

23.^º do 72.^º Ano

Lisboa, 16 de Fevereiro de 1960

Número 1732

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL
FUNDADA EM 1888

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

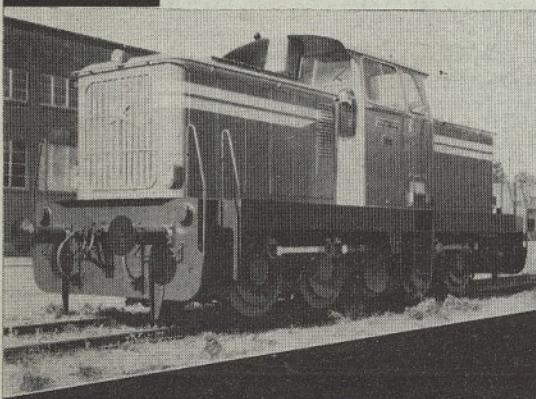
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Seca, 7, 1.^º
Telefone P B X 20168 — LISBOA



HENSCHEL

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



LOCOMOTIVAS
DIESEL-HIDRÁULICAS

Em todas as combinações de rodados 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 EMPÍS - RUA DE S. JULIÃO, 23 - LISBOA

HENSCHEL - WERKE G M B H K A S S E L

PAPEIS



Graham

DA

FABRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA
TOJAL — LOURES



GUILHERME GRAHAM JR. & C.º — Rua da Alfândega, 160 Lisboa — Rua dos Clérigos, 6 - Porto



Centrais eléctricas e Sub-estações, Protecções para redes eléctricas, Tracção eléctrica, Válvulas electrónicas — Emissores. Em armazém no Porto: motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica, pára-raios, Válvulas electrónicas, etc., etc.



Auto-transformadores de 220/150 kv. destinados à subestação de PEREIROS da C. N. E.
depois do desembarque no porto de Lisboa

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 23411

P O R T O

DEPÓSITO LEGAL

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— 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

1732

16 — FEVEREIRO — 1960

ANO LXXII



Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

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

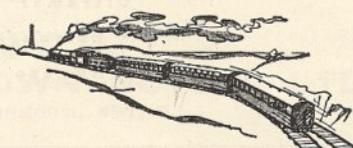
COLABORADORES:

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 A R I O

No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo Eng. ^o <i>FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	557
Curiosidades e distracções da Gazeta	590
As Festas em Portugal — Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por B. WOLOWKI	591
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	593
Linhas Estrangeiras	595
Brindes e Calendários	595
Publicações recebidas	596
Montepio Ferroviário	597
Imprensa	597
Parte Oficial	598
Gazeta dos Caminhos de Ferro	598
Espectáculos	598
Recortes sem comentários	599



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Engº FREDERICO DE QUADROS ABRAGAO

E, com efeito, os estudos de campo não tinham sido abandonados, pois que nos jornais dos primeiros dias de Outubro de 1859 se lia: (21)

«Está novamente no Porto o engº D. Francisco Tenreyro, que, como delegado do Governo Espanhol, anda a proceder a estudos para a construção de um caminho de ferro entre aquela cidade e a Galiza. Aquele engenheiro com alguns colegas portugueses percorreu parte do rio Minho para localizar o ponto onde a linha o deve atravessar entre as fronteiras portuguesa e espanhola. Há três hipóteses para a ponte e saída da linha: Caminha, Valença e Cerveira, sendo a primeira a menos provável.

*

Protelaram-se os estudos, surgiram as pretensões da Companhia Real, que já referimos, foi-se arrastando a resolução legal do assunto até 1867, ano em que o governo apresentou, em 26 de Março, uma proposta de lei às Câmaras para construção do caminho de ferro do Porto à Régua e a Braga.

Do relatório, que acompanhou essa proposta, julgamos interessante transcrever os seguintes trechos, em que há o reflexo de algumas ideias de construção económica, que eram da época, e também se fixam algumas das condições técnicas e económicas a impor:

«Nas condições económicas da construção dos caminhos de ferro, muitos erros está hoje a observação dos factos mostrando, que se devem evitar. Um caminho de ferro não é uma obra monumental, destinada a maravilhar pelos prodígios da sua construção, mas sim uma máquina que deve operar nas proporções em que dela se carece, com a máxima economia.

«A linha férrea que, partindo de Lisboa, vai terminar no Porto, e se ramifica para o reino vizinho a por-nos em relação com a Europa, é

necessariamente a nossa linha principal. As condições da sua construção foram e deviam ser as das linhas de primeira ordem. Mais tarde haverá a modificar o traçado da linha internacional para encurtar a distância entre Lisboa e o centro da Europa; e neste caso teremos a construir alguns quilómetros nas condições dos caminhos de grande velocidade. Ao sul do Tejo, as vias férreas, em grande parte construídas já, em parte em construção interrompida hoje, destinadas a prolongar-se por um lado até ao extremo sul do reino, por outro até à fronteira do reino vizinho, e por outro enfim a entroncar com a linha de Leste, darão, mais tarde, a esta porção do País as vantagens da viação acelerada.

«Devem os caminhos de ferro do Minho estender-se, por um lado, até à fronteira, passando pelas importantes cidades de Braga e Viana do Castelo; por outro lado, devem pôr em comunicação o Porto com os mais férteis vales dos afluentes do Douro e ir buscar ao distrito vinha-teiro os ricos produtos com que esse distrito alimenta a nossa exportação.

São, há muito, reclamadas essas vias férreas .

«Sem interromper, antes buscando os meios de dar o máximo desenvolvimento possível à construção das estradas ordinárias, parece-me que desde já devemos empreender a execução dos caminhos de ferro do Porto por Braga e Viana do Castelo à fronteira de Espanha, e do Porto, pelo vale do Sousa, até à Régua. São estes caminhos daqueles em que, sem sacrifício das condições técnicas, indispensáveis para uma exploração regular, se devem fazer as maiores economias na construção, contando, como condição normal do tráfico, que a economia será preferível à grande velocidade.

«No projecto, que tenho a honra de vos

submeter, estão indicadas as condições técnicas em que devem ser construídas, a meu ver, as linhas de que se trata. Ainda que estas linhas sejam destinadas a ligar-se no Porto com a linha já construída quase na totalidade de Lisboa a esta cidade, é fora de dúvida que nelas o tráfico terá necessariamente o caráter dos caminhos de ferro económicos, isto é, dos caminhos principalmente de ação comercial. Por isso, dando à via a mesma largura que a adoptada nos caminhos de ferro portugueses, se podem, sem inconveniente, antes com vantagem notável para a economia, marcar, como limites extremos, os declives e os raios de curva que o artigo 2.º do projecto indica. Todas as outras condições indicadas neste artigo, não tendo influência alguma notável na actividade do tráfico, são importantes, relativamente ao pequeno dispêndio na construção. Não haverá nestes caminhos as grandes velocidades que se podem considerar só indispensáveis nas linhas de grande extensão; não poderão correr sobre estas linhas grandes comboios; tornar-se-á necessário multiplicar os comboios à medida que for crescendo o tráfico; contudo pode asseverar-se, sem risco de errar, em vista dos progressivos melhoramentos das máquinas locomotivas, que nestas linhas se hão-de proporcionar grandes vantagens nos preços e na rapidez do movimento, tanto aos viajantes como às mercadorias, em comparação com as circunstâncias da actual viação, tanto terrestre como fluvial.

Em tal conjuntura, não querendo interromper o desenvolvimento da nossa viação acelerada, e não julgando nem judicioso nem económico adiar a construção dos caminhos de ferro ao norte do Douro, só há uma resolução a tomar: construir estes caminhos por conta do Estado.

Indicar-vos-ei, em breves termos, os principais fundamentos em que assenta a parte económica da proposta. As linhas medem aproximadamente 250 a 260 quilómetros. Adoptemos este último número. O custo quilométrico é, como já vos disse, orçado em 30.000\$000 réis.

30.000\$000 réis para 260 quilómetros dá a despesa total de 7.000.800\$000 réis. A construção deve ser feita em quatro anos e, dando-se aos trabalhos um igual desenvolvimento em todo o tempo da execução, será necessário levantar, por meio das obrigações, a quarta parte do capital ou 1.950.000\$000 réis em cada ano.

Para levantar esta soma far-se-ão emissões de obrigações do valor nominal de 90\$000 réis, vencendo o juro de 3 por cento e amortizáveis em 37 anos à sorte, destinando-se para esta amortização 1½ por cento do nominal das obrigações emitidas. O juro é pago aos semestres e adiantado;

e as obrigações são amortizadas em relação a cada série e por semestre.

«O capital empregado nestas obrigações, gozando de segurança completa, vencendo um juro certo e conhecido, pode, na ocasião do sorteio, ter como vantagem imediata um prémio igual à diferença entre o valor da negociação no mercado e o valor nominal das obrigações.

«O capital nominal das 43.333 obrigações de cada série é de 3.900.000\$000 réis.

O encargo semestral dessas obrigações, representando 3 por cento de juro e 1½ de amortização anual, é de 87.809\$325 réis.

Dando o tempo necessário para os estudos definitivos de uma parte da 1.ª secção das linhas, a fim de começar a construção, teremos a fazer a primeira emissão só em Janeiro de 1868. E pois no segundo semestre do primeiro ano económico que haverá a satisfazer o primeiro encargo semestral, correspondente à emissão da primeira série das obrigações; isto é, 87.809\$325 réis.

«As probabilidades levam a supor que em quinze anos o caminho dará aproximadamente um produto líquido igual aos encargos, e talvez mesmo superior.

É este, senhores, o pensamento da proposta para a construção dos caminhos de ferro do Porto à fronteira de Espanha, por Braga e Viana do Castelo, e do Porto à Régua, pelo vale do Sousa.

O governo julga importante que a lei prescreva desde já a execução dos estudos para o caminho de ferro da Beira, a fim de que, logo que seja possível a construção de tão importante caminho, ela se possa executar.

A utilidade da obra a construir e as probabilidades favoráveis da operação que vos proponho, fazem-me esperar que dareis a vossa aprovação à seguinte proposta de lei:

«Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em 26 de Março de 1867. — João de Andrade Corvo — António Maria de Fontes Pereira de Melo».

E, assim, em 2 de Julho de 1867, foi publicada a carta de lei que autorizou construir aquelas linhas; fora seu relator o notável engenheiro Lourenço de Carvalho e a sua aprovação rapidamente discutida e votada.

As linhas seriam de uma só via, com bitola de 1,67 e os carris do peso mínimo de 25 quilos por metro corrente.

Os declives podiam atingir o máximo de 20 milímetros por metros e os raios das curvas o mínimo de 250 metros. (4)

As instruções, que regulavam as condições a que os estudos e construção das linhas ao norte

do Douro deviam obedecer, foram publicadas com portaria de 8 de Julho e essa mesma portaria nomeou o engenheiro **Nuno Augusto de Brito Taborda** para dirigir esses trabalhos.

A portaria é do teor seguinte: ⁽²²⁾

«Estando o governo autorizado pela Carta de lei de 2 do corrente mês, publicada no Diário de Lisboa n.º 147, de 5 deste mês, a construir e explorar por conta do Estado duas linhas férreas que se dirijam da cidade do Porto, uma por Braga e Viana do Castelo até à fronteira da Galiza, e outra pelo vale do Sousa e proximidades de Penafiel até ao Pinhão: há por bem de Sua Majestade El-Rei, regente em nome do Rei, encarregar da direcção dos estudos e construção dos mesmos caminhos de ferro o Engenheiro chefe de 2.ª classe do Corpo de engenharia civil, Nuno Augusto de Brito Taborda, o qual deverá no desempenho desta comissão regular-se pelas instruções que baixam com a presente portaria assinadas pelo Director geral das Obras Públicas e Minas deste ministério.

O que, pelo ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, se comunica ao referido engenheiro, pela sua inteligência e devidos efeitos.

Paço, em 8 de Julho de 1867, João Andrade Corvo — Para o engenheiro chefe de 2.ª classe do corpo de engenharia civil Nuno Augusto de Brito Taborda».

Instruções a que se refere a Portugal desta data, dos quais deverá regular-se o engenheiro chefe de 2.ª classe, Nuno Augusto de Brito Taborda, director dos estudos e construção dos caminhos de ferro do Porto, à fronteira da Galiza e ao Pinhão.

«1.ª: O engenheiro Nuno Augusto de Brito Taborda partirá imediatamente para a cidade do Porto, onde estabelecerá o escritório.

«2.ª: Para o coadjuvar nos estudos a que vai proceder, requisitará sucessivamente e à medida que disso carecer o pessoal técnico indispensável, tendo em vista distribuir este pessoal segundo as necessidades do serviço e segundo a categoria e aptidão de cada indivíduo que for posto à sua disposição.

«3.ª: Requisitará igualmente, além dos instrumentos que o engenheiro Francisco Maria de Sousa Brandão lhe possa ceder, quaisquer outros que necessite.

«4.ª: Além dos estudos originais elaborados pelo dito engenheiro, e que por ele lhe serão directamente fornecidos, requisitará também quaisquer outros que existam neste ministério e possam auxiliá-lo e esclarecê-lo no desempenho desta comissão.

«6.ª: A primeira secção das duas linhas férreas que deve ser estudada e preparada para construção, sem prejuízo do adiantamento simultâneo de

outros lanços nas demais secções das mesmas linhas, será a do Porto e Braga.

«8.ª: O ponto de partida dos dois caminhos de ferro será, na cidade do Porto, o Campo do Cirne, já indicado com *terminus*, naquela cidade, para o caminho de ferro do Norte.

«10.ª: Na elaboração dos mencionados estudos ter-se-ão em vista as condições técnicas a que estas linhas devem satisfazer em harmonia com a supracitada lei.

«Estas condições são as seguintes:

1.ª: Leito e obras de arte para uma só via excepto nas estações;

2.ª: Largura da via 1^m,67;

3.ª: Declividades até 20 milímetros por metro e curvas de raio não inferior a 250 metros; esta condição pode porém ser alterada em casos extraordinários;

4.ª: Estações da maior simplicidade, construindo só o que for indispensável para resguardo das pessoas e mercadorias;

5.ª: Cruzamento de nível nas estradas ordinárias, não se admitindo ângulos inferiores a 30°;

6.ª: Túneis de 4^m,75 de largura entre os pés direitos e de 5,^m5 de altura acima do nível dos carris;

7.ª: Peso dos carris, 25 quilogramas por metro corrente;

8.ª: Dispensa de vedação e de cancelas onde a segurança pública o permitir.

11.ª: É muito recomendado não exceder os limites máximos de declive e mínimos de raios de curvas, indicados na regra 3.ª acima mencionada, procurando, ainda que com algum sacrifício, não fazer uso da excepção consignada na última parte da dita regra em pontos isolados de secções que na sua maior parte possam ser construídas em boas condições, reservando o emprego de declives e curvas superiores aos limites marcados para os tratos de terrenos mais difíceis.

«12.ª: Para execução destes trabalhos técnicos requisitará à repartição de contabilidade deste ministério os fundos de que carecer.

«Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em 8 de Julho de 1867. — O director geral, João Crisóstomo de Abreu e Sousa.»

*

Em 20 de Junho de 1871, deve a Junta Consultiva de Obras Públicas e Vias, que entretanto substituirá o Conselho de Obras Públicas, parecer sobre o projecto elaborado por Brito Taborda para o caminho de ferro do Porto a Braga. ⁽¹⁾

(Continua)



Stephenson e a invenção da locomotiva

Na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Junho de 1910, lia-se, sob o título *Uma Glória Contestada*, a seguinte notícia:

«Nesta época de demolição, que se busca abalar, pelos fundamentos, constituições seculares, não admira que as glórias consagradas sofram também os embates das fúrias demolidoras.

«Recentemente, documentos autênticos descobertos na China provaram que os mongóis tinham visitado quatrocentos anos antes de Cristóvão Colombo a região denominada América. Cabe agora a vez a Stephenson.

«Parece que o inventor consagrado da locomotiva não fez mais do que copiar, e mal, umas máquinas que Trevithick, Bleenkinsop e Medley tinham em Penydarren (South Wales) e que já funcionavam dez anos antes das primeiras experiências de Stephenson».

Caminho de Ferro de Leste

Na sua edição de 12 de Janeiro de 1860, «O Comércio do Porto» publicava, em correspondência de Lisboa, datada de 10 do mesmo mês, a notícia seguinte:

«Começaram ontem, na linha férrea de Leste, as obras para a continuação da via. Por ora são em pequena escala, porque o tempo não permite grandes trabalhos. Vindo o bom tempo, e depois de aprovado o contrato pelas cortes, dizem-nos que então as obras se continuarão em grande escala.

Já se vê, portanto, que, apesar do que se diz em contrário, a companhia formada pelo sr. Salamanca está resolvida a cumprir o contrato, e que, se os trabalhos não pararem, dentro de quatro anos havemos de ter feita a via férrea que há-de ligar o Porto com a capital».

Os comboios mais velozes da Europa

De uma estatística referente aos serviços ferroviários europeus, publicada, recentemente, na Alemanha, resulta ser o comboio mais veloz, o «Bristolian» da linha Londres-Bristol, que consegue a velocidade de 119 Km à hora; vem em segundo lugar o Sud-Express no percurso Paris-Irun, à velocidade de 115 Km à hora; os 3.º, 4.º e 5.º lugares pertencem aos comboios italianos: «Rialto» (Milão-Veneza), o «Flecha do Vesúvio» (Milão-Nápoles) e o «Settebello» (Milão-

-Roma), os quais atingem a velocidade de 105 a 107 Km à hora.

Máquinas adquiridas com batatas

O «Bulletin P. L. M.», de 1937, publicava esta interessante notícia:

«Acabam de ser instaladas na Estação de Lyon e em muitas outras de igual categoria ou superiores, máquinas que imprimem os bilhetes de Caminho de Ferro, de várias tarifas, pedidos na ocasião, inscrevendo-lhes todas as indicações precisas.

A superfície de instalação dessas máquinas é bastante reduzida e o seu manejo é muito fácil, rápido e seguro, o que permite obter superior rendimento ao da entrega ao público, depois de os haver colhido de qualquer das divisões dos grandes distribuidores que, normalmente, estão próximos das bilheteiras.

Além das vantagens já enumeradas existe ainda outra e bem importante: a de ir adicionando automaticamente as várias parcelas das vendas realizadas».

A notícia fechava com a informação que essas máquinas tinham sido importadas da Alemanha e que o seu pagamento fora efectuado com batatas.

Cúmulo da velocidade

Um francês, quando, há anos, demonstrava a um espanhol que os comboios no seu país andavam com muito maior rapidez do que os da Espanha, afirmava com incrível exagero:

— Pois saiba, Usted, que os comboios expressos em França chegam a atingir mais de quinhentos quilómetros por hora!

— Não me admira isso — retorqui o espanhol. — Quer o senhor saber o que me aconteceu uma vez? Querendo eu sair de Madrid no «expresso» do Norte, entrei na estação quando o comboio estava já prestes a partir. Subi para a carruagem apressadamente e, quando me debruçava na portinhola para a fechar, dirigiu-se a mim o chefe da estação censurando a minha imprudência e invectivando-me com palavras insolentes e injuriosas. Perdi a cabeça e, zás, despedi-lhe uma bofetada; mas imediatamente me arrependi do meu impulso de furor, porque, enquanto a minha mão se levantava e traçava no ar a trajetória daquela tremenda bofetada, o comboio pôs-se em marcha, e quem apanhou o tabefe foi o pobre chefe da estação imediata!

AS FESTAS EM PORTUGAL

Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta

Viagem da Família Real Notas e recordações de viagem

por B. WOLOWSKI

Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguilar

XXII

A Associação dos Jornalistas e dos Escritores Portugueses

Os portugueses e os estrangeiros a quem foi dado assistir ao terceiro centenário da morte de Camões, celebrado em Lisboa a 10 de Junho de 1880, conservaram certamente desta brilhante festa uma recordação tão consoladora como cheia de encanto.

A solenidade consagrada à memória do grande poeta português deu ao Sr. Eduardo Coelho, um dos mais distintos escritores e um dos proprietários do «Diário de Notícias», a ideia de formar entre os escritores de Portugal uma associação no género da que existe em França entre os homens de letras.

O projecto foi acolhido com entusiasmo pelos representantes da imprensa portuguesa, e no próprio dia do terceiro centenário de Camões uma comissão se constituiu no salão da Sociedade de Geografia, sob a presidência do Sr. Sampaio, decano dos jornalistas, e uma acta constitutiva da formação da sociedade foi redigida na mesma sessão.

Esta acta foi assinada não sómente pelos jornalistas portugueses presentes mas também pelos representantes da imprensa francesa, espanhola e brasileira, que tinham vindo assistir a estas festas.

A sua constituição efectiva e definitiva efectuou-se no mês de Setembro seguinte. Os estatutos foram redigidos pelo Sr. Coelho e aceites em assembleia geral. Uma casa foi alugada imediatamente para instalar a secretaria.

Foi neste local que a Associação dos homens de Letras Portugueses recebeu e festejou os escritores e

os sábios estrangeiros que vieram ao Congresso Internacional de Antropologia e de Arqueologia Pré-Histórica.

Igualmente foi na sede da sociedade que o Sr. Júlio Lermina, secretário da Associação Literária Internacional, explicou aos seus colegas numa reunião fim dos trabalhos do Congresso Literário.

Como acontece em muitas instituições desta natureza, os princípios da Associação dos Homens de Letras Portugueses foram difíceis, apesar da quotização mensal dos aderentes ser das mais mórdicas, teve que lutar contra muitas dificuldades.

Mas cedo ou tarde a perseverança é coroada pelo triunfo e foi o que aconteceu para esta obra de uma utilidade incontestável.

Hoje a Associação está em via de prosperidade, que se consolidou, tomando parte em todos os congressos artísticos e literários que se têm realizado em Portugal depois da sua criação. Possui uma biblioteca e um gabinete de leitura, onde se encontram quase todos os diários portugueses, da mesma forma que os diários franceses, ingleses, espanhóis, brasileiros, etc.

Numa das suas salas, o Sr. Adolfo Coelho, professor do Curso Superior de Letras e filólogo distinto, fez uma série de conferências sobre as epopeias homéricas. O exemplo deste sábio foi imitado por outros escritores, especialmente pelo Sr. Conselheiro Pedroso, professor no mesmo Curso, que tomou por assunto a História Universal; o eloquente professor continuará as suas interessantes conferências no próximo Outono.

A Associação conta actualmente cerca de 350 membros e o número dos correspondentes eleva-se a cerca de 200.

Decidiu criar próximamente um concurso literário para as línguas românicas.

Cada ano a sociedade celebra a 10 de Junho o duplo aniversário da sua fundação e o da morte de Camões.

Foi uma ideia feliz ter assim associado na mesma solenidade essas duas recordações: a de um grande génio, que elevou tão alto a glória da literatura portuguesa, e a da criação da festa da sociedade que tem por fim apertar os laços que unem aqueles dos seus compatriotas que prosseguem a sua obra, se esforçam de caminhar sobre a sua direcção e de acrescentar novos florões à coroa que as suas mãos poderosas teceram.

A literatura portuguesa conta ainda hoje mais de um nome glorioso e digno de figurar junto do de Camões.

Temos a convicção que esta actividade não parará e que a Associação dos Escritores Portugueses dará resultados excelentes. Os seus começos são uma garantia certa.

Além disso é depositária de todas as coroas, ramos e insígnias, oferecidas em honra de Camões na celebração do terceiro centenário.

A Associação tem três presidentes honorários:

O Sr. António Rodrigues Sampaio (¹), Ministro de Estado Honorário, decano dos jornalistas portugueses, redactor principal e fundador da «Revolução de Setembro»;

O Sr. J. Eduardo Coelho redactor, principal do «Diário de Notícias»;

O Sr. Manuel Pinheiro Chagas, jornalista, deputado e primeiro presidente da Associação.

Vice-Presidente honorário: o Sr. João Carlos Rodrigues da Costa, professor do Colégio Militar, deputado, redactor da «Revolução de Setembro», presidente da Comissão do Terceiro Centenário de Camões.

Durante a minha estada em Lisboa eis como era composta a Direcção da Associação:

Presidente: o Sr. Conselheiro Zófimo Pedroso, professor de História no Curso Superior de Letras.

Vice-Presidente: o Sr. Dr. Fernando Pedroso, redactor do diário «A Nação».

Secretário Geral: o Sr. Jacinto Inácio de Brito Rebelo, comandante de Infantaria, antigo aluno do Colégio Militar, redactor de «O Ocidente» (ilustração de Portugal), colaborador de «O Arquivo dos Açores» para as investigações históricas e arqueológicas nos arquivos nacionais.

Segundo Secretário: o Sr. Francisco Tomás Laborde Barata, secretário de embaixada, escritor.

Vice-Secretários: o Sr. António Manuel da Cunha e Sá, romancista;

O Sr. José Cipriano da Costa Goodolfim, escritor, que trata de problemas económicos, secretário dos congressos das associações.

Tesoureiro: o Sr. Visconde de Ribeira do Paço, proprietário nos Açores, jornalista.

Eis a estatística dos jornais publicados em Portugal em 1882:

Políticos	121
Literários	26
Científicos	16
Humorísticos	10
Especiais	24
	194

Em Lisboa:

Políticos	32
Literários	15
Científicos	9
Humorísticos	6
Especiais	21
	83

No Porto:

Políticos	13
Literários	8
Científicos	5
Humorísticos	1
Especiais	6
	33

No Arquipélago dos Açores:

Políticos	25
Literários	2
Humorísticos	3
Especiais	7
	73

Na Ilha da Madeira:

Políticos	5
---------------------	---

Trinta e seis jornais há a repartir entre as outras cidades de Portugal.

Antes de terminar este relato, é para mim um dever de equidade e de justiça exprimir ainda uma vez mais aos meus colegas de Portugal toda a minha gratidão e os meus agradecimentos pela cordial hospitalidade que tiveram por bem conceder-me e pela solicitude com que facilitaram a minha missão.

É por vezes um trabalho bastante difícil para um jornalista estrangeiro, que ignora a língua e os costumes de um país, encontrar as informações de que tem necessidade e criar relações úteis.

Gracas à amabilidade dos meus colegas portugueses não tive de contar com esses aborrecimentos.

O seu amável acolhimento foi para mim um encorajamento que pesou com grande força na determinação que tomei de fazer uma nova viagem a Portugal para continuar os estudos que efectuei e que me permitirão, talvez um dia, consagrar a esse simpático país, não algumas notas apressadas escritas em caminho de ferro e ao correr da pena, mas um trabalho de natureza a dar uma ideia mais completa das actividades intelectual, política e económica desse valente povo.

(1) O Sr. Sampaio faleceu pouco depois.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Pintor Augusto Ribeiro

O pintor Augusto Ribeiro é um notável pintor de paisagens. Natural do Porto e residindo em Vila Nova de Gaia, Lisboa teve o prazer de admirar mais uma vez, numa exposição levada a efeito na Sociedade Nacional Belas Artes, algumas dezenas das suas belas paisagens. Para a maioria dos habituais frequentadores do Palácio da Rua Barata Salgueiro, essa exposição constituiu uma grata surpresa, tão raras são as visitas que Augusto Ribeiro faz à capital.

Notável intérprete da paisagem, Augusto Ribeiro, que tem o sentido da beleza exterior da Natureza, comprehende também a sua alma interior. O artista possui temperamento de poeta, e quando pinta deve estabelecer um diálogo vivo e interessado com a paisagem. Diálogo em que os silêncios são mais eloquentes do que as palavras que fossem porventura proferidas, diálogo em que a paisagem confidencia ao artista os seus segredos íntimos.

Só os grandes, os autênticos pintores, com alma de poeta, conseguem fazer falar, num quadro, apaisagem, e cantar, num doce murmúrio, as águas mansas dos rios.

Ao admirarmos os quadros de Augusto Ribeiro, reconheceremos, com gratidão, que as almas românticas, nesta época tão materialista, não desapareceram de todo. Ainda bem. São os artistas e os poetas líricos que nos dão a certeza de que nem tudo se perdeu na vida e de que num mundo, que se prepara para a destruição, será o Espírito que há-de salvar a Humanidade e restituí-la à sua essência divina.

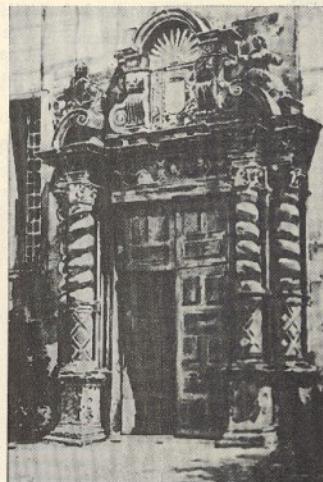
Alguns dos quadros de Augusto Ribeiro que mais nos impressionaram, pela técnica e pelos assuntos: «Rio Cértima», «Esteiro de Avintes», «Um trecho do poético rio Águeda», «Manhã no Caramulo» e, ainda, «Caminho para Vilar de Andorinho».

Paisagens de Jaime Murteira

Jaime Murteira é um dos nossos mais operosos artistas da nova geração e daqueles que, com maior frequência, marcam a sua presença no Palácio da Rua Barata Salgueiro. Tem grande poder comunicativo a sua linguagem pictórica. Intérprete da paisagem ribatejana, deu-nos também deliciosas e sorridentes marinhas pintadas em Lagos, e aspectos curiosos de Melgaço.

Jaime Murteira ama a vida. Para ele, que, no fundo, é um poeta, a melhor maneira de louvar a vida e exaltá-la, é pintar. As suas telas são, com efeito, hinos inspirados na glória e na alegria de viver.

Os nossos artistas



IGREJA DE S. DOMINGOS (Aveiro)
Aquarela de João Marques

SAUDADE

*Amanheceu junto ao mar
a sombra duma ansiedade...
vela branca a esvoaçar
no veleiro da saudade.*

*Uma saudade ficou
no porto da minha dor...
foi tudo quanto restou
dum sonho feito de amor.*

*Da rosa que me deixaste
ao partir, por caridade,
apenas ficou a haste
e o aroma da saudade.*

*Quis enganar o sentir,
lançando a saudade ao vento...
mas ela tornou a vir
nas asas do sofrimento.*

*Não chores a solidão
se já tiveste um passado :
saudade no coração
é viver acompanhado.*

(Do livro *No Tempo...*)

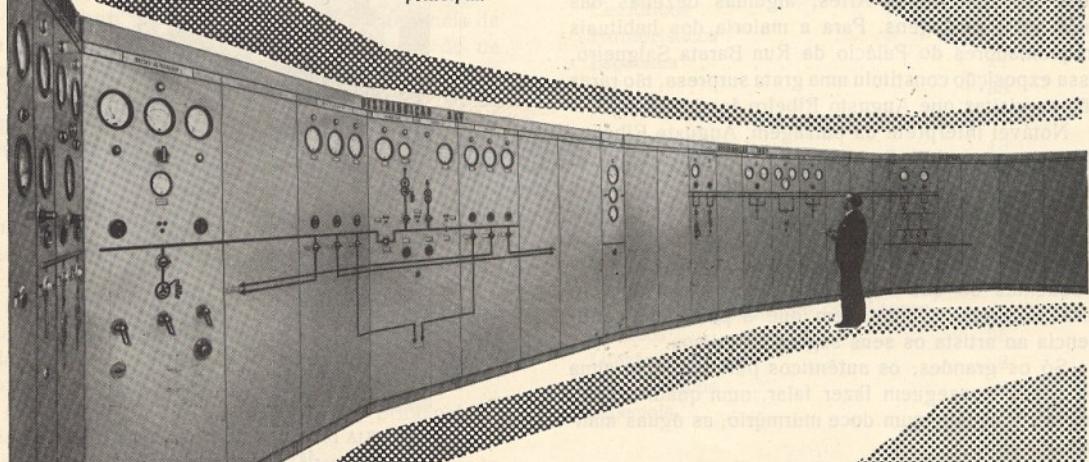
Arthur Lobato

A GENERAL ELECTRIC COMPANY E O METROPOLITANO DE LISBOA

Perante uma séria competição, a General Electric Co. Ltd., de Inglaterra, firmou com o Metropolitano de Lisboa contrato para o fornecimento dos equipamentos destinados às Subestações Principal e de Tracção e ao sistema das instalações auxiliares.

Comando

Os principais dispositivos são comandados a distância a partir do quadro de controle instalado na subestação principal.



Subestação principal

A G. E. C. forneceu, para o quadro de 10 KV, um corta-circuitos em banho de óleo, um transformador de 1,000 K, um quadro regulador para controlar as distribuições auxiliares e um grupo alternador Diesel de 1,000 h. p.

Subestação de tracção

A G. E. C. forneceu para a primeira secção da linha dois sistemas de ventiladores de ar refrigerado, com rectificadores, e um sistema completo de ventilação para a primeira fase do esquema.

Cabos de alimentação

Os cabos incluem fios de aço isolados de 10 KV h. t. «feeders» (alimentadores) para a subestação principal e, através do túnel, para a subestação de tracção. Foram também fornecidos 3 cabos 3 KV para o serviço auxiliar.

Ventilação

O contrato inclui iluminação na subestação principal, ventilação na subestação de tracção e sistema completo de ventilação para a primeira fase do esquema.

Sistema de Bombagem

A G. E. C. foi também responsável pelo fornecimento do sistema completo de bombagem e o fornecimento de bombas centrífugas imersíveis, motores e corta-circuitos de controle em 13 estações.

Distribuidores: THE ENGINEERING COMPANY OF PORTUGAL, LDA.
Rua dos Remolares, 12 (Caixa Postal n.º 345) Lisboa

G.E.C.

ENGLAND

Linhas Estrangeiras

ITÁLIA Devido ao intenso tráfego turístico na linha internacional «Côte d'Azur» - «Riviera Italiana», em todas as estações vai ser estudado um aumento de comboios diários. Actualmente contam-se já em número de 16 os comboios em circulação diária, ligando as estações francesas e italianas dos dois países.

— Foi publicada a aprovação duma despesa de 175 biliões de libras para o plano quinquenal de potenciamento das redes ferroviárias do Estado Italiano.

Entre as obras que beneficiam em primeiro lugar, distinguem-se as da linha Roma-Génova-Turin (cerca de 670 km.) de principal interesse turístico internacional, ligando a capital italiana com a fronteira francesa, quer pela Riviera (Ventimiglia), quer por Modane e indirectamente servindo a extensão do plano de electrificação italo-suíço.

A dita linha, que possui um breve troço de um só binário, passará a ter um binário duplo, o que permitirá aumentar o movimento do seu tráfego em cerca de 50%.

O tráfego diário actual, que atinge o máximo de 80 comboios, poderá vir a atingir, pelo menos 120 comboios.

— No recente Congresso dos Transportes, realizado em Roma, o Ministro dos Transportes da Itália, comunicou que até ao fim do ano de 1960, metade da rede ferroviária do Estado italiano estará electrificada, podendo-se obter este animador resultado nos limites das disponibilidades do exercício.

— Vigora desde o dia 1 de Dezembro de 1959 o acordo ferroviário italo-suíço, que permite o transporte dos automóveis de turistas, por caminho de ferro, através do Simplon, entre as estações de Briga (Suíça) e Iselle (Itália).

Para esse fim são utilizadas carruagens especiais para o transporte dos veículos. Os preços são os seguintes:

- Autos: 30 francos suíços para a ida (20 para a volta);
- Moto-sider e moto-furgão: 12 francos suíços;
- Motos: 8 francos;
- Scooters: 5 francos;
- Ciclomotores: 3 francos.

No preço está incluída a passagem do motorista, devendo os outros passageiros pagar o preço do seu próprio bilhete.

A partida é efectuada com a maior frequência (de hora a hora) desde a madrugada.

Brindes e Calendários

Da fábrica de máquinas Oliva, de S. João da Madeira, recebemos alguns exemplares de pequenas agendas, com calendário para 1960.

Agradecemos.

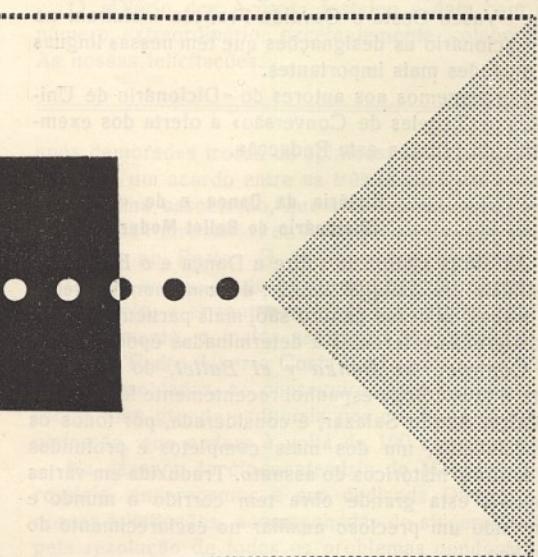
OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

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 COMPAHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 35035



Publicações recebidas

Dicionário de Unidades e Tabelas de Conversão — Pelos Engenheiros civis Fernando Vasco Costa e Osvaldo Francês

Com a publicação do «Dicionário de Unidades e Tabelas de Conversão», de que são distribuidores a Associação dos Estudantes do Instituto Superior Técnico, os srs. eng.^{os} civis, Fernando Vasco Costa e Osvaldo Francês vieram prestar um óptimo serviço a quantos se interessam pelos problemas técnicos. Uma das maiores dificuldades para a compreensão da linguagem em que tais problemas são tratados provém da grande diversidade de termos usados para exprimir grandezas. Tal diversidade é consequência não só da própria variedade de grandezas a avaliar, mas também da multiplicidade de sistemas de unidades adoptados.

As vantagens do sistema métrico decimal não foram ainda, nalguns países, julgadas suficientes para justificar a reforma dos seus sistemas de medidas. Desses países, não só temos recebido muita literatura técnica como importado também grande quantidade equivalente, o que tem contribuído para criar entre nós o hábito de raciocinar em termos de unidades antiquadas e incómodas, já sem qualquer razão de ser em países que, como o nosso, adoptaram desde há muito o sistema métrico decimal.

As tabelas que neste livro se incluem permitem a pronta conversão de tais unidades em unidades decimais. Dada a grande divulgação entre nós de publicações técnicas, em inglês e francês, os srs. eng.^{os} Vasco Costa e Osvaldo Francês incluirão no seu dicionário as designações que têm nessas línguas as unidades mais importantes.

Agradecemos aos autores do «Dicionário de Unidades e Tabelas de Conversão» a oferta dos exemplares da praxe a esta Redacção.

História da Dança e do Ballet e Dicionário do Ballet Moderno

As obras históricas sobre a Dança e o Ballet não abundam em qualquer língua; de uma maneira geral, os trabalhos desse género são, mais particularmente, monografias referentes a determinadas épocas.

Contudo, *La Danza y el Ballet*, do crítico de arte e musicólogo espanhol recentemente falecido no México, Adolfo Salazar, é considerada, por todos os especialistas, um dos mais completos e profundos panoramas históricos do assunto. Traduzida em várias línguas, esta grande obra tem corrido o mundo e tem sido um precioso auxiliar no esclarecimento do público.

Por outro lado, o *Dictionnaire du Ballet Moderne*, em que colaboram os mais reputados especialistas

mundiais da Dança e do Ballet, é a mais completa obra deste género que se tem presenciado até hoje e por isso se encontra também traduzida e publicada em várias línguas.

Para facilitar a aquisição destas duas obras, únicas no seu género e imprescindíveis na estante de todos os baletomanos e de todas as pessoas atentas e interessadas em qualquer manifestação de Arte—resol-veu Realizações Artis fazer a edição da «História da Dança e do Ballet» e do «Dicionário do Ballet Moderno» em fascículos mensais de 48 páginas, no formato 20×26 cm, impressas a duas cores sobre papel offset especialmente fabricado para o efeito. Além de numerosos desenhos intercalados no texto (Picasso, Matisse, Chagall, Derain, Cocteau, etc., etc.), cada fascículo conterá uma policromia e sete extra-textos tirados em heliogravura, reproduzindo não só a evolução da Dança através dos tempos, como todas as grandes figuras do ballet mundial, bailados, cenários e toda uma vasta e preciosa documentação de carácter iconográfico. Os direitos de tradução destas obras em língua portuguesa foram adquiridos aos editores Fondo de Cultura Económica, do México, e Fernand Hazan, de Paris.

Preço de cada fascículo, incluindo portes e co-branca, 25\$00. Obra completa (pagamento adiantado dos dois volumes, ou sejam 15 fascículos na totalidade), 350\$00.

Guia de Hoteis de Espanha

Por amável oferta do sr. D. Alejandro Freijal del Villar, Delegado Oficial do Turismo Espanhol, recebemos um exemplar do «Guia de Hoteis de Espanha», publicado pela Direcção-geral do Turismo.

Trata-se de uma publicação muito útil não só para os espanhóis, mas também para todos os turistas que nesse volume encontram informações exactas sobre a natureza dos hotéis, paradores, albergues, restaurantes, em todo o país, como, por exemplo, categoria, aquecimento central, ar condicionado e praias próximas, e edifícios de carácter histórico.

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. Luís Malheiro — Pele e Sifilis — Consultas às 3.^{as} 5.^{as} 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 anorectais — às 15 horas

Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 16 horas
Dr. Coimbra Alfonso — Doenças das senhoras e operações — às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das mulheres — às 17,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Boca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 16 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Montepio Ferroviário

Imprensa

Realiza-se amanhã a sessão comemorativa do Cinquentenário da sua fundação

O Montepio Ferroviário, fundado em Lisboa, no dia 17 de Fevereiro de 1910, celebra amanhã, na sua sede, Rua da Mouraria, (Edifício Amparo) o Cinquentenário da sua existência.

Digna-se presidir à sessão comemorativa o Sr. Ministro das Corporações e Previdência Social.

Trata-se de uma data verdadeiramente gloriosa para a mais antiga Associação da Classe ferroviária. Ao longo de cinquenta anos, o Montepio Ferroviário tem sabido pôr de pé uma obra credora da gratidão de toda a numerosa classe, através das dedicações e esforços dos seus dirigentes e de quantos, à frente dos seus problemas, se têm interessado pelo seu progresso e pelas justas regalias dos seus associados.

Fundado por um grupo de ferroviários de Lisboa-P., com o fim de prestar assistência às viúvas dos agentes falecidos, este Montepio, ao longo de meio século de existência, já pagou, até 31 de Dezembro de 1959, subsídios cujo montante ascende a 6.000 contos, nestas três modalidades: vida inteira, subsídio misto e subsídio conjunto de vida inteira.

É magnífica, a situação financeira do Montepio: Além de possuir dois imóveis, cujo valor de compra foi de 1.500 contos e que hoje dão um rendimento anual de 174.845\$00, tem 2.854 contos aplicados em papéis de crédito da Dívida Pública.

No entanto, nos últimos anos, tem diminuído sensivelmente o número de associados. O caso é para lamentar. Vejamos: Em 1954, ascendia a 4.886 o número de associados; em 1956, o número baixou para 4.662 e em 1958 a descida continua a verificar-se: 4.475. Quais as causas deste alarmante decrescimento? O sr. Pedro Alberto Costa responde-nos remetendo-nos ao Relatório da Direcção relativo à gerência de 1958, que diz: o agravamento da situação económica dos ferroviários, aliado ao progressivo aumento do custo de vida, não é de molde a permitir que, voluntariamente, a classe possa pensar em ser previdente.

Actualmente, além do Montepio Ferroviário, com sede em Lisboa, existem mais duas associações mutualistas ferroviárias: a Previdência do Ferroviário, também na capital, e a Previdência do Ferroviário Reformado, no Porto.

Esta dispersão das organizações mutualistas ferroviárias, na opinião do presidente da Direcção do Montepio Ferroviário, acarreta consigo uma dispersão administrativa e de forças e, para a evitar, começou-se, há mais de 20 anos, a agitar o problema da fusão das 3 mutualidades existentes. Em 1957,

«A Voz»

Entrou no 34.º de publicação o diário *A Voz*, fundado pelo grande jornalista José Fernando de Sousa, e que vem sendo dirigido, superiormente, com a maior dignidade profissional, por Pedro Correia Marques, que conquistou na Imprensa, muito justamente, um dos maiores lugares.

Pedro Correia Marques, jornalista combativo, tem em todos os sectores da vida portuguesa um grande número de admiradores, não apenas pela sua cultura e pelo seu talento, mas também — o que é muito importante para um homem de letras — pelo seu carácter.

A Pedro Correia Marques e a todos que trabalham em «A Voz», as nossas cordiais felicitações.

Diário dos Açores

No dia 5 deste mês, completou 90 anos de existência o «Diário dos Açores», o quotidiano mais antigo do Arquipélago. Fundado em Ponta Delgada por Tavares de Resende, passou depois, após o seu falecimento, para a direcção do seu sobrinho Manuel Resende Carreiro, que fez desse jornal um dos diários mais brilhantes do País. Agora nas mãos, por herança paterna, dos drs. Carlos e Manuel Carreiro, nossos queridos e ilustres amigos, o «Diário dos Açores» mantém brilhantemente as suas nobres tradições, como jornal moderno e sempre actual, pois tem sabido acompanhar a evolução dos tempos.

O «Diário dos Açores» festejou a data com um número extraordinário, excelentemente colaborado. As nossas felicitações.

após demoradas trocas de opiniões, chegou-se, finalmente, a um acordo entre as três instituições: a sua fusão numa associação, que será denominada Previdência dos Ferroviários de Portugal e cuja sede ficará instalada no Porto. O projecto dos estatutos foi entregue, em Julho de 1959, na Direcção-Geral de Previdência, e encontra-se ainda em estudo. Esta é, presentemente, a maior aspiração dos ferroviários.

O sr. Pedro Alberto Costa é de opinião que, com 12.000 associados, se conseguirá, para benefício de todos, uma grande economia nas despesas da administração, que andam à volta de 100 contos anuais.

Na véspera do cinquentenário do Montepio Ferroviário, endereçamos à sua dedicada Direcção as nossas felicitações, acompanhadas de sinceros votos pela resolução de todos os problemas pendentes, a bem da sua classe, digna, como efectivamente é, do apreço e da simpatia do País.



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 23, III Série, de 28 de Janeiro de 1960, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 19 do mês corrente o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são eliminadas as rubricas «Caixas de cartão» e «Caixas de papelão» e criadas as novas rubricas «Caixas de cartão armadas», «Caixas de cartão dobradas», «Caixas de papelão armadas» e «Caixas de papelão dobradas», correspondendo a todas elas a aplicação do preço da 1.ª classe (base 19.º) da tarifa geral de transportes, com o recargo de 50 por cento para as caixas armadas.

Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, de 20 de Janeiro de 1960.—O Engenheiro Director-Geral, José António Miranda Coutinho.

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DA PROVÍNCIA DE MOÇAMBIQUE

Armazéns gerais (7.ª Secção)

Concurso n.º 260

O «Diário do Governo» n.º 25, III Série, de 30 de Janeiro de 1960, publica o seguinte:

O concurso n.º 2/60, referente ao fornecimento de vagões para transporte de gado, que se devia realizar no dia 29 de Janeiro, fica adiado para o dia 2 de Março de 1960.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, 14 de Janeiro de 1960.—O Director dos Serviços, Brazão de Freitas.



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agradecida com o Grau de Comendador
de 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

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O nosso número especial de 1 de Janeiro

O nosso número especial de 1 de Janeiro foi recebido com muita simpatia pela Imprensa, o que nos apraz registar com os nossos melhores agradecimentos.

A seguir reproduzimos, de entre tantas amáveis referências, o que escreveram, acerca daquele número, dois dos principais jornais do País.

Do «Jornal do Comércio», de 11 de Janeiro, a abrir a sua interessante secção *Horizonte*:

«Como abertura das suas actividades em 1960 publicou a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», dirigida com incansável zelo e alto sentido jornalístico por Carlos d'Ornellas, um número especial com excelentes colaborações e informação variada. No editorial, com optimismo, que gostosamente registamos, afirma-se que «1960 será um ano melhor que o ano de 1959. Novas possibilidades se apresentam perante os homens de iniciativa. A esses homens de acção, ninguém tem o direito de os perturbar no seu trabalho, antes impõe-se a todos nós o dever de os apoiar com o nosso aplauso ou com a nossa crítica, se ela for sincera, honesta e construtiva. Portugal progride a olhos vistos. Só os eternos descontentes é que não têm olhos para se convencerem desse progresso. A electrificação dos nossos caminhos de ferro passou a ser uma realidade e uma conquista. Dentro de pouco, Lisboa estará mais perto do Porto. É essa obra um índice das nossas condições e possibilidades económicas. Se fôssemos um País pobre, não poderíamos levar a cabo tão valiosa obra. 1960 abriu-nos de par em par as suas portas de ouro».

Fazemos votos para que estas previsões confiantes se reflictam também na valiosa «Gazeta», que Carlos d'Ornellas vem dirigindo com elevado sentido dos interesses nacionais».

Do «Diário Ilustrado», de 11 de Janeiro:

«Apresenta-se bem colaborado e com aspecto gráfico a condizer com as intenções de comemorar o Ano Novo, o número 1.729 da revista quinzenal «Gazeta dos Caminhos de Ferro», referido a 1 de Janeiro corrente. E de entre a matéria inserida, vasta e de interesse geral, destacamos a conferência de Imprensa do dr. Mário de Figueiredo, presidente do C. A. da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses».

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «O Grande Chefe».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Terror na caça submarina».

COLISEU — Às 21,30 — Grande Companhia de Circo.

Recortes sem comentários

Pincéis para a barba

Há muita maneira de fazer a barba: máquinas eléctricas, giletes de todas as formas e feitiços e navalhas. Até há uns cremes que rapam as barbas sem mais nada. Mas, quem gosta de fazer a barba com sabão, isto é, com espuma de sabão, precisa de um bom pincel. Há pincéis de muitíssimas qualidades: — plásticos, etc., mas ainda se não inventou nada que ganhe ao pincel de pelo de texugo.

A indústria do pincel de pelo de texugo, é de uma complexidade incrível. Em primeiro lugar, é preciso apanhar o texugo; ora o bicho aparece sorteiramente, e não se deixa caçar com facilidade, lá por essas vastas planícies geladas do Canadá, mas também há alguns que se lembram de vir dos Balcanis. Uma vez apanhado o bichinho, morto e esfolado, as peles devidamente arranjadas por processos que requerem uma habilidade especial, são embarcadas para Londres.

Nesta cidade, as três ou quatro firmas que se dedicam a esta actividade tão especializada, procedem a uma operação dificilíssima: que é cortar o pelo, mantendo-lhe o maior comprimento possível. Depois fazem uns macinhos desse pelo, que são enviados para uma pequena aldeia existente na parte ocidental da Inglaterra — Nimmer Mills — centro mundial dessa indústria ultra-especializada.

A verdadeira beleza dum bom pincel de barba, reside na perfeição da cúpula formada pela ponta do pincel. Compreende-se já aqui a dificuldade de escolher, pelo-a-pelo, os tamanhos necessários para formar essa cúpula perfeita. Não admira que o produto desta indústria seja caríssimo, visto que a cúpula, a que nos referimos atrás, é obtida pela diversidade de tamanho do pelo que não pode ser cortado nem aparado.

Nimmer Mills é um exemplo pouco vulgar duma comunidade que vive duma indústria, com exportação para todo o mundo, tão bem especializada, que não teme que surjam concorrentes noutros pontos.

(Do Boletim da «British Enterprise»)

Carnaval de mau gosto

Alguém, do Porto, telefonou para Leiria, para António dos Santos Valentim e sua mulher Maria Carreira Faustino, para que comparecessem nesta cidade, pois tinha falecido, vítima de um desastre, uma sua filha, Marcolina Faustino Valentim, serviçal na casa n.º 295, da Rua Antero de Quental. Apesar de não serem ricos, nem coisa que se pareça, ajoujados pela angústia e sofrimento, lá vieram os pobres pais, com mais alguns familiares, de Leiria ao Porto, de táxi. Num táxi porque a pressa era muita. O último adeus deve ter sido depositado pelos seus lábios, na testa sem calor da sua filha muito querida.

Vestindo luto na alma e na indumentária, mal chegaram a esta cidade, dirigiram-se imediatamente para o Hospital de Santo António. Não sabiam de nada, ali. Seguiram para a polícia. Nova indagação negativa. Não havia desastre nem morte do nome que procuravam. Hesitantes, telefonaram para casa dos patrões da filha e... foi mesmo esta em pessoa quem os atendeu. Caíram das nuvens e enxugaram o pranto. Antes assim. Mas aqueles momentos de dor, que um estúpido telefonema lhes fez passar, não mais esquecerão.

Como não será o criminoso engracado que os vai reembolsar de nma despesa — a do táxi — para a qual não estavam preparados.

(Do «Diário Ilustrado»)

Bandidos condenados no Brasil

RIO DE JANEIRO, 8 - Foi condenado a 37 anos e 6 meses de prisão Ronaldo Guilherme Castro, que há cerca de dois anos assassinou a jovem Aida Curi, crime que tem ocupado largamente a Imprensa e suscitou um amplo movimento de opinião em prol de uma solução para a delinquência juvenil.

O cúmplice de Castro, António João, foi condenado a 30 anos de prisão.

Cassio Maurilo, também envolvido no crime, não foi julgado. Continua entregue ao Juiz de Menores. — (ANI).

O Cardeal D. Jaime Barros Câmara, Cardeal Arcebispo do Rio, era o confessor de Aida Curi e disse, na altura do pronunciamento dos alzos:

«Cheguei à conclusão, diante da realidade, de que a morte de Aida tem sido muito útil. Embora a saudade torne ainda maior o grande vazio da minha vida, comprehendo que a tragédia de minha filha amada está servindo como uma advertência a todas as moças que desejam conservar a sua pureza, como minha Aida foi pura. Mas de nada valerá o sacrifício que a morte de Aida representa para a família brasileira, se não se fizer justiça».

O covarde assassinato, perpetrado por «meninos bem» tardados, emocionou profundamente o Brasil. Tudo indica que a vítima foi algo imprudente em acreditar nas boas palavras e intenções de um «playboy»; e a tragédia mostrou os perigos das facilidades de convívio moderno. Em todo o caso, Aida resistiu heróicamente em defesa do seu pudor. Foi horrivelmente maltratada e finalmente atirada por uma janela, até ficar estatelada na rua, morta e ensanguentada.

(De «A Voz»)

17 quilómetros sem condutor

FLORENÇA, 6 — Sem condutor, uma automotora percorreu 17 quilómetros, na linha Pontassieve-Florença. Providencialmente não houve acidentes. Por fim, descarrilou e foi de encontro a uma parede de suporte. A corrida começou pouco depois da estação de San Lorenzo, perto de Florença. O condutor, ao verificar que havia qualquer coisa que não estava bem nos motores, parou o comboio e dirigiu-se para a estação a fim de pedir auxílio. De repente, a automotora começou a andar, em consequência do declive da via. O pessoal da estação de San Lorenzo deu o alarme. Todos os comboios pararam. Graças a isto, não houve acidentes. Como ninguém ia dentro da automotora, também não há vítimas a lamentar. — (F. P.)

Coronel ordenado sacerdote

Entrou, há pouco, no Convento dos Menores Capuchinhos de Pádua, um frade que tem a sua história. Chama-se P.^e Leopoldo, mas não há muito tempo ainda pertencia ao exército inglês e chamava-se Coronel Harold Stevens.

Serviu na Itália durante a última guerra e tomou contacto com a vida religiosa católica italiana e com alguns dos seus famosos santuários. Terminada a guerra, aos microfones da B. B. C. falava para os italianos a quem saudava com a bem conhecida «Buona Sera», nome por que era conhecido.

Feitos os estudos de Teologia, resolveu entrar num convento de Capuchinhos, o que acaba de fazer.

Uma ponte com 5 quilómetros

O Ministério das Obras Públicas da Itália tem em estudo o projecto e o financiamento duma ponte que ligará a Itália Continental à Sicília. Esta ponte, que poderá ter um comprimento de cerca de 5 quilómetros, será uma das maiores do mundo tendo a singular particularidade de ser construída sobre o mar.

A sua realização permitirá intensificar o tráfego turístico na Sicília, o qual é todavia já notável.

As comunicações com a Sicília efectuam-se geralmente por Ferry boat entre Reggio Calábria ou Villa S. Giovanni (na Itália Continental) e Messina (na Sicília) e pelos serviços de navegação e aéreo que ligam a Sicília às várias cidades da Itália.

Particularmente importante e cômodo é o serviço marítimo diário entre Nápoles e Palermo.

A fúria dos elefantes

A polícia e funcionários dos caminhos de ferro lutaram, em San Remo, com quatro elefantes africanos enfurecidos quando estes tentaram despedaçar os vagões que transportavam o circo em que se encontram integrados, num desvio, na estação daquela localidade.

Os animais acalmaram-se quando lhes foi levada uma carregada de feno. Os elefantes seguiram por caminho de ferro de Espanha para um circo em Génova.

(Do «Diário de Notícias»)

Nova maneira de caçar lobos

VARSÓVIA, 14 — Vendo avançar, à frente do seu veículo, dois corpulentos lobos, um motorista de camião que circulava próximo das fronteiras polaca, soviética e checoslovaca, meteu repentinamente o pé aos travões. Mas as feras, em vez de fugir, continuaram a andar com um passo titubeante, parecendo apoderadas de um torpor invencível.

O motorista compreendeu então terem os dois lobos devorado iscos confeccionados com fortes somníferos que os aldeões colocam, à chegada dos primeiros frios, na orla dos bosques.

Este meio de luta contra os lobos parece o mais eficaz para proteger os rebanhos. — F. P.

O perigo de conviver com loucos

O motorista Federico Villa, que durante 20 anos conduziu os alienados da cidade de Monza ao hospício de Mombello, acabou de ser internado também por alienação mental.

Depois de terminado o trabalho, Federico Villa tinha o costume de contar aos amigos tudo que sucedia com os alienados que transportava. Era manifesta a sua obsessão pelas cenas que, por vezes, se davam no seu serviço. «É de endoidecer», costumava comentar. Foi precisamente o que

lhe sucedeu. Depois dum discussão a respeito de doidos, com alguns enfermeiros, Federico Villa começou a imitar uma crise de loucura furiosa. Passado algum tempo, os enfermeiros verificaram que já não se tratava de imitação. O pobre motorista estava realmente atacado de demência. E foi paralisado por um colete de forças, que tantas vezes vira colocar a outros, que Federico Villa foi conduzido no seu próprio veículo para o hospício de Mombello.

(Do «Jornal do Médico»)

Fobia monárquica?

Num concelho do distrito de Santarém, foi proposta para gerir a Santa Casa da Misericórdia local, uma lista de pessoas dignas e honestas.

O presidente da respectiva Câmara Municipal, ficou porém, alarmado (de-certo no seu republicanismo de fresca data) porque à cabeça da tal lista figurava o nome de um «monárquico».

E não descansou enquanto não conseguiu que se forjassem outra lista, e se desse entrada a uns tantos «irmãos», os suficientes para, na devida altura, vencerem a lista número um, por uma diferença de quinze votos.

Não erguemos a nossa voz, porque o «monárquico» foi afastado. Insurgimo-nos, sim, contra esta política mesquinha de fobia monárquica, que não dá outro resultado senão desgostarem-se pessoas dedicadas, que se retraem, que se desinteressam de tudo o que seja «serviço» em benefício da comunidade, em face da perseguição injusta e injustificada que lhes é movida.

Talvez seja esta exactamente a finalidade a atingir, mas parece-nos que as Misericórdias deveriam ser os últimos organismos a servirem para a consecução de tais fins.

(De «O Debate»)

Com uma pinça no ventre

Um cirurgião de Quebec, Dr. Paul Gilbert, deverá pagar, por decisão do tribunal, a quantia de 22.129 dólares (630 contos) a um dos seus antigos doentes em cujo abdómen se esqueceu, em Julho de 1950, durante uma intervenção cirúrgica, de uma pinça hemostática com 15 centímetros de comprimento, que só foi extraída em 1956, em virtude de fortes dores experimentadas pelo doente.

Entregue o caso ao tribunal, este só agora lavrou a sentença.

(Do «Jornal do Médico»)

Brigadeiro Santos Costa

A «Ordem do Exército» n.º 22 referente a 18 de Dezembro, agora distribuída, insere o seguinte despacho do sr. Ministro do Exército:

«O brigadeiro Fernando dos Santos Costa, pela circunstância de ter estado investido nos cargos de ministro da Defesa Nacional e interino no Exército, foi impedido de satisfazer, na altura própria, as condições de promoção a oficial general, na qual já ascenderam, há muito, coronéis colocados à sua esquerda na escala de antiguidade.»

«Nestes termos, determino que o brigadeiro Fernando dos Santos Costa seja colocado, na escala de antiguidades imediatamente à direita do brigadeiro José Filipe da Silva Neves, contando a antiguidade no actual posto desde 3 de Fevereiro de 1955.»

De harmonia com este despacho, o sr. brigadeiro Santos Costa passou a ocupar o primeiro lugar na lista dos brigadeiros.

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

- * CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)
- * FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

AÇOS  BOEHLER

AÇOS FINOS
Para todos os fins
STOCK PERMANENTE

UNIVERSAL

LISBOA

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

PORTO

31 — Rua de Ceuta — 33
Telefones 25045-46

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS (1.^a classe)



COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

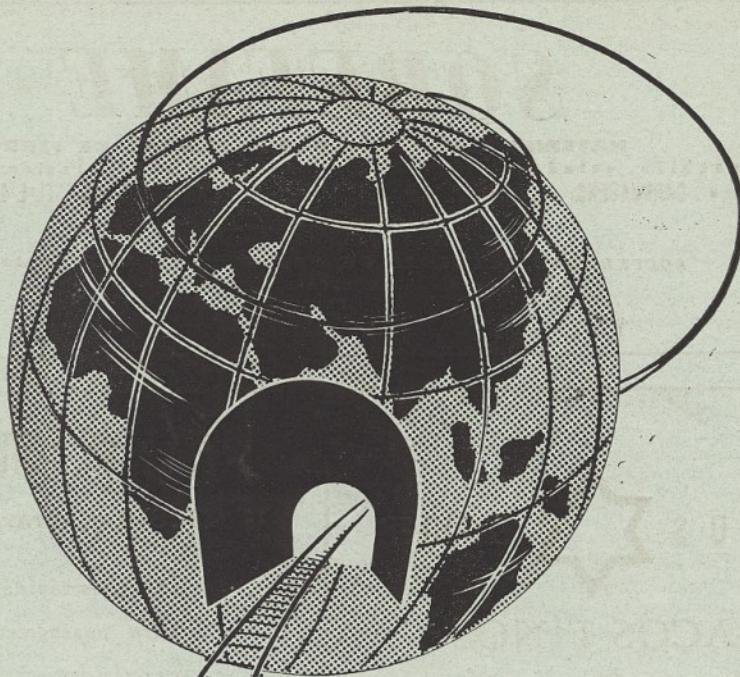
SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

Representantes em 50 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

End. Teleg. EUROPÉA
TELEFONE: 20911



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE