

-6. AGO 1955

20

10.º do 68.º Ano

Lisboa, 1 de Agosto de 1955

Número 1623

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

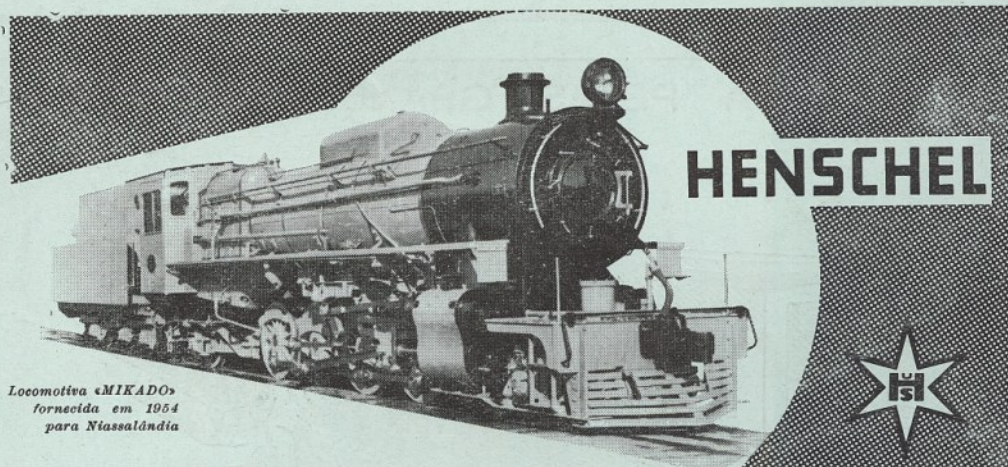
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 7—LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20468—LISBOA



Locomotiva «MIKADO»
fornecida em 1954
para Niassalândia

Programa de fabricação de Locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção
Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL
Locomotivas eléctricas - Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-Gen-
eral-Motors / Locomotivas diesel-hidráulicas

HENSCHEL & SOHN EM **KASSEL**

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

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS * SERVIÇOS AUXILIARES
DO CAMINHO DE FERRO * RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS
E BAGAGENS AO DOMICÍLIO * SERVIÇO DE PORTA À PORTA
EM CONTENTORES * ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

AGENTES DE TURISMO
AGENTES DE NAVEGAÇÃO

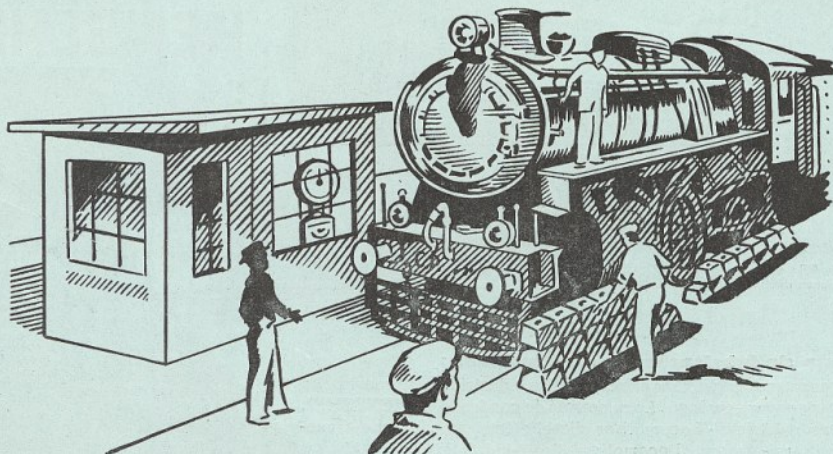
Rua do Arsenal, 124 e 146
Telefs. 32151/54 e 32261/64

LISBOA

Rua Mousinho da Silveira, 30
Telefs. 25938/39

PORTO

A PREFERIDA PELAS GRANDES INDÚSTRIAS



BÁSCULA ROMÃO DE GRANDE TONELAGEM ROMÃO & COMPANHIA

13, CRUZES DA SÉ, 29 — LISBOA — TELEF. 2 2305

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 — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1904
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

Agentes no Norte: *MATTOS CERQUEIRA, Lda.*, R. de Santo António, 145, 1.º—Telef. 23494—Porto
Delegado em Espanha *JUAN B. CARRERA*, Apartado 4069 Madrid

1623

1 — AGOSTO — 1955

ANO LXVIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre).

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

COLABORADORES

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Major ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO FERNES



S U M Á R I O

General Raúl Augusto Esteves, pelo Eng. ^a RAÚL DA COSTA COUVREUR	277
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	281
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	282
A Questão de Goa	283
A Electrificação da linha férrea Lisboa-Entroncamento	286
Há 50 anos	287
Espectáculos	287
Caminhos de Ferro Ultramarinos	290
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» — Ainda o nosso aniversário	290
Parte Oficial	290
Imprensa	280



General Raúl Augusto Esteves



Pelo Eng.º RAÚL DA COSTA COUVREUR

UM imperativo apenas de velha estima e de funda saudade, e não a vaidade de que o meu nome as subscreva, me leva a traçar algumas desprezíveis palavras sobre Raúl Esteves, como mais simplesmente entre os amigos era conhecido aquele que a morte acaba de roubar ao seu convívio.

Tendo decorrido no serviço do Exército a parte mais notável e activa da sua vida, serviço em que pelas suas especiais qualidades, graças à sua inabalável serenidade e mercê do seu espírito organizador e disciplinador foi um dos mais distintos elementos, não sou eu, sei-o bem, o mais indicado para falar dos méritos do General Raúl Augusto Esteves, cuja acção se evidenciando principalmente no comando do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, não apenas na Guerra em França, mas também em ocasiões difíceis em Portugal, o aureolou do justo prestígio de que gosou, lhe valeria as estrelas do alto posto que atingiu e lhe faria merecer as honras veneras que cobriam o seu peito de soldado de rija tèmpera e de português de boa lei.

Também não sendo nem orador nem escritor, me não passa pela mente a pretensão de que o que eu possa escrever tenha aquele cunho de elevação e se revista daqueles primores de estilo que é de hábito enflorarem as palavras faladas ou escritas de homenagem a qualidades que bastas vezes apenas são conhecidas de tradição,

ou colhidas, por dever de ocasião, nos registos biográficos e não no convívio de longos anos. Não! Nem enveredarei por caminhos que não trilhei, nem tentarei falsas exteriorizações de merecimentos que não possuo.

Não me referirei pois ao General Raúl Augusto Esteves; mas sim a Raúl Esteves tão sòmente. E para dele falar, eu então arrego-me agora qualidade para o poder fazer, por ser um dos poucos que ainda existem dos que por mais tempo foram seus discípulos e o único que resta, dos que depois no decorrer dos anos com ele mais na vida civil continuaram contactando.

Para as minhas palavras, apenas irei arrancar à própria memória a lembrança de um ou outro episódio destacado que tão sòmente nela se encontra registado, colhido na minha convivência com ele que sendo pequenos nada na sua vida, revelam, no entanto, uns, modos de ser que mais tarde afirmariam qualidades, comprovam outros, persistências que o tempo não alteraria.

Perto de sessenta anos decorreram já desde que iniciando em 1896 o 1.º ano da Politécnica, nesta Escola travei conhecimento com Raúl Esteves.

Três anos passados entrámos para a Escola do Exército, Raúl Esteves para a carreira das armas, eu para a de engenharia civil.

Lançados na vida prática, com dife-

rença de um ano na terminação dos nossos cursos, Raúl Esteves viria a alcançar parte dos seus sucessivos galões no serviço das tropas de caminhos de ferro, eu, permaneceria desde praticante no Serviço de Traction e Oficinas, até Subdirector, na Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.

Aquela mesma camaradagem de estudantes continuou porém entre nós sem empanamento, aquela mesma boa amizade de condiscípulos se não extinguiu com a separação em que a Vida nos colocou e, pelo contrário, reviveu em situações em que voltámos a conviver e se manteve inalterável até a morte o empolgar.

Na Politénica, Raúl Esteves foi sempre pela sua inteligência e pelo seu amor ao estudo o primeiro classificado nas Cadeiras que até ao 3.º ano juntos frequentámos, curso de que apenas 6 ou 7 restam dos 18 que sem desvio chegámos a esse último ano.

Penacho, como então se dizia, sem a mínima presunção porém em o ser, parece-me ainda vê-lo nas escadarias laterais da Escola explicando prazenteiro qualquer ponto duvidoso, não só com a melhor boa vontade, mas com o mais decidido empenho em que os que a ele recorriam ficassem esclarecidos o melhor e mais completamente possível.

Entra na Escola do Exército e obtendo também a primeira classificação no 1.º ano do então chamado Curso Geral, passou seguidamente a frequentar o curso de Engenharia Militar. Aí, recordo-me por exemplo que um dia se soube que em determinada *conferência* — como então na Escola se chamavam os exames de frequência, se bem me lembro de História Militar, *conferência* aliás de alunos de outras armas, havia pouca *sabedoria*, mas possibilidade de auxiliar os menos *sábios*.

Raúl Esteves agrega 3 ou 4 dos seus amigos, entre os quais eu figurei, e na Biblioteca cada um de nós, ao seu ditado dando redacção diferente, escreveu os necessários esclarecimentos que depois por

artes mágicas, foram introduzidos na aula, *sem destinatários preconcebidos!*

Raúl Esteves nestes simples casos, mostrava como além de bom estudante e de bom condiscípulo, era já também o bom camarada, pois se na Politénica éramos poucos e todos conhecidos, na Escola do Exército, a diferenciação de armas, a proveniência diversa, e a quantidade, faziam com que muitos não nos conhecessem senão pela identidade do uniforme.

Recordo-me que como divisa de sentido oculto e numa insistência que surpreendia, Raúl Esteves usava então encimar todos os seus livros, todos os seus cadernos de apontamentos e até as próprias folhas das suas provas escolares com as palavras, *Tudo vai bem!*

Nunca nos revelou o significado desta *empresa* como antigamente se dizia, mas seguramente ela sintetizava aquela confiança em si com que enfrentava as situações de então.

E deverá ter sido, sem dúvida, essa confiança mais tarde já então estendida a todos sob o seu comando, que justificará de forma mais compreensiva o lema SEMPRE FIXE adoptado pelo seu Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

Veja-o no tempo ainda da Politénica soldado cadete, salvo erro de Cavalaria 4, de tal rigor na farda que usava e que os seus camaradas, aliás fora da ordem, se esforçavam por aprimorar, que a sua, a dizíamos tirada do *casão!*

Pequena figura como tinha, aprumava-se com o maior garbo nas continências, que fazia, começadas e terminadas invariavelmente, às distâncias regulamentares de então, e completadas, como parece também era da ordenança, visando sem a mínima contração no rosto, *um ponto a 100m!*

Uma vez, por garotice num dos corretores da Politénica, enverguei o seu capote e coloquei na cabeça o seu barrete de soldado... nisto sobrevém um nosso professor, general — por sinal dos *temidos* — e eu *vil paisano*, na frase de certo coronel

em cerimónia de exautoração, apanhado de improviso vi-me na contingência de me perfilar numa grande continência! O general que infelizmente me conhecia e não sympathizava comigo, olhou-me de soslaio... e eu fiquei à espera de ser chamado!... Também me lembro que o não fui!

Raúl Esteves que não tinha visto o General ou se esquivara por não ter o barrete, ficou arreliadíssimo, não por ter falhado a continência, mas segundo nos disse... por *extravio* ainda que momentâneo de artigos do uniforme!

Um dos seus divertimentos era no jardim da Escola gisar batalhas, em que ele estabelecia planos, escolhia posições, etc.... e o que é certo é que nós, na maioria nada *guerreiros*, entrávamos com prazer nos prélios reconhecendo-o como comandante!

E se, na Politécnica, Raúl Esteves já mostrava bem o espírito que tanto o viria a distinguir, na do Exército, num ambiente puramente militar, o seu modo de ser afirmando-se, fazia com que na *gíria* faceta dos camaradas fosse considerado... *militar*!

Espírito fundamentalmente militar desde moço, revelava, já então não somente aquelas qualidades que permitiriam pela organização e disciplina a unidade de *élite* e de confiança em cujo comando se notabilizou, mas também, a par dessas, as afectivas em que viria a basear-se a manutenção daquele *esprit de corps* que instituíra, e que até há pouco sob a sua égide, sem a menor quebra de disciplina, tem permitido a confraternização anual daqueles que constituíram o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro expedicionário a França sob o seu comando durante a Grande Guerra de 1914 a 1918.

Os acasos de ocasiões difíceis que atravessámos, fizeram que transitóriamente em 1920 lhe fosse confiada a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste onde Frederico Cambournac — outro condiscípulo já falecido — e eu ocupávamos os lu-

gares de Subdirectores. A nossa re-conviência foi caracterizada pela mais completa harmonia de colaboração, revivendo no espírito folgazão que tínhamos os tempos de rapazes em que os três fôramos condiscípulos.

Em matéria disciplinar apenas, os assuntos eram exclusivamente da sua apreciação, nos técnicos e correntes de administração eramos sempre três colegas a estudá-los e a resolvê-los.

Raúl Esteves não queria que sobre nós que andávamos todos ameaçados — ele foi mesmo alvo de vários atentados — e deveríamos continuar nos nossos lugares quando ele fosse substituído, recaíssem responsabilidades de acção sobre o pessoal que inteiramente tomava sobre si. Nem Frederico Cambournac nem eu nos demorámos, porém, nos lugares porque dois dias depois do célebre 19 de Outubro apresentámos ambos a demissão deles.

Uma noite, anos depois da situação anterior, numa festa na Câmara Municipal, Raúl Esteves perguntou-me em que relações estava eu com determinado vulto político.

Surpreendido, respondi-lhe, no entanto, que boas, porque afastado sistematicamente daquela *senhora*, que Bordalo definira na conhecida caricatura, de uma porca, tinha amigos em todas as feições políticas.

Esta pergunta fez com que mais tarde eu julgasse ter a explicação de factos passados com essa figura, também já desaparecida do número dos vivos....

Passam-se dias e Raúl Esteves entra num célebre movimento militar fazendo-me saber que contava comigo para determinado alto cargo.

No desenrolar do movimento, misturava-se no meu espírito o desejo da sua vitória e a apreensão pelo trabalho que eu iria ter em o demover do seu propósito a meu respeito. Pouparam-me os fados essa embaraçosa situação porque, aliás infelizmente por outro lado, Raúl Esteves foi vencido.

Mas deste episódio fica-me a lembrança

de mais uma manifestação da sua estima.

Os anos continuaram rodando, Raúl Esteves entra para o Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e eu, extintos os do Sul e Sueste, ou já então ocupava ou fui ocupar o cargo de Chefe de Divisão de Via e Obras da Direcção Geral de Caminhos de Ferro — Fiscalização do Governo sobre a rede ferroviária — que hoje já não existe.

Em duas oportunidades, por saída e por falecimento de colegas daquele Conselho, Raúl Esteves diligenciou convencer-me a que aceitasse ocupar qualquer dessas vagas que materialmente me trariam grandes benefícios.

Entendendo eu sempre, porém, que por especiais funções que me estavam confiadas na Direcção Geral não podia, ou melhor, não devia transitar de um lugar para outro, recusei sempre.

Raúl Esteves não obstante a sua insistência em me querer ter por colega no Conselho a que pertencia, perante a minha sistemática recusa, que de uma vez tive de levar até ao Gabinete do Ministro, um dia finalmente disse-me... *fizeste bem!*

E se aquela insistência era, é certo, muito de agradecer, a última frase ainda mais o foi, pela velada razão de estima que nela continha.

Ao fechar a leitura das palavras já demasiado longas que me propus escrever, dir-se-á... *mas que interesse têm afinal esses pedaços de velho filme com a metragem de sessenta anos? Que valor têm eles se não figuram em citações nem justificaram veneras?*

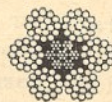
Interesse?... Talvez pela falta de en-

redamento de paixões e do espectáculo de lutas, apenas a *reposição* o tenha para 6 ou 7.... porque neles perpassam trechos de época já longínqua da sua vida; para mim, ainda fases de outros que também já se esfumam na distância; e tê-lo-iam por certo para Raúl Esteves porque neles reviveria factos que o transportariam às mesmas duas quadras da sua vida, em que numa, não o importunavam preocupações que outros sentiam, e noutra, se as sentia, as enfrentava com a sua calma e confiante energia de sempre e em qualquer delas mais feliz e forte do que na derradeira em que ao contrário, desgostos o atingiriam e mais tarde a doença o prostraria, fazendo-o sofrer não apenas física mas moralmente também.

Valor?... Esse têm porque se é bem conhecido que em pequenos *nadas* materiais espalhados pelo longo caminho em que correm os séculos, se documenta e se recolhe a confirmação da História, não é também menos certo que pequenos *nadas* pessoais vividos naquela época da vida em que os anos se abrem ante os nossos olhos, como estrada prometedoras ainda a percorrer, são o *subtractum* de qualidades que caracterizarão posteriormente o homem, porque raro eles deixam de pressagiar num ou outro sentido caracteres que se modifiquem, porque raro eles deixam de vincar sentimentos que num sentido ou noutro não perdurem.

Raúl Esteves desta verdade foi uma prova. Bom moço e bom camarada em atitudes da sua mocidade, tornar-se-ia o bom soldado que criou nome; seria o bom amigo que deixou saudade!

Raúl Esteves, paz à tua alma!



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O caso da Índia e os heróis de Dadrá

No dia 22 de Julho fez um ano que, inesperadamente, com um golpe traiçoeiro, o território português da Índia, no enclave de Dadrá, foi violado por uma formação de «voluntários» chefiados por um traidor, cujo nome não vale citar. Ao contrário do que supunham, esses voluntários encontraram resistência heróica. Aniceto do Rosário, que se bateu como todos os portugueses se batem, portou-se com dignidade. Prostrou-o uma bala assassina. Mas morreu feliz por se ter sacrificado pela integridade da sua pátria. Com a sua morte, o herói ofereceu uma lição magnífica de patriotismo.

Do comunicado da Presidência do Conselho, enviado à Imprensa, que é um documento histórico, recortamos e arquivamos a parte final:

«Faz hoje um ano que começaram as piores violências indianas contra os territórios portugueses, com o ataque a Dadrá. Aí caíram as primeiras vítimas que, por designio da Providência, não foram portugueses da Europa em missão de soberania, mas portugueses da Índia, naturais daquelas terras, batendo-se e morrendo por elas. O primeiro ministro Nehru poderia reflectir um momento neste mistério de morrerem por uma terra dominada e escrava aqueles mesmos que os seus homens iam tão generosamente libertar.»

Um grande amigo de Portugal

O milionário Calouste Gulben-Kian, «Rei do Petróleo», que faleceu há dias em Lisboa, era um grande amigo de Portugal e continua a sê-lo, para além da vida, com a «Fundação Gulbenkian», que terá a sua sede na nossa capital.

Essa Fundação que, segundo as disposições testamentárias do generoso benemérito, é portuguesa, perpétua, tem fins de caridade, artísticos, educativos e científicos e a sua acção exercer-se-á não só em Portugal mas também em qualquer outro ponto do País, onde os seus dirigentes o julgarem conveniente.

O milionário que veio para Portugal no período mais aceso e mais dramático da última grande guerra, quis pagar assim, com amor e altruísmo, a hospitalidade carinhosa e a tranquilidade que encontrou entre nós, como refugiado.

Legando ao nosso País, para fins culturais e beneficentes, parte da sua enorme fortuna, o «Rei de Petróleo» mostrou, para surpresa das pessoas que não o conheciam pessoalmente e ignoravam os seus sentimentos generosos, que o seu amor a Portugal era tão grande como a sua riqueza, e que a sua gratidão não ocupava menor espaço no seu coração verdadeiramente amigo.

Comovidamente escrevemos estas palavras singelas, e respeitadamente nos inclinamos perante a sua memória. Com ele desapareceu um grande amigo de Portugal e um homem verdadeiramente humano.

Os nossos artistas



ALMEIDA GARRETT — Desenho de Paulo Ferreira

Antologia

ÁGUA

*Pedi à água da fonte :
«Mata-me a sede !» — Porém,
água da fonte não mata
sede de amor a ninguém.*

*Então fui ter com o meu bem,
que é bem egoísta !, pois vede :
— sendo uma fonte de amor,
me deixa morrer de sede.*

*E hoje canto a ver se esqueço
a sede que me devora :
«Água da fonte, dá-me água !»
— e a água da fonte chora...*

EDUÍNO DE JESUS

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Está a organizar-se nos E. Unidos uma nova expedição ao Polo Norte com o objectivo de determinar certos elementos, cujo conhecimento tornará mais segura a navegação aérea nas regiões árticas. Oito homens dirigidos pelo médico Swanner, vão da base de Alert até o polo em trenós puxados por cães.

(Do *Journal of Geography* — Toquio)

Em Lusac, (Rodésia do Sul) há apenas um comboio que parte às 8 horas da manhã. Assim, os casamentos têm início às 5 horas para que os casais possam viajar no mesmo dia, em lua de mel.

(Do *Liverpool Daily Post*)

O «Dia dos Pais» foi ruidosamente comemorado em Israel: 100 foram presos por abuso do álcool e 11 feridos em desordens.

(Do diário *As Saba* — Lahej)

Colheu-se na África do Sul um pêssego com cerca de 400 gramas medindo 35 centímetros de diâmetro. O pessegueiro tem vinte e oito anos.

(De *L'Universo* — Florença)

As lágrimas, segundo o dr. Roth, são o mais poderoso germicida que se conhece. Uma colher das de chá, cheia de lágrimas, bastaria para dar propriedades anti-sépticas a 500 litros de água!

(De *El Reportero* — Managua)

Em Dortmund (Alemanha) foi fundada uma agência para lembrar aos maridos o dia do aniversário das esposas ..

(Do *Birmingham Gazette*)

A mais importante organização ferroviária de todo o mundo é, actualmente, a Canadian Pacific Railway, cujos valores atingem a quantia astronómica de 2.000 milhões de dólares.

(Do *Ohio State Journal* — Columbus)

Uma organização japonesa está produzindo em grandes quantidades sangue sintético, depois de estudos efectuados pelo professor Ahira, que baseia a sua descoberta no açúcar. Tem sido aplicado com êxito em transfusões.

(De *Athens News* — Atenas)

Um milionário americano, do Texas, adquiriu por 400 mil dólares o touro «Prince», considerado o de mais alto valor do mundo, e «primeiro lugar» na exposição pecuária de Chicago o ano passado.

(Do *East Anglican Daily Times* — Liverpool)

Construiu-se em Dayton, um cérebro electrónico que pode guardar de «memória» vinte mil números de vinte algarismos cada um. Tem 2.800 válvulas electrónicas.

(Do *Het Eindhluwens Daglabad*)

Em relação aos anos anteriores registou-se um aumento de 30 por cento no volume de tráfego do Caminho de Ferro de Benguela, devido às grandes quantidades de manganês exportado de Latanga.

(Do *Bulletin de l'Institute D'Afrique Noir* — Dakar)

Com 101 anos de idade faleceu em East London, África do Sul, a sr.^a Carolina Boucher, última sobrevivente de um grupo de 2.000 emigrantes alemães chegados àquela região em 1858. Deixou família composta de 270 pessoas, entre filhos, netos e bisnetos.

(De *Canada Gazette* — Montreal)

Um grande laboratório americano lançou recentemente no mercado um remédio contra a malária, extraído de uma planta da família das hidrângias. Revela-se 100 vezes mais activo que o quinino e já era utilizado pelos chineses, com o mesmo fim, há .. 3.000 anos.

(Da revista *Recherches* — Strasburg)

O entusiasmo pela fotografia no Japão aumentou de tal modo que os fotógrafos naquele país têm tirado uma média anual de dez biliões de fotografias.

(Do *Bufalo Courier Express*)

O dr. Jorge Dancio da Universidade de N. Iorque, chegou à conclusão de que é o excesso de oxigénio ministrado às crianças prematuras durante as primeiras semanas de vida a causa da moléstia que produz a cegueira, e que se denomina fibroplasia retrolental.

(De revista *Noticiero Medico* — Madrid)

Em Gourdon, França, o sr. Dujant estabeleceu o mais curioso recorde do mundo: despedaçar a murro 2.844 nozes, o que dá uma média de 6,47 nozes por minuto.

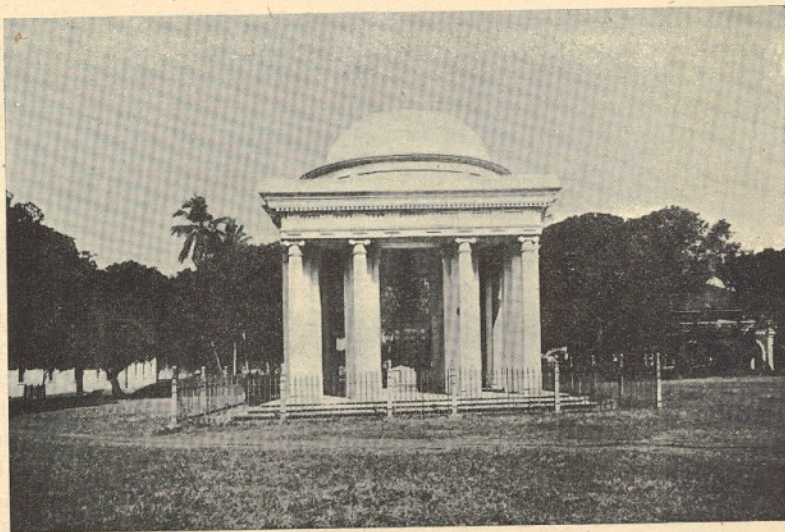
(De *The Belfast News Letter* — Belfast)

Cientistas atómicos conseguiram isolar 30 gramas de super-rádium (Cesium 137), combustível usado nas pilhas atómicas. Aquela pequena porção tem uma energia radioactiva maior que a de meio quilo de rádium! Reduz-se a metade em 37 anos, ao passo que o rádium leva 1.600 anos para isso. Espera-se aproveitar o Cesium para tratamento do cancro.

(Da revista polaca *Przeglad Geograficzny*)

O dr. Buhard, físico alemão, espera poder iniciar brevemente a construção de um foguete capaz de ir da Terra à Lua em três horas. Buhard perdeu a vista e as mãos em 1949 num acidente no laboratório de pesquisas onde trabalhava.

(Do *Bufalo Evening News*)



Memória de Afonso d'Albuquerque em Nova Goa

A QUESTÃO DE GOA

O corte de comunicações ferroviárias entre a União Indiana e os territórios portugueses

Mais uma violência a registar, de parte da União Indiana, contra Portugal, acintosamente levada a efeito, além da suspensão de relações diplomáticas a partir do próximo 8 de Agosto, é a suspensão do tráfego ferroviário entre o Estado Português da Índia e a União Indiana.

Não merecem comentários estes dois actos; os prejuízos económicos não são grandes; apenas são afectados os sentimentos das famílias dos goeses residentes na União Indiana, com a suspensão do correio.

Sobre o caso, o Ministério dos Negócios Estrangeiros tornou público o seguinte comunicado;

1. Pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros da União Indiana foi entregue ao nosso Encarregado de Negócios em Nova Deli, na manhã de 25 de Julho, uma nota em que, declarando-se que nas circuns-

tâncias actuais o Governo da União Indiana entende não haver qualquer utilidade em permitir que a Legação de Portugal continui a funcionar, se pede o encerramento desta e se manifesta o desejo de que se torne efectivo até ao próximo dia 8 de Agosto. Verbalmente foi esclarecido o nosso representante de que com esta diligência o Governo da União Indiana não pretende cortar relações com Portugal, mas somente que deixe de existir representação diplomática portuguesa em Nova Deli.

2. Como é do conhecimento público, o Governo da União Indiana já em Maio de 1953 invocara, ao resolver encerrar a Legação que mantinha em Lisboa, a estranha justificação de que ela deixava de ter utilidade prática em consequência de o Governo Português se recusar a discutir a entrega à União Indiana dos territórios e populações portuguesas si-

tuados na Península Indistânica. Isto é, a missão diplomática da União Indiana não teria outro objecto possível senão o de obter a anexação de uma parte da Nação de cujo Governo se encontrava acreditada.

Vê-se que o mesmo conceito — por berrante que pareça, à luz de todos os princípios vigentes na comunidade internacional — é agora invocado pela União Indiana para protestar o encerramento da Legação de Portugal em Nova Deli.

Ao generoso oferecimento de negociações, que Portugal tem insistentemente feito, para resolver quaisquer problemas derivados da contiguidade e vizinhança de territórios, contanto que com respeito elementar da soberania das duas partes —, oferecimento que ainda há dois dias foi repetido com tanta clareza num comunicado da Presidência do Conselho —, responde a União Indiana com a supressão do meio normal de entendimento internacional que são as missões diplomáticas. E fá-lo com a evidenciação de que, para ela, nenhuns problemas contam, nenhuns interesses sérios e reais das populações merecem ser considerados, a não ser na forma ilegítima de absorpção do território alheio.

3. A Legação de Portugal em Nova Deli será pois encerrada. Mas uma vez mais se salienta como em tudo e por tudo é Portugal quem verdadeiramente deseja e pratica a coexistência pacífica, e como é só da União Indiana que procedem agravos e perturbações.

Conscientes da razão que nos assiste, seguiremos tranquilamente o nosso caminho, sempre desejosos de sã cooperação internacional, sem tomar qualquer iniciativa que possa aumentar a tensão que injustamente nos é imposta por outrem, mas defendendo intransigentemente aquilo que é sagrado para todos os portugueses — a integridade da Nação.

Do Ministério do Ultramar foi enviado á imprensa diária os seguintes comunicados:

«O Ministério do Ultramar recebeu hoje uma carta da direcção da West of India P. G. Railway C.^o Limited, informando que o Representante Comum da W. I. P. e da Southern Railway em Goa protestou junto dos nossos serviços contra precauções militares tomadas em alguns pontos da linha de Caminho de Ferro de Mormugão, alegando que criavam risco à circulação.

Se foi este o facto que o Primeiro-Ministro da

União Indiana tinha em mente como pretexto para interromper o tráfego, ser-lhe-á fácil provar a sua boa fé, pois as precauções militares tomadas serão acompanhadas da garantia de que não envolvem o mínimo risco para os comboios».

* * *

1. Algumas agências noticiosas divulgaram que o Primeiro-Ministro da União Indiana declarara ontem na Câmara Baixa daquele país que a interrupção do tráfego ferroviário com Goa fora principalmente motivada por certas dificuldades de funcionamento, intransponíveis para as autoridades indianas que dirigem o serviço do caminho de ferro, segundo os termos de um contrato com a companhia inglesa e, bem assim, que os serviços principais estão parados porque as autoridades portuguesas não deram a garantia de que os obstáculos referidos seriam eliminados, mas os serviços de vai-vem continuam entre os territórios indiano e português.

O Ministério do Ultramar deseja levar ao conhecimento do público os factos relacionados com estas declarações.

2. O porto e o caminho de ferro de Mormugão estão, desde 1881, concedidos a uma companhia inglesa, que usa a denominação de «West of India Portuguese Guaranteed Railway Company Limited» (W. I. P.). Em 1902, a W. I. P. celebrou com uma companhia anglo-indiana, «Madras and Southern Maratha Railway», um acordo pelo qual esta foi encarregada de assegurar a exploração, em certos terrenos, daquela concessão. Recentemente a «Southern Railway» foi nacionalizada, donde resultou uma situação sobre cuja viabilidade legal já Sua Excelência o Presidente do Conselho expusera públicamente algumas dúvidas.

Estas são «as autoridades indianas que dirigem o caminho de ferro», na frase que as agências atribuem ao sr. Nehru.

3. Não é tão simples explicar quais sejam as dificuldades intransponíveis e os obstáculos repentinamente surgidos à manutenção da ligação ferroviária normal entre o distrito de Goa e a União Indiana.

Nem o Ministério do Ultramar nem o Governo-Geral do Estado da India nem a companhia concessionária W. I. P. receberam da União Indiana ou da administração da «Southern Railway» qualquer queixa, reclamação ou sugestão. Pelo contrário, a W. I. P. informou o Ministério, no mês de Junho, de que os

caminhos de ferro indianos desejavam renovar, por mais cinco anos, o acordo de exploração, cujo período corrente terminaria em 31 de Dezembro de 1955.

Obstáculo intransponível é, para o Ministério do Ultramar, adivinhar dificuldades que lhe não foram apontadas e que só o desejo de apresentar ao Mundo uma justificação de factos injustificados pode ter levado o primeiro ministro a referir ao Parlamento.

Quanto ao movimento de vai-vem não se sabe em que consiste, pois a circulação internacional de comboios está desde ontem totalmente suspensa.

4. O principal efeito da paralização do tráfego ferroviário é a interrupção das comunicações pos-

tais, visto que o transporte de pessoas e mercadorias já há muito que vinha sendo praticamente impedido por meio de variados expedientes indianos. O Governo da União Indiana resolveu, portanto, acrescentar aos sacrifícios que, para bem da política imperialista, vem impondo à população goesa, a falta de notícias entre os membros das numerosas famílias de emigrantes.

5. Estão tomadas as medidas necessárias para que, dentro do nosso território, os serviços ferroviários continuem normalmente, aguardando o dia em que o Governo da União Indiana se convença de que estas injustas pressões não quebram o ânimo dos Goeses.

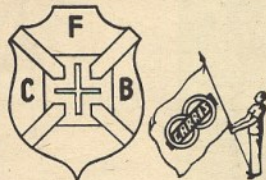
Lisboa desportiva

CLUBE DE FUTEBOL OS BELENENSES

5

O Clube de Futebol «Os Belenenses» deixou há muito de ser um clube de bairro, para se tornar uma das maiores associações desportivas de Portugal. Fundado em 23 de Setembro de 1919, o Belenenses orgulha-se de ter saído vencedor, em futebol, na categoria principal, dos Campeonatos de Lisboa de 1921/22, 1925/26, 1928/29, 1929/30, 1931/32, 1943/44; dos Campeonatos de Portugal de 1926/27, 1928/29, 1932/33; do Campeonato Nacional de 1945/46; da Taça de Portugal de 1941/42; e da Taça de Lisboa de 1953/54 — isto para só falarmos no Desporto Rei, por se tornar impossível discriminar todas as vitórias deste clube, em Andebol (cinco campeonatos de Lisboa e um de Portugal), Voleibol, Basquetebol, Oquei em Campo, Ténis de Mesa, Ciclismo, Atletismo, etc.: inúmeros triunfos que lhe deram a glória de possuir mais de 760 taças e troféus conquistados com o maior brilhantismo desportivo.

O Belenenses anda presentemente empenhado na construção de um novo estádio que possa servir as necessidades e aspirações do clube cada vez mais instantes e prementes. A vontade inquebrantável da massa associativa, a boa orientação dos dirigentes e o valor de numerosos atletas que orgulhosamente ostentam nas camisolas a gloriosa Cruz de Cristo, hão-de superar todas as dificuldades que possivelmente surjam; e o Clube de Futebol «Os Belenenses» orgulhar-se-á, dentro em breve, de ter contribuído com mais um elemento da máxima importância para a valorização do Desporto português.



A Electrificação da linha férrea Lisboa - Entroncamento

Efectuou-se, há dias, um comboio de serviço, com um vagão-cercea, que teve por objectivo a medição de «gabarits» nas obras de arte compreendidas no troço de Santarém a Entroncamento, ou sejam as pontes sobre os rios Alviela (situada entre as estações de Vale de Figueira e Mato de Miranda) e

Almonda (entre Mato de Miranda e Torres Novas).

Esta medição, integrada já nos trabalhos preliminares da electrificação da linha férrea Lisboa-Entroncamento, fez-se nas duas vias, ascendente e descendente.



1)—O sr. coronel Gomes de Araújo, ministro das Comunicações, acompanhado do srs. eng.º Director-Geral, Roberto de Espregueira Mendes, e membros do Conselho de Administração, vi sítia as obras efectuadas no túnel do Rossio, que constituem a primeira parte da electrificação das linhas Lisboa-Sintra e Lisboa-Entroncamento.—2) O sr. Director-Geral da C. P. apresentando ao sr. ministro das Comunicações os encarregados das obras do túnel do Rossio.

Há 50 anos

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — As 15,30, 18,15 e 21,30 — «A máscara do Desejo».

OLIMPIA — As 14,30 e às 21 — «Os dedos da Morte».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Agosto de 1905)

De Paris á America por Lisboa

Com o presente n.º distribuimos a tarifa das viagens directas entre Paris e Rio de Janeiro, ou Montevideu e Buenos-Aires, com passagem por Lisboa. A modicidade dos preços, 188\$000 réis para o Rio e 222\$000 réis para Montevideu ou Buenos-Aires, deve por certo fazer convergir a Lisboa uma grande quantidade de viajantes.

O immenso alcance d'esta medida é de molde a não ser necessario encarecê-la; salta bem aos olhos. Mas para que a sua efficacia seja tão grande quanto pôde sê-lo, é necessario que acabem de uma vez com as péas que lazaretos e passaportes põem ao bom desejo dos forasteiros para se aproveitarem das vantagens que esta tarifa lhes proporciona.

As nossas relações commerciaes com a Republica Argentina tendem a estreitar-se. D'aí hão de resultar inevitavelmente relações d'outra ordem que provoquem a necessidade dos habitantes d'aquella região da America virem a Portugal.

O preço da viagem, 180\$000 réis, é deveras convidativo, bem como o não é menos o da viagem do Rio de Janeiro ou de Santos, 157\$000 réis, em primeira classe.

A validade dos bilhetes para Paris, sendo de quatro mezes, a grande corrente dos viajantes americanos que se dirijam ao centro da Europa, ha de sem duvida escolher Lisboa para ponto de desembarque, tornando uma realidade a formula hyperbolica de que Lisboa é o caes da Europa.

Ao governo cumpre não afugentar essa corrente com as difficuldades quarentenarias, fiscaes e outras de qualquer especie.

E' a população fluctuante que faz a riqueza das grandes capitales. E' ella que sustenta os theatros, que enche os hoteis, que frequenta os cafés e os restaurantes, que dá vida e movimento ás localidades.

Nós temos muito que mostrar aos estrangeiros. Torne-mos-lhes conhecidas as bellezas do nosso paiz por meio de albums illustrados, cartazes artisticos, façamos propaganda das nossas maravilhas architectonicas, da nossa vegetação, dos nossos monumentos, das montanhas, das nossas thermas do nosso clima, enfim.

Lisboa pôde ser uma opulenta estação de inverno. Toda a nossa costa uma série de estações balneares; Cintra e Bussaco, deliciosas estações de verão.

Façamos valer o que temos; sigamos das nações estrangeiras que não deixam os seus creditos por mãos alheias, não poupando a despesas para chamar a corrente dos viajantes que todos os annos aos milhares lá vão deixár o seu dinheiro, e muitas vezes tendo bem menos que vêr e admirar do que encontrarão no nosso Portugal.

Mas para isso é preciso demolir a grande muralha que nos isola: os passaportes reforçados com as quarentenas.

As linhas ferreas do mundo

Pelas estatisticas publicadas numa revista allemã, vê-se que em 1902 havia em exploração 837,416 quilometros de linhas ferreas, divididas da seguinte forma:

Europa, 296:051; America, 421,571; Asia, 71,572; Africa, 25:417; Australia, 26:005.

O paiz que possui a réde de caminhos de ferro mais extensa é os Estados Unidos do Norte da America, 300:000 kilometros. Este facto explica-se não só pela grande extensão do

seu territorio, como tambem pelo assombroso movimento do seu commercio e da sua industria.

O numero de pessoas que prestam serviço nas linhas norte americanas, desde os directores até aos mais humildes empregados, eleva-se a 1.192:515. Um verdadeiro exercito formado por 225:422 guardas-freios e condutores, 148:315 maquinistas, 150:615 fogueiros, 228:280 agulheiros e 229:592 operarios. Nas direcções e serviços centrais ha 41.000 empregados.

Associação dos Jornalistas de Lisboa

Recebemos o relatório da direcção referente á gerencia de 1904.

Por ella se vê o zelo e economia com que procedeu a dedicada direcção, conseguindo fazer todas as despesas durante um anno com a limitadissima verba de cento e cincoenta e sete mil réis.

Esta sympathica associação tem capitalizada a esta data a quantia 2:359\$155 réis, e em caixa a quantia de 284\$570 réis. Como se vê o seu estado é prospero e demonstra o muito zelo que na gerencia tem empregado a direcção.

Linha do Corgo

Estão muito adeantados os trabalhos de construção do caminho de ferro do Valle de Vouga, esperando-se que possa ser inaugurado ainda este anno. A parte do Tanha deve ficar concluida por estes dias.

Mirandella a Bragança

Continuam com grande actividade os trabalhos da linha ferrea de Mirandella a Bragança, devendo nos fins de agosto inaugurar-se a exploração dos 4 kilometros de Grijó a Macedo, e em fins de setembro ou principios de outubro a de 14 kilometros de Macedo á estação de Quintella, proximo a Val-drez e Sendas.

Em dezembro, abrirá á circulação o troço de 15 kilometros da estação de Quintella a Santa Comba.

A'manhã é inaugurado o troço de Mirandella a Romeu.

Livração a Amarante

Continuam activamente os trabalhos nesta linha, apesar das difficuldades que tem havido na expropriação de varios tratos de terreno.

Comboios tramways

Aproveitando o percurso diario que actualmente ha em cada sentido de uma machina isolada entre Faro e Tavira vai ser estabelecido mais um grupo de tramways entre aquellas duas cidades.



FRANÇA

PAÍS DAS QUATRO ESTAÇÕES

INFORMAÇÕES:

DIRECÇÃO GERAL DO TURISMO FRANCÉS
234 - RUA ÁUREA - 242 - LISBOA



O PNEU **MABOR LCM** CORRESPONDERÁ MELHOR, PORQUE FOI ESPECIALMENTE CONCEBIDO PARA TRABALHAR NAS FLORESTAS, GRANDES OBRAS, MINAS E EM TODOS OS SERVIÇOS PESADOS, ONDE HOUCER MAUS PISOS E REMOÇÃO DE TERRAS.

MABOR

10-58

*Assegure uma viagem
tranquila!*



*Utilizando
vidros
inestilháveis*

Caldas da Cavaca

(Aguiar da Beira)

Estância de tratamento e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

Água muito fluoretada a mais fluoretada, do mundo contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doentes do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias como se prova com valiosas referências de muitos médicos, que pomos à disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

PENSÃO AVENIDA

Ótimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados
de aluguer, para famílias

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

UISEU — Telefone 5506

Hôtel Bayard



**17, Rue du Conservatoire
PARIS**

O hotel onde se fala a nossa língua,
com quartos com ou sem refeições
e que os portugueses preferem por
— estar no centro de Paris —

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.ºD

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º — Telef. 23232/4,5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ºDA

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 26519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas

Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações — às 4 horas

Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora

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

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas

Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas

Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos — às 16 horas

Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,50 horas

Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 5 horas

Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,50 horas

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

Dr. Azeu Saldanha — Raios X — às 4 horas

Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 15 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

O Caminho de Ferro de Moçâmedes tem agora a sua rede ampliada em mais 150 quilómetros, para Leste, com a inauguração do novo troço, efectuada em 26 do mês passado.

Passando de Sá da Bandeira, até Vila Paiva Couceiro (Quipungo), constitui um grande passo para a ligação com os Caminhos de Ferro da Rodésia, de grande importância económica para o futuro da grande e rica Província de Angola.

O novo troço foi assente com a bitola larga internacional de África, e é a primeira parte do prolongamento da linha até à fronteira que se desenvolve numa extensão de 1.100 quilómetros, para além de Sá da Bandeira.

Caminhando sempre para Leste, vão ter imediato seguimento as obras do segundo e terceiro troços, atingindo 110 quilómetros e servindo as regiões de Capunda e Cavilongo.

O quarto troço que irá até Vila Artur de Paiva, com mais de 150 quilómetros, já está adjudicado.

Os 150 quilómetros postos desde já ao serviço público servem a zona Mafala, importante região onde se estão realizando obras de excepção valor para o aproveitamento hidroagrícola e de colonização europeia.

A nova linha possui obras de arte notável, destacando-se, entre elas, a ponte «Sarmiento Rodrigues» sobre o Rio Caculovar, com 68 metros de comprimento, outra de 24 metros sobre o Rio Sindi; também merecem ser mencionadas as estações ferroviárias de Oliveira-a-Nova, Tchicungo e Vila Paiva Couceiro.

MOÇAMBIQUE

O Governo da Província de Moçambique reforçou, com um crédito especial de 25.000 contos, a verba do orçamento em vigor que se destina à construção e apetrechamento do Caminho de Ferro do Limpopo, conforme está projectado no Plano de Fomento para o corrente ano.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Ainda o nosso aniversário

Registamos, com os nossos agradecimentos, as seguintes notícias acerca do nosso aniversário:

De «Ecos de Estremoz»:

«Mais um número nos acaba de ser enviado desta bela revista que, no género, é a única que se publica em Portugal.

Comemora com o presente número o seu 68.º ano de publicação, pelo que embandeirou em triunfo, publicando reportagens de interesse sobre a caminhos de ferro que chamam a atenção dos seus assíduos leitores.

Felicitemo-la na pessoa do seu ilustre Director, sr. Carlos d'Ornellas, abalizado jornalista que à mesma tem dado grande impulso com variada colaboração das melhores penas da nossa literatura e desejamos-lhe ao mesmo tempo longa e próspera vida».



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral da Fazenda

1.ª REPARTIÇÃO

Portaria n.º 15 465

O «Diário do Governo», n.º 154, 1.ª série, 13 de Julho de 1955, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos do n.º II da base x da Lei Orgânica do Ultramar Português, aprovada pela Lei n.º 2066, de 27 de Junho de 1953, autorizar o Governo-Geral de Moçambique:

1.º A criar nos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes da província os lugares necessários à exploração da linha do caminho de ferro do Limpopo, não podendo os respectivos encargos exceder a quantia de 6.672.519\$.

2.º A utilizar dos Saldos das contas dos exercícios anteriores dos mesmos serviços, para contrapartida do respectivo orçamento suplementar, a importância indicada no número anterior.

Ministério do Ultramar, 13 de Julho de 1955. — O Ministro do Ultramar, *Raúl Jorge Rodrigues Ventura*.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* de Moçambique. — *R. Ventura*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», n.º 167, II série, 20 de Julho de 1955, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, aprovar os projectos dos novos tabuleiros metálicos das passagens inferiores de Murilo e Fornos, situadas, respectivamente, aos quilómetros 151,920 e 152,838 da linha férrea da Beira Alta, elaborados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Comunicações, 13 de Julho de 1955. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Imprensa

«Vida Ribatejana»

O semanário vilafranquense *Vida Ribatejana* de que é proprietário, director e editor o nosso querido amigo e distinto jornalista Fausto Nunes Dias, publicou mais um número extraordinário, com mais de 250 páginas, profusamente ilustrado e contendo variada e numerosa colaboração assinada por, entre outros escritores, Dr. Joaquim Veríssimo Serrão, Dr. Motta Cabral, Faustino dos Reis Sousa, Diogo Oleiro e Dr. José Henriques Barata.

À Festa Brava, como não podia deixar de ser, *Vida Ribatejana* consagra grande número de páginas, e nessas páginas não são esquecidos o cam-pino, a lezíria, os cavaleiros e as esperas de toiros.

Felicitemos muito sinceramente Fausto Nunes Dias pelo êxito do seu número especial.

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 2 6317

L I S B O A

P O R T U G A L

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS ET MATERIEL D'USINES A GAZ - Montrouge (Seine), França. A maior fábrica especializada, francesa, de contadores para água, gás e electricidade - Aparelhos de medida para usos industriais e de laboratórios.

DAVUM EXPORTATION, Paris (França). Todos os produtos siderúrgicos, estacas-pranchas (Palplanches), vigas GREY, Folha de Flandres.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FONTES, Paris (França). Ferro de fundição - Hematites de todas as qualidades.

COMPTOIR FRANCO-BELGE D'EXPORTATION DES TUBES D'ACIER, Paris (França). Tubos de ferro para água, gás e vapor - Tubos de aço para caldeiras - Tubos de aço para sondagens - Tubos de aço para móveis, bicicletas e canalizações eléctricas - Tubos para a indústria de petróleo API - Tubos de aço para canalizações subterráneas - Tubos hidráulicos - Tubos para elementos de sobreaquecedores - Garras de aço para gases liquefeitos - Postes tubulares.

SOVEDA - SOCIÉTÉ POUR LA VENTE DES ACIERS, Paris (França). Aros de aço para rodas e vagões e carruagens - Eixos de rodas - Perfis para caixilharia metálica - Peças forjadas - Rodas Monobloco.

COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, Paris (França). Sobreaquecedores para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França)

COMPAGNIE FRANÇAISE DES METAUX, Paris (França) Metais não ferrosos - Cabo de alumínio-aço.

SOCIÉTÉ VAL'OURE, Paris (França). Curvas e acessórios de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais.

USINES & BOULONNE HES HERMANT HICQUET, Hautmont Nord - França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilhas, etc.

STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as indústrias - Fornos especiais - Grelhas, queimadores e mais acessórios para caldeiras.

SIDELOR - UNION SIDERURGIQUE LORRAINE - Département Exportation Matériel de Voie, Paris (França). Carris e outro material de via.

107, Rua dos Douradores - Telef. PABX 2 1381 - 2 1382

L I S B O A

136, Rua do Almada - Telef. 2 7167 - P O R T O

**CIMENTO
«TEJO»**

FÁBRICA EM ALHANDRA



FÁBRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO

SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º - Tel. 28953

L I S B O A

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

TOSSE?

