

DEPOSITO LEGAL
- O. ABR. 1961

276

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. Luis, Estados Unidos, 1904



1757



1 — MARÇO — 1961



ANO LXXIII

Assinaturas:

- Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)
- Ultramar 80\$00 (ano)
- Estrangeiro £ 1.5.0
- Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MARIO 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

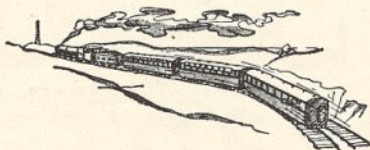
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

Acordo de Trabalho para os Ferroviários	463
A Sociedade «Estoril-Plage e a actualização da grande obra já feita no passado	466
Os Caminhos de Ferro nos países longínquos, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i>	467
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	471
Parte Oficial	475
Publicações recebidas	475
Linhas Estrangeiras	476
Recortes sem Comentários	476
Gazeta dos Caminhos de Ferro	476
Vida Ferroviária	476



ACORDO DE TRABALHO PARA OS FERROVIÁRIOS

Foi já assinado o diploma da sua revisão e actualização

«O novo acordo — afirmou o sr. Ministro das Corporações e Previdência Social — corresponderá aos legítimos anseios da grande família ferroviária»

N O dia 18 de Fevereiro, de manhã, o sr. Ministro das Corporações e Previdência Social, dr. Veiga de Macedo, compareceu na sala das reuniões da Administração da C. P., no Rossio. Acompanhavam-no os srs. drs. Neto de Carvalho, director-geral do Trabalho e Corporações e presidente da Comissão nomeada pelo Governo, para estudar as condições de actividade e remuneração dos ferroviários, a fim de se proceder à revisão e actualização do acordo colectivo de trabalho em vigor desde meados de 1955, e Correia Pires, assistente dos Serviços de Acção Social do seu Ministério para o sector dos caminhos de ferro.

O sr. Ministro das Corporações e Previdência Social, acedendo ao pedido que lhe havia sido formulado pelos dirigentes sindicais, quis prestar-lhes, pessoalmente, todos os esclarecimentos acerca da letra e do espírito do novo acordo de trabalho, que foi firmado ontem entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e os Sindicatos do pessoal ao seu serviço.

O sr. dr. Veiga de Macedo foi recebido pelos srs. dr. Malheiro Reimão e eng. Costa Macedo, membros do Conselho de Administração da Companhia, fazendo o segundo também parte da referida Comissão de Estudo; Joaquim Lourenço de Moura, presidente da União dos Sindicatos dos Ferro-

viários, e mais dirigentes do mesmo organismo e dos sindicatos integrados, do Norte, do Centro e do Sul; e por elevado número de profissionais ferroviários das mais diversas secções e categorias que encheram por completo aquele compartimento para apresentarem as suas solicitações de informação e de esclarecimento sobre pontos de ordem individual e geral para os quais pretendiam chamar em especial a atenção do sr. dr. Veiga de Macedo e das restantes individualidades designadas para se ocuparem da elaboração do novo acordo e dar-lhes por ele a solução requerida.

A abrir a sessão, o presidente da União dos Sindicatos proferiu, em nome dos ferroviários, um breve discurso, em que saudou o Ministro, tendo salientado que, naquele mês, era pela segunda vez que aquele membro do Governo se dignava tomar contacto com o pessoal ferroviário.

A fechar as suas palavras, acentuou:

«E se é certo que para nós tal circunstância traduz inegavelmente uma honra que muito nos desvanece e penhora e pela qual nos confessamos infinitamente gratos, diremos, por outro lado, que tal facto tem ainda particular projecção neste momento, dadas as circunstâncias excepcionais que do antecedente se têm feito sentir em relação à vida dos servidores dos caminhos de

ferro e aos benefícios que, graças ao Governo da Nação e aos esforços notáveis de V. Ex.^a, puderam ser recentemente anunciados à classe. Nesta conjuntura — e porque em tão sensível medida se dignou patrocinar os nossos mais prementes e fervorosos desejos —, vai a classe ter a honra e subido prazer de mais uma vez contactar com V. Ex.^a, ouvindo com o máximo respeito, como é seu apanágio, o que nesta hora, para nós inolvidável, se dignar transmitir sobre tão transcendente e palpitante assunto. Aproveitamos o ensejo para lhe expressarmos o nosso veemente agradecimento pela honra que nos confere e ainda o testemunho da imperecível gratidão da laboriosa classe dos ferroviários portugueses, pelo desvelado carinho que se dignou dispensar ao grave problema do trabalho nos caminhos de ferro. Por tudo — que tanto é — muito e muito obrigado».

O sr. dr. Veiga de Macedo, em resposta e após ter agradecido as saudações do presidente da União dos Sindicatos, explicou as razões que haviam determinado a sua visita, no mesmo mês, aos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários com sede no Porto e à reunião a que, naquele momento, tinha o prazer de presidir. Dessa forma, ia ao encontro do pedido dos sindicatos interessados e à vontade de numerosos ferroviários, e via ao mesmo tempo satisfeito o seu desejo de manter contacto mais directo com a classe, a fim de poder ser elucidado sobre as suas pretensões e esclarecê-la a respeito de alguns problemas relativos às condições e remunerações do seu trabalho, à sua previdência e à sua habitação.

A seguir, o sr. Ministro fez uma exposição sobre os antecedentes e as características essenciais do acordo colectivo em vigor desde Julho de 1955 e referiu-se às dificuldades de vária ordem que surgiram na sua interpretação. Aludiu ainda à situação especial da Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro e ao condicionalismo peculiar do trabalho ferroviário.

«O Governo — acentuou mais adiante — acompanha com o maior interesse tudo o que diz respeito ao mundo do trabalho e

por isso não esquecera, aliás como era seu indeclinável dever, os problemas affectos aos ferroviários.

Depois esclareceu:

«O Ministério das Corporações tem estudado com todo o empenho e carinho as questões de tão numerosa classe e, com a cooperação da empresa e dos sindicatos e a valiosa e esclarecida compreensão dos srs. Presidente do Conselho e Ministros das Comunicações e das Finanças, tornou-se possível encontrar forma de cobrir os pesadíssimos encargos financeiros — que envolvem um aumento de despesa anual de um mínimo de 150 000 contos — derivados da satisfação das legítimas aspirações dos ferroviários. Assim, será assinado brevemente o almejado acordo colectivo de trabalho, o qual trará reais vantagens de carácter social e corresponderá, sem dúvida, aos anseios da grande família profissional por ele abrangido constituída por cerca de 25 000 empregados.»

O sr. Ministro das Corporações ao terminar as suas importantes considerações, prestou homenagem aos profissionais dos caminhos de ferro e à confiança e serenidade que sempre revelaram, sabendo enfrentar dignamente algumas influências por vezes de carácter subversivo e contrárias por isso aos interesses da classe e da Nação, e anunciou que se prontificava a responder às perguntas que lhe fossem formuladas, acrescentando que alguns elementos da comissão da revissão do acordo colectivo de trabalho vigente, incluindo o seu presidente, também teriam prazer em prestar esclarecimentos tidos como convenientes.

Estabeleceu-se então um vivo e interessante colóquio, que se prolongou por algumas horas, e em que intervieram diversos profissionais ferroviários de várias categorias e especialidades. Foram postas numerosas questões cujo esclarecimento pôde ser prestado, na generalidade, através da interpretação das cláusulas do novo acordo. Entre os pontos mais focados situaram-se os respeitantes às normas de promoção, maté-

ria regulamentada nas suas linhas básicas no documento — que é extensíssimo —, mas que considerada relativamente a alguns casos particulares, sobretudo no que toca a empregados mais antigos e sem as habilitações literárias mínimas agora exigidas na admissão, envolve aspectos peculiares de natureza administrativa interna da empresa. Em qualquer caso, porém, o novo acordo fixa o princípio do direito de todos os empregados, sem distinção de categorias ou serviços, se apresentarem às provas dos concursos abertos para os lugares de escala imediata dos quadros a que pertencem, ainda que determinando certas proporções consoante a habilitação seja ou não a mínima requerida para os que entram para a Companhia. Este assunto suscitou demorado debate levantado por alguns profissionais antigos, que vêm mais facilitado o seu acesso às categorias seguintes.

Salientou-se que o acordo, além de permitir a presença de todos aos concursos de acesso, naquelas condições de proporção, coloca automaticamente em lugares de escala superior diversos empregados. Assim sucede, por exemplo, com os aspirantes, que passam a auxiliares de escritório e, em número de 40 por cento, ficam classificados em auxiliares de 1.ª, subindo dois graus na escala dos vencimentos. E como o novo acordo traz uma melhoria geral de ordenados e salários, esses profissionais — como se verificará com outros — beneficiarão de duas circunstâncias de aumento simultâneas. Onde se tornou possível foram criadas categorias superiores, chegando o movimento das promoções a envolver aumentos de remuneração da ordem dos 70 por cento nalguns casos.

A questão dos pagamentos com incidência nas pensões de reforma também originou circunstanciadas explicações, tanto da parte do Ministro como dos representantes

da administração da empresa e de outros componentes da comissão que negociou e elaborou o acordo colectivo a assinar.

Os aspectos da previdência e de habitação foram detidamente apreciados pelo sr. dr. Veiga de Macedo que, em dado momento, evidenciou o valor da actuação de quantos intervieram nos estudos realizados e que, discutindo e avaliando a situação de todos, apresentaram um documento de vincado sentido social em que se acataram na mais ampla medida os legítimos e possíveis benefícios a conceder aos profissionais.

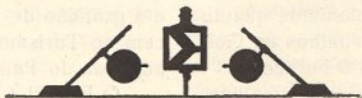
O novo acordo colectivo de trabalho para o pessoal ferroviário, foi assinado ontem, 28 de Fevereiro, no Gabinete do sr. Ministro das Corporações e Previdência Social. Na cerimónia da assinatura, fizeram uso da palavra os srs. Prof. Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da C. P.; Joaquim de Moura, presidente da União dos Sindicatos, e, por último, o Ministro, sr. dr. Veiga de Macedo.

* * *

O Ministério das Comunicações, ao qual os problemas concernentes à melhoria dos vencimentos do pessoal mereceram igualmente a melhor atenção, estudou e vai fixar um ligeiro agravamento de tarifas.

O aumento de tarifas constituirá contribuição pública indispensável de participação nas despesas que vão resultar da melhoria dos ordenados dos servidores dos caminhos de ferro.

O público não deixará de compreender a necessidade de concorrer, com o pequeno sacrifício que lhe vai ser pedido, para a melhoria de 25 mil ferroviários que bem merecem a melhor simpatia pelos serviços que, exemplarmente, vêm prestando a todos que se utilizam do nosso principal sistema de transportes colectivos.



A Sociedade «Estoril-Plage» e a actualização da grande obra já feita no passado

«Não nos limitámos a encarar benefícios de ordem material, porque visamos também um fim mais elevado: a valorização do Estoril» — diz-nos, no seu Relatório, o Conselho de Administração daquela Sociedade

SOB a presidência do sr. dr. Augusto de Castro, reuniu-se, no dia 20 de Fevereiro, a assembleia-geral ordinária da Sociedade Estoril-Plage, a fim de apreciar e votar o Relatório do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal e o Balanço e mais contas do exercício findo em 31 de Dezembro de 1960, e ainda para proceder à eleição de dois Administradores.

O Relatório do ilustre Conselho de Administração da «Estoril-Plage», a que preside o sr. dr. António Amaral de Figueiredo, digno continuador do grande criador do Estoril, Fausto de Figueiredo, é um documento que, pelo seu indiscutível interesse, passamos a reproduzir integralmente:

«Senhores Accionistas:

Submetemos à vossa apreciação o Relatório, Balanço e Contas relativas ao ano de 1960.

Os resultados foram inferiores aos do ano anterior. Para tal contribuiu, fundamentalmente, a baixa do número de diárias no Hotel Palácio, menos 2.780 do que em 1959, e as mais baixas desde 1955.

Temos o convencimento de que a situação futura mudará, à medida que vão sendo concluídas as importantes obras a que metemos ombros e que estão em pleno curso.

Não nos limitámos a encarar benefícios de ordem material, porque visamos também um fim mais elevado: a valorização do Estoril.

Este propósito continua a estar presente nos objectivos desta empresa, como sempre esteve e por forma ininterrupta. Compete-nos saber prosseguir e actualizar com dignidade a grande obra já feita no passado.

Para tanto concebemos um vasto plano de realizações apresentado a público em Setembro último.

Daí para cá muito já se pôde adiantar: foi completamente demolido o Hotel do Parque e a execução dos trabalhos no Hotel Palácio e nas Arcadas seguem o ritmo adequado ao nosso propósito de fazer obra séria, a concluir tão rapidamente quanto possível. Prosseguiram também os trabalhos do Golf referentes à sua ampliação para mais 9 buracos.

Nada podemos por enquanto projectar nos nossos terrenos situados em redor do Parque, porquan-

to os projectos respectivos só poderão ser elaborados depois de se saber o que será construído no local onde se encontra o actual Casino.

Este continua o mesmo passados 31 meses contados da data da actual concessão de jogo que estebece a localização do novo casino à beira-mar e de custo não inferior a 25 mil contos.

Continuamos a pensar que será a futura localização do casino e o rebaixamento do caminho de ferro, que devem constituir a base da valorização desta estância, porque só então se poderá falar no ESTORIL VIRADO AO MAR.

Aliás este nosso pensamento teve pleno eco na opinião pública e na imprensa. Esta soube interpretar o nosso pensamento e emprestou ao nosso modo de ver uma força bem maior do que a que podíamos esperar, tanto mais que não teve contraditores. Por isso lhe deixamos consignados neste relatório os nossos sinceros agradecimentos pelo relevo dado quando da apresentação do nosso plano de obras.

Propomos a aplicação que segue para o saldo da Conta de Ganhos e Perdas:

5% Para Fundo de Reserva Legal s/	752.281\$25	37.614\$06
10% » Fundo de Reserva Melhoramentos	idem	75.228\$12
5% » Conselho de Administração	idem	36.614\$06
6% Dividendo às Acções Privilegiadas		
12.995 a 550\$00 = 7.147.250\$00		428.835\$00
1% Dividendo às Acções Ordinárias		
31.450 a 550\$00 = 17.237.500\$00		172.975\$00
		<u>752.266\$24</u>
Saldo para conta nova		894\$99
		<u>753.261\$23</u>

Aos votos de louvor do Conselho Fiscal ao Conselho de Administração, pela forma como orientou os interesses da Sociedade, queremos juntar as nossas felicitações pelos magníficos resultados obtidos na sua gerência, durante o ano de 1960.

A Sociedade «Estoril-Plage» merece a simpatia e a gratidão de todos os portugueses que reconhecem no Turismo não apenas um instrumento de propagação do País mas também uma fonte de riqueza.

O Estoril é um grande título de glória para todos nós.

Os Caminhos de Ferro nos países longínquos

A rede ferroviária do Japão

Por CARLOS DE BRITO LEAL

FOI no ano de 1542 (1543, conforme os anais japoneses) que os primeiros europeus, os portugueses António da Mota, Francisco Zeimoto e António Peixoto, segundo uns, ou Fernão Mendes Pinto, Diogo Zeimoto e Cristóvão Borralho, segundos outros, chegaram ao Japão vindos de Malaca, dando aos nipónicos o primeiro conhecimento do trato com os negociantes ocidentais, bem como das armas de fogo e do Cristianismo.

Os portugueses foram, pois, os primeiros a trazer para a Europa a notícia desse populoso país onde as gentes se manifestavam pelo requinte das suas maneiras, o seu alto sentimento artístico e a sua apura-

gitudinalmente por uma cordilheira de montanhas de onde descem numerosos rios com uma corrente extremamente rápida, apenas menos do 20% do país é plano onde se desenvolvem os grandes centros populacionais nas regiões dos deltas desses rios, ao longo das costas marítimas.

A população é actualmente de mais de 80 milhões de habitantes com a maior percentagem de aumento demográfico do mundo, bastando referir que em 1872, há menos de um século, era somente de perto de 35 milhões.

Em 1868 foi a Renovação. Um grupo de homens de novas ideias e propósitos bem definidos, alcança-

✱

A nova estação de Kyoto,
antiga capital do Japão

✱



da cultura literária, passando assim Portugal a receber do Japão a prata em barras, a finíssima seda e o ouro das ilhas Léquias.

Estava estabelecido o contacto entre a Europa e o Império do Sol Nascente constituído por um arquipélago cujas ilhas principais são Hocaide (ou Ieso), Hon-sin (ou Hondo), Sikoku (ou Shikokou), Kiu-siu (ou Kioushiou) e uma multidão de ilhéus que, se só forem contados os que têm mais de 4 quilómetros de perímetro, são mais de 400, estendendo-se de nordeste a sudoeste numa linha quase recta, com uma superfície total de cerca de 450.000 km².

Como cada uma das ilhas maiores é dividida lon-

ram o controlo do governo e do imperador, aboliram o feudalismo, tiraram a nação da sua antiga rotina e fizeram o novo Japão.

Até essa data nem um único quilómetro de via férrea havia sido construído. Actualmente conta cerca de 26.000 km. Em 1869 o embaixador britânico, Sir Harry Parker, aproveitou a oportunidade para recomendar a construção de uma linha de caminho de ferro que permitisse o transporte do excesso de arroz existente em outras partes do império para a ilha Kiu-siu, no sul do arquipélago, onde centenas de milhar de habitantes morriam de fome.

Mas nem o tesouro do Estado, nem os capitalistas

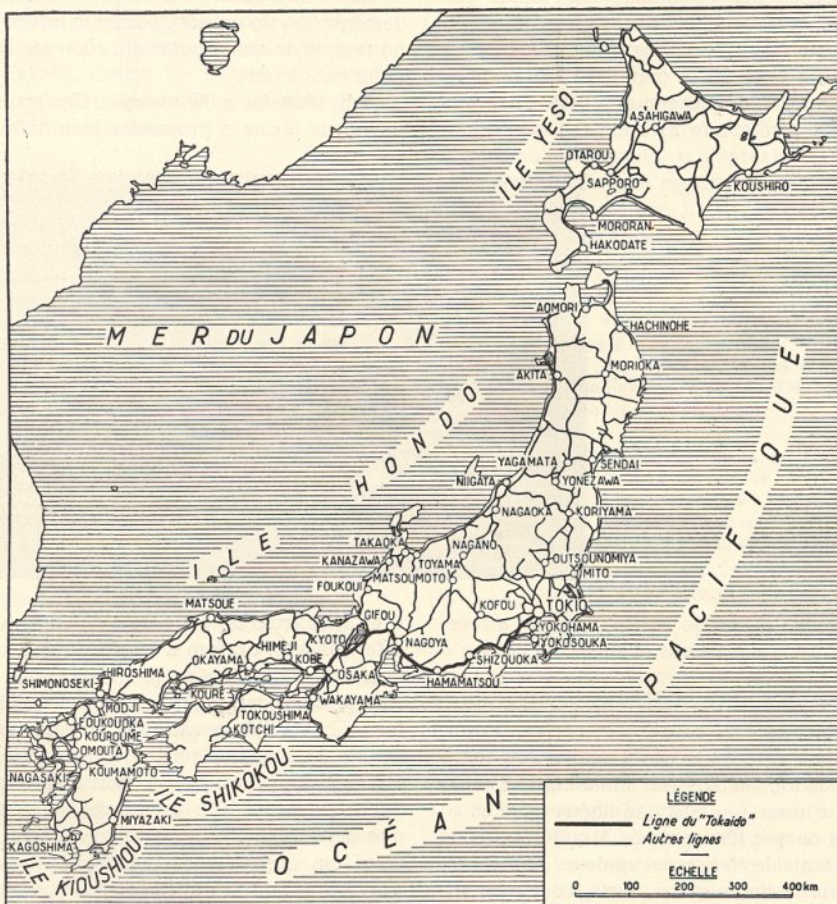
japoneses se dispunham a financiar o novo empreendimento. Foi então que outro inglês, Horation Nelson Lay, se ofereceu para apresentar os fundos necessários, sob a forma de um empréstimo na importância de milhão de libras negociável na Bolsa de Londres. A Grã-Bretanha forneceria o material e os engenheiros para a construção das primeiras linhas, que seriam a que ligasse Tóquio com o vizinho porto de mar de Yokohama e a de Osaka com o porto adjacente de Kobe.

Apesar da severa oposição de muitos conservadores, que protestavam contra a perda da independência financeira da nação submetida a um empréstimo estrangeiro, e a ruína do serviço marítimo de cabotagem e de transportes por estrada, o projecto foi aprovado e a presença do imperador, na inauguração da primeira linha entre Tóquio e Yokohama, em 1872, reduziu a silêncio as vozes discordantes. A construção dos caminhos de ferro japoneses fora iniciada e em breve outras linhas eram lançadas através de todas as ilhas do arquipélago.

A comunicação entre Osaka e Kobe foi completada em 1874 e prolongada até Kioto, a antiga capital, no ano de 1877. Adoptara-se a bitola de 1,67 m. que ficou sendo a bitola modelo para o Japão.

Pouco tempo decorrido, os japoneses revelavam-se óptimos discípulos dos engenheiros ingleses e passavam a dispensar todo o auxílio estrangeiro, lançando-se na construção de novas linhas cujo núcleo de Tóquio a Osaka e Kobe foi a linha Tokaido, que é actualmente a de maior tráfego do país. Foi esta a origem da linha tronco de todo o movimento ferroviário, a espinha dorsal dos caminhos de ferro japoneses, que na grande ilha de Hon-sin, ou Hondo, se estende desde Aciori, no extremo norte, até Shimonoseki na parte mais meridional, apenas separada de Moji por um pequeno estreito, que separa a ilha de Kiu-siu ou Kiouchiou, da ilha de Hondo.

As características geográficas e o clima do Japão exercem, porém, uma influência considerável em todos os transportes. A parte norte da ilha de Hondo e a de Yeso estão cobertas de neve durante o Inverno,



Mapa dos caminhos de ferro do Japão

enquanto que no Verão e no Outono a parte sul do país é ameaçada por ciclones fortíssimos e grandes inundações que frequentes vezes originam prejuízos enormes.

Por estes motivos, todos os transportes terrestres desenvolveram-se principalmente ao longo das costas e as vias férreas formam um circuito fechado em torno de cada ilha, ligando desta maneira as cidades ao longo do litoral. Até há pouco, o transporte rodoviário constituía um auxiliar do serviço ferroviário. Na sua origem a maior parte do tráfego por estrada era assegurado por intermédio de várias empresas e o movimento dos caminhos de ferro estava também na posse de várias companhias particulares que em 1891 chegavam a exceder o do serviço ferroviário por conta do Estado.

A guerra russo-japonesa de 1901-1905, veio provocar a nacionalização de todos os caminhos de ferro, decretada pela lei de 31 de Março de 1906, e o Estado chamou a si a quase totalidade dos serviços de administração e de exploração de todo o tráfego numa organização a que deu o nome de «Caminhos de Ferro Nacionais Japoneses» ou *Japanese National Railways*, mais conhecida mundialmente pelas iniciais JNR.

Os JNR não constituem, portanto, uma companhia comercial mas, sim, uma entidade moral para o serviço do público, sob a tutela do Ministério dos Transportes, com o seu presidente nomeado pelo conselho de ministros, o seu orçamento submetido à aprovação da Dieta e a sua contabilidade sujeita ao controlo do Tribunal de Contas.

O funcionamento dos JNR é determinado por um conselho de administração composto por um presidente, um vice-presidente e vários membros.

Essencialmente, a rede é dividida em seis direcções regionais, vinte e sete departamentos de exploração e numerosos serviços especializados. Os directores regionais têm a sua sede de serviços nas cidades de Sapporo, Sendai, Tóquio, Nagoya, Osaka e Moji para superintender, coordenar e dirigir o trabalho dos departamentos de exploração e outros serviços locais.

As principais funções dos JNR são: a exploração da rede ferroviária e actividades anexas; o serviço dos «ferry-boats» que trabalham em ligação com os caminhos de ferro; os transportes rodoviários que circulam adjuntos aos caminhos de ferro e a exploração das minas de carvão, a produção e transmissão de energia necessária ao tráfego ferroviário.

Num período de 22 anos, desde 1936 até 1958, a quilometragem de vias férreas aumentou 16%; mas este aumento é insignificante se for tomado em relação com o aumento de: 408% de passageiros transportados e 182% de tonelagem de mercadorias conduzidas.

Antes da última guerra, o serviço marítimo de cabotagem representava um importante papel no transporte maciço de passageiros e de mercadorias a

grande distância mas, devido aos grandes prejuízos sofridos pela navegação e aos ataques aéreos de que foram alvo as instalações portuárias e a relativa lentidão com que têm sido modernizadas essas instalações, uma grande proporção desses transportes está actualmente sendo assegurada pelos caminhos de ferro.

Depois do restabelecimento da paz em 1945, o volume global de todo o tráfego aumentou com grande rapidez não só devido ao aumento de população, que subiu para uma densidade de 350 habitantes por km.², mas também ao renascimento da produção industrial. Em 1949, quando o país começou a reconstituir-se, o volume total do tráfego dos vários transportes elevava-se a 8.826 milhões de passageiros e 434 milhões de toneladas de mercadorias, enquanto que em 1957 estes números elevaram-se respectivamente a 15.626 milhões de passageiros e 1.032 milhões de toneladas de mercadorias, o que representa um aumento de 77% para passageiros e de 230% para mercadorias.

Os resultados obtidos pelos JNR na exploração e custo dos transportes, podem ser comparados aos de qualquer outro caminho de ferro do mundo. Assim o número médio de comboios que circularam diariamente por quilómetro das linhas principais foi de 46 em 1956, enquanto que nos Caminhos de Ferro Federais Alemães foi de 36; nos Caminhos de Ferro Britânicos de 29 e nos Caminhos de Ferro Franceses de 19. Basta frisar que no Japão atinge-se uma circulação de 212 comboios diários nos dois sentidos na secção de Maibara a Hikone, da linha Tokaido, enquanto que em França, entre Etampes e Tours esse número é de 183 e nos Estados Unidos, entre Cleveland e Buffalo, na linha «New York Central Railroad», não passa de 65.

O expresso «Kodama» efectua o percurso de 550 km. Tóquio a Osaka, em via estreita, à velocidade máxima de 110 km./h sendo interessante notar que, no que se refere a velocidades máximas de comboios na Europa e nos Estados Unidos, estas são: Para o *Helvetia* do «Deutsch Bundesbah» (Hamburgo-Basileia), 140 km./h para o *Oiseau Bleu* da S. N. C. F. (Paris-Bruxelas), 140 km./h e nos Estados Unidos, para o *Broadway Limited* da «Pennsylvania Railroad» (Nova Iorque-Chicago), 153 km./h. Isto é, estes comboios circulando em vias mais largas, são apenas um pouco mais rápidos do que os comboios japoneses e com uma vibração mínima no «Kodama».

Quanto a passageiros, os JNR têm chegado a transportar 4.260.000 passageiros por quilómetro de via, nas linhas principais, enquanto que o Caminho de Ferro Federal Alemão somente 950.000, a rede da S. N. C. F. 530.000 e os Caminhos de Ferro Britânicos 590.000. Relativamente a mercadorias, a tonelagem transportada por quilómetro nas principais atinge 2.040.000 no Japão, e não excede 1.290.000 na Alemanha, 940.000 na França e 660.000 na Grã-Bretanha.

O percurso diário médio do material nos JNR tem sido de 281 km. para carruagens, e 118 km. para vagões, enquanto que nos caminhos de ferro da classe I nos Estados Unidos é apenas, respectivamente, de 249 e 69 km.; nos Caminhos de Ferro Federais Alemães 215 km. e 56 km. e na rede da S. N. C. F., 193 e 42 km.

A maioria dos comboios dos JNR é rebocada por tracção a vapor mas um vasto plano de electrificação e de dieselização está sendo executado.

A electrificação do conjunto da linha de Tokaido que liga as principais cidades do Japão como Tóquio, Osaka e Nagoya, foi terminada em Novembro de 1956.

Apesar da existência de cerca de 2.000 km. de rede já electrificada em corrente contínua — a 1.500 volts nas linhas principais e a 600 volts em linhas urbanas — os engenheiros ferroviários japoneses verificaram que havia vantagens económicas e técnicas para a adopção do sistema de corrente monofásica nas futuras electrificações.

O novo sistema foi já empregado na electrificação de alguns troços da linha de Hokuriku, que faz parte do tronco que liga a área industrial de Osaka com a costa do mar do Japão.

Acerca desta electrificação, o engenheiro Shiro Seki, director do Departamento de Electricidade dos JNR, publicou no primeiro número da revista da «Associação de Engenheiros Ferroviários Japoneses» os seguintes períodos:

«A linha de Hokuriku foi electrificada com corrente alterna monofásica de 20 KV e 60 ciclos, para atender ao aumento de Tráfego, quer de carga, quer de passageiros e este troço vem confirmando os resultados esperados.

Devido à importância da interligação dos dois sistemas — corrente alterna e corrente contínua — foi experimentado um tipo de alimentação dupla na triagem da estação de Sakunami, no ramal de Senzan. Este método de ligar energia em C. A ou C. C. nas secções escolhidas da rede aérea, em coordenação com os sinais e dispositivos de segurança, vem dando bons resultados desde Abril de 1956 e tal método está sendo adoptado em Kuroiso e em Fukushima, onde já existem ramais electrificados a 1.500 volts».

Outra solução interessante adoptada, é o uso de locomotivas para dupla corrente, que já estão sendo empregadas na ligação entre Moji e Shimonoscki, no túnel submarino da linha principal de Kagoshima e em outras.

A rede aérea consiste em um fio de contacto de 140 mm², de cobre duro, e um mensageiro de 70 mm² de cobre-cádmio, suspensa numa posteação de cimento com braços flexíveis. A instalação de regulação automática e a suspensão suplementar em forma de Y, garantem uma boa tomada de corrente pelos pantógrafos, à velocidade de 120 km/h.

A dieselização não está planeada senão para as linhas onde seja mais vantajosa do que a electrificação, ainda que a utilização de automotoras diesel se esteja sem cessar desenvolvendo nos pequenos percursos.

Como as ilhas principais do Japão apresentam cordilheiras onde as rampas são bastante pronunciadas e as curvas de pequeno raio muito numerosas, e as linhas têm uma bitola de 1,067 m, a velocidade máxima é limitada a 95 km/h (110 em certas secções) para os comboios de passageiros e a 75 km/h (85 em certas secções) para os comboios de mercadorias. Além disso, como o comprimento útil das linhas de gare é pequeno, a carga dos comboios de mercadorias é limitada a 1.200 toneladas.

Os JNR estão, em todas as suas linhas, procurando melhorar o material circulante e adaptar as vias a uma maior intensidade de Tráfego. Na linha tronco existente entre Tóquio e Kobe, que percorre a zona densamente povoada e industrializada do Japão, espera-se que em 1975 essa linha deverá transportar o dobro de passageiros transportados em 1956, que foi de 101,2 biliões de passageiros-quilómetros. O volume dos transportes cresce assim enormemente e o tráfego diário em certas secções urbanas que utilizam composições automotoras eléctricas é já de 330 comboios em cada sentido e é vulgar, entre certas relações inter-urbanas, esse número atingir 120 comboios; o que constitui um «record».

As linhas férreas japonesas contam, entre os seus 3.106 túneis, um dos mais extensos do mundo, ocupando o 5.º lugar, o túnel de Hokuriku com 13,8 quilómetros e via dupla. É um quilómetro mais comprido que o Mont Cenis, que liga a França à Itália, e cerca de 700 metros menor do que o Loetschberg, que liga a Suíça à Itália.

Nos últimos anos o Japão tem exercido grande actividade em trabalhos experimentais com «bogies» com suspensão em molas pneumáticas aplicadas ao material circulante, usando-as nos grandes expressos de luxo, como o «Kodama», o «Azakase», o «Sakura» e mais recentemente nas composições dos arredores urbanos, tendo obtido resultados espectaculares. O conforto obtido com essas molas nas carruagens de passageiros é excelente e, em Outubro último, os JNR tinham já 290 assim equipadas.

* * *

Como cônsul de Portugal no Japão, muitas vezes teria percorrido algumas destas linhas férreas, Wenceslau de Moraes, o escritor e oficial de marinha que, nipozidado de alma e coração se dera inteiramente a esse país sublime.

Portugaru-San, o Senhor de Portugal, como era conhecido pelos japoneses, morreu em 1929 em Tokoshima e ali foi incinerado, manifestando assim a sua fidelidade aos usos nipónicos, até mesmo após a sua morte.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Numa escavação romana em Colónia, encontrou-se uma taça, em filigrana de vidro, que foi considerada o maior tesouro da colecção de vidros germano-romana do museu daquela cidade. É também o mais belo dos oito copos que até agora se encontraram na Europa e cuja origem se calcula ser do século IV.

(do diário *Apogevmatini* – Atenas)

Segundo o professor Arno, da Universidade de Essen, cerca de 900 milhões de partículas de pó passam cada minuto pelos pulmões dos habitantes das cidades. Dessas partículas microscópicas 90 milhões ficam retidos naqueles órgãos, ocasionando muitas vezes graves moléstias.

(do semanário cubano *Acção Cívica* – Camaguey)

No museu recentemente inaugurado em Oslo, estão lado a lado a maior e a mais pequena ave do mundo. A maior é o *Aepiornis*, que existia ainda em Madagascar há 2.500 anos, e punha ovos de 30 centímetros de comprimento por 25 de largo, pesando oito quilos. A ave mais pequena é o colibri, cujo ovo pouco maior é do que um grão de feijão pequeno...

(do diário *El Peruano* – Lima)

Arqueólogos egípcios iniciaram novas escavações no vale dos Reis para procurarem descobrir o mistério que rodeia o tesouro do faraó Seth I, pai de Ramsés II. As pesquisas são conduzidas por Abdel Rasur, que afirma possuir elementos que conduzirão à descoberta do tesouro. Esses elementos ter-lhe-iam sido confiados por seu pai e constituem segredo de família.

(do *Bel-Abbés Journal*)

O Instituto de Investigações de Varsóvia festejou setenta anos de existência. Possui actualmente uma das maiores bibliotecas polacas do mundo e publica trinta e sete revistas em onze línguas. Trabalham no Instituto cerca de oitenta cientistas e ainda trezentos colaboradores.

(do diário *Vradyni* – Atenas)

Um novo dispositivo protector contra roubos, inventado nos E. Unidos, agarra automaticamente o ladrão pelas pernas, mercê de uma espécie de ratoeira electrónica, e dá aviso imediato à polícia.

(do diário *Die Vaterland* – Joanesburgo)

A música e a água corrente estão a servir de anestésico aplicado pelos dentistas a crianças. A criança senta-se na cadeira e coloca na cabeça uns auscultadores. Depois, por meio de botões colocados nos braços da cadeira, é controlado o volume do som. Entretanto o dentista vai-lhe tratando dos dentes. Quando o tratamento começa a ser doloroso o paciente acciona o botão de água corrente. Trata-se de um som electrónico, contínuo e semelhante ao das cataratas do Niagara. A criança parece sentir-se mais tranquila e com menos dores.

(do diário *La Lucha* – Habana)

Encontrou-se num túmulo romano uma garrafa de vinho tapada por grossa capa de azeite endurecido. Com muita precaução foi derretido o azeite e verificou-se que se tratava de excelente vinho com mais de mil e oitocentos anos de antiguidade. O túmulo achava-se próximo das margens do Danúbio numa localidade que tem o nome de Dafing.

(do *Journal du Peuple* – Lyon)

Foram descobertos alguns «frescos» datando do século IV nas catacumbas de Comodilla, em Roma. Um deles representa a visão do apóstolo S. Pedro em Soppé, e outro representa o encontro do diácono Filipe com o ministro da Rainha da Etiópia. É uma das mais valiosas descobertas no que respeita à arte religiosa cristã dos primeiros séculos.

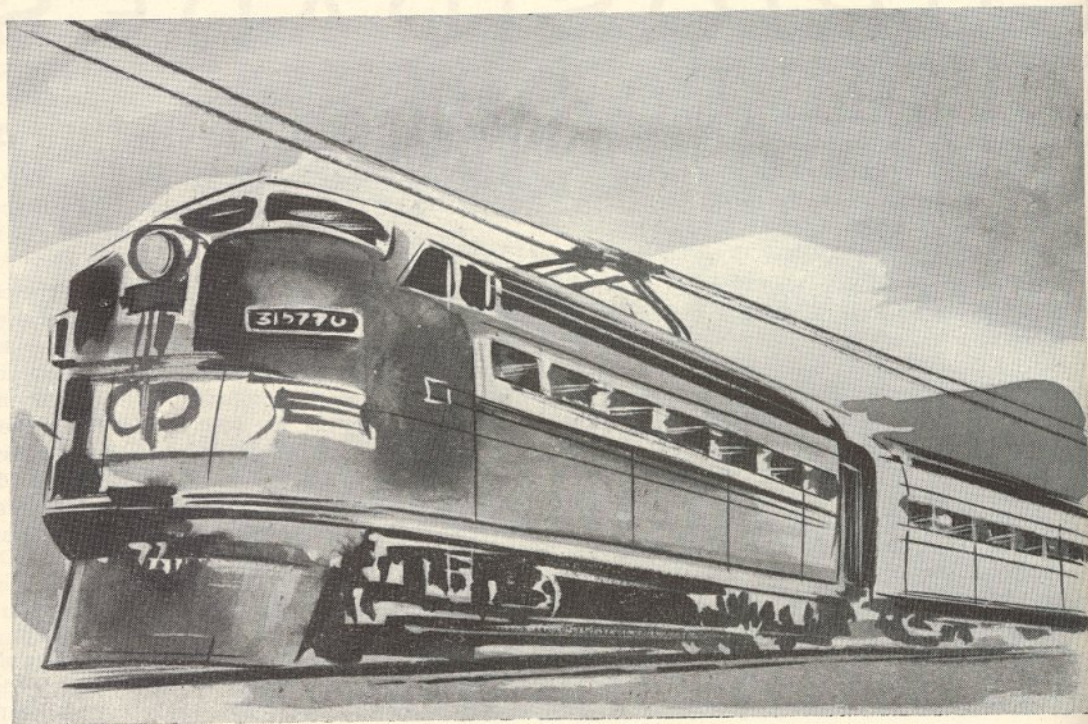
(de *La Nouvelle Republique* – Tours)

Na Suécia está obtendo grande êxito de venda o pequeno telefone-televisor. Trata-se de um telefone equipado com um sistema de televisão em miniatura. A imagem tem o dobro da superfície de um selo de correio.

(do diário *Ilta Sanomat* – Helsínquia)

O professor Massey conseguiu pôr a descoberto na ilha de Zia – a Kea da antiguidade – algumas paredes de edifícios construídos nos tempos pré-históricos. Naquela ilha houve quatro cidades que foram opulentas. As fundações dos edifícios datam da era paleolítica.

(do diário *Le Travail* – Verviers)



CEL

CABOS ELÉTRICOS

CAT



Orientando a sua produção no sentido de obter uma **QUALIDADE SUPERIOR** os seus produtos, preferidos por **técnicos competentes**, são exigidos pela **C. P.**



ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS: RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA, 9
LISBOA • TELEFONES: 2 19 78 - 2 89 12 - 2 50 94 - 3 26 16 • TELEGRAMAS: CEL - CONDUTORES — CAT - CABOS



PARTE OFICIAL

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada

Sede: Calçada do Duque, 20, Lisboa

ADMINISTRAÇÃO

Sorteio de obrigações

O «Diário do Governo», n.º 42, III Série, de 18 de Fevereiro de 1964, publica o seguinte:

Previnem-se os portadores de obrigações da emissão a seguir indicada de que em 7 de Março próximo futuro, pelas 11 horas, se procederá, na sede da Companhia, em sessão pública, ao sorteio dos títulos a amortizar em 1 de Abril deste ano, em conformidade com o respectivo plano de amortização, a saber:

Emissão das linhas de Mirandela e Viseu, de 4 1/2 por cento, 1889.

290 obrigações respeitantes à amortização do 2.º semestre de 1960.

Lisboa, 8 de Fevereiro de 1964. — O Conselho de Administração.

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

Direcção de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira

Serviço de armazéns do Caminho de Ferro da Beira
2.ª SECÇÃO

Concurso n.º A/CFB/1/1-24/61

O «Diário do Governo», n.º 43, III Série, de 20 de Fevereiro de 1964, publica o seguinte:

Recebem-se propostas até às 14 horas e 30 minutos do dia 28 de Abril de 1964, para o fornecimento de:

Uma carruagem-salão.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos, encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 20 000\$00.

Os desenhos encontram-se à venda na 2.ª secção do serviço de armazéns, ao preço de 1 000\$00 cada jogo de dezasseis desenhos.

Validade das propostas: mínimo 60 dias.

A abertura das propostas terá lugar, no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns do caminho de ferro da Beira, na cidade da Beira.

Serviço de Armazéns da Direcção de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, na Beira, 20 de Janeiro de 1964. — O Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉCTRICOS E AUTOCARROS

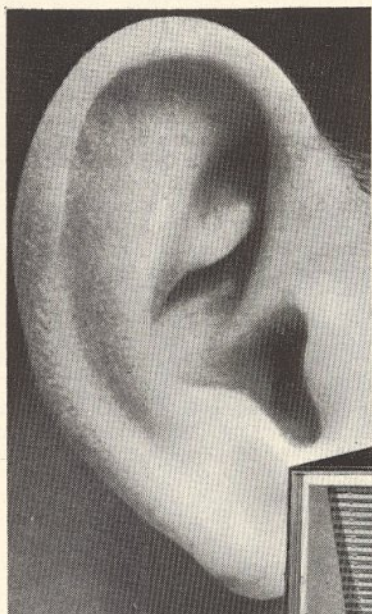
todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

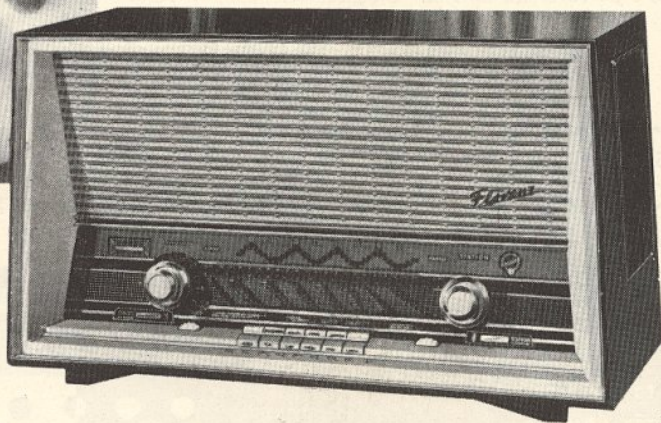
Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 — Lisboa
Telefone: 3 50 35

nunca foi tão fácil escolher o melhor...

**basta ouvir
um rádio**



- Recepção radiofónica da mais alta qualidade
- Sistema de som de super-alta-fidelidade
- Desdobramento especial de ondas curtas
- Conforto e facilidade de manuseio
- Antena Ferrit incorporada e desligável
- Ligações para gravador e gira-discos
- Assistência técnica perfeita



ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA.

Sede : Lisboa - Av. A. A. de Aguiar, 32 - Tel. * 73 69 91 • Filial: Porto - Abertura em breve



ponto por ponto o melhor

Publicações recebidas

Veneza 1961

Da Ente Provinciale per il Turismo di Venezia, e por intermédio da Delegação do Turismo Italiano, de Lisboa, recebemos um luxuoso calendário para 961, oferta que muito agradecemos.

O calendário é sugestivamente ilustrado com a reprodução, a preto e a cores, de fotografias dos mais curiosos aspectos da maravilhosa cidade de Veneza.

Agradecemos a oferta.

Boletim Trimestral do Banco de Angola

Recebemos o n.º 12 do Boletim Trimestral do Banco de Angola, correspondente aos meses de Outubro, Novembro e Dezembro de 1960.

O presente Boletim abre com um trecho do discurso que o Sr. Presidente do Conselho proferiu no dia 30 de Novembro de 1960, seguindo-se informações de grande interesse sobre a Balança Comercial da Província, que apresentava um saldo de 23 mil contos no fecho de Outubro, e ainda sobre clientes e fornecedores, mercadorias exportadas e importadas, apicultura e pecuária, indústria, minério de ferro, construção civil em Luanda, comunicações e transportes, obras de fomento, etc..

Boletim de Minas

Recebemos o n.º 7 do «Boletim de Minas» (Nova Série) editado pela Repartição de Minas.

O sumário é constituído pelos seguintes assuntos de interesse geral:

Utilização de Cassiterites em fundições nacionais (Inquérito); Penumoconioses (Sua prevenção e protecção ao doente profissional); Movimento de Processos (3.º Semestre de 1960); Conselho Superior de Minas e Serviços Geológicos (Últimas sessões realizadas); Lista dos principais exportadores de produtos das minas e pedreiras; Sociedades Mineiras (Movimento relativo ao 3.º trimestre de 1960); Registos efectuados durante o terceiro trimestre do ano de 1960; Registos anulados; Actividade de divulgação e colaboração (Ofertas de colecções de minerais); Minas concedidas no Continente (Anos de 1953 a 1954).

Album comemorativo do Centenário dos Caminhos de Ferro Sul-Africanos (1860 — 1960)

Foi no dia 26 de Junho de 1860 que, entre Market Square, Durban, e Point se procedeu à abertura das duas primeiras milhas de linha dos caminhos de

ferro da África do Sul. No espaço de cem anos, essas escassas duas milhas de linha férrea, tornaram-se na maior organização de transportes do continente africano, cuja rede tem agora a extensão de 13 439 milhas, das quais 2 186 estão electrificadas.

A expressão Caminhos de Ferro Sul-Africanos não abrange unicamente o sistema ferroviário. Compreende uma coordenação complexa que inclui o carril, a estrada e o transporte aéreo, portos, faróis e transportes marítimos auxiliares.

A descoberta de diamantes em Kimberley foi o primeiro poderoso incentivo para a construção do caminho de ferro. A abertura das minas de carvão no Transvaal e Natal, e a descoberta de ouro no Witwatersrand contribuíram para o alargamento da rede ferroviária.

Para se fazer uma ideia do papel que o caminho de ferro desempenha na economia da África do Sul, bastará referir que, conforme nos informa o Album comemorativo do Centenário, o transporte, em 1959, de mercadorias, foi da ordem das 79 722 036 toneladas, e o número de passageiros que circularam nos comboios, em longos e pequenos percursos, atingiu a totalidade de 274 358 845.

O Album é profusamente ilustrado com sugestivas gravuras, quase todas a cores, dos diversos aspectos dos serviços ferro e rodoviários, transportes aéreos e marítimos auxiliares.

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

Linhas Estrangeiras

Foi em 1950 que os Caminhos de Ferro Alemães começaram a soldar as suas vias, fosse qual fosse a extensão das linhas. No decurso destes últimos anos foram soldados 19 900 quilómetros de linhas principais sem interrupção. Dos 31 000 quilómetros de vias de primeira ordem (vias para rápidos) 13 800, aproximadamente, foram soldados até hoje.

Caso se mantenha este mesmo ritmo de trabalho durante cinco ou seis anos, as vias destinadas à circulação de comboios rápidos ficarão totalmente soldados.

Os 19 000 quilómetros soldados até à data presente permitem à DB obter uma economia anual à roda de 17,7 milhões de marcos.

À parte a DB, existem actualmente no Mundo cerca de 4 000 quilómetros de vias soldadas sem interrupção, dos quais 3 000 pertencem à Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

Recortes sem Comentários

Muito bem!

No semanário «Distrito de Portalegre», o sr. dr. Francisco Subtil, cheio de razão, aplica uma boa tarefa num senhor padre que declarou nas colunas deste semanário ficar ofendido se lhe chamassem monárquico, e nada se ofender com a designação de democrata-cristão.

O sr. dr. Subtil honra o seu apelido, na resposta que dá. Nós, que não podemos manifestar sutilezas perante estas afirmações de inferioridade, só podemos rogar ao Senhor que o referido democrata-cristão seja exemplar no exercício do munus sacerdotal e cheio de virtudes na sua vida privada, porque como jornalista que escreve tais neceidades, só uma qualificação lhe cabe: *pateta!*

Mas o sr. dr. Subtil de uma cacetada mata dois coelhos, e deixa também a sangrar um tal «Baltar» que faz crónicas internacionais e aproveita o espaço para fazer propaganda a favor das repúblicas e contra as monarquias, só porque o rei da Pérsia é polígamo, como lho permite a sua lei. E não o serão também os presidentes das diversas repúblicas árabes? E diz que o laço do matrimónio é indissolúvel. Pois é. Mas é o do matrimónio cristão. Não é o do casamento civil nem o celebrado segundo a lei de Mafoma ou de Confúcio ou de Buda. Aquele era *pateta, este é ignorante.*

O corpo redactorial de «O Distrito de Portalegre» está a precisar de reforma profunda.

De «O Debate»

Que vergonha! — exclama o «Daily Express»

LONDRES, 15 de Novembro. — Recordando que os portugueses têm os mais antigos e, presentemente, os mais vastos territórios ultramarinos de todo o Mundo, escreve hoje o «Daily Express» que «o orgulho de Portugal está em que em

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A Imprensa e o nosso número especial de Janeiro

«Recebemos o n.º 1.753 desta antiga revista, a mais velha publicação técnica portuguesa da modalidade de transportes, pois vem a público desde o ano de 1888. O presente número, comemorativo do ano novo é ilustrado com uma artística capa de Stuart de Carvalhais, inserindo interessante colaboração do Prof. Dr. João Faria Lapa, Eurico Gama, dr. Vidal Caldas Nogueira, Carlos de Brito Leal, Jorge Ramos, Rebelo de Bettencourt, dr. H. Rooney e Edmond Delagé.

Agradecemos a visita.»

(De *Mundo Motorizado*, Lisboa)

«Com primoroso aspecto gráfico e escolhida colaboração — o que não nos surpreendeu, pois isso é habitual —, recebemos um número comemorativo do advento do ano de 1964 de *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que Carlos d'Ornellas dirige proficiente e carinhosamente.

Bem merece a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* uma vida muito mais longa e próspera. É quanto lhe desejamos, muito sinceramente, fazendo votos para que a sua visita ao nosso jornal, onde é sempre bem recebida, não volte a sofrer interrupções.»

(De *A Nossa Terra*, Cascais)

Vida Ferroviária

O sr. Eng.º Augusto Vitor das Neves foi distinguido com um prémio suíço

Uma revista suíça organizou um concurso internacional que tinha por objectivo premiar, com um valioso relógio de ouro, o participante que apresentasse o melhor trabalho de solução sobre «rectificação de duas curvas».

Foi grande o número de concorrentes — engenheiros e técnicos ferroviários.

Para honra dos engenheiros portugueses, o trabalho classificado em primeiro lugar foi apresentado pelo sr. Engenheiro Augusto Vitor das Neves, que desempenha actualmente o cargo de chefe da 12.ª secção de Via e obras da C.P., com sede em Évora.

As nossas felicitações.

todas as terras sob a sua bandeira, desde Cabo Verde, no Atlântico, até Macau, no Mar da China, reina a paz».

«Mas entrar para as Nações Unidas, que presságio de caos!», exclama-se no artigo do «Daily Express», que logo adianta:

«A Comissão de Curadorias pediu que os portugueses forneçam informações acerca das suas possessões e, quando a moção foi posta à votação, a Inglaterra absteve-se. Que vergonha!».

E, recordando que a saída dos belgas do Congo lançou o país na anarquia, o jornal pergunta:

«Acaso crê o Governo Britânico que não há já no Mundo bastante agitação?» — (ANI).