período de concorrência anormal, tiveram de rendimento quilométrico 2.698\$000 réis; em 1877, tiveram de rendimento 2.854\$000 réis e uma fracção de que me não recordo».

«Posso ainda citar de memória que, de 1876 para 1877, a receita das linhas do Minho e Douro subiu 15 por cento».

E fez publicar os seguintes números, que se transcrevem no que se refere à linha do Minho :

Linha do Minho

Anos	Número de passageiros	Receita em Grande Velocidade	Pequena Velocidade (km.)	Receita	Receita total
1876	303.033	127.256\$775	15.860,0	22.772\$725	149.979\$500
1877	319.815	137.672\$360	30.183,0	37.288\$140	174.961\$100
Diferença para mais	16.782	10.415\$585	14.323,0	14.566\$015	24.981\$600

Receita média | 1876 = 2.698\$180 réis
quilométrica | 1877 = 2.854\$442 réis

(note-se que esta receita quilométrica é para as linhas do Minho e do Douro adicionadas).

Percentagem de aumento = 15 por cento

Faz notar que a estação de S. Bento (entre Nine e Barcelos) abriu em 1 de Janeiro de 77 e a de Barcelos em 21 de Novembro do mesmo ano.

O movimento de passageiros foi, em 1876, de 5.611 por quilómetro explorado na linha do Minho e o percurso médio de 30 quilómetros.

E, com simpático optimismo, acrescentava :
«Bastará que o movimento de passageiros se

renove nas actuais proporções e que o percurso médio seja o dobro do actual em atenção à extensão completa das linhas para que o produto dessa origem nas duas linhas ascenda no Minho a 644.000\$000 réis e no Douro a 467.000\$000 réis.

«No ano de 1876 foram transportadas mercadorias na linha do Minho no total de 294 toneladas por quilómetro explorado e no Douro, 290 toneladas.

«Estes números subiram, em 1877, respectivamente para 483 e 387 toneladas.

«Quão longe ficarão estes números da realidade desde que as duas linhas cheguem ao interior das províncias sobre as quais têm de exercer a sua acção e influxo ?

«Que proporção tomará o tráfego deste caminho quando mais tarde seja ligado com a rede dos caminhos da nação vizinha ?

«Considerando as condições gerais das duas linhas e por uma lei de analogia, perfeitamente fundada, pode estabelecer-se com segurança que o movimento de mercadorias na linha do Minho há-de atingir um algarismo de 80.000 toneladas anuais, cujo percurso não será inferior a 70 quilómetros».

*

2) De Nine à fronteira

Para além de Nine, o projecto definitivo fora presente à apreciação da Junta Consultiva de Obras Públicas em 1 de Abril daquele ano (!) e incluía uma variante entre Tamel e Barcelos.

O fim desta variante era diminuir algumas rampas que excediam 15 milímetros por metro e, simultaneamente, encurtar a distância para Viana e aproximar mais a linha da importante vila de Barcelos.

Partindo de Nine, a 670 metros do ponto em que esta linha se separava da de Braga, o projecto seguia para o norte pouco se afastando dos primeiros estudos e reconhecimentos feitos, mas melhoravam-se sensivelmente as condições do traçado quer em planta quer em perfil, pois que naquele primeiro estudo havia uma rampa de 16 e outra de 18 por mil, com extensão de quase três quilómetros e duas curvas de 300 metros.

No projecto agora submetido à apreciação da Junta, os declives não excediam 15 por mil e as curvas não eram inferiores a 500 metros, com excepção de uma com 400 metros.

Havia, neste primeiro lanço, obras de arte importantes, tais como o túnel em S. Romão com 260 metros, seguido de uma grande trincheira com quase 18 metros de cota de trabalho, em curva de 400 metros e declive de 15 por mil.

Além disso, a notável ponte sobre o rio Cávado e mais dois túneis, um com 980 e outro com 125 metros.

Pormenorizando toda a sua análise do projecto, a Junta Consultiva concluía considerando-o em condições de ser aprovado.

O traçado de Nine até ao Neiva seguia, quase invariavelmente, o reconhecimento da variante do Tamel que fora aprovado pela portaria de 10 de Abril do mesmo ano.

A esse tempo, porém, a ponte do Cávado era já prevista com cerca de 130 metros de comprimento e 21 metros acima do nível de estiagem, mas não havia projecto definitivo que se aguardava das casas estrangeiras consultadas.

A travessia da portela do Tamel fazia-se por um túnel de 980 metros, apresentando em perfil uma rampa de 0,011 em cerca de 400 metros, um patamar de 180 metros e uma pendente de 0,004 com também 400 metros, aproximadamente, disposição adoptada para facilitar o escoamento das águas.

O seu custo estava orçado em 222\$000 réis o metro corrente, contando-se que o terreno permitisse não revestir a abóbada em toda a extensão.

Terminava este lanço na margem do rio Neiva, tendo antes outro túnel de 230 metros e ia tocar na povoação de Barrocelas.

Para atingir este ponto, o traçado foi um tanto modificado, em relação à directriz do primeiro reconhecimento, melhorando-se assim declives e curvas e fugindo-se à difícil passagem do contraforte de Santa Maria de Aguiar, que exigia novo túnel.

Também na freguesia de Durães, o grande aterro projectado foi substituído por um viaduto de alvenaria.

Foi a Direcção do Caminho de ferro do Minho que propôs essa substituição, porquanto o aterro previsto exigia um volume de mais de noventa mil metros cúbicos de terras, além de ter de se desviar um caminho público e pequenos aquedutos.

A Junta Consultiva deu parecer favorável (1) em 25 de Abril de 76. As obras suprimidas correspondiam a 43.510\$499 réis e o viaduto custou quase a mesma coisa — 43.500\$000 réis —, mas outras razões levaram a Junta a dar preferência ao viaduto, entre elas a sua maior estabilidade em relação a um aterro daquela altura que só muito tarde acabaria por se estabilizar. O viaduto de alvenaria ficaria com 183,90 metros na base, 168,20 no cordão e altura máxima de 20 metros e seria formado por 16 arcos de 9 metros de vão.

O projecto da ponte sobre o Cávado foi aprovado por portaria de 26 de Julho de 76 e adjudicado à casa Eiffel, com caderno de encargos aprovado pela Junta Consultiva em 21 de Setembro.

O projecto da ponte do Neiva, adjudicado

também a Eiffel, em 1 de Fevereiro de 77, havia sido já aprovado antes do do Cávado, em 18 de Março de 76.

Da bifurcação de Nine até à portela da Alheira, o projecto previra dois lanços, um com 10.413 metros entre o Nine e o Cávado, e outro de 10.202 metros entre o Cávado e a referida portela.

Depois, até Viana do Castelo, segundo o projecto do engenheiro Brito Taborda, mais três lanços — o primeiro da portela à Facha com 12.107 metros; o segundo, da Facha ao rio Lima, com 11.466 metros, e o terceiro, até Viana, com 11.570 metros.

O projecto da parte entre a portela da Alheira e Darque, seguindo o vale do Neiva, fora estudado pela Junta Consultiva em 20 de Agosto de 74. Mas o Director do Caminho de ferro do Minho propôs que estes três últimos lanços fossem substituídos por: um, da portela ao Carvoeiro, com 8.761 metros; outro do Carvoeiro a Vila Fria, com 8.917 metros e o terceiro, até Darque, com 5.776 metros.

Deste modo, o trajecto desde a portela da Alheira a Viana era encurtado de 7.104 metros, o que representava a economia de 118.145\$862 réis, além da vantagem, não menos apreciável, de aumentar os raios das curvas e diminuir declives.

A chegada a Viana esbarrava com a travessia respeitável do rio Lima.

De Darque a Viana havia quatro alinhamentos rectos com 2.380 metros e três curvas com o raio mínimo de 400 metros e totalizando o desenvolvimento de 1.654 metros.

Em perfil, havia uma rampa de 0,015 com 500 metros, dois patamares com 3.251 metros e uma pendente de 0,010 com 283.

O traçado desse troço fora aprovado pela portaria de 10 de Abril de 1875 e em Outubro fora feita consulta às casas da especialidade para as pontes do Cávado, Neiva e Lima, esta para caminho de ferro e estrada devendo as propostas serem entregues em 15 de Novembro seguinte.

Foram recebidas propostas de:

- 1.^a — Casa Cail e C.^a
- 2.^a — Sociedade francesa de Batignolles
- 3.^a — Eiffel e C.^a
- 4.^a — Companhia de Fives-Lille

No que se refere à ponte de Viana, de longe a mais importante, o programa do concurso admitia as seguintes hipóteses:

- a) e b) = Comprimento da ponte, entre encontros, 598 ou 646 metros.

(Continua)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Júlio Dantas

A Academia das Ciências de Lisboa acaba de prestar mais uma homenagem ao seu Presidente de Honra, Doutor Júlio Dantas, com a inauguração, na ante-câmara da sala das sessões ordinárias, de um busto do eminente escritor feito pelo Mestre escultor Júlio Vaz. Júlio Dantas foi inteiramente merecedor dessa homenagem. Se, há cinquenta anos, a Academia honrou o grande poeta da *Ceia dos Cardeais*, nomeando-o seu sócio, Júlio Dantas, por sua vez, nunca deixou de prestigiar, em todos os seus actos, a douta e veneranda Casa do Duque de Lafões. A arte de escrever bem não é apenas uma arte de pensar bem. Em Júlio Dantas, como em todos os grandes mestres da língua, escrever bem é servir a unidade espiritual da nacionalidade. A literatura é, com efeito, uma expressão da cultura de um povo e da sua consciência nacional.

Natural do Algarve, o *lindo Pais do Sul*, como lhe chamou João Lúcio, Júlio Dantas reflecte na sua prosa luminosa, rica de expressão e de imagens, a paisagem sensual e soalhenta da sua Província. Castilho, Camilo, Eça de Queirós... Pois bem: Júlio Dantas é, também, um dos grandes mestres da prosa portuguesa.

Cinema português

No «Eden», a que está ligado, como empresário, o nome do distinto jornalista Lopo Laner, estreou-se, na noite de 6 de Maio, um novo filme português *O Cantor e a Bailarina*. Não é pela primeira vez que, naquela popular casa de espectáculos, o público assiste, sem enfado, antes com vivo prazer, à projecção de uma produção nacional.

Para a interpretação do seu filme, o poeta Armando Miranda escolheu o cantor português Domingos Marques e a bailarina brasileira Nancy Rinaldi. O conjunto «Brasília Ritmos» e o «Ballet» de Fernando Lima dão indiscutível interesse artístico a esta comédia musical, que teve a colaboração valiosa do compositor português Jaime Mendes.

O Cantor e a Bailarina foi bem recebido pelo público português e com certeza conquistará também no Brasil a melhor simpatia.

Trata-se de uma obra de bom nível artístico, que vale a pena ver. Portugal e Brasil abraçam-se, fraternalmente, nessa produção, que honra os seus realizadores e os estúdios portugueses.

Portugal pitoresco



Um trecho do Sever do Vouga, uma linda vila lavada de ares puros e nascida entre árvores



SONETO

*Duas almas que tarde se encontraram,
Como as nossas, meu bem, e tantas mais,
Por que modo se tornam tão iguais
Se em tão diversos meios se criaram?*

*Um as em berço de ouro as embalaram,
Às outras a erva fez berços rurais;
E sendo de principio desiguais
Depois tão semelhantes se tornaram.*

*Há bem pouco prendemos nossas vidas,
Já cuidas de meu bem como teu bem,
Já de meu mal de agora vais sofrendo;*

*E as nossas almas são tão parecidas,
Como essas duas lágrimas que vêm
Por tuas faces de âmbar escorrendo.*

(Do livro *Nada*, 1896)

Júlio Dan'as

Feira do Ribatejo

Santarém prepara-se para receber, este ano, milhares de visitantes

A iniciativa de se realizar, em Santarém, a «Feira do Ribatejo» foi, na verdade, bastante feliz. Logo da primeira vez que ela se patenteou ao público, conseguiu ser um dos mais aliciantes cartazes de propaganda que, na Província, até hoje se tem imaginado: propaganda agrícola e industrial, propaganda das suas tradições e do seu rico folclore, e propaganda da cidade maravilhosa, onde os monumentos góticos fazem dela um museu aberto.

A Feira, que está a repetir-se todos os anos, com êxito crescente, não é apenas um índice da importância da vida económica da Província. Sob o ponto de vista cultural, os seus programas são

pretadas pelo Cancioneiro de Águeda e o Rancho de Silvares do Fundão, sem esquecer os grupos do Ribatejo, animarão um grandioso festival, que ficará memorável.

A Feira do Ribatejo, que será inaugurada no próximo domingo, 29 do corrente, incluirá, também, nas suas manifestações, o «Dia do Campino», o «Dia do Cavalo» e o «Dia da Máquina».

As mais importantes «Casas Agrícolas» estarão largamente representadas, com os seus produtos, e todas as firmas industriais, estabelecidas no Ribatejo ou ligadas às actividades da Província, marcarão, como nos anos anteriores, a sua presença.



//

O sr. Presidente da República, vice-almirante Américo Tomás, acompanhado do Governador Civil do Distrito de Santarém e da Comissão Executiva da Feira do Ribatejo, percorrendo, em 1950, o recinto onde esta se realiza todos os anos

sempre admiráveis. Este ano, os organizadores do certâmen incluíram no seu programa um festival internacional de folclore, que desde já se prevê ser o maior e mais notável de quantos, até hoje, se têm efectuado no nosso País. Com efeito, após dedicadas diligências, têm-se obtido os mais animadores resultados, pois conta-se com a presença da França, Bélgica, Luxemburgo, Suécia, Espanha e Itália. A par dessas representações, que se aguardam com interesse, teremos também a presença animada e colorida de todas, ou quase todas, as nossas províncias.

Os trajes típicos do Minho; as belas melodias do Norte, através dos grupos de Barcelinhos e Corredoura de Guimarães; as toadas das Beiras, inter-

O Ribatejo é uma das mais belas regiões do País e muitos têm sido os pintores e desenhadores que nas suas paisagens e costumes se têm inspirado.

Santarém, com essa Exposição, vai dar a conhecer, num magnífico conjunto, alguns dos mais notáveis artistas portugueses que, para a composição dos seus quadros, andaram pelo Ribatejo escolhendo os mais variados e belos motivos.

De Santarém são naturais dois distintos artistas — Brás Ruivo e Eduardo Rosa Mendes, que, por todos os motivos, não faltarão ao certâmen.

A Feira do Ribatejo vai mais uma vez demonstrar, a quantos a visitarem, a vitalidade de uma Província rica de extraordinários recursos.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

A 106 quilómetros de Alexandria, na estrada que conduz à Líbia, acaba de construir-se um hotel que oferecerá ao viajante, através da sua janela, um espectáculo único: os 11 798 túmulos de soldados aliados mortos no deserto egípcio durante a batalha de El-Alamein. O hotel foi projectado para facilitar a visita das famílias dos mortos aos cemitérios de guerra da região.

(do semanário *Nueva América* - Quito)

A amabilidade, a graça, a preocupação pelo aspecto físico, a frivolidade, são consideradas geralmente como elementos de natureza feminina. O homem é de constituição mais inflexível, mais sólida e estável: é o mantenedor da família, o defensor da casa, o elemento dominante da vida social. Existe, porém, um recanto no Mundo onde o papel dos sexos está invertido. Em certa comunidade da Nova Guiné, as mulheres lutam pela existência e os homens ocupam-se das tarefas caseiras... Este povo, cujas noções da vida são tão diferentes das nossas, constitui uma tribo primitiva. Os seus componentes chamam-se *tchambuli* - oitocentos membros que fabricam mosquiteiros e se alimentam quase exclusivamente de peixe obtido nos lagos.

(da revista *Souffleur* - Genève)

Realizou-se ultimamente, em Oxford, um grande congresso de Medicina e, ao mesmo tempo, uma exposição de manuscritos extremamente raros. O mais antigo, datado de alguns milénios antes da nossa era, já encerra variados e curiosos ensinamentos médicos.

(da revista *Zenit*, de Costa Rica)

A visita a certas regiões da Eritreia já constitui uma espécie de excursão, dando grande lucro às empresas turísticas. Em 1898, o fundador da Agência Cook obteve um grande sucesso: Lord Dufferin, embaixador da Grã-Bretanha na Turquia, desejou voltar a Inglaterra, visitando o litoral mediterrâneo. Recorreu aos serviços de Tomás Cook, que lhe respondeu nestes termos: «Teria grande prazer em poder ser útil a V. Excelência, mas, neste momento, encontro-me ocupado em conduzir a armada britânica de Londres a Kartum...».

Era verdade. O Ministério da Guerra, apressado

em acabar com os «madhistas» que ameaçavam a hegemonia inglesa no Sudão, e desconfiando dos guias administrativos, confiou o transporte da armada Kitchner à Agência de Turismo, em vez de fazê-lo aos técnicos militares...

(de *La Notte* - Milão)

O Museu Britânico, de Harvard, anuncia a descoberta, em Texas, de duas novas espécies de «tingias», género de plantas extinto há muito tempo e desconhecidas até hoje na América. Foram extraordinariamente desenvolvidas durante a idade mezozóica. O facto de terem sido encontradas estas plantas fósseis na América Ocidental e na Ásia Oriental (deixaram vestígios na China), demonstra que houve uma emigração livre entre os dois continentes nas épocas zoológicas mais antigas.

(da revista *Nivel* - México)

O célebre grafólogo dr. Hanfer, de Viena, assegura conhecer, pelo carácter da letra de uma pessoa, a existência de um cancro ou a predisposição para esta enfermidade. A ciência começa a tomar a sério a grafologia depois das investigações do dr. Hanfer. A escrita dos doentes de coração, examinada com lençes de aumento, mostra pequenas interrupções características de perturbações na circulação do sangue.

(de *Il Foglietto* - Foggia)

Os agentes de polícia de Hong-Kong principiaram a utilizar bastões que lançam fortes descargas eléctricas quando se lhes aperta o cabo de uma forma determinada. O infractor debate-se em vão contra a corrente, e, não podendo esboçar o menor gesto de resistência, é facilmente capturado.

(do semanário *Paralelo* - México)

Uma companhia de ônibus pôs em circulação, nas ruas de Pequim, autocarros com dois andares. Logo que apareceram, a companhia fez uma constatação intrigante: o andar superior estava sempre superlotado, e o inferior quase sempre vazio. É que os pequineses sentiam verdadeiro prazer em passear pelas ruas estreitas e sinuosas da capital, e rir da multidão. As janelas dos autocarros eram disputadas.

(de *La Revista di Bergamo*)

Companhia Carris

Numa cerimónia, a que presidiu o Director-Geral dos Transportes Terrestres, foram concedidos diplomas e distintivos de «Boa Condução» a 818 guarda-freios e motoristas

Com a regularidade habitual—facto altamente lisonjeiro tanto para a Carris como para os seus guarda-freios e motoristas— foram distinguidos este ano mais 818 agentes da Companhia. A atribuição dos diplomas e distintivos de «Boa Condução» referiu-se ao ano de 1958, visto que, no ano imediatamente anterior àquele em que se faz a sua entrega, estarem por vezes pendentes alguns casos de transgressão, cuja responsabilidade ainda não foi definida. Por consequência, a atribuição de distintivos de 1959, far-se-á no próximo ano de 1961.

A entrega dos diplomas e distintivos realizou-se, no dia 27 de Abril, em Santo Amaro, em sessão solene, presidida pelo sr. Engenheiro Miranda Coutinho, Director-Geral dos Transportes Terrestres, ladeado, à direita, pelos srs. R. J. Smith e W. Bailey, respectivamente administrador-geral e adjunto, e, à esquerda, pelos srs. D. José de Almada e General D. Fernando Pereira Coutinho, directores da Empresa, e Eng.º Dias Trigo, director dos Serviços de Viação da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres. Entre a assistência, em lugares destacados, viam-se outros elementos da direcção e funcionários superiores, representantes da Câmara Municipal de Lisboa, do Instituto Nacional do Trabalho e cerca de 300 motoristas e guarda-freios.

Aberta a sessão, o presidente da Direcção e Administrador-Geral da Companhia Carris, Mr. R. J. Smith, depois de saudar o sr. Director-Geral de Transportes Terrestres, pela honra da sua presença naquela cerimónia, voltou de novo a afirmar que a segurança na condução exige um conjunto de faculdades e de qualidades da parte do condutor do veículo: e que este último deve encontrar-se, também, em perfeitas condições de funcionamento e de manobra. «Quanto a esta última exigência— disse— temos a consciência de lhe darmos inteiro cumprimento. Quanto à primeira, que não depende directamente da Administração, procuramos por todos os meios satisfazê-la, quer na selecção e instrução do Pessoal, quer lembrando-lhe constantemente as obrigações que tem a cumprir, e, ainda, galardoando aqueles que mais se distinguem no cumprimento dos seus deveres».

Continuando, Mr. R. J. Smith acrescentou:

— «Já no decorrer deste ano, impuseram as Autoridades competentes a observância de determinadas

medidas sobre trânsito, em Lisboa, que certamente hão-de contribuir para uma apreciável redução no número de acidentes de viação. Temos de corresponder, pela nossa parte, com decisão, e a maior boa-vontade.

«De novo manifestamos ao Comando da Polícia de Trânsito o nosso sincero apreço pela eficiente actuação dos seus Agentes, sem o qual seriam caóticas as condições de trânsito na Cidade.

«A Imprensa merece uma saudação especial, pela valiosa contribuição que vem dando na propaganda contra o acidente, e pelo rigor com que protesta contra a irresponsabilidade de certos condutores e peões.

«Aos Motoristas e Guarda-freios aqui presentes, bem como aos que também foram galardoados este ano, mas não puderam comparecer hoje, por motivos de serviço, dirige a Direcção e a Administração da Companhia nas suas expressivas felicitações, agradecendo o muito que fizeram para prestigiar o nome da Empresa e de quantos nela trabalham».

Em seguida, o nosso querido amigo, sr. D. Francisco de Avilez, procedeu à chamada dos galardoados. A entrega de diplomas de «Boa Condução» a 785 empregados com um ano de serviço exemplar, foi feita pelo sr. Administrador-Geral.

Primeiro e simbolicamente, aos guarda-freios Casimiro António Bagorro, Gregório Duarte Araújo e João Heitor, das estações de Santo Amaro, Amoreiras e Arco-do-Cego, e aos motoristas Alfredo Ribeiro Quaresma e António de Sousa Vicente, das estações das Amoreiras e Cabo Ruivo. Depois, 18 guarda-freios e 10 motoristas receberam «estrelas de prata», correspondentes a 5 anos de «boa condução», e, por último, aos guarda-freios Mário Félix da Silva Arménio da Encarnação Talharin, Joaquim Lopes e Joaquim Cardoso Simões e ao motorista João Carvalho a Companhia ofereceu «estrelas de ouro», correspondentes a 10 anos de «boa condução».

Ao encerrar-se a sessão, o sr. Eng.º Miranda Coutinho proferiu algumas palavras de louvor pela iniciativa da Carris, iniciativa que deve persistir pois ela conta com o aplauso da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e do Ministério das Comunicações.

A Companhia Carris, terminada a sessão solene, obsequiou os seus convidados e pessoal com um fino beberete.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30 18,15 e 21,30 — «O Cantor e a Bailarina».

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

COLISEU — Às 21,30 — Cinema —



Um caminho de ferro de movimento contínuo sem condutores nem sinalização

Despertou um grande interesse nos meios ferroviários a notícia, publicada na Imprensa, acerca do projecto de um engenheiro inglês de 85 anos para construir um caminho de ferro de movimento contínuo a fim de resolver a congestão do tráfego de Londres. O referido engenheiro, de nome William Yorath Lewis, declarou que o caminho de ferro que sugere seria completamente automático, sem condutores nem sinalização e que os comboios circulariam de forma contínua.

William Lewis lembrou, a propósito, que expusera o seu projecto pela primeira vez há mais de 50 anos e que, por outra parte, dois milhões aproximadamente de pessoas viajaram no primitivo modelo que construiu para a Exposição Internacional de 1924-25, realizada em Londres.

A base deste sistema é uma árvore longitudinal que impulsiona as carruagens por meio de uma espiral, como um parafuso sem fim. Nas estações, a passagem do parafuso é muito mais delgada para que os comboios rolem mais lentamente por elas a uns sessenta centímetros por segundo — a fim de que o público possa subir ou descer das carruagens.

Fora das estações, na referida Exposição Internacional, a velocidade era de 16 quilómetros por hora, mas no projecto aperfeiçoado, que o engenheiro Lewis acaba de apresentar, a velocidade máxima será de 58 quilómetros por hora. As estações estarão situadas a uns 800 metros ou menos uma da outra.

O carril, inventado por um francês, apareceu primeiro que as locomotivas a vapor

Muitas pessoas crêem que o carril foi a consequência da invenção dos comboios movidos a vapor. Nada disso; o carril foi inventado em 1630 por um francês chamado Beaumont, que propôs a sua utilização nas minas carboníferas de Newcastle, na Inglaterra. Linhas de carris — os primeiros carris eram de madeira — foram, então, estabelecidas para tornar mais suave a passagem dos carros carregados de carvão. Com os carris, não era preciso mais do que um cavalo onde, antes, eram necessários dois e mesmo três.

Esta economia de transporte concorreu para o

êxito do caminho de carris estabelecido por Beaumont. Menos de um século após a sua entrada em circulação o sistema era limitado em todas as minas de carvão na Inglaterra. E foi só no ano de 1750 que o carril de madeira foi substituído pelo carril de ferro.

Em 1804, o engenheiro inglês Richard Trevithick teve, finalmente, a ideia de fazer rolar sobre carris um veículo a vapor de sua invenção.

Carruagens com dois pisos

O «Caminho de Ferro Chicago & North Western» adquiriu de Pullman-Standard dois comboios completos de material aerodinâmico com dois pisos, para serviço em grandes percursos, um deles de Michigan a Chicago, ida e volta.

A Linha Atkinson, Topeka & Santa Fé já possui quatro comboios desta classe, em serviço entre Chicago e Los Angeles, cujo rendimento é absolutamente satisfatório.

Os assentos dos passageiros estendem-se de um extremo a outro de cada carruagem, com os lavatórios, equipamentos, cozinha, instalação de ar condicionado e outros serviços no piso inferior, sendo mais leves em proporção ao número de passageiros sentados que os comumente usados.

A acomodação no plano superior, com melhor visibilidade, é muito apreciada pelos passageiros, sendo ainda mais silenciosa que a viagem em plano normal.

Os Caminhos de Ferro da China em 1910

Após complicadas e demoradas negociações — lê-se numa publicação de 1910 — conseguiram as potências interessadas dividir entre si amigavelmente as novas linhas férreas da China.

«A linha de Cantão a Hankin ficou para os ingleses; os alemães ficam com a linha de Hankin a Szétchuan, que mede oitocentos quilómetros, dos quais uma secção de duzentos será dirigida por um engenheiro americano.

Dos 1.600 quilómetros que em breve serão construídos, ao que se espera, foi combinado que 600 sejam para a Inglaterra, 600 para a França, e 400 para os Estados Unidos da América do Norte.

Foi resolvido que todas as linhas férreas a construir de futuro sejam divididas igualmente por estas quatro potências.»

Ecos & Comentários

P o r S A B E L

O caso Chessman

Este caso que rola pelos jornais há uns bons doze anos e que só agora teve o seu desfecho na prisão de San Quentin, entusiasmou o público português — uma grande parte, que não conhecia os pormenores da sua condenação à morte, até defendia o acusado, convencida da sua inocência.

Agora que os diários contaram a história de Caryl Chessman as ideias modificaram-se e já não lhe chamam o doutor — escritor.

Numa entrevista, fizeram-lhe várias perguntas a propósito da sua condenação e Chessman confessou qual era o seu cadastro antes de ter sido condenado pelos crimes da «Lanterna Vermelha»:

R. — Dois períodos escolares numa casa de correção, por roubo de um automóvel e suspeita de outros furtos; dois anos numa prisão, por roubo e agressão à mão armada; quatro anos numa prisão, por fuga e roubo.

P. — Quais os crimes por que foi condenado à morte?

R. — Rapto com ofensas corporais, tendo por móbil o roubo. Uma mulher e uma rapariga depuseram no julgamento, declarando que ele, depois de as obrigar a saírem dos seus automóveis, estacionados no parque dos Namorados, em Los Angeles, e entrarem para o seu carro, forçou-as, à ponta de revólver, a cometerem actos imorais.

P. — Que provas o ligaram aos crimes da «Lanterna Vermelha»?

R. — Três vítimas identificaram-no como sendo o bandido da «Lanterna Vermelha»; a Polícia afirmou ter conseguido de Chessman uma confissão verbal (mas ele nega); o automóvel em que foi preso fora roubado quase na mesma altura em que o bandido da «Lanterna Vermelha» iniciou as suas operações e condizia com os sinais do carro bandido; uma lanterna do tipo de caneta de tinta permanente, idêntica à que foi utilizada nos crimes, foi encontrada na caixa das luvas.

Há que juntar a estas declarações os crimes de morte por ele praticados e pelos quais foi condenado à pena máxima.

As agências telegráficas transmitiram os adiamentos para a execução do condenado desde que este deu entrada no «corredor da morte» da peni-

tenciária de San Quentin, há doze anos, tendo Caryl Chessman visto nove vezes fixada a sua execução, respectivamente nas seguintes datas:

28 de Março de 1952 — Foi suspensa em 19 de Fevereiro de 1952, pelo juiz do Supremo tribunal da Califórnia, Jesse Carter;

27 de Junho de 1952 — Foi suspensa em 23 de Junho de 1952, pelo Tribunal Distrital de Apelação;

14 de Maio de 1954 — Suspensa em 13 de Maio de 1954, pelo Tribunal Superior de Marin County;

30 de Julho de 1954 — Suspensa em 28 de Julho de 1954, pelo juiz Carter, do Supremo;

14 de Janeiro de 1955 — Suspensa em 11 de Janeiro de 1955, pelo juiz William Denman, do Tribunal Distrital de Apelação;

15 de Julho de 1955 — Suspensa em 5 de Julho de 1955, pelo juiz Tom Clarke, do Supremo Tribunal dos Estados Unidos;

23 de Outubro de 1959 — Suspensa em 21 de Outubro de 1959, pelo Supremo Tribunal dos Estados Unidos;

19 de Fevereiro de 1960 — Suspensa em 19 de Fevereiro de 1960, pelo governador Edmundo Brown.

Em 2 de Maio de 1960, às 17 horas t. m. G., finalmente o bandido, o assassino da «Lanterna Vermelha» acabou os seus dias depois de ter feito três livros, cujo produto foi entregue aos seus advogados para despesas.

José do Telhado teve a mesma sorte.

A Televisão Portuguesa

Temos registado com certo interesse o que se passa com a Rádio Televisão Portuguesa onde se nota que a maioria das transmissões é feita à custa de grandes Empresas de Publicidade. Assim, enchem o programa diário com um filme policial oferta da casa tal, uma transmissão desportiva apresentada pela firma tal, repetição de filmes de que já estamos saturados de ver no mesmo número de publicidade que prendem muito bem o resto da noite.

É bastante para lamentar o pouco que nos dá a R. T. P. para o que pagamos, anualmente, 360\$00.

Então a verba da publicidade sufocante não chega para nos transmitirem alguma coisa de novo e um bom filme e não restos de filmes com assuntos do estrangeiro que nada nos interessam?

E ficamos por aqui porque, para protestar, como desejávamos, tínhamos de estar com a boca aberta duas horas.

Imprensa

O Açoriano Oriental

Com o número 6 445, publicado em 18 de Abril, completou 125 anos de existência *O Açoriano Oriental*, que se edita em Ponta Delgada, Ilha de S. Miguel.

Fundado por Manuel António de Vasconcelos, *O Açoriano Oriental* nasceu num período assaz agitado da vida política e social da Ilha de S. Miguel. Sucedeu-lhe na direcção José Inácio de Sousa, que fez dele um jornal noticioso, e depois de ter passado pelas mãos dos drs. Horácio Pinheiro e Agnelo Casimiro, entrou na posse de Manuel Ferreira de Almeida, que nesse posto, não isento de sacrifícios quase constantes, se mantém há trinta anos.

O número comemorativo da entrada em novo ano do mais antigo jornal português traz colaboração de muito interesse assinada pelos srs. Eng.º Vasconcelos Raposo, governador do Distrito de Ponta Delgada; Monsenhor José Gomes; Drs. Branco Camacho, Manuel Carreiro, Oliveira San-Bento, Carreiro da Costa, Armando Cortes-Rodrigues, António Read Henriques, e ainda por João Silva Júnior e Dinis José da Silva.

A Manuel Ferreira de Almeida e aos seus colaboradores principais, apresentamos as nossas sinceras felicitações pelo aniversário de *O Açoriano Oriental*.

Publicações recebidas

Oportunidades do capital estrangeiro em Espanha

Com os cumprimentos, que muito agradecemos, do sr. Alejandro Freijal del Villar, ilustre Delegado Oficial do Turismo Espanhol, recebemos um luxuoso volume intitulado «Oportunidades do Capital Estrangeiro em Espanha».

Vencidas como foram as dificuldades que a Espanha suportou até ao fim da década 1941-1951, o país entrou, a partir de 1951, numa fase de expansão do seu desenvolvimento económico, especialmente visível nestes últimos anos, em que a taxa de crescimento da renda nacional foi bastante encozadora.

Todavia, como é lógico, a continuação da fase de expansão da economia espanhola exige um capital amplo e firme. São extraordinárias as possibilidades do país, e o capital, não só nacional mas também estrangeiro, tem agora a oportunidade — dadas as facilidades oferecidas — de encontrar, no campo da



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

O «Diário do Governo» n.º 102, III Série, de 30 de Abril de 1960, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1957, foi aprovado por despacho desta Direcção-Geral de 16 do mês corrente a nova tarifa especial n.º 4 — grande velocidade — transporte de automóveis —, proposta pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 19 de Abril de 1960. — O Engenheiro Director-Geral *José António Miranda Coutinho*.

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo» n.º 103, II Série, de 2 de Maio de 1960, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2050, de 23 de Junho de 1948, aprovar o projecto de ampliação do apeadeiro de Vidigal, ao quilómetro 65,228 35, da linha de Vendas Novas, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Comunicações, 26 de Abril de 1960. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

inversão, uma colocação não só vantajosa mas, sobretudo, de grandes perspectivas.

O volume veio acompanhado de um suplemento legislativo.

Também, por oferta do Turismo Espanhol, recebemos uma tabela, com os preços em pesetas, dos bilhetes dos Caminhos de Ferro, tarifa geral, suplemento de velocidade em comboios de luxo, bilhetes quilométricos, e viagens em grupos.

Relatório e Contas do Grémio da Lavoura de Abrantes, Constância, Sardoal e Mação — (Ano de 1959)

Recebemos o Relatório e as Contas do XIX exercício (ano de 1959), do Grémio da Lavoura de Abrantes, Constância, Sardoal e Mação, com sede social naquela cidade.

Anuncia-nos este Relatório, em primeiro lugar, que, em Julho deste ano, deve estar concluído o edifício próprio, para cuja construção concorreram alguns sócios e entidades.

Do saldo positivo do exercício foi proposta a seguinte distribuição: 621\$90 para Fundo de Reserva, e 11 816\$63 para o novo exercício.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Em Dezembro de 1959 deram-se por concluídos os trabalhos de construção de três grandes pontes situadas na região da direcção ferroviária de Stuttgart. Estas construções que eram, anteriormente, de duas vias, foram destruídas no fim da segunda Grande Guerra e reconstruídas com uma só via cada uma.

Trata-se do viaduto de Nesenbach em Stuttgart-Vaihingen; do viaduto de Wurm em Ehningen (próximo de Böblingen) e da ponte sobre Neckar, próximo de Horb.

AUSTRIA Os Caminhos de Ferro Federais Austríacos conseguiram, nestes últimos anos, adaptar uma grande parte da sua rede ferroviária a uma velocidade máxima da ordem de 100 a 200 quilómetros à hora. Este melhoramento — de grande interesse também para o turismo — permite efectuar maiores velocidades de marcha e recuperar os atrasos, assegurando, deste modo, uma maior pontualidade ao tráfego ferroviário.

Até agora já foram devidamente equipados vários trajectos para velocidades que atingem 120 quilómetros horários.

Com o aumento da velocidade comercial tornou-se necessário readaptar todas as instalações de sinalização, isto é, estabelecendo, entre o primeiro

sinal e o sinal principal, uma distância de 700 a 1 000 metros. Os dispositivos de segurança colocados perto das passagens de nível reclamam, igualmente, melhorias que correspondam aos aumentos de velocidade.

Com o fim de se melhorar a superestrutura das linhas e de lhes prolongar a existência, os Caminhos de Ferro Federais decidiram empregar, nas suas linhas, travessas de betão armado. Antes do fim de 1959 já havia 300 quilómetros de linha dotados com este género de travessas.

FRANÇA A Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Franceses instalou recentemente, na linha internacional de Paris-Dijon-Lausana (secção da linha Mouchard-Fresne) uma subestação de comando centralizada de circulação, associada a um programador.

Esta aparelhagem, completamente original, permite «armazenar» itinerários numa «memória» electrónica. Comanda electricamente, sobre o percurso, os aparelhos de via, à medida da progressão dos comboios, e controla todo o serviço de sinalização.

Este material foi estudado e realizado pela sociedade «Telecomunicações Radioeléctricas e Telefónicos».

GRÃ-BRETANHA Foram entabuladas conversações entre a British Railway e a Silver City Airways, especializada no transporte aéreo de automóveis sobre o Canal da Mancha e no de passageiros na linha Paris-Londres, com o fim de se chegar a um acordo para explorar em conjunto esta linha.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉCTRICOS E AUTOCARROS

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

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

Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro

Recortes sem Comentários

Na Assembleia Geral desta Empresa (em liquidação) foi declarado pelo seu Presidente que as causas do «déficit» se devem, em grande parte, ao desenvolvimento do tráfego rodoviário e à crise provocada pela última guerra mundial

Reuniu-se, no dia 2 do corrente, a Assembleia Geral da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro (em liquidação), na qual estiveram presentes catorze accionistas, que representavam cerca de trinta e mil acções. Presidiu o sr. eng.º Basílio Caeiro da Mata, ladeado pelo sr. J. Carlos Carvalhosa e Oliveira, ambos da comissão liquidatária, e sr. engenheiro Pedro de Brion, subdirector da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Foi lido um relatório a propósito das actividades da Comissão Liquidatária no diferendo entre o Estado, através do Tribunal Arbitral e a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, do qual esta saiu vencedora.

O Presidente declarou que as causas do «deficit» da empresa se devem, em grande parte, ao desenvolvimento do tráfego rodoviário e à crise provocada pela última guerra mundial. Em seguida leu a conta de liquidação, encerrada no final do mês passado, da qual consta o saldo credor de 3 866 112\$68, assim discriminado: importância distribuída por conta dos haveres liquidados, conforme deliberação da assembleia geral extraordinária, de 30 de Maio de 1957 — 62 146 acções a 50\$00, 3 107 300\$00. Importância por aplicar — 758 812\$68. Por proposta da referida comissão, o Banco Pinto & Sotto Mayor será o depositário de acções e outros valores, ficando o Montepio Geral depositário dos livros, actas e outros documentos da companhia, durante o prazo de vinte anos, conforme determina a lei. O livro das actas, pelo seu valor histórico, será entregue à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses logo que expire aquele prazo.

Foi depois lembrada a memória de quantos serviram a simpática empresa ferroviária com o melhor esforço e dedicação e em seguida elogiado o sr. Alfredo Nunes da Mata, chefe da contabilidade da companhia, que mereceu as melhores referências da comissão liquidatária, a qual propôs fosse concedida uma gratificação a tão distinto funcionário. O documento foi aprovado por unanimidade bem como a conta de liquidação. O sr. António Cardoso Teixeira propôs que aos componentes da citada comissão seja distribuída uma verba, tendo sido nomeado para a solução deste assunto uma comissão.

Morte de 25 mil crocodilos

LUANDA, 2 — Vinte e cinco mil crocodilos abatidos em doze anos é o «palmarés» de António Loução, um caçador natural de Santiago do Cacém, que sustenta a mulher e os oito filhos com o produto da venda das peles.

A carne dos sáurios dá-a o caçador aos nativos, que com ela se banqueteam. Dos estômagos dos répteis que abate retira o António Loução os mais diversos objectos de uso indígena — testemunhos de outras tantas tragédias.

Possui o caçador uma canoa a motor com a qual percorre o rio Cubango, matando mais de dois mil crocodilos por ano. Ao longo das margens acompanha-o uma camioneta guiada por um dos filhos na qual são carregadas regularmente as peles. — (ANI).

O vento arremessou a 400 metros uma carruagem

PER'Í, 27 de Março — O mais violento ciclone até agora sentido na costa ocidental da Austrália causou no porto de Carnavon estragos de grande monta, avaliados em cerca de 50.000 contos. O vento soprou a 176 quilómetros por hora e derrubou uma carruagem de comboio que se encontrava parada na estação, arrastando-a a 400 metros de distância. Há centenas de casas danificadas e diversas pessoas feridas. Os postes telefónicos e de iluminação foram quase totalmente arrancados. (R.)

Boa ideia

Preocupado com o repouso dos viajantes, o ministro dos Transportes da Suíça pediu à administração dos caminhos de ferro do seu país para, de futuro, não revisarem os bilhetes entre a uma e as cinco horas da madrugada. Os revisores ficaram encantados com a ideia...

(Do «Diário Popular»)

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Telef. } 366171/5
31753

R. dos Sapateiros, 39
LISBOA

Importadores e Exportadores

DROGAS

PRODUTOS QUÍMICOS

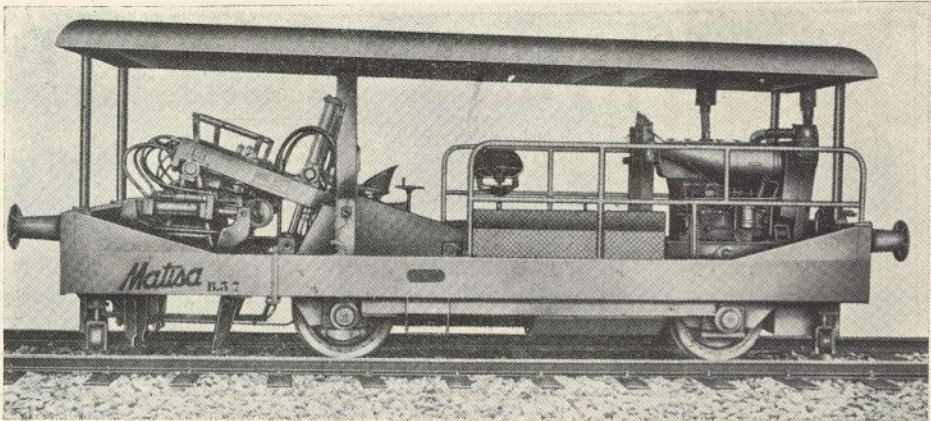
ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

Representantes exclusivos
dos

Produtos NÍVEA, Adesivos TESA
e LEUKOPLAST

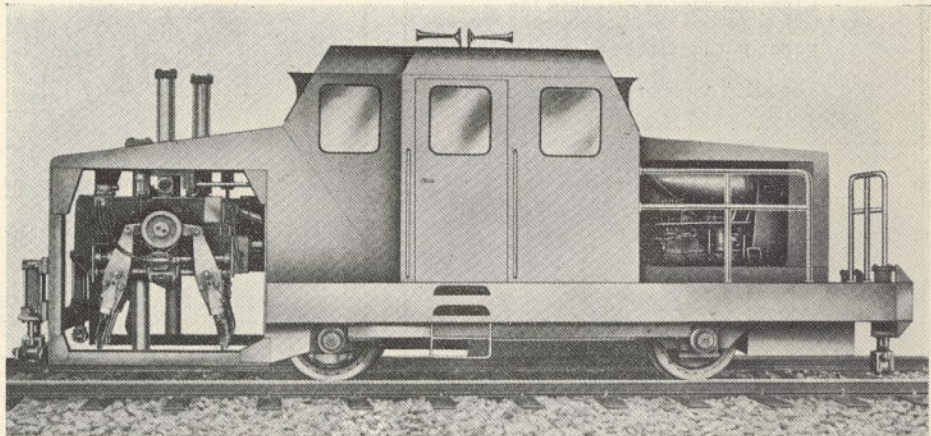
Fornecedores de

HOSPITAIS FARMÁCIAS
LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES



Máquina de atacar Hidráulica B. 37

A máquina mais simples do mundo
Rendimento: 450 metros/hora
Totalmente automática
Velocidade em marcha livre: 65 km/hora



Máquina de atacar Hidráulica B. 60

A máquina mais rápida do mundo
Rendimento: 650 metros/hora
Totalmente automática
Velocidade em marcha livre: 65 km/hora

**Pioneira da técnica ferroviária,
a MATISA equipa 150 Companhias
em 85 países**

Representantes :

SOMAFEL

Sociedade de Materiais Ferroviários, Lda.

Rua D. João V, 2-A 5.º — LISBOA



Matisa

Matériel Industriel S. A.
2, Grand-Pont LAUSANNE (Suisse)



End. Teleg. EUROPEA
TELEFONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e África do Norte.

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

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 BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HÔTEL TÉRMINUS (1.ª classe)

CIMENTO «TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FÁBRICA COM QUATRO LINHAS DE FÁBRICO

SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRAULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.ª—Tel. 28953

LISBOA



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agracida com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

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

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.ª—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—às 14 horas

Dr. Luis Malheiro—Pele e Sífilis—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 ano-
rectais—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. Aleu Saidanha—Raio X—às 16 horas

Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 ho:as

ANÁLISES CLÍNICAS

Sociedade Portuguesa de MÁQUINAS BULL, LDA.

Fornecedores da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portugueses

M á q u i n a s
E l e c t r o - m e c â n i c a s
e E l e c t r ó n i c a s
d e C o n t a b i l i d a d e

AVENIDA 5 DE OUTUBRO, 77, 1.º - D.
TELEFONE 734181 LISBOA

A Ç O S  B O E H L E R

AÇOS FINOS
Para todos os fins
STOCK PERMANENTE

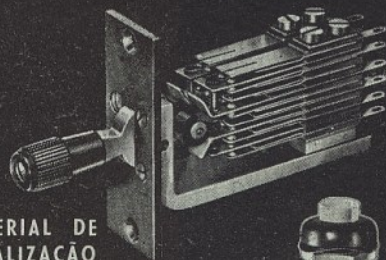
UNIVERSAL

LISBOA

85 — Rua de S. Paulo — 87
Telefones 25072 e 366214

PORTO

31 — Rua de Ceuta — 33
Telefones 25045-46



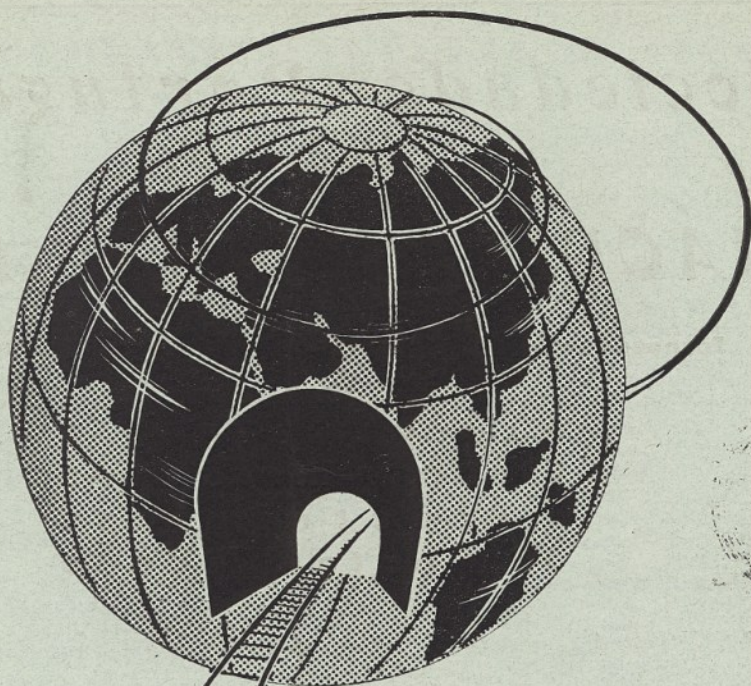
MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

 **SOCIL**



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



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE