

MAR. 1959

REVISTA LEGAL

202

22.º do 71.º Ano

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1959

Número 1707

GAZETA



DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA
 FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefons P B X 2068—LISBOA

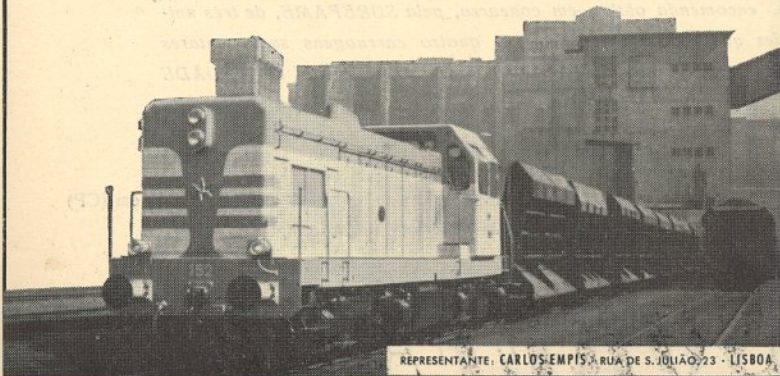
HENSCHEL

**LOCOMOTIVAS HENSCHEL - G M
DIESEL-ELÉCTRICAS**

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

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

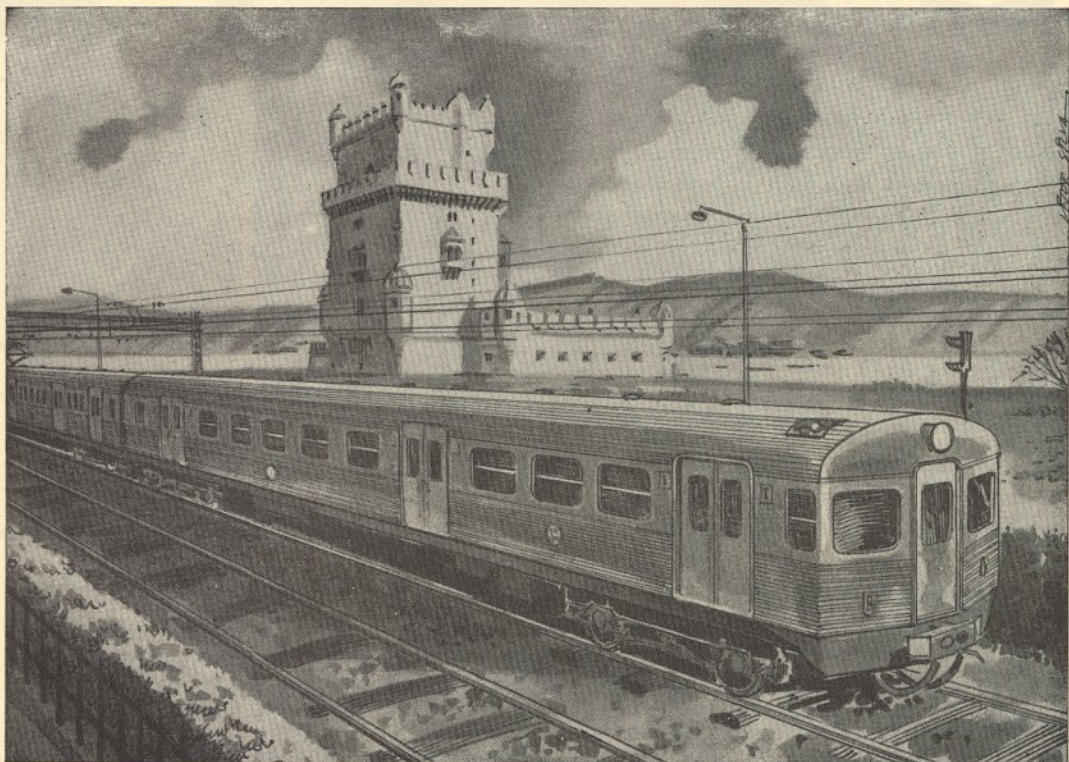
EGIPTO: Henschel-G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P
GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P
HOLANDA E AUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P



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

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

*...Mais trabalho para a indústria nacional
...menos divisas para o estrangeiro*



A encomenda obtida, em concurso, pela SOREFAME, de três unidades quádruplas automotoras e quatro carruagens suplementares para reforço e actualização do parque ferroviário da SOCIEDADE ESTORIL, constituindo motivo de prestígio para a técnica e para a indústria nacional representa mais trabalho para os portugueses

SOREFAME é fornecedora também das carruagens para as linhas de Sintra e Santarém (CP)
e dos Caminhos de Ferro de Angola e de Moçambique

SOREFAME
AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA - 2 — Telefone: P B X 2 0158 Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1888. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1904
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1707



1 — FEVEREIRO — 1959



ANO LXXI

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

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

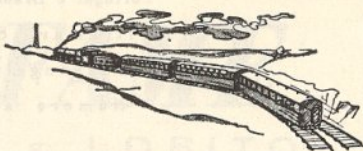
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

XVII Sessão da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro	85
Prof. Doutor João Faria Lapa	89
Há 50 anos	89
A tragédia da Gibalta	90
Recortes sem Comenários	92
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	95



XVII Sessão da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» tendo terminado, na sua edição de 16 de Janeiro, a publicação das «Conclusões definitivas aprovadas na 17.ª sessão da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro», que se realizou, em fins de Setembro e começos de Outubro de 1958, na capital de Espanha, vai agora ocupar-se das visitas técnicas e turísticas de Madrid, que se fizeram à margem das sessões de trabalho.

Na nossa reportagem, vamos dar especial relevo ao banquete oficial, oferecido pela Comissão Espanhola, em honra dos Congressistas. Chamamos a atenção dos leitores para a leitura dos discursos ali proferidos, na altura dos brindes. Não foram meras, protocolares palavras de cortesia. Foram muito mais do que isso. Foram afirmações de um povo que procura, sem subserviências mesquinhas, viver em paz com os outros povos e concorrer, com a sua viva e inconfundível personalidade, para a amizade das nações. Têm um grande alcance político esses discursos e por isso os transcrevemos na íntegra.

E se as visitas técnicas despertaram o maior interesse dos delegados, as visitas aos museus, aos jardins e arredores de Madrid, assim como o espectáculo de gala, encantaram quantos — e foram todos — aceitaram a gentileza dos convites.

Madrid é uma bela, fidalga e hospitaleira cidade. Sabe receber, como é sua tradição, de braços lealmente abertos. E foi com o coração ao pé da boca que os espanhóis falaram à alma e ao coração dos seus hóspedes.

Visita às instalações da Tracção a Vapor e de Tracção Diesel em Cerro Negro

A RENFE ofereceu, na terça-feira, 1 de Outubro, uma visita às suas importantes e vastas instalações de Tracção a Vapor e de Tracção Diesel, em Cerro Negro.

As instalações de Cerro Negro encontram-se situadas próximo da estação de Madrid-Atocha, a dois quilómetros do cais de passageiros e entre as vias gerais das linhas da Saragoça e da Andaluzia.

O actual Depósito de Madrid-Atocha pertencia à antiga Companhia de Madrid a Saragoça e Alicante, e foi inaugurado em 1908.

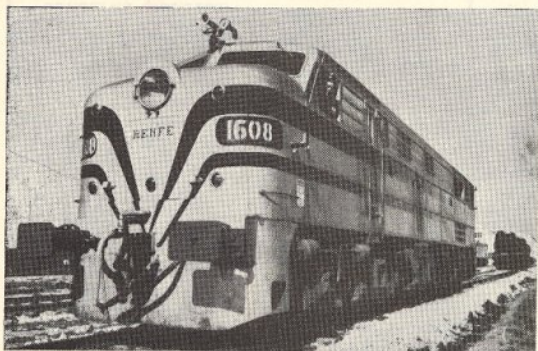
Todas as instalações deste Depósito datam da época da construção, mas a sua modernização não é considerada necessária, estando prevista a electrificação para a linha da Catalunha bem como da Andaluzia e Levante nos trajectos servidos pelas suas locomotivas.

Este Depósito, desde a sua construção, tem realizado um serviço de passageiros, e somente na linha de Cuenca efectua o de mercadorias.

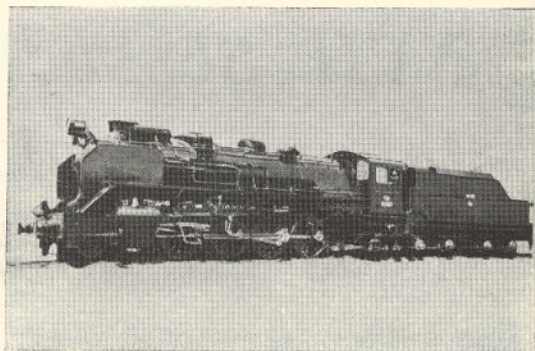
O percurso mensal actual é de cerca de 300.000 quilómetros, com um transporte de 163.000.000 Tn Km.



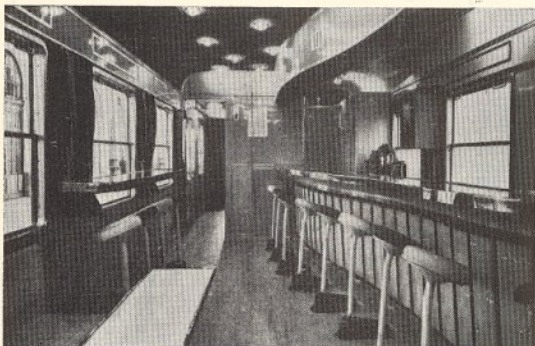
Locomotiva CoCo. «ALSTHOM», série 7.600. Ano de 1952



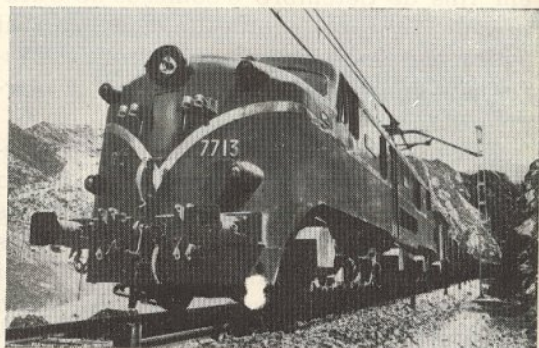
Locomotiva Diesel-eléctrica, CoCo «ALCO» — Série 1.600. Ano de 1954



Locomotiva «Mikado» — Séries 141.2100, Anos 1.935/58, + 141.2200



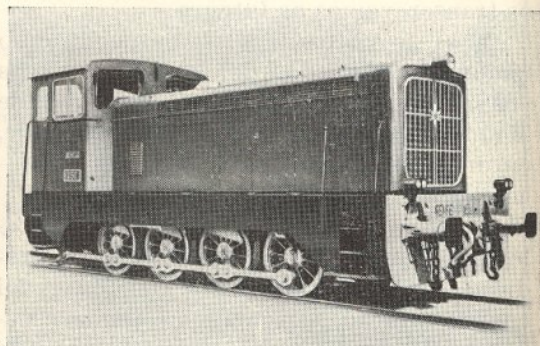
Carruagem «Café» — 1958



Locomotiva CoCo «English electric» — Série 7 700. Ano 1932.



Comboio-unidade TAF — «FIAT», com ar condicionado. Ano de 1950



Locomotiva Diesel-hidráulica de manobras «Henschel». Ano de 1958



Locomotiva «Confederación» -- Série 242.2050. Anos 1956/57

As distâncias quilométricas atingidas pelas locomotivas a vapor são as seguintes:

Madrid-Saragoça	344 Km.
Madrid-Utiel	312 >
Madrid-Alicante	455 >
Madrid-Santa Cruz	239 >

Este último serviço é limitado pela electrificação precipitada da Sierra Morena, que chega actualmente até Santa Cruz.

O parque de locomotivas a vapor conta 134 máquinas, de vários tipos.

Na dotação deste Depósito, 89 locomotivas consomem carvão e 45 fuel-oil. A quantidade de carvão consumido pelas locomotivas do Depósito é de cerca de 5.500 toneladas mensais e o carregamento quotidiano, tendo em conta as locomotivas dos outros Depósitos que ali se abastecem, é de cerca de 225 toneladas diárias. O fuel-oil consumido é de 300 toneladas mensais e o carregamento quotidiano é de 200 toneladas aproximadamente nele se compreendendo o carregamento das locomotivas dos outros depósitos.

Os consumos específicos são, em média, os seguintes:

Carvão	30,0 Kgs. por K. de locomotiva
Fuel-oil	16 Kgs. por > > >

O pessoal de condução, de oficinas, administrativo e de direcção totaliza um efectivo de 753 agentes.

Na nossa visita, foi-nos dado observar também a instalação do fuel-oil, que foi projectada para armazenar em dois reservatórios 4.000 m³ de combustível, para tornar possível a descarga rápida de um comboio de cisternas nos reservatórios, à razão de 120 m³ cúbicos à hora e o carregamento dos «tenders» das locomotivas por qualquer das duas bocas, com uma saída de 60 m³ à hora. Este «stock» permite assegurar o serviço durante o período de cerca

de 20 dias, considerado suficiente para resolver quaisquer incidentes que possam surgir.

Possui também um reservatório com a capacidade de 2000 m³, provido de uma serpentina de aquecimento para manter o fuel-oil à temperatura de 30,40° C.

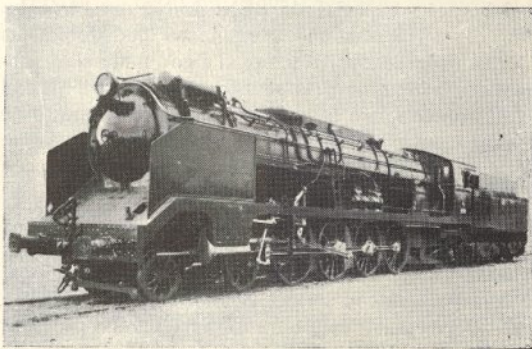
A instalação é muito completa, estando naturalmente equipada com todos os requisitos indispensáveis de forma a realizar um trabalho eficiente, com grande economia de tempo e de dinheiro.

Entre o magnífico material moderno em exposição via-se uma carruagem mixta de 1.ª classe e «cafeteria» com compartimento de cozinha.

A Oficina-Depósito de Tracção Diesel é de construção recente (1951-1953); ocupa uma área de aproximadamente 15.000 m² e as instalações necessárias para a reparação e conservação de 20 comboios TAF e de 10 automotoras tipo JAF.

Todos os trens percorridos 200.000 Kms, interrompem o serviço por um tempo que varia de 20 a 25 dias, durante o qual se efectua uma revisão completa de todos os elementos, motores e de transmissão, carroceria, etc., para os reparar e submeter, depois, às correspondentes experiências. As carrocerias são limpas interna e externamente e, se tal for necessário, proceder-se à sua pintura.

Eis o que, muito resumidamente, são as instalações de Cierro Negro da RENFE.

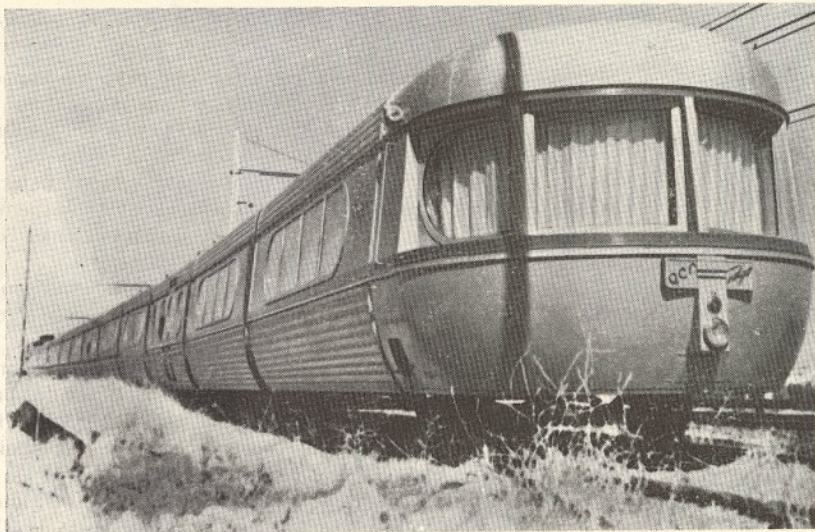


Locomotiva «Mountain» -- Série 241.2200. Ano 1944.

Visita ao depósito dos comboios Talgo

No dia 3 de Outubro, sexta-feira, além dos passeios, em grupos, através de Madrid antigo e de Madrid moderno, fez-se uma visita, de muito interesse, ao depósito dos comboios Talgo, em Arvanca. Há sete anos que o sistema «Talgo» se encontra ao serviço público, na RENFE, com os melhores resultados.

A empresa «Patentes Talgo, S. A.», foi criada em 1942 por D. José Luís de Oriol y Urigüen, com



O comboio «Talgo» impõe-se não só pelas magníficas acomodações interiores, mas também pelas suas linhas exteriores

o fim de dar realidade à ideia original do seu inventor, o engenheiro espanhol D. Alejandro Goicoechea. Sete anos depois, ou seja em 1949, realizaram-se, em colaboração com A. C. F., de Nova York, as experiências com os comboios «Talgo». Essas experiências continuaram a fazer-se nas linhas espanholas durante o primeiro semestre de 1950, com a colaboração especial da RENFE. No dia 14 de Julho desse mesmo ano, terminadas que foram as duras experiências a que o «Talgo» tinha sido submetido, inaugurou-se o serviço regular entre Madrid e a fronteira, em Irun. Trata-se de um itinerário de 8 horas entre a capital de Espanha e San Sebastian e de uma velocidade de 120 Km/h em alguns trechos do trajecto (comparar com as 13 horas e os 90 Km/h, respectivamente do Sud-Expresso).

Inicialmente, o percurso anual efectuado era de 110.000 Km. À medida que o material demonstrava a sua garantia no serviço e confirmava a confiança nele depositada, esta cifra foi aumentando progressivamente. Actualmente cada comboio percorre 162.000 Km por ano.

É notória a preferência que o público espanhol e estrangeiro dá a este novo meio de transporte. Está demonstrado que este comboio possui o melhor índice de regularidade da RENFE. Em 8 anos de funcionamento, com mais de 2.250.000 Km. percorridos, não se registou um único percalço, com excepção do acidente de Valladolid (colisão contra um comboio de mercadorias a uma velocidade combinada de 70 Km/h.) que constituiu uma demonstração do alto grau de segurança que este comboio oferece ao viajante. Com efeito, o «Talgo» não saiu da via e apenas sofreu leves amolgaduras; os passageiros só sentiram a brusca travagem dos

freios. Oito vagões, carregados, do comboio de mercadorias, descarrilaram, e voltaram-se e ficaram materialmente destruídos pela violência do choque. As máquinas que um deles transportava foram retiradas do tecto de uma casa próxima da via.

Depois de oito anos de serviço, todo o material instalado na origem (e até mesmo o acabamento interior) encontrava-se em perfeito estado. A exploração do «Talgo» tem o custo mais baixo de Espanha.

A visita ao Depósito de Aravanca despertou, pois, justificado interesse.

O banquete oficial

O banquete oficial de gala que a Comissão Local de Organização ofereceu, realizou-se na sexta-feira, 3 de Outubro, no Grande Salão da Escola de Estomatologia da Cidade Universitária.

Era deslumbrante o aspecto do salão: os senhores congressistas, envergando casacas e ostentando as suas condecorações, e as damas, os vestidos de noite e as suas jóias. Mais de mil, o número de convivas.

Presidiu ao banquete o sr. Jorge Vigón, ministro das Obras Públicas, ladeado pelo presidente do Congresso, M. de Vos; subsecretário das Obras Públicas e presidente da Delegação Espanhola, sr. Agustín-Plana; director-geral dos Caminhos de Ferro, sr. Pascual Lorenzo Ochoa; secretário do Congresso, M. Ghilain, e os chefes das Delegações estrangeiras.

Entre a distinta assistência, viam-se o Infante D. Luís Alfonso de Baviera e o chefe de sua casa civil, o conde de Casa Loja.

A série de discursos foi iniciada pelo sr. Agustín Plana, que proferiu as seguintes palavras:

«Senhoras e Senhores:

A Comissão Local Espanhola e eu em seu nome, como Presidente, muitíssimo se honra em oferecer-vos esta festa, que representa a homenagem entusiástica e sincera que nós, os Ferroviários Espanhóis, queremos render aos nossos queridos colegas de todo o mundo, nesta união cordial e fraterna que reina aqui esta noite.

Um dito espanhol, que será talvez também dos vossos países, afirma que «quem vive no ambiente do caminho de ferro, envenena-se». Quer isto dizer que quem conhece o caminho de ferro, entrega-se a ele. É certo que a vida do ferroviário é «um pouco mais dura» do que a nossa nesta noite, mas também é uma realidade que quem nos visse esta noite neste ambiente de paz, de estreita união entre as representações de tantas Nações, neste ambiente de corações unidos sem disputas nem rixas e só pensando no bem da humanidade, quem aqui nos visse, ficaria envenenado sem remédio e entregar-se-ia à profissão ferroviária de corpo e alma.

Também nós estamos assim entregues ao nosso dever, e por isso e como verdadeiros ferroviários, o que é o mesmo que dizer pessoas de coração puro e nobre, eu vos peço que dediqueis agora comigo a vossa melhor lembrança aos homens que, neste momento, estão a cumprir o seu dever, aos nossos ferroviários, que estão agora enlaçando o mundo inteiro com esses comboios que levam passageiros ou que transportam mercadorias, através dessas artérias de ferro que rodeiam todos os nossos países. Para eles, o nosso melhor pensamento, e é para eles, personificados em vós, senhores Delegados que nos honrais com a vossa presença, é a vós que esta Comissão Local, a que eu presido, dedica esta homenagem, grande, muito grande, de simpatia.

Estamos celebrando este acto num local da Cidade Universitária. Esta grande Cidade, criação feliz de um Rei de inolvidável memória, S. M. D. Afonso XIII; esta grande Cidade Universitária, que é o orgulho da Espanha e foi nestes últimos anos reconstruída e ampliada por Sua Excelência o Chefe do Estado Espanhol, Generalíssimo Franco, que deu um impulso decisivo a esta grande obra.

Aqui a Espanha entregou o seu sangue e aqui a Espanha faz ciência. É um exemplo para o mundo e rogo-vos o digais nos vossos países; é uma demonstração clara de que nós os espanhóis não regateamos a vontade, o sangue e o trabalho, quando se trata de servir a Pátria.

Estamos já muito próximos de finalizar as Reuniões Técnicas deste Congresso, essas Reuniões em que estão a estudar-se assuntos do mais alto interesse e de que se tiram conclusões importantíssimas para o avanço da nossa técnica ferroviária.

Mas a ciência e o coração caminham sempre unidos, sobretudo, se tanto a ciência como o coração são de ferroviários. Pois bem: a ciência espanhola rende a sua homenagem mais sincera aos cientistas das outras nações, e nessa homenagem vai também a nossa verdadeira amizade; e o coração espanhol entrega-se a estas damas que tanto realce dão a esta festa e, em nome de todos, colocado a seus pés, apresento-lhes a minha melhor oferta de agradecimento pela sua presença e de admiração pela sua beleza e pela sua simpatia.

Levanto a minha taça, minhas senhoras e senhores, para que dentro da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro estejamos todos unidos para sempre, e pela paz e a prosperidade de todas as nações aqui representadas».

Este discurso que foi, por várias vezes, interrompido com ovações, terminou no meio de quentes e demorados aplausos.

Seguiu-se no uso da palavra Monsieur De Vos, Presidente da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro:

«Excelências, minhas senhoras e senhores:

Nas palavras que acaba de pronunciar o Presidente sr. Agustín Plana, tornámos a encontrar as virtudes espanholas: grandeza, cortesia, sentido do humor e, acima de tudo, calor de coração.

Quisera insistir principalmente na delicadeza que teve, lembrando-nos que estamos na Cidade Universitária, de onde tantos espanhóis ofereceram as suas vidas pelo seu ideal, e em associar a todos os ferroviários do mundo inteiro a nossa gratidão, no momento em que estão cumprindo as suas duras tarefas com todas as suas forças, ao longo das cintas de aço e nos cais das estações.

Assim, a Espanha acrescenta às atenções da hospitalidade um presente de grande alcance humano: o de recordar os que cumprem os seus deveres nesta tão agradável reunião de amigos.

Para mim é um grande prazer transmitir ao Sr. Presidente, assim como ao Sr. Ministro e às numerosas personalidades que aqui se encontram e cuja presença é o testemunho mais de interesse, o mais entusiástico agradecimento de todos os hóspedes do vosso país.

Na sessão de Abertura tive ocasião de exaltar as múltiplas e amáveis atenções tão delicadamente dispensadas pela Comissão Local. Espero que esta me perdoe ofender a sua modéstia se, mais uma vez, lhe digo como estamos comovidos por isso.

Se devo ao posto que ocupo a agradável honra de falar de um nível internacional e, sem o esquecer, me permitis, não obstante, prescindir por um momento de este carácter para vos confiar que a minha própria nacionalidade aviva mais o meu prazer.

«Com efeito, acontecimentos históricos e nume-

rosos laços artísticos unem a Bélgica e a Espanha.

Pelo jogo das sucessões reais, temos tido em comum vários soberanos. As turbulentas populações belgas e, especialmente os habitantes de Gand, minha terra natal, fizeram-lhes passar muitos maus bocados. Mas isto já foi há muito tempo e nada mais resta que a recordação de um glorioso passado.

Por outra parte, numerosos representantes de famosas famílias espanholas se estabeleceram na Bélgica, vivendo ainda ali os seus descendentes.

Certos frontispícios dos edifícios de Renascimento flamengo denominam-se no nosso país «frontispícios espanhóis», e quando um habitante de Bruxelas é levado a um comissário de polícia o povo costuma dizer geralmente que ele foi conduzido ao «amigo».

A Espanha foi sempre um verdadeiro paraíso para as artes; no que diz respeito à música, brilha como uma luz única que nos deleita com o seu colorido e impetuosidade, rutilante de sol e tão frequentemente trágica, melancólica ou profundamente mística. Nomes universalmente conhecidos ilustram o lugar que ocupam nas Letras.

Tudo isto nos é acessível dentro das fronteiras nacionais, contudo, apesar dos intercâmbios culturais que permitem contemplar no estrangeiro telas magníficas — como a dos Mestres flamengos emprestadas recentemente pelos Museus espanhóis à cidade de Bruges — temos que vir até aqui para admirar as vossas obras primas arquitectónicas, escultóricas e de pintura.

Não posso falar pormenorizadamente de todas as artes plásticas, mas permiti-me que diga duas palavras sobre pintura. E que injustiça não cometo a respeito da arquitectura, principalmente!

A Espanha teve abertas as suas portas a todas as escolas: alemã, flamenga, francesa, italiana, etc. mas que dizer dos seus maravilhosos tesouros originais, puramente nacionais? Tenho que renunciar a nomes, limitando-me a citar os de Herrera, Alonso Berruguete, Luís Morales «o Divino», as escolas de *Sevilha*, com Velásquez, Murillo, Ribera; de *Madrid*, com António Pereda e Juan Carreño; de *Toledo*, com El Greco, de colorido muito pessoal, com os seus personagens de linhas largas e cheias de suprema elegância; de *Valência*; do extraordinário Goya, de Sorolla e do fantástico Salvador Dalí.

Se, deixando o reino das artes, quiséssemos fazer uma incursão no das ciências e da técnica espanhola, creio que precisaríamos de uma nova sessão do Congresso para tratar adequadamente o assunto.

Este é o motivo por que me limitarei a mencionar, de entre muitos outros, os nomes de dois dos seus compatriotas cujos laços familiares ou pessoais com o caminho de ferro são muito conhecidos de V. Ex.^{as}: o pai do nosso eminente colega Torres-Quevedo,

inventor de uma notável realização técnica — o jogador de xadrez — já exposto o ano passado no Congresso Internacional de Cibernetica de Namur e, neste momento, um dos êxitos do famoso pavilhão de Espanha na Exposição de Bruxelas. É também o Autor do projecto dos transportadores suspensos de cabos aéreos usados pela primeira vez nas cataratas do Niagara. O sr. Goicoechea, o criador do sistema utilizado nos extraordinários comboios «Talgo», objecto da curiosidade admirativa dos numerosos visitantes do modelo da estação instalado também no mesmo certame internacional.

Mas falarei de novo de um ponto de vista internacional para destacar que, além do nosso trabalho, tivemos o prazer de realizar visitas técnicas e artísticas, tão propícias às conversações particulares, que proporcionaram aos delegados ocasião para trocar impressões e aumentar os seus conhecimentos discutindo problemas que tinham para eles especial interesse. Graças à continuação das sessões oficiais com os contactos pessoais, dentro de uma atmosfera de futura intimidade, o Congresso foi harmoniosamente construído. Dedicando uma parte importante do tempo à teoria pura, comparável a um complicado mecanismo, depara, além disso, a chave que permite demonstrar as engrenagens para compreender melhor o seu funcionamento.

* * *

Aos dar-nos as boas-vindas de uma forma tão inolvidável, a Espanha prestou um serviço extraordinário à indústria ferroviária universal e eu vos convido, Excelências, Senhoras e Senhores, a erguer as nossas taças em homenagem a esta grande nação, ao seu Caudilho, e aos ferroviários do mundo inteiro, desde os mais modestos aos que têm a honra de os dirigir».

Fechou a série de brindes, o sr. Ministro das Obras Públicas que proferiu a seguinte alocação:

«Receio muito que ao cabo de quase uma semana de conferências, de discussões técnicas e de discursos, estejais um pouco fatigados sob a chuva verbal, torrencial às vezes e às vezes mansa, mas capaz, no entretanto, de trespassar as mais espessas capas de tolerância.

Por isso eu me teria muito bem esquivado a levantar-me nesta ocasião, se não fossem as alusões afectuosas e cordiais que me dirigiram.

Pecaria por descortesia se não dissesse quanto agradeço as amáveis palavras que hoje, como anteriormente, me dirigiram o Presidente da Associação, M. de Vos, e o Presidente da Comissão Local, sr. Plana; se não expressasse a minha satisfação por adivinhar o agrado que à maior parte dos senhores Congressistas produz o contacto com esta Espanha, que os recebeu vestida ainda com as galas do Verão e deles se vai despedir com a melancólica

Prof. Doutor João Faria Lapa

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Fevereiro de 1909)

Commemoração do dia



Acaba de ser nomeado vogal do Conselho de Administração da Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, o sr. Doutor João Faria Lapa, Professor Catedrático do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras da Universidade Técnica de Lisboa, procurador à Câmara Corporativa e funcionário superior da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Antigo e ilustre colaborador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de cujo Conselho Directivo faz parte, foi com grande alegria que lemos a notícia desta recente nomeação, que vem consagrar os seus altos méritos de economista.

Todas as honras dispensadas aos nossos prezados colaboradores não nos podem ser indiferentes pois nos tocam de perto e prestigiam a «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Ao sr. Doutor João Faria Lapa, nosso bom amigo, o nosso cordial abraço de sinceros parabéns.

estampa de um Outono que se avizinha rapidamente; se não acusasse a reacção cordial que senti ao apertar as vossas mãos, ao que correspondo com os melhores desejos de felicidades para todos.

Por esta ventura, senhores Congressistas; pela aventura do descobrimento de Espanha por aqueles que não a conheciam; para que, ao partir, leveis todos daqui alguma coisa que não é técnica, que não é ciência, nem é sequer saber; para que leveis um pouco do espírito de Espanha, que nós, espanhóis, esperamos confiadamente que, um dia, será o «Espírito do Mundo».

Os srs. Congressistas tributaram ao sr. Ministro das Obras Públicas uma calorosa e prolongada ovação.

Assim terminou, com a cordialidade com que havia começado, o banquete oficial.

A nossa folha traja rigorosamente luto n'este dia terrível em que a nacionalidade portuguesa commemora o facto mais vergonhoso da nossa história.

Ante esse crime nefando que — faz hoje um anno — victimou não só o primeiro magstrado da nação, mas seu filho, irresponsavel ainda por quaesquer actos da publica administração; ante esse espectáculo de uma mulher assistindo, entre um chuva de balas, ao baquear do marido, do filho, e vendo o imminente aniquilamento do outro filho e de ella propria, sentimo-nos compungidos; como homens, baixamos o olhar envergonhados perante o mundo culto, até perante os habitantes das mais occultas selvas, que por certo ficariam horrorisadas se soubessem que, em plena Europa que, em nome da civilização, lhes queima as palhotas e os filhos e lhes toma os rebanhos e as terras, ainda ha um paiz onde, no centro da população, se ataca a tiro uma familia inteira, como javalis no matto.

Longo seria o trabalho de ensino para fazer compreender a esses gentios que as exigencias da civilização implicam a existencia de uma entidade, mais tiranna que os seus regulos, mais sanguinaria que as feras — a politica.

Porque foi ella — e só ella — a mandante de tão horrendo attentado.

O paiz que lh'o agradeça e se lembre sempre de que a essa execranda instituição deve todos os seus males.

Da bocca d'aquellas carabinas não sahiu só um bafo mortifero para um rei e um principe; o fumo d'aquella polvora tornou-se nuvem espessa que nos ensombrou os creditos de nação culta, que nos vexou perante o mundo, que nos destruiu para sempre a fama de povo bondoso a que se desculpava a falta de actividade com a razão dos nossos costumes brando e carinhosos.

E no campo pratico representou para o paiz a transformação de um anno de gloria — que o seria aquelle em que a nossa patria mais estreitaria os laços que a unem ao Brazil, onde ao nosso pavilhão erguido na exposição e tremulando nos mastros dos navios que ali levassem o monarcha, seria aclamado triumphalmente pelo amor d'esse povo nosso filho — num anno de lucto e em que esses laços mais e mais afrouxaram, e a Europa começou a encarnar-nos com o parecer carregado e sobranceiro dos desconfiados.

Foi isso tudo — e quanto mais! — o que perdemos nesse dia.

Por isso e pela veneração a uma familia para quem este dia terrível será eternamente de lagrimas, o nosso jornal veste de lucto.

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

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

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

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

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

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

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

Dr. Vasconcelos Dias — Estômago, fígado, intestinos e doenças anorectais — às 15 horas

Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 16 horas

Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 15 horas

Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 17,30 horas

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

Dr. Aleu Salatnha — Raio X — às 16 horas

Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

A tragédia da Gibalta

Acórdão proferido pelo Supremo Tribunal Administrativo no recurso n.º 54 (conflito), em que era recorrente a Sociedade Estoril, S. A. R. L. e recorrido o Ministério Público representando o Estado

Em 31 de Março de 1952 deu-se, em Gibalta, quando passava o comboio de Cascais em direcção a Lisboa, uma tragédia, provocada por um desmoronamento de terras que apanhou a penúltima das carruagens. Eram 11,45. Do horroroso acidente resultaram 10 mortos e cerca de quatro dezenas de feridos. No n.º 1544 da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», correspondente a 16 de Abril daquele ano, noticiámos, espaçadamente, o triste e lamentável caso.

A tragédia, passados quase sete anos, é agora recordada, no «Diário do Governo», n.º 26, II Série, de sábado, 31 de Janeiro de 1959, com a publicação do Acórdão proferido pelo Supremo Tribunal Administrativo.

Por se tratar de um documento de grande interesse, transcrevemo-lo na íntegra a seguir:

Supremo Tribunal Administrativo Tribunal de conflitos

Recurso n.º 54 (conflito), em que é recorrente a Sociedade Estoril, S. A. R. L., recorrido o Ministério Público, representando o Estado, e de que é relator o Ex.^{mo} Conselheiro Dr. Alfredo Eduardo Lencastre da Veiga.

Acordam no tribunal de conflitos:

A Sociedade Estoril, S. A. R. L., intentou, na comarca de Lisboa, acção de processo ordinário deduzida contra o Estado, por virtude de uma grande derrocada de terras, muros e rochas que se deu em 31 de Março de 1952, no sítio da Gibalta, um pouco a pœnte do quilómetro 11, donde resultou um grande desastre ferroviário no caminho de ferro do Estoril, causando mortos e feridos, além de prejuízos materiais vários; e sucedia que o Estado, por despacho do Ministro das Obras Públicas de 28 de Julho de 1952 (esta acção foi posta em 25 de Outubro do mesmo ano), decidiu que a ora autora devia ser responsabilizada por todas as perdas e danos causados ao mesmo Estado e aos particulares em consequência do desastre ocorrido, devendo a Sociedade Estoril indemnizar o Tesouro das despesas efectuadas com os trabalhos de emergência executados após o desmoronamento e ainda dos estudos e projectos concernentes à mesma ocorrência, donde a ora autora interpôs recurso para o Supremo Tribunal Administrativo, pedindo a anulação de tal despacho.

Os pedidos formulados pela autora são os seguintes, pretendendo assim se declare e julgue:

1.º A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.), pelas cláusulas da concessão que lhe foi feita, ao construir a via férrea de Lisboa a Cascais ficou com o encargo da conservação e segurança do mesmo caminho de ferro, tanto na sua infra-estrutura como na sua superestrutura;

2.º A mesma C. P., com aprovação do Governo, transferiu essa mesma obrigação para a Sociedade Estoril em 1918;

3.º O caminho de ferro referido, em tudo o que pode ser considerado sua infra ou superestrutura, foi devidamente conservado, reparado e reforçado, tanto pela C. P., desde a construção até 1918, como pela Sociedade Estoril, desde 1918; até hoje;

4.º O Estado, que já estava na posse e fruição da estrada de Lisboa a Cascais quando foi construído o caminho de ferro, foi adquirindo posteriormente a propriedade das construções e terrenos situados entre as duas vias de comunicação, e a partir de 1934 tornou-se o único proprietário e possuidor dos terrenos sobranceiros ao caminho de ferro na zona da Gibalta;

5.º Embora a constituição geológica de tal zona fosse própria à deslocação de terras, o Estado construiu na mesma encosta edifícios, muros, cisternas e por diversas e importantes obras desviou águas, obstruiu a saída destas e movimentou terras;

6.º De tal acção continuada, importante e complexa do Estado resultou manifesto movimento de translação de terras da encosta e insuficiente drenagem de águas de nascentes e pluviais, com infiltrações gravíssimas naquela zona;

7.º O Estado tornou-se, assim, responsável por todas as obras de segurança e consolidação da referida encosta, reconheceu e aceitou expressamente por mais de uma vez essa obrigação, mas não chegou a fazer obras julgadas indispensáveis, nem estudou e averiguou devidamente o que deveria ser feito para evitar desabamentos e prejuízos futuros;

8.º Essas obras de consolidação interessavam igualmente ao caminho de ferro e à estrada nacional e delas dependia a segurança de ambas as vias;

9.º Situando-se tais obras de consolidação fora da zona do caminho de ferro, em terrenos e muros do Estado, nem a Sociedade Estoril nem a C. P., as poderiam executar;

10.º Em 31 de Março de 1952 deu-se no local um esborçoamento da encosta, com grande deslocação de terras, muros e pedras, o qual causou trágicas consequências pessoais e materiais;

11.º Pode admitir-se que as obras de oportuna consolida-

ção teriam evitado o desastre, mas nada garante em absoluto que o tivessem necessariamente impedido;

12.º Para o referido escorregamento contribuiu poderosamente a chuva abundante, como os temporais de Inverno de 1952, e a constituição geológica do terreno;

13.º A derrocada foi súbita, inesperada e não poderia ter sido dom'nada pela acção do homem desde que se anunciou ou se tornou concretamente previsível;

14.º O trágico acidente verificado em 31 de Março, pode, pois, ser considerado um caso fortuito ou um caso de força maior, com todas as características legais e jurídicas, cabendo aos tribunais classificá-lo e reconhecê-lo como tal, mas nunca as responsabilidades a ele inerentes poderão ou deverão ser imputadas à autora; e quando não se julgue assim;

15.º Deve julgar-se que nem a C. P. nem a Sociedade Estoril deixaram de fazer quaisquer reparações ou consolidação na zona do caminho de ferro;

16.º Que era o Estado que tinha o encargo e obrigação de fazer obras de consolidação e defesa contra o escorregamento dos terrenos dominantes.

Reservou-se a autora a faculdade de citar para a acção a C. P., desde que, nos termos do artigo 263.º do Código de Processo Civil, o réu Estado invocasse tal falta ou o despacho saneador reclamasse esse chamamento.

Contestou o Estado, pronunciando-se no sentido de que a derrocada resultou do escorregamento de um muro pertencente ao caminho de ferro e integrado no talude da respectiva trincheira; que o acidente não foi consequência de caso fortuito ou caso de força maior, mas de manifesta incúria da autora, deixando de efectuar oportunamente as obras de consolidação da linha férrea, como lhe cumpria, não tendo o Estado, pelo local que era, obrigação de fazer as obras de consolidação e defesa contra o escorregamento dos terrenos sobranceiros à via férrea.

Tiveram lugar os mais articulados, nos quais as partes, respectivamente, mantiveram e acentuaram os seus pontos de vista.

Na altura do despacho saneador o juiz corregedor convidou a autora a dizer, com concisão e precisão, qual o direito ou o facto cuja inexistência pretendia se declare, no que a autora respondeu, reportando-se aos factos constantes da sua petição e referindo as razões de direito, sendo os do direito de propriedade sobre os terrenos que escorregaram e sobre os muros neles construídos em socalcos, com a definição do sujeito ou sujeitos desse direito e da parte a cada um pertencente; o direito de indemnização de perdas e danos resultante da responsabilidade civil a verificar nos autos, com a definição de qual das partes era titular desse direito e qual delas é passível dessa responsabilidade, por culpa ou negligência, e ainda inexistência do direito de indemnização e de responsabilidade civil, se se verificar que a derrocada da encosta foi devida a caso fortuito ou caso de força maior; conclui a autora por afirmar que havia a considerar no caso a violação dos artigos 2361.º, 2362.º, 2395.º, 2395.º e 2398.º do Código Civil e 110.º, 111.º e 114.º do Decreto n.º 5787-III, de 10 de Maio de 1919.

Ouvindo o Ministério Público, veio declarar que a invocação dos danos sofridos pela autora, como a atribuição da culpa ao Estado, mostravam que a competência para a causa não pertencia ao tribunal comum, em face do artigo 17.º do Decreto n.º 40768, de 8 de Setembro de 1956, e do artigo 63.º do Código de Processo Civil, com o que concordou o corregedor, reconhecendo a incompetência absoluta do seu tribunal, e, assim, deu por sem efeito o processo, a não ser que a autora requeresse que ele fosse enviado à auditoria administrativa, tribunal competente.

Agravou a autora e a Relação, tendo em vista a omissão culposa que é atribuída ao réu Estado e o disposto na alínea b)

do § 1.º do artigo 815.º do Código Administrativo, negou provimento ao recurso, confirmando o despacho do juiz corregedor.

A autora interpôs novo recurso para o Supremo Tribunal de Justiça, sustentando que se devia reconhecer competência ao tribunal comum para o efeito; o mesmo Tribunal, ao abrigo da segunda parte do artigo 107.º do Código de Processo Civil, pronunciou-se no sentido de que, atenta a incompetência do tribunal comum, admitida pela Relação por a causa pertencer ao contencioso administrativo, o recurso para fixar a competência era para o tribunal de conflitos; deste modo, decidiu que o presente processo fosse remetido a este tribunal.

O muito douto magistrado do Ministério Público no seu parecer, de manifesto brilho, opina que o tribunal comum é o competente para conhecer de todos os pedidos, conforme a regra do artigo 66.º do Código de Processo Civil.

O que visto:

É de reconhecer que, na hipótese, a competência do tribunal de conflitos deriva da atrás mencionada segunda parte do artigo 107.º do Código de Processo Civil, uma vez que a Relação de Lisboa declarou a incompetência do tribunal civil para a causa, por esta caber ao contencioso administrativo.

Verifica-se que o despacho ministerial a que se refere a autora e que a dera por responsável pelas perdas e danos causados ao Estado e a particulares em consequência do acidente a que respeitam os autos foi anulado pelo Acórdão do Supremo Tribunal Administrativo de 18 de Março de 1955 (*Diário do Governo*, 2.ª série, de 11 de Dezembro seguinte, e 11.651 do presente processo).

Na realidade, pretende a autora se reconhecça não ser pertença do seu caminho de ferro, mas do Estado, certa parte do terreno confinante com a via férrea, donde veio a derrocada de terras, a qual produziu tão trágicos resultados em pessoa e haveres; mais quer a autora o reconhecimento de que esse acidente na encosta da Gibalta foi motivado por força maior ou caso fortuito; e na hipótese negativa, se cabe ao réu ou à autora a culpa no mesmo ou se são ambos por ele responsáveis. O mais que se pede, seja especialmente, o reconhecimento do direito a indemnização, é consequência da responsabilidade que, porventura, haja no ocorrido.

Não há motivo para dizer que a autora, com a declaração anteriormente feita tivesse de qualquer forma, alterado o pedido de início deduzido.

A acção não é de condenação, mas de apreciação ou declaração da existência ou inexistência de factos ou direitos, alicerçada no artigo 4.º, alínea a), do Código de Processo Civil.

Entendeu a Relação que no caso era de aplicar o § 1.º, alínea b), do artigo 815.º do Código Administrativo, estabelecendo a competência do contencioso administrativo para conhecer dos pedidos de indemnização de perdas e danos feitos à Administração por actos ou factos ilícitos, o que, quanto restritamente às autarquias locais, tem corroboração no n.º 7.º do artigo 820.º do mesmo diploma, mas visando a responsabilidade civil, baseada na culpa funcional, portanto à efectivação concreta da responsabilidade, quando a presente causa é declaratória; além de que, note-se, a mesma não se reporta só à responsabilidade civil do Estado, mas também da autora, pretendendo esta sobre a ocorrência haveria obter uma declaração judicial.

Por outro lado, o Decreto n.º 40768, de 8 de Setembro de 1956, estatuiu no artigo 17.º que às auditorias administrativas compete o conhecimento das acções que tiverem por objecto efectivar a responsabilidade do Estado ou institutos públicos; em tal dispositivo se baseou a 1.ª instância para, em despacho de 18 de Maio do ano seguinte, reconhecer a incompetência do tribunal civil; contudo, certo é que o preceito, consoante jurisprudência deste tribunal de conflitos, que se vai tornando corrente [Acórdãos de 12 de Dezembro de 1957, de 17 de Abril do corrente ano, dois outros Acórdãos, ambos

de 19 de Junho deste mesmo ano, (*Diário do Governo*, 2.ª série, de 25 de Janeiro, 2 de Maio e 4 de Agosto de 1958)], contém uma regra de competência em razão da hierarquia, e não em razão da matéria, pretendendo determinar em qual dos tribunais administrativos a acção deve ser intentada, o que é confirmado pelo artigo 32.º do mesmo decreto, aplicando as disposições gerais sobre competência contenciosa existentes no Código Administrativo a todos os processos do contencioso administrativo, e uma dessas regras ou disposições é nitidamente o já falado artigo 815.º

Ora, como se viu, a acção, afinal, dirige-se à declaração da existência ou inexistência de culpa, não só do Estado, mas também da autora, ou se, quanto ao ocorrido, houve apenas evento liberatório de qualquer responsabilidade, definido por caso fortuito ou força maior (artigos 577.º e 705.º do Código Civil), e sob este aspecto, que é precípua, prende-se claramente a mesma causa ao reconhecimento de um direito de propriedade, o que é atributo privativo do tribunal comum ou civil (artigo 816.º do Código Administrativo).

Nos termos referidos, os pedidos, demais em íntima correlação, não fogem à competência do foro comum, competente para o julgamento das causas que por lei não forem outorgadas a alguma jurisdição especial (artigos 66.º e 67.º do Código de Processo Civil).

Pelo exposto, julgam competente o tribunal comum.

Sem custas.

Li-boa, 27 de Novembro de 1953. — *Alfredo Eduardo Lencastre da Veiga — Júlio Mascarenhas Viana de Lemos — Eduardo da Silveira M. de Sousa Monteiro — Emídio Beirão Pires da Cruz — Luís Costa da Cunha Valente — Alberto Cabral da Silva Basto.* — Fui presente, *Emílio Damas Pombo Salgueiro.*

Está conforme.

Secretaria do Supremo Tribunal Administrativo, 24 de Janeiro, de 1953. — O Secretário, *Carlos Alberto de Sousa Lobo de Oliveira.*

Recortes sem Comentários

Deputados da Coreia do Sul

A Assembleia Nacional da República da Coreia foi obrigada a suspender a sessão, quando, durante os debates sobre a nova lei de segurança nacional, a sala se transformou em «ring» de boxe e cafeteiras e chávenas voaram pelo ar.

Os liberais, no seu papel de partido governamental, seguiram que o projecto de lei fosse aprovado pela Comissão Jurídica, sem a presença dos democráticos, que constituem o partido da oposição. Ao terem conhecimento do facto, os dirigentes democráticos fizeram transportar para a sala das sessões 80 camas, a fim de outros tantos deputados, seus correligionários, se manterem vigilantes, durante toda a noite, com receio de que os liberais tentassem repetir a «façanha» na Assembleia.

Aberta a sessão, o presidente mandou chamar 20 guardas e ordenou-lhes que retirassem da sala as 80 camas. Declarando que se tratava de uma ordem inconstitucional, os deputados da oposição levantaram-se e receberam a soco os guardas, alvejando-os, ao mesmo tempo, com as cafeteiras e chávenas de café que se encontravam debaixo dos leitos.

Durante dez minutos travou-se viva luta, que só terminou com a retirada dos guardas e a vitória dos defensores das regras constitucionais. Quando regressou a calma, verificou-se que a mesa do presidente estava virada de pernas para o ar e a um canto da sala se encontrava um deputado democrático, que um dos guardas pusera K. O. Um médico fê-lo recuperar os sentidos.

A luta teve como espectadores todos os deputados do sector liberal, que se mantiveram imperturbáveis, nos seus lugares à espera que pudessem prosseguir os debates sobre a lei de segurança nacional.

Ao meio dia, ainda o presidente não havia declarado reaberta a sessão, enquanto, nos Passos Perdidos, o chefe do sector democrático gritava: «Lutaremos até ao fim. Continuaremos este «protesto das camas», durante os dias que forem necessários». — (N).

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

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

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

O tráfego ferroviário nas várias linhas da nossa província de Angola, no primeiro semestre de 1958, acusa uma diminuição no número de passageiros, em relação a 1957, e um aumento no número de toneladas de mercadorias, em relação ao mesmo ano. Assim em 1958 foram transportados 549.310 passageiros e no ano anterior 578.702. Também a receita geral cobrada nos primeiros seis meses de 1958 foi menor do que em igual período do ano anterior — 247.425 contos contra 262.178 contos.

Pelo contrário, a carga transportada no primeiro semestre do ano passado elevou-se a 1.022.999 toneladas, contra 933 103 toneladas, em igual período de 1957.

Estas oscilações, porém, não se produziram por igual em todas as linhas, pois algumas registaram aumentos nas espécies de tráfego em que outras registaram diminuições, e vice-versa.

Assim os números globais do primeiro semestre do ano findo nas quatro linhas dos Caminhos de Ferro de Angola foram: Luanda: 135.579 passageiros; 132.161 toneladas de carga geral; e 20.884 contos de receita; Benguela: 376.416 passageiros; 667.741 toneladas de carga geral; e 214 791 contos de receita. Amboim: 4578 passageiros; 13.921 toneladas de carga geral; e 2.627 contos de receita. Moçâmedes: 34719 passageiros; 209.175 toneladas de carga geral; e 9.123 contos de receita.

Vejamos agora o que foi, na mesma província, o movimento durante o terceiro trimestre de 1958.

Durante esse período, os caminhos de ferro transportaram 311.226 passageiros e 867.722 toneladas de mercadorias, que correspondem à receita de 8.067 e 111.068 contos, respectivamente. Das quatro empresas que exploram o caminho de ferro, aquela que maior movimento verificou foi a Benguela, com 206.039 passageiros, que rendeu 4.626 contos e 740.160 toneladas de carga que cobrou 98 785 contos; a de Luanda, vem a seguir, com 81.790 passageiros, 2.351 contos e 57.838 toneladas e 7.483 contos; a de Moçâmedes, com 20.565 passageiros e 1.017 contos e 62.189 toneladas e 4.062 contos. Finalmente, a de Amboim, com 2 832 passageiros e 73 contos e 7.535 toneladas de carga e 738 contos.

ÍNDIA PORTUGUESA

No nosso número de 1 de Janeiro do corrente ano, publicámos, nesta mesma secção, os esclarecimentos que, a propósito da vinda, para o domínio exclusivo dos portugueses, do porto e do Caminho de Ferro de Mormugão, o Ministério do Ultramar forneceu à Imprensa.

Em aditamento a esses esclarecimentos, reproduzimos, dos jornais diários, os seguintes comentários:

«A concessão para construir e explorar por 99 anos o porto de Mormugão e um caminho de ferro ligando-o à fronteira da então Índia Britânica, foi outorgada por contrato de 13 de Abril de 1881 a uma companhia nesse ano constituída em Inglaterra sob a designação de «The West of Índia Portuguese Guaranteed Railway Company Limited» com o capital inicial de 800.000 libras. As obras iniciadas no ano seguinte, entraram em exploração em Janeiro de 1888 e o seu custo foi contratualmente fixado em 1.350.000 libras. O caminho de ferro, que tem 82 quilómetros de extensão, em via simples de 1 metro de bitola, e o porto, após sucessivas ampliações, conta cerca de 950 metros de cais acostáveis, dos quais 485 metros para navios de longo curso, abrigados por um molhe e quebramar.

Nos termos do contrato da concessão, o Estado obrigou-se a garantir o juro anual de 5 por cento sobre o capital inicial da Companhia e o de 6 por cento sobre todo o capital adicional de que ela viesse a carecer para a execução de quaisquer obras de estabelecimento ou ampliação.

Ainda segundo o mesmo instrumento, e sem embargo de se prever a reversão gratuita à posse do Estado do porto e caminho de ferro no termo do prazo de 99 anos, a concessionária teria o direito, decorridos os primeiros 30 anos da exploração, de denunciar o contrato com aviso prévio de 2 anos, ficando o Governo obrigado a reembolsá-la da quan-

Sociedade de Perfumarias Dorlan, Lda.

São estes os produtos que oferecemos às cantinas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e às de todas as organizações com o desconto máximo

PASTA DENTÍFRICA CHLORODONT

anti-carie c fluor, a pasta alemã com 70 anos de existência, agora ao serviço da saúde em PORTUGAL.

LEOKREM

o creme de beleza alemão à base de vitaminas! O único que contém a vitamina SOL.

VITAPCINTE

o creme capilar mais imit do, mas nunca igualado.

VITABRIL

para o homem moderno, cuidadoso da beleza do seu cabelo, o mesmo que VITAPCINTE é para a mulher.

CHAMPÓ VITAPCINTE // ÁGUAS DE COLÓNIA DORLAN // PETRÓLEO QUÍMICO DORLAN

BRILHANTINAS a fabricar a pedido

ELIXIR CHLORODONT // LAIT DE BEAUTÉ VITAPCINTE, com vales de 100\$00 em produtos.

RUA ANTÓNIO MARIA BAPTISTA, 20

== LISBOA-PORTUGAL ==

Telef. 840243

tia despendida com o estabelecimento, o que tirava todo o interesse prático à citada cláusula, da reversão gratuita. Foi deste direito que a assembleia geral da companhia decidiu agora usar, como certamente não deixaria de o fazer antes do termo do período em que o contrato lho reconhece.

O teor das cláusulas contratuais e o insucesso económico da concessão trouxeram ao Estado pesados encargos, pouco atenuados com a decisão tomada em 1902, de sancionar a integração e exploração dos empreendimentos na rede geral ferroviária da península hindustânica. Sòmente a exportação em larga escala do minério de ferro de Goa, iniciada em 1951, trouxe alívio à situação financeira da concessão, que até aí custara ao Estado, só em encargos com a garantia do juro, mais de 2.700.000 libras.

Aos inconvenientes de carácter financeiro, muitos outros se somaram no contrato de concessão. Alguns foram sendo progressivamente reduzidos nos sucessivos contratos adicionais que as circunstâncias aconselharam a celebrar com a concessionária. Deve, no entanto, dizer-se que, dentro das premissas contratuais vigentes, as relações do Estado com a Companhia em tão longo período se caracterizaram sempre por uma perfeita correcção e escrupuloso cumprimento das obrigações reciprocamente assumidas.

Consoante em devido tempo foi tornado público, a evolução da situação política na Índia impôs o termo, no começo de 1956, do acordo da exploração firmado em 1902 com os caminhos de ferro do território vizinho. Nessa oportunidade conseguiu-se evitar a denúncia pela concessionária do contrato de concessão, mediante troca de vantagens consignadas em contrato adicional adrede negociado e cuja validade terminou em 31 de Dezembro último. Assim se asseguraram na crise de 1956 as indispensáveis relações com os caminhos de ferro indianos para a transferência da exploração e do material e instalações, que a empresa concessionária, apoiada pelo Estado, passou a explorar directamente, evitando-se quaisquer perturbações na vida da Índia Portuguesa e consentindo enfrentar com eficiência antes desconhecida as crescentes exigências de tráfego.

A denúncia do contrato de 1881, à parte o inconveniente da oportunidade do dispêndio a que forçará o Estado, tem para este a vantagem de o desonerar do pesado encargo anual inerente à concessão, cujas condições de real prosperidade económica finalmente conseguidas mercê do extraordinário incremento do tráfego nacional por Mormugão, em breves anos permitirão recuperar o valor despendido, que coloca exclusivamente em mãos portuguesas o mais poderoso instrumento da actividade económica de Goa.

O valor exacto do dispêndio só poderá determinar-se depois do encerramento de contas no termo da concessão (provavelmente no final do primeiro trimestre de 1961), mas o seu valor aproximado é da ordem do milhão e cem mil libras.



**Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.**

**Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores**

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA



**VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES**

Armazéns em Lisboa (Filial):

Av. Infante D. Henrique II - Circular

Tel. 381596 e 382155

**BROWN
BOVERI**

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



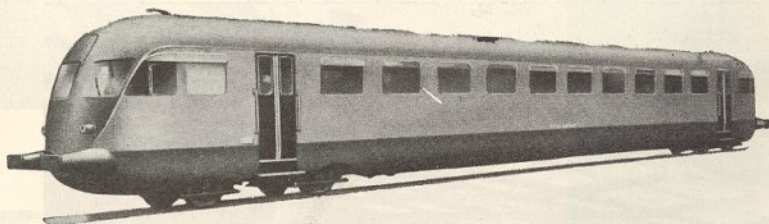
Auto-transformadores de 220/150 kv. destinados à subestação de PEREIROs da C. N. E. depois do desembarque no Porto de Lisboa

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O



BREDA FERROVIARIA S.p.A.

Representante exclusivo:

«UNIVERSAL»

Sociedade de Aços, Máquinas e Ferramentas, Lda.

PORTO — LISBOA

ONDUCLAIR

O MATERIAL MODERNO JÁ CONSAGRADO!

Translúcido

ondulado

ou plano

em 15 cores

inalteráveis

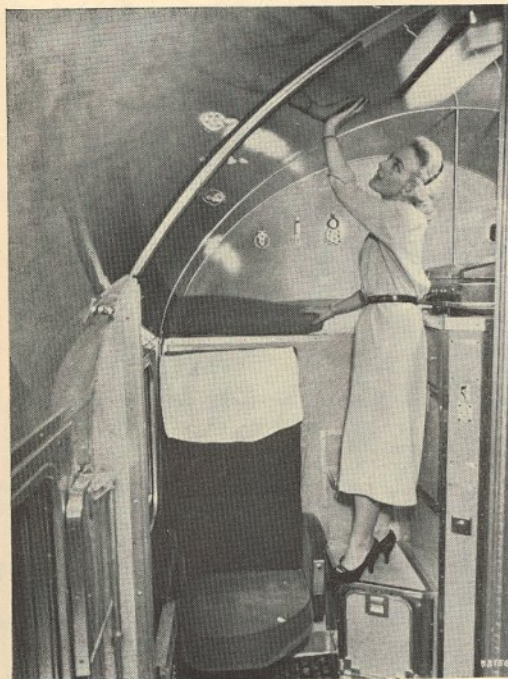


Representante Exclusivo:

OCIDENTE — Importador e Exportador, Lda.

RUA EDUARDO COELHO, 16, 2.º — LISBOA — TELEF. 367859-34370

Celamine



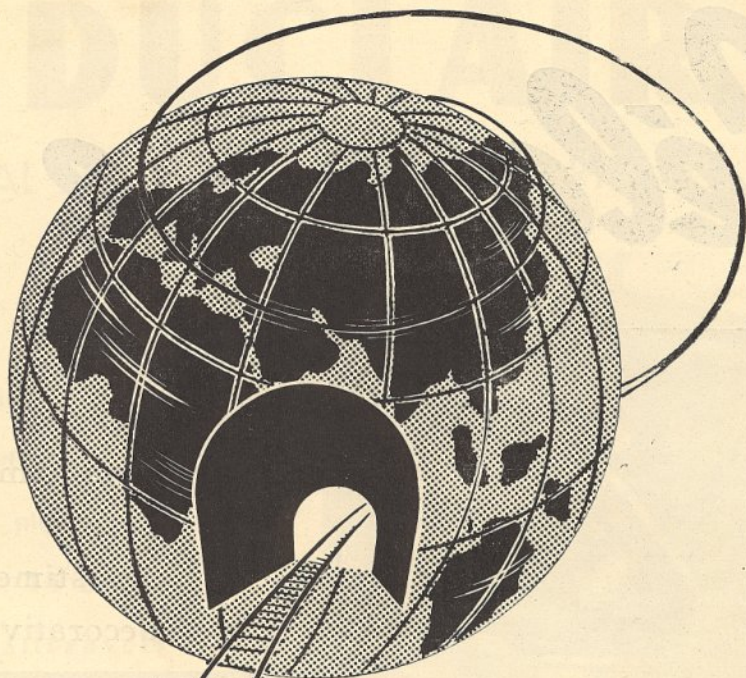
A chapa
plástica
termolaminada
para
revestimento
decorativo



Representantes em Portugal
e Províncias Ultramarinas:

OCIDENTE

IMPORTADOR E EXPORTADOR, LDA. — RUA EDUARDO COELHO, 16, 2.º — TELEF. 367859-34370



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE