

DEPOSITO LEGAL

1957 do 70.º Ano

Lisboa, 16 de Maio de 1957

Número 1666

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL
FUNDADA EM 1888

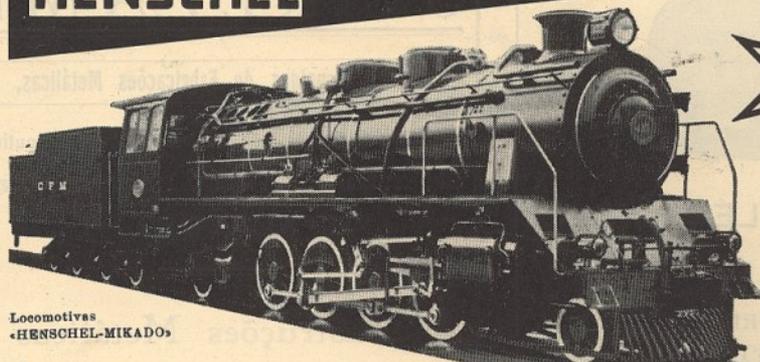
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Seca, 7—LISBOA

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

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158—LISBOA



HENSCHEL



Locomotivas
«HENSCHEL-MIKADO»

Fornecidas ao
CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Programa de fabricação de locomotivas:

- Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção
- Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas
- Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
- Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

Material eléctrico de alta qualidade

CONSTRUÇÃO SUÍÇA.

Representante para Portugal e ultramar da S. A. Brown Boveri et Cie.

Edouard Dalphin

**BROWN
BOVERI**



66751-X

Instalação de emissoras completas para radiofonia e radiotelegrafia, Instalações de ondas dirigidas. Fornecimento avulso de lâmpadas electrónicas para todos os usos industriais

III

ESCRITÓRIO

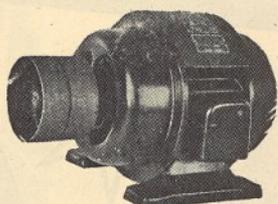
PALÁCIO DO COMÉRCIO

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

TELEFONE: 2 3 4 1 1

PORTO

III



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.ª

11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13

Telef. 668061/5 (5 llnhas) **LISBOA**

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.ª

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048 Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas
Caldeiraria * Soldadura eléctrica
Válvulas condutas forçadas

Reservatórios metálicos

Estruturas metálicas

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 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1924
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1666



16 — MAIO — 1957



ANO LXX

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
Major Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINHO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA



S U M Á R I O

Os comboios eléctricos de Sintra e os ataques de alguns selvagens	187
O Rápido de Madrid, por <i>GUERRA MAIO</i>	188
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	189
Vida Ferroviária	189
Linhas portuguesas	189
Imprensa Técnica.	189
Os Caminhos de Ferro nos Países da América Latina, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i> .	190
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	191
Ecos e comentários	192
A União dos Sindicatos dos Ferroviários e a acção que desenvolveu no ano de 1956	195
Publicações recebidas	194
Confraternização dos Antigos Combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro «Sempre Fixe».	195
Recortes sem comentários	196
Parte Oficial	197



Os comboios eléctricos de Sintra e os ataques de alguns selvagens

QUANDO, de chofre, a notícia chegou à nossa redacção, não queríamos acreditar: Pois quê — dissemos — ainda há selvagens na nossa querida terra, ainda se praticam vandalismos nessa encantadora região de Sintra? A notícia era, infelizmente, verdadeira. Alguns jornais vieram em seguida confirmá-la e manifestar a sua indignação e repulsa. O «Diário Popular» foi um deles. Com o título de «Alguns selvagens fizeram mutilações nos comboios eléctricos de Sintra!» esse diário da tarde publicou a seguinte notícia, que transcrevemos na íntegra:

«Durante anos foram numerosas as críticas aos serviços da C. P., na linha de Sintra, que incidiam, na maior parte das vezes, nas más condições do velho material circulante, sem condições de segurança e comodidade. Ora essas deficiências foram eliminadas e, desde há três dias, circulam ali óptimos comboios de tracção eléctrica, que têm merecido gerais louvores.

Há contudo, infelizmente, quem não pareça satisfeito com a progressiva inovação dos comboios eléctricos para Sintra, pois o novo material, apenas com três dias de movimento, já apresenta mutilações!

Logo no primeiro dia, três indivíduos inutilizaram uma das portas de uma carruagem, arrombando-a, o que provocou a intervenção das autoridades policiais. Mas, ontem, repetiram-se os vandalismos, pois no comboio vindo de Queluz, que entrou no Rossio às 9 e 34, faltavam já, por terem sido roubados, um cinzeiro e uma torneira das instalações sanitárias; e no comboio da Amadora, que chegou às 13 e 5, fora partido um vidro de uma das janelas. Além disto, apareceram também vários assentos com os estofos cortados.

Só é pena que não tenham sido apanhados os autores de semelhantes proezas — para levarem o correctivo que merecem.»

A polícia logo que tomou conhecimento dessas lamentáveis ocorrências pôs-se em campo e em breve foram apanhados, pode-

mos informar, os autores dessas tristes e vergonhosas mutilações e todos eles levaram severo correctivo, como prémio dos seus actos de vandalismo.

Não é pela primeira vez, infelizmente, que na linha de Sintra se cometem crimes desta natureza.

Quando, há poucos anos, esta linha foi consideravelmente melhorada com a entrada em serviço de excelentes e cómodas carruagens de 3.ª classe, fabricadas na Suíça, também alguns selvagens se permitiram, como os de agora, a praticar mutilações na madeira reluzente dos assentos, cortando-a a golpes de navalha, enquanto outros se entregaram à tarefa de roubar os cinzeiros. E se não destruíram por completo, na sua fúria e na sua insensatez, as lindas carruagens em que dava tanto gosto viajar, é porque sem dúvida recearam os protestos enérgicos dos outros passageiros ou despertar a atenção dos agentes ferroviários que não deixariam o caso sem o devido castigo.

São muito lamentáveis estas ocorrências. Bem estimaríamos não ter de as registar nestas colunas e de juntar aos protestos do público e da imprensa diária também a nossa repulsa. Foi precisamente numa linha, que é considerada, por muita gente, uma linha aristocrática, que se deram, para vergonha do País, essas ocorrências.

É pena, é lamentável e vexatório que ainda hoje existam alguns atrasados mentais, sem sentimento de dignidade própria, sem amor à sua terra e sem um vislumbre dos deveres colectivos e que não se pejam de cometer actos repulsivos, só explicáveis dado que fossem praticados por autênticos selvagens.

Aqui fica exarado o nosso veemente protesto contra esses crimes.

O Rápido de Madrid

Por GUERRA MAIO

FAÇAMOS um pouco de história. Foi em Fevereiro de 1908 — nos meus jovens tempos de Lisboa — que tive conhecimento da existência de um comboio rápido para Madrid. Tinham os jornais de Lisboa publicado uma fotografia do Conselheiro João Franco, à porta da carruagem-camas que o levava para Madrid e para o seu voluntário exílio, depois dos trágicos acontecimentos de 1 de Fevereiro, de que foram vítimas D. Carlos I e seu filho o Príncipe D. Luís Filipe. O Conselheiro António de Vasconcelos Porto, que acabava de deixar a pasta da Guerra e retomado o seu lugar de subdirector da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, mandara parar o rápido de Madrid em Entre-Campos — apeadeiro apenas então servido pelos comboios tranvias — para o ex-presidente do Conselho ali embarcar, não só para fugir à curiosidade pública mas porque morava ali perto, em casa do Conde de Carnide.

Já agora direi que estando-se a fazer a merecida reabilitação de D. Carlos I, não deve ser esquecida, por mais tempo, a do seu Primeiro Ministro, Conselheiro João Franco, tão grande como infortunado, o qual nem uma rua com o seu nome tem em Lisboa.

Voltemos ao rápido de Madrid. Naquela altura, partia de Lisboa pelas 7 e meia da tarde, para estar em Madrid quinze horas depois; marcha apreciável para o deplorável estado da linha espanhola, que ainda tinha os carris da primitiva, 8 metros e 30 quilos.

O comboio compunha-se de duas carruagens, que tinham sido de W. L. e às quais haviam transformado alguns compartimentos em 1.ª classe. Apesar de se efectuar apenas três vezes por semana, o movimento de passageiros era diminuto. A C. P. procurava obter-lhe tráfego e com esse fim mandou fazer material mais apropriado; 10 carruagens de bogies, com três compartimentos de 1.ª classe e dois de 2.ª. As banquetas da 1.ª classe eram transformáveis em camas e os veículos sendo mais curtos, pesavam apenas 29 toneladas em vez de 39, como as que circulavam nos rápidos do Porto.

Com as banquetas transformáveis em camas evitava-se o W. L. aliviando assim a carga do

comboio, o que era interessante visto o estado precário da via entre Valência de Alcântara e Madrid. Todavia, as banquetas-camas nunca foram utilizadas, continuando a circular o W. L.

No mesmo sentido de fomentar o tráfego, o comboio passou a partir de Lisboa pelas 16,35 (hora portuguesa) e a dar ligação em Madrid, para Hendaia e Barcelona, indo uma carruagem da estação das Delícias para a do Príncipe Pio, onde ligava com o rápido diurno para a fronteira francesa e outra, assim como o W. L. ia para a de Atocha, assegurando assim correspondência imediata para a Catalunha. No regresso partia-se de Madrid pelas 23 horas e chegava-se a Lisboa depois das 14. No percurso português o rápido tinha salão-restaurante.

Como se vê, era um comboio cómodo e acessível aos passageiros de 2.ª classe. Nunca teve, porém, tráfego que prestasse e suspenso nos últimos anos da guerra 1914/1918, voltou a efectuar-se, com a mesma composição, e só muito mais tarde se fez diariamente, aliás durante pouco tempo.

Passando nessa altura em Madrid, fui visitar o sr. Luís de Cepeda, director dos Caminhos de Ferro, Madrid-Cáceres-Portugal, com o qual eu tinha boas relações e me disse que circulando o rápido atrás do correio-expresso e por isso com pouco aproveitamento do tráfego local, era intenção sua propor que ele se effectuasse de dia, adicionando-se àquela uma carruagem-camas.

Assim foi. A linha espanhola acabava de ser refeita em toda a sua extensão, com carris de 12 metros e 40 quilos e substituída, por outra, a velha ponte sobre o Tejo, assim como outras de menor importância e por isso o novo rápido passou a fazer os 403 quilómetros que vão de Valência de Alcântara a Madrid em 8 horas. Tempos depois, passando em Madrid, fiz de novo uma visita ao Eng.º Cepeda, durante a qual me disse que o rápido a-pesar-de ser apenas tri-semanal tinha pouco aproveitamento e a única carruagem que nele circulava, entre Madrid e Lisboa e com lugares de 1.ª e de 2.ª classes, raras vezes ia cheia.

Lembrei ao distinto engenheiro a conveniência de chamar a capítulo o tráfego das linhas convergentes, fosse, em Espanha, a de Placencia a

Salamanca e, em Portugal, pelo menos, a de Torre das Vargens a Badajoz; assim talvez se obtivesse movimento para o rápido Lisboa-Madrid se fazer diariamente como convinha às relações das duas capitais peninsulares.

—É uma ideia— respondeu o sr. Luís de Cepeda— vou pensar nisso.

Depois rebentou a guerra civil em Espanha, em que Cepeda perdeu a vida, cruelmente assassinado.

Mais tarde, veio o «Lusitânia-Expresso», circulando de noite, com serviço de revisão alfandegária e de passaportes em trânsito, o que, como é sabido, foi um sucesso. A sua composição normal é duma carruagem mixta de 1.^a e 2.^a classes e de dois W. L., o que, com frequência, é elevado a três, e para obviar à falta de lugares, passou a partir de Lisboa nos dias em que não circula o «Lusitânia-Expresso», isto quatro vezes por semana, a carruagem mixta com 8 camas e 4 compartimentos de 1.^a classe, que circulava entre Valência de Alcântara e Madrid, atrelada aos comboios

ordinários, realizando-se assim, diariamente, um serviço de camas.

No «Lusitânia-Expresso» passou o salão-restaurant a circular em todo o seu percurso, o que na verdade é muito agradável.

Estando quase concluídos os trabalhos de ligação das duas grandes estações de Madrid, Atocha e Príncipe Pio, sendo aquela bastante ampliada, haverá então carruagens directas, senão comboios, entre Santander, Bilbao e Irun, e Sevilha, Málaga, Alicante, etc.

Em vista da ampliação das estações de Atocha, é natural que os comboios Lisboa-Madrid possam partir desta estação, ligando ali directamente aos de Barcelona, possivelmente com carruagens directas; estabelecendo-se, em qualquer dos casos, comboios directos entre as três grandes cidades peninsulares. Isto além das vantagens dos nossos comboios terem a partida e a chegada na Atocha, mais central e mais cómoda que a das Delícias.

Esperemos que assim seja.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

No gabinete do sr. Ministro do Ultramar foram assinados os seguintes contratos:

Fornecimento de 190 kms de via destinado ao Caminho de Ferro de Mossâmedes;

Fornecimento de diversas máquinas e outro equipamento para as novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro de Luanda e de Mossâmedes;

Empreitada dos trabalhos de terraplenagens, estradas, obras de arte correntes e edifícios, captação e distribuição de água, linha telefónica e referenciação da via, para a construção do lanço Cuchi-Vila Serpa Pinto do 5.^o Troço (Vila Artur de Paiva-Vila Serpa Pinto) do prolongamento de Leste do Caminho de Ferro de Mossâmedes.

O encargo destes contratos está orçado, respectivamente, em 60.260.000\$00, 203.000\$00 e 34.833.000000, sendo os prazos de execução de 9, 5 e 16 meses.

— No gabinete do sr. Subsecretário de Estado do Ultramar foram assinados dois contratos para fornecimento de diversas máquinas e outro equipamento para as novas oficinas dos Caminhos de Ferro de Luanda e Moçambique. Outorgaram, por parte do Estado, o subsecretário daquela pasta, sr. eng. Carlos Krus Abecassis, e por parte das firmas fornecedoras os respectivos representantes.

Vida Ferroviária

Sob a presidência do governador-geral de Angola, sr. tenente-coronel Sá Viana Rebelo, procedeu-se, em Luanda, à inauguração do «Estádio-Moura Carvalho», mandado construir pelo Clube Ferroviário para a prática de basquetebol, voleibol e hoquei em patins. Nos terrenos anexos ao novo estádio vai também ser construída uma piscina.

LINHAS PORTUGUESAS

Já chegaram à estação de Torres Novas os trabalhos de betonagem— que precedem à colocação dos postes— referentes à electrificação da linha férrea do Norte, no percurso Lisboa-Entroncamento. Os trabalhos da electrificação daquela linha estão a fazer-se em ritmo acelerado.

Imprensa Técnica

«Electricidade»

Sob a direcção dos srs. Eng.^{os} José Guedes Pinto Machado e Joaquim José Salgado, iniciou a sua publicação, em Lisboa, a revista técnica «Electricidade», que se apresenta com variada e valiosa colaboração, quase toda ela acompanhada de sugestivas e esclarecedoras gravuras, perante as quais ninguém pode duvidar de que tanto na Metrópole como no Ultramar os nossos técnicos têm realizado obra de vulto, que muito nos honra.

A nova e magnífica revista técnica desejamos longa vida.

Os Caminhos de Ferro nos Países da América Latina

Por CARLOS DE BRITO LEAL

I

VENEZUELA

A Venezuela é um vasto país com uma superfície superior à da península hispânica mas pouco povoado (cerca de cinco habitantes por quilómetro quadrado) distinguindo-se contudo de todos os demais países da América Latina, pelo seu extraordinário desenvolvimento. A sua capital, Caracas, expande-se com uma rapidez febril, atravessada por auto-estradas modernas, com luxuosos bairros residenciais e grandes edifícios de uma arquitectura sóbria mas imponente.

Os seus caminhos de ferro, de via única, e bitola normal com rampas de 30‰, são únicos no mundo, porque o tráfego de passageiros e principalmente minério, é inteiramente controlado pela rádio cuja emissora central está situada em Porto Ordaz, cidade do interior do país. Este comando, assim centralizado, toma desta maneira conhecimento constante com a situação dos vários comboios, estabelecendo um permanente contacto com todos os maquinistas, quer o comboio esteja parado ou em movimento, porque nas cabinas de todas as locomotivas existe um aparelho de rádio receptor e emissor, que o maquinista utiliza para comunicar com o posto central.

Todo os chefes das várias estações, cabinas das agulhas, etc., são também dirigidas por postos de rádio.

O automatismo, em todos os serviços relativos ao movimento dos comboios, está aperfeiçoado ao máximo. Assim, na descida de rampas de 30‰, se a velocidade do comboio excede 40 km/h, um dispositivo especial faz seguir a composição para uma linha de desvio situada de distância a distância, construída de forma a suspender o aceleração perigoso. À chegada ao porto de descarga, os vagões de minério são descarregados automaticamente com uma cadência de 50 segundos, e logo que o vagão está vazio, ele próprio abandona o cais para dar lugar ao vagão seguinte.

O que sobretudo caracteriza mais estes comboios de minério, é o peso da carga que transportam. Com uma composição máxima de 123 vagões de 116 toneladas, um comboio pode transportar, de uma só vez, 14.000 toneladas, ainda que geralmente o transporte seja feito com 12 a 13.000 toneladas. Cada vagão tem 26 toneladas de tara e 90 toneladas de carga útil, e os comboios são rebocados por 3 locomotivas C C americanas, «diesel standard», de 1.600 cavalos, pesando cada uma 180 toneladas, munidas de freio eléctrico roscástico, a uma velocidade máxima de 60 km/h.

O tráfego é assegurado por três comboios descendentes com 12 a 14.000, que cobrem os 150 kms. do porto de descarga às minas, em 3 h. e 30 ms., e a subida dos comboios vazios de 3.200 toneladas, em rampas de 10‰ com os dez últimos quilómetros numa rampa de 30‰, é efectuado em quatro horas.

O material rolante, compreende actualmente cerca de 840 vagões e 14 locomotivas, sendo empregadas 3 locomotivas em cada comboio.

A Venezuela necessita urgentemente de desenvolver os seus meios de comunicação, porque muitos dos seus centros industriais estão muito afastados uns dos outros, empregando por isso o tráfego rodoviário.

Para fazer face a esta necessidade, estabeleceu-se um plano que prevê a construção de 4.500 kms. de novas linhas de caminho de ferro de bitola normal. A nova rede será essencialmente constituída por uma grande transversal, ligando a Colúmbia à capital, Caracas, e à cidade de Carapito, com ramais para Maracaibo, Las Piedras, Puerto Cabello, La Guaira, Quanta, e os portos de Orinoco, de Caira e Cidade Bolívar.

O estudo de este vasto plano está sendo feito com a colaboração de M. Dine, engenheiro chefe da S. N. C. F. (Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses) e o Instituto Autónomo dos Caminhos de Ferro do Estado da Venezuela, esperando-se para breve o início dos trabalhos.

II

CUBA

Com uma superfície quase igual à superfície de Portugal, a ilha de Cuba possuindo 4.800 kms. de vias férreas, com uma bitola normal, é um dos países da América Latina onde o serviço ferroviário está mais desenvolvido.

A densidade do tráfego é, não obstante, muito fraca e sensivelmente inferior à do Brasil, da Argentina, do México e do Chile.

A rede de 4.800 kms. mencionada, não inclui o conjunto das linhas que são propriedade de 175 companhias açucareiras, que totalizam perto de 11.000 kms. dos quais uma metade é de bitola normal, do que resulta que a ilha de Cuba é um dos países do mundo onde, em proporção com a sua superfície, a rede ferroviária é maior.

A rede pública é constituída por duas companhias principais: Os «Caminhos de Ferro Ocidentais», pertencentes ao Estado que explora a metade Oeste da ilha; e a «Consolidated Railways», rede particular que explora a outra metade.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

As romagens de Antigos Combatentes a França e a homenagem que vai ser prestada a Portugal

No «Sud-Express», partiram, na terça-feira, 14 do corrente, com destino a Paris, e dali a Lacouture, os componentes da 6.ª Romagem de Antigos Combatentes que, na primeira Grande Guerra, tanto honraram com a sua bravura, com o seu sacrifício heróico, o nome de Portugal. Não se trata, evidentemente, de um simples passeio. É muito mais nobre o objectivo destas romagens: visitar os cemitérios portugueses onde jazem os ossos daqueles seus camaradas que tombaram nos campos de batalha e estabelecer um pouco de convivência com os antigos combatentes franceses que, como é natural, recebem sempre os seus camaradas portugueses com requintes de distinção e de hospitalidade.

Com essas visitas — os combatentes já foram também à Bélgica e à Inglaterra — estreitam-se laços de amizade não só entre combatentes mas também, o que é muito mais importante e de transcendente significado político, entre nações. Com efeito, as homenagens que aos soldados e oficiais portugueses são prestadas, tão espontaneamente, abrangem com simpatia, admiração e respeito, o nosso País.

Este ano, os Franceses aguardam com redobrado interesse a chegada dos componentes da 6.ª Romagem: em *La Gorgue*, no próximo sábado, será inaugurado, solenemente, o *Boulevard du Portugal* e no domingo, 19 deste mês de Maio, inaugurar-se-á, em *Aire*, após a recepção da Municipalidade, a *Rue du Portugal*. Em ambas estas inaugurações a presença dos nossos combatentes assumirá o emocionante significado da própria presença da nossa Pátria. Como se vê, as Romagens dos Antigos Combatentes Portugueses a França têm concorrido para o estreitamento das relações das duas nações latinas, que quanto mais se conhecem mais se querem. A França pertence ao número dos países que mais amamos e que, por sua vez, melhor nos compreende e estima.

As Romagens dos Combatentes Portugueses continuam a ser chefiadas pelo sr. General Ferreira Martins, e da sua organização faz parte, como seu secretário e como seu grande animador, o nosso director e querido amigo, sr. Carlos d'Ornellas, a quem especialmente cumprimentamos, desejando-lhe, e a todos os seus camaradas, um regresso feliz.

Os nossos aguarelistas



PAISAGEM — por Mário Salvador



Cantigas para esquecer...

*Para embalar o meu sonho
ou minha mágoa entreter,
eu fiz, alegre ou tristonho,
«Cantigas para esquecer...»*

*Em tudo, no Mundo, a Sina
é sempre marcante e vária:
ó Ventura, és tão sovina!
Saudade, és tão perdulária...*

*Amigos e amores vários
teremos muitos, talvez...
Amor de Mãe é mais raro:
achamos só uma vez!...*

*Fazemos tanto barulho,
pora a Ventura alcançar...
E ela vem em tal silêncio
que não a vemos chegar...*

LUÍS OCTÁVIO

(Brasileiro)

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Contra — almirante Afonso de Cerqueira

COM o falecimento do sr. contra-almirante Afonso de Cerqueira desapareceu uma figura de grande prestígio nacional. Não foi apenas um ilustre marinheiro; não foi apenas um heróico combatente que, por duas vezes, foi ferido em terras de África, foi também, pela sua inteireza de carácter, pelo desassombro com que defendeu as suas ideias e pela generosidade do seu coração — um Homem, no mais nobre sentido da palavra. Foi, sem sumo, um grande Português — e como português, ele que fora galardoado com numerosas condecorações e medalhas de ouro (Ordem de Aviz, Cruz de Guerra de 1.ª classe, Legião de Honra, etc.) orgulhava-se em poder dizer que «nunca tivera nenhuma condecoração por lutas entre portugueses».

Nele coexistiram a par, à mesma altura, o espírito científico e o espírito heróico. Todas as missões que desempenhou assinalaram a sua alta competência de marinheiro sabedor.

De «O Século», de 1 de Abril, transcrevemos, com a devida vénia, as seguintes passagens biográficas que dão bem a medida do seu valor e da sua grandeza de alma:

«O sr. almirante Afonso de Cerqueira, porém, não ficará na história do heroísmo português pelas numerosíssimas comissões que com brilho e competência desempenhou. Ele foi, acima de tudo, um combatente. Combatente pela causa que considerava a mais justa e de que nunca se desviou uma polegada. Combatente por Portugal em África — de uma bravura que o decorrer do tempo envolveu em lenda.

Participou nas campanhas de Barué, Angoch e, Sul de Angola e Cuanhama, pelas terras desoladas e lamacentas do Cunene marchou e sofreu e caiu ferido, para que a bandeira de Portugal não deixasse af de tremular. Tomou parte na ocupação de M'lella e da margem esquerda do rio Tejungo, comandou o posto avançado de Tchicusse por onde a morte traiçoeiramente rondava noite e dia, por sua própria iniciativa marchou sobre Tochipelongo e arriscou a vida e foi de novo ferido para libertar alguns missionários cercados e ameaçados pelos negros em revolta. Promovido, entretanto, a capitão-tenente, prosseguiu nos combates. Bateu-se no Humbe, voltou ao Cuanhama e irrompeu com os seus homens pelo N'Giva, Baixo, duro, o olhar dominador, a nervosa barbicha que infundia respeito, ele seguia sempre na vanguarda, exemplo e estímulo para os que o acompanhavam. E, no Cuanhama, em Agosto de 1915, tendo sido dada ordem às forças do seu comando para carregarem o inimigo à baioneta, à frente dessas forças foi ele o primeiro a rasgar caminho à ponta de baioneta.

Republicano indefectível, sempre os monárquicos nele encontraram um adversário irredutível. Em Monsanto e nas incursões do Norte esteve, como sempre, de armas na mão. E, como sempre, portou-se com bravura inextinguível e com uma lealdade que, no futuro, poderia ser considerada modelo. Há anos, alguém que de perto o acompanhou, pôde escrever dele, em referência a esta época triste de lutas fratricidas: «Quando da revolta monárquica de Monsanto, eu vi a massa popular querer linchar homens como Azevedo Coutinho. A isto se opôs com risco Afonso de Cerqueira, comandante da coluna de Marinha que, às suas ordens, tinha atacado, em combate leal, o reduto monárquico e uma das mais prestigiosas figuras da nossa Armada. Afonso de Cerqueira era um

valente e, como tal, só compreendia a lealdade em combate, fosse com armas na mão, fosse nas tribunas do Parlamento, ou ainda nos jornais. Verdade é que a sua coluna lhe obedeceu como um só homem e, à voz de «apresentar armas» a um vencido, toda ela o fez com galhardia, lembrando-se de que esse vencido político era um herói nacional».

Esta evocação exprime, na sua emocionante simplicidade, a ténpera rara de Afonso de Ce queira.

Mas no arquivo biográfico do *Século* existe uma outra página, esta inédita, sem brilho literário também, e que, todavia, se reveste hoje de valor excepcional porque foi escrita pelo punho do próprio almirante Cerqueira. Diz: «Com feito essencialmente militar, a minha acção na política propriamente dita foi nula. Nunca pertenci a qualquer partido e neguei-me sempre a desempenhar qualquer cargo político. Contudo, tomei parte na repressão de greves e noutros serviços de ordem. No cumprimento de ordens dos meus legítimos superiores, comandi forças cujas vitórias ou derrotas tiveram consequências políticas. Discordando da intromissão da política partidária nas corporações militares, tive algumas vezes de tomar atitudes em que quase sempre fiquei vencido na aparência. Em geral os políticos, qualquer que seja a sua ideologia, não estimam os que estando sempre prontos como militares a cumprir os seus deveres, sem hesitação, sem temor ao perigo e sem receio das consequências, só obedecem à consciência quando têm de proceder como homens. Os homens que assim procedem sofrem dissabores e prejuízos na sua carreira. Não estou arrependido Antes quebrar que torcer».

Este documento é eloquentemente explícito para necessitar comentários».

Inclinamo-nos respeitosamente perante a sua memória iustre.

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADEMAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

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 Articulações — às 18 horas

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

Dr. Luís Malheiro — Fele 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. Vascoelcos Dias — Estômago, fígado, intestinos e doenças ano-

-rectais — às 15 horas

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

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

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

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

Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 16 horas

Dr. Mário Jacques — Fisioterapia — às 10 horas

ANALISES CLÍNICAS

A União dos Sindicatos dos Ferroviários e a acção que desenvolveu no ano de 1956

A Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários organizou meticulosamente o Relatório e as Contas referentes ao exercício de 1956, para dar conhecimento aos interessados da sua actividade e dos problemas que, no decurso daquele ano, teve de enfrentar e resolver.

As atenções dos dirigentes da União dos Sindicatos dos Ferroviários voltaram-se, principalmente, para o campo assistencial.

«Encarecer a necessidade de bem alicerçar e disseminar a assistência entre a numerosa família ferroviária — escreve-se no Relatório — equivalia a proclamar uma verdade que já não necessita de demonstração. Estamos em face dum corolário que dia-a-dia e mercê de circunstâncias de ordem vária se vai tornando mais flagrante».

E porque tem interesse, passamos a transcrever mais estas passagens:

«O problema, neste aspecto, reside no imperioso dever de facultar a todos os beneficiários, independentemente da região ou local em que se situem, um grau generalizado de assistência que possa integrar-se, em rigor, nos proventos de que o Organismo dispõe para tal fim, e ainda na elementar necessidade de tirar desses proventos — relativamente limitados — o máximo de possibilidades de execução. Será também dispensável salientar as dificuldades deste duplo objectivo, dado que são absolutamente manifestas e de sobejo conhecidas».

E o Relatório, continuando, acrescenta seguidamente:

«Se por um lado temos de considerar que os muitos milhares de beneficiários do Organismo se encontram dispersos por todo o País, vivendo consequentemente, na sua maior parte, em regiões desprovidas ou quase desprovidas de recursos, devemos convir por outro lado que no campo assistencial se torna assaz difícil, em presença do nível médio da vida económica da massa associativa, estabelecer um limite máximo que abranja, de uma maneira geral e satisfatória, as necessidades que com mais premência e mais frequentemente se fazem sentir neste particular».

O Relatório não oculta que no início de 1956 a situação do Organismo se apresentava de certo modo delicada. Um passivo sensível demonstrava clara e iniludivelmente a necessidade de se adoptarem novos moldes de trabalho, salvaguardando, porém, na medida do possível, os interesses dos beneficiários.

Independentemente de uma recuperação total no campo financeiro (em relação a dívidas externas) foi ainda possível à Direcção deste Organismo distrair verbas de certo modo avultadas para aquisição de

material estomatológico, montagem e beneficiação de postos médicos, estabelecimento de novos contratos, etc..

Salienta-se também neste documento o facto de a União dos Sindicatos dos Ferroviários estar suportando, na medida das suas possibilidades, encargos assistenciais que outrora vinham constituindo ónus para a Empresa ou, pelo menos, que por esta Entidade eram suportados em mais larga escala.

Os seguintes números traduzem a crescente afluência de beneficiários aos Serviços Médicos da União dos Sindicatos dos Ferroviários, desde a sua fundação até ao fim de 1956:

Ano de 1952	29.385 beneficiários
» » 1953	36.215 »
» » 1954	40.512 »
» » 1955	42.634 »
» » 1956	43.096 »

A propósito destes números, bastante eloquentes, o Relatório comenta:

«E porque tudo nos indica, mercê da indispensável disseminação de assistência que preconizamos, que a ordem crescente se há-de verificar ainda no decurso dos anos próximos, tornar-se-á evidentemente necessário não perder de vista este fenómeno evolutivo, para que possa gradualmente condicionar-se — e logicamente adaptar-se — às nossas possibilidades materiais».

A Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários, a que preside o sr. Joaquim Lourenço de Moura, apresenta, ao fechar as suas «Considerações de Ordem Geral», a expressão do seu reconhecimento, pelas facilidades e auxílios recebidos, às entidades oficiais do Governo e da Empresa; ao sr. Ministro das Corporações e Previdência Social; aos Conselhos de Administração e Direcções Gerais da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e Ja «Sociedade Estoril», e aos srs. Drs. Bernardino Pereira Bernardes e Manuel António Pidwell Beja da Costa pelas provas de honrosa deferência que receberam no desempenho da sua missão.

A receita deste Organismo, no exercício de 1956, (Contribuição dos Sindicatos Unidos, juros de Depósito, Receitas diversas, taxas dos Serviços de Assistência) foi de 1.945.863\$30 e a despesa subiu a 1.738.761\$20, tendo resultado o saldo de 207.102\$10 para a gerência de 1957.

Felicítamos a Direcção da União dos Sindicatos Ferroviários pelos magníficos resultados, a bem da classe, obtidos no seu exercício do ano findo.

Publicações recebidas

The port of Lobito and the Benguela Railway — by William A. Hance and Irene S. Van Dongen

Em separata da *The Geographical Review*, órgão da American Geographical Society, de New York, recebemos, por oferta dos autores, um trabalho de muito interesse sobre o Porto do Lobito e o Caminho de Ferro de Benguela.

É o primeiro de uma série de estudos sobre os transportes terrestres e marítimos que dizem respeito a Angola, Moçambique, Congo Belga, Federação da África Central e Território do Tanganyka, preparados e publicados pela Universidade de Colúmbia em colaboração com o Instituto de Pesquisas Navais.

O Dr. Hance visitou o Lobito em 1952, e Mrs. Irene S. Van Dongen, a principal investigadora, esteve na África Central de Janeiro a Outubro de 1955.

Tanto o Dr. William Hance como a senhora Van Dongen são especialistas em assuntos geográficos e económicos e ambos são professores da Universidade de Colúmbia.

O trabalho destes distintos Professores é ilustrado com diversos mapas, gráficos e aspectos do porto do Lobito.

Lobito deve o seu notável progresso ao tráfego marítimo e terrestre. Em 1905, a população da cidade era constituída apenas por 7 habitantes europeus e uns cem, se tanto, nativos. Em 1953, a população já contava 30.000 habitantes entre os quais se incluíam 6.400 civilizados.

Lobito, por servir com o seu porto e o seu caminho de ferro um vasto e rico "hinterland", será, dentro de breves anos, uma das cidades mais importantes e populosas do Ultramar Português.

Dicionário da Música (ilustrado) — por Tomás Borba e Fernando Lopes Graça

Desta magnífica obra, escrita, primeiramente, pelo Prof. Tomás Borba e actualizada e acrescentada, depois, por um dos seus mais distintos discípulos: Fernando Lopes Graça, compositor e escritor, saíram já os fascículos 15, 16, e 17, estando, portanto, a chegar ao seu termo esta publicação, que, constando de 20 cadernos com 64 páginas cada, será encadernada em 2 volumes.

Numerosas e interessantes gravuras enriquecem e tornam mais atraente o notável texto, no qual, a par de pequenas biografias, a que não falta espírito crítico, se encontram definições muito certas de instrumentos musicais, antigos e modernos.

A edição, muito perfeita, honra as oficinas da "Cosmos", Lisboa.

Companhia de Seguros Tranquilidade — Relató- rio do 85.º Exercício

Recebemos o Relatório com as Contas do 85.º Exercício, correspondente a 1956, da Companhia de Seguros "Tranquilidade", com sede no Porto.

A conta de Ganhos e Perdas apresenta um saldo de 10.176.788\$10, dos quais transitaram 187.794\$20 para conta nova.

Relatório da Administração-Geral do Porto de Lisboa — (Volume II. Elementos Esta- tísticos do ano de 1955)

Pela Administração-Geral do Porto de Lisboa foi já distribuído o volume II do Relatório referente ao ano de 1955, contendo elementos estatísticos.

Neste volume incluem-se três quadros retrospectivos do movimento de navios entrados no porto, de carga marítima embarcada, de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito, verificado no período de 1907 a 1955.

A razão de se ter adoptado o ano de 1907 para início desses quadros foi por ter sido a partir de 8 de Maio daquele ano que o Governo, por força do disposto na Carta-Lei de 11 de Março, do mesmo ano, foi autorizado a explorar por conta própria o porto de Lisboa, tendo sido entregue a gerência dos respectivos serviços a um Conselho de Administração, sob a autoridade imediata do Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.

A transcrição de alguns números mostra-nos o movimento crescente do nosso primeiro porto. Em 1907 fundearam no Tejo 757 navios nacionais e 2.347 estrangeiros. Em 1925 registaram-se 4.373 entradas de navios portugueses e de 2.086 navios estrangeiros. No ano de 1955 as entradas de navios nacionais atingiram um número muito alto, contra 2.349 entradas de navios estrangeiros.

O total de mercadorias carregadas e descarregadas no ano de 1907 foi da ordem de 1.652.987 toneladas, e em 1955 o total é representado por 4.915.355 toneladas. O número de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito atinge, em 1955, o total de 289.376.

A Grã-Bretanha, a Alemanha, a Holanda e a Noruega colocam-se à frente, com os seus respectivos navios, no movimento do nosso porto. A seguir, mas a grande distância, situam-se os navios provenientes da Suécia, Itália, França, Argentina, Dinamarca e Estados Unidos.

Geologia de Portugal — Ensaio bibliográfico, pelo Eng. Luis de Menezes Acciaiuoli

Pela Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos foi agora publicado o I volume de uma obra importantíssima — *Geologia de Portugal* — ensaio bibliográfico pelo ilustre Engenheiro Sr. Luis de

Confraternização

dos Antigos Combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro («Sempre Fixe»)

Menezes Acciaiuoli, Doutor honoris causa e sócio da Academia das Ciências de Lisboa e do Instituto de Coimbra. No pórtico deste volume lê-se: "Em homenagem à Academia Real das Ciências pelo estímulo e valimento em prol da criação do Serviço Geológico em 1857.

Além desta justíssima homenagem, o Autor deste volume inscreve, na página a seguir, em português e francês, esta dedicatória: "À memória de todos os que contribuíram para o progresso das Ciências Geológicas. No ano comemorativo do primeiro centenário da instituição dos Serviços Geológicos esta Bibliografia mostra quanto os consideramos presentes".

Com efeito, foi em 1857, a 8 de Agosto, que El-Rei D. Pedro V, pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria - Carlos Bento da Silva era então Ministro e Secretário de Estado - assinou o Decreto criando a *Comissão dos Trabalhos Geológicos do Reino* composta de uma Direcção Central com dois membros directores e quatro adjuntos, pelo menos, e incorporada na Comissão dos Trabalhos Geológicos do Reino, parte referente à administração e a todas as relações com o Governo; por Decretos da mesma data o Engenheiro Carlos Ribeiro e o Professor Francisco António Pereira da Costa foram nomeados membros Directores.

Aparece, portanto, esta obra para comemorar o 1.º Centenário dos Serviços Geológicos.

O Sr. Engenheiro Luis de Menezes Acciaiuoli faz no Prefácio a história da orgânica dos Serviços Geológicos, durante este primeiro século da sua existência. Segue-se a longa bibliografia, referente, neste primeiro volume, a cristalografia, estratigrafia, geologia pura, minerologia e petrografia.

Com a publicação desta obra presta-se um grande serviço de informação aos estudos geológicos.

II Congresso Nacional da Mocidade Portuguesa

Estão publicados em volume alguns documentos — os de maior interesse — relativos ao II Congresso Nacional da Mocidade Portuguesa, reunido em Lisboa, em Abril de 1956; o regulamento e as respectivas notas executórias, os discursos proferidos nas sessões de abertura e encerramento e as conclusões finais.

A publicação desses discursos vem consagrar a importância e os objectivos deste Congresso, para cuja efectivação foram recebidas de todas as Alas da metrópole, ilhas e ultramar aproximadamente quatro mil comunicações.

Os Lusíadas

Está publicado o fascículo n.º 3 da obra monumental "*Os Lusíadas*", em edição primorosa de «Realizações Artis», com prefácio e notas do ilustre Prof. Hernâni Cidade e enriquecida com admiráveis ilustrações do jovem mas já consagrado artista Lima de Freitas.

No domingo, 5 deste mês de Maio, reuniram-se mais uma vez, numa festa de confraternização, os antigos combatentes do Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro («Sempre Fixe»), que esteve na Flandres, na primeira guerra. Precedeu o almoço uma visita ao Museu Militar onde estão depositadas as condecorações do saudoso General Raul Esteves, por oferta da sua ilustre viúva, que esteve presente à homenagem. Terminada a visita, os antigos combatentes tomaram lugar num autocarro e deram um passeio turístico pela cidade.

Pouco depois das 15 horas, iniciou-se o almoço num restaurante típico do Bairro Alto. Havia à mesa um lugar que se manteve vago, como preito à memória do General Raul Esteves, que era quem costumava presidir a todas as festas de confraternização e comemorativas do regresso a Portugal dos combatentes do seu heróico Batalhão.

O sr. Eng.º D. Rodrigo de Serpa Pimentel tomou a presidência da mesa, tendo sentados à direita, os srs. Major Teixeira da Mota, actual comandante do Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro, tenente-coronel Cortês Lobão e Eng.º Ferreira Alves e à esquerda, os srs. Eng.º Salema Garção, Carlos Neves, Fernando Arruda e Ricardo Gaioso. Noutros lugares sentaram-se soldados, cabos, sargentos e oficiais.

Aos brindes falaram os srs. Pedro de Freitas; José Paninho, que cantou uma canção francesa; tenente-coronel Cortês Lobão que afirmou: «hoje não somos velhos, somos os mesmos que éramos há quarenta anos»; major Teixeira da Mota; D. Rodrigo de Serpa Pimentel, que pediu 2 minutos de silêncio, por alma dos camaradas falecidos e se referiu, em termos elogiosos, à «Gazeta dos Caminhos de Ferro», o que muito nos sensibilizou.

Temos, porque é de justiça, de felicitar o sr. João Camarinhas pela excelente organização desta festa de antigos combatentes.

Sabendo-se que o Dr. Hernâni Cidade é um dos mais entendidos conhecedores da obra e da época do grande épico e lírico, esta edição de "*Os Lusíadas*" avulta aos nossos olhos não apenas como uma obra de arte, mas também como uma bela homenagem a Luís de Camões, poeta de sempre.

Recortes sem comentários

O tesouro de Mussolini

PÁDUA, 24. — O tribunal de justiça desta cidade vai tentar descobrir a chave do mistério do tesouro de Mussolini, mais conhecido nos meios jurídicos por «Tesouro de Dongo». O processo tem percorrido vários tribunais da Itália — de Como para Milão, de Milão para Veneza, e, finalmente da cidade dos Doges para Pádua.

O caso envolve trinta e seis réus — a maior parte deles membros do partido Comunista — acusados de assassinio, roubo e pilhagem. Duzentas e cinquenta testemunhas já foram chamadas a depor.

O julgamento começa no sábado. A tarefa do tribunal não será fácil. As provas são escassas. Por outro lado, pelo menos cem das testemunhas notificadas não compareceram, pois desapareceram misteriosamente, assim como o tesouro.

A história começou em Dongo, nos últimos dias da segunda guerra mundial. Um grupo de guerrilheiros italianos deteve um comboio militar alemão que tentava fazer sair da Itália 40 quilos de barras de ouro, malas cheias de jóias, 500 milhões de liras — quantia equivalente a mais de 25 mil contos — e várias caixas com importantes documentos históricos.

Mussolini, que seguia no mesmo comboio disfarçado de soldado alemão, foi reconhecido, preso e executado pelos guerrilheiros comunistas juntamente com Clara Petacci, em 28 de Abril de 1945.

Do tesouro nunca mais se soube nada. Sumiu-se misteriosamente, assim como um sem-número de camiões e carros que pertenciam aos exércitos derrotados da Itália e da Alemanha.

Entre os principais acusados figuram: Pietro Terzi, Michel Moretti, Gina Galeffi e Ennio Pasqual, todos filiados no partido Comunista italiano. — (ANI)

Circulam em Portugal 101.000 automóveis

Segundo estatísticas internacionais, recentemente divulgadas, circulavam em todo o mundo, ao findar o ano de 1955, nada menos de 88.557.615 automóveis. Incluem-se nesta cifra os veículos de passageiros pertencentes aos países envolvidos pela cortina de ferro. Contudo, os dados referentes aos carros que circulam dentro da área da cortina de ferro são fornecidos pelas repartições oficiais, porque esses números são segredos de Estado.

De todos os países, os Estados Unidos da América do Norte ocupam o primeiro lugar com 58.589.863. E a Grã-Bretanha vem a seguir com 4.217.500.

Em relação à situação de 1951 houve neste lapso de tempo um aumento de 18 % de automóveis circulantes. Em Portugal circulam actualmente 101.000 automóveis.

Circulam na Continente 96.000 e os restantes nos Açores e Madeira. No ano de 1955 entraram em Portugal 12.000 automóveis.

(Dos jornais)

Oito feridos num jogo de futebol

BARI (Itália), 11 — Oito pessoas ficaram feridas nos tumultos que se deram ontem entre os milhares de entusiastas que assistiram ao encontro de futebol entre o clube local e o Tarento.

Depois da vitória do Bari por 3 a 2, num jogo cheio de emoção, os partidários dos dois clubes envolveram-se em desordem uns com os outros e com a Polícia, que procurava manter a ordem.

Um dos feridos afirmou que uma senhora lhe partira a cabeça com um chapéu de chuva. — (ANI).

Exercício de Redacção de uma criança de 7 anos

As crianças são terríveis, mesmo na sua ternura filial.

Em Sydney, Austrália, uma professora ordenou às alunas, todas, mais ou menos, dos seus sete anos:

«Façam um exercício de redacção sobre a segurança nas estradas, sobre os motoristas embriagados e sobre a forma de evitar acidentes de viação».

Sobre esse tema, uma das rapariguitas escreveu, com delicada mas terrível mestria:

«O meu paizinho nunca se vê envolvido em acidentes. Nunca fica estonteado ou cambaleia ao atravessar as ruas e não fica atropelado pelos automóveis.

O que ele faz é ir à mercearia buscar dois ou três caixotes de cervejas e coloca-os nas traseiras do automóvel.

Depois, volta para casa, põe o carro na garagem, leva os caixotes para a sala e, depois do chá, tira as botas, pega num copo grande, estira-se no tapete, abre os caixotes e as garrafas, e lá se fica . . .

Assim, tem a certeza de nunca ter qualquer espécie de desastre de viação. Nem sequer pode cair, pois já está deitado no chão. Não pode ser atropelado, pois está dentro de casa, e não pode aleijar ninguém com o carro, pois o carro já está guardado.

E reparem . . . Quanto ao custo de vida, em que tanto ouvimos falar no Parlamento, e quanto às donas de casa terem de poupar muito para se poder viver, a mãezinha não precisa de nada disso.

Ela nem sequer lava as garrafas e vende-as e isso ajuda-a um pouquinho a pagar as despesas de casa. Haviam de ficar surpresos, se soubessem o dinheiro que a mãezinha faz só com a venda das garrafas do paizinho.

Às vezes, marcamos algumas das garrafas, só para termos se ele torna a comprar as mesmas.

A mãezinha diz que a sua principal preocupação não é juntar as garrafas, mas arrastar o paizinho para a cama. Mas ele nunca tem desastres e nunca faz mal a uma alma viva».

A professora ficou tão espantada com essa redacção que a enviou às autoridades que velam pela segurança nas estradas australianas.

Aí está um depoimento que todos os pais devem ler e meditar. A filha procura — com a sua terrível ternura — justificar o pai. E defende-o com heroísmo e com graça. Mas, para além desse heroísmo e dessa graça, quantas lágrimas da mãe . . . e quantas cicatrizes numa alma de criança!

De «A Voz»

Um cipaio matou um casal de leões

BEIRA — Um cipaio indígena travou corajosamente luta com um casal de leões conseguindo-os abater perto de Megana.

Estes leões já há dias que apareciam na região de Mecufi onde causaram 15 mortes entre os indígenas desta circunscrição. A população apavorada não se atrevia a sair de suas casas prejudicando enormemente as culturas. As autoridades administrativas ordenaram então uma batida; as feras foram encontradas ontem à noite a dois quilómetros de Mecufi. O cipaio Muala Namatia dando provas de rara coragem atacou os animais e matou o macho primeiro; obrigado a lutar corpo-a-corpo com a fêmea desesperada, conseguiu matá-la com o sabre.

Apesar de há muito terem sido cancelados os prémios pelo abate de feras, a população de Mecufi apoiada pelo chefe de posto sugeriu que o volante indígena fosse recompensado pelo seu acto de valentia. — (L).



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DA MARINHA

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 41 088

O «Diário do Governo», I Série, n.º 101 de 1 de Maio de 1957, publica o seguinte:

O grande incremento da exportação de minérios do Estado da Índia trouxe como consequência um aumento substancial do tráfego através do caminho de ferro e, sobretudo, do porto de Mormugão, não obstante ter cessado por completo o tráfego internacional, que ainda há dez anos constituía a quase totalidade das mercadorias movimentadas. De cerca de 450 000 t em 1946 passou-se para mais de 2 000 000 t em 1956 como tonelagem global movimentada pelo porto.

É compreensível que, em tais condições, agravadas ainda por longo período em que razões económicas e outras impediram uma actualização do equipamento, o porto e caminho de ferro se tenham visto a braços com um material obsoleto e insuficiente para atender ao vigoroso crescimento do tráfego que os demandava, com avultados prejuízos, quer para a economia própria, quer para a economia geral do Estado da Índia.

Côncio dessa situação, fez o Governo inscrever no Plano de Fomento as dotações necessárias para a enfrentar. Mas dificuldades de vária ordem, resultantes do regime da concessão e exploração do porto e caminho de ferro, impediram até há pouco que fossem aplicados os recursos disponíveis.

É concessionária daqueles órgãos de comunicação a firma inglesa The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Ltd., a cujo cargo directo se encontra, desde 1 de Janeiro de 1956, a respectiva exploração. Não lhe sendo possível nas presentes circunstâncias do mercado de capitais inglês ocorrer pelos meios próprios às exigências do reapetrechamento da concessão, nem aliás, convindo ao Estado as condições em que o contrato de 1881 previa que o fizesse, tornou-se necessário acordar com a Companhia as condições em que se efectuariam os investimentos de capitais do Estado com aquela finalidade. As longas negociações havidas conduziram a um acordo de princípio que se julga servir bem os interesses de ambas as partes e que convém reduzir a contrato.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. Fica o Ministro do Ultramar autorizado a celebrar com The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Ltd., um contrato adicional aos contratos celebrados entre esta Companhia e o Governo Português em 18 de Abril de 1881, 19 de Dezembro de 1892, 6 de Fevereiro de 1929, 7 de Junho de 1954 e 14 de Junho de 1956, do teor seguinte:

Considerando que:

(A) O Governo Português e a Companhia desejam facilitar o progresso económico do Estado da Índia portuguesa e ir ao encontro das exigências de um tráfego crescente através do porto de Mormugão, particularmente no respeitante à exportação de minério;

(B) Para esta finalidade, e ainda por outras razões, o Governo Português e a Companhia concordaram em que é

necessário prover, entre outras coisas, obras, material circulante, material flutuante e diverso apetrechamento (adiante globalmente designados como «equipamento») para desenvolver e melhorar a concessão da Companhia no Estado da Índia Portuguesa.

O Governo Português e a Companhia concordam em celebrar novo contrato, nos termos e condições seguintes:

ARTIGO 1.º

Sem prejuízo do disposto na cláusula 9.ª, alínea a), do contrato adicional de 14 de Junho de 1956, enquanto ele permaneça em vigor, as encomendas de material serão colocadas pelo Governo Português ou pela Companhia, global ou separadamente, consoante o Governo Português decidir, para todo o equipamento que, de tempo a tempo, o Governo e a Companhia mutuamente concordem ser necessário para os fins acima enunciados, ficando entendido que nenhuma encomenda será colocada nos termos desta cláusula enquanto as especificações pormenorizadas e a estimativa de custo do equipamento e, quando seja caso disso, da sua instalação não tenham sido aprovadas pelo Governo Português e pela Companhia. No caso de ser acordado que a Companhia procederá à colocação de qualquer encomenda de equipamento de acordo com o disposto nesta cláusula, a Companhia poderá, segundo o seu critério, colocar a encomenda por si própria ou através de fornecedores ou empreiteiros, como lhe parecer melhor.

ARTIGO 2.º

1. Para os fins deste contrato, a expressão «custo total», quando usada em relação a qualquer equipamento ou melhoramento de equipamento adquiridos nos termos deste contrato, significará o custo global de todas as despesas preliminares ou derivadas da colocação da encomenda desse equipamento ou melhoramento, o custo desse equipamento ou melhoramento, o custo de inspecção, fiscalização e entrega, incluindo fretes e seguros, e, quando seja caso disso, o custo da instalação do mesmo.

2. O custo total de qualquer equipamento ou melhoramento será suportado inteiramente pelo Governo Português.

3. Nos casos em que for acordado entre as partes, nos termos do artigo 1.º do presente contrato, que as encomendas para o fornecimento ou para o melhoramento de equipamento devem ser colocadas pela Companhia, o Governo Português, salvo quando combinado de outra forma, entregará de quando em quando à Companhia, em esterlino e em Londres, as quantias necessárias para a Companhia obter o fornecimento e pagar o custo total ou parcial, consoante os casos, do equipamento ou dos seus melhoramentos e, sendo necessário, da instalação dos mesmos, quer estas operações sejam efectuadas pela Companhia directamente ou através de empreiteiros.

O pagamento de tais somas pelo Governo Português à Companhia será feito de acordo com as regras seguintes:

a) 25 por cento do custo total para a Companhia (segundo avaliação da mesma) de cada um dos equipamentos ou melhoramentos e, quando necessário, da respectiva instalação ou entrega, incluindo fretes, será pago dentro de trinta dias após a aprovação pelo Governo Português da compra do equipamento em causa;

b) No primeiro dia de Março, Junho, Setembro e Dezembro de cada ano civil, e até que cada equipamento esteja em funcionamento ou em condições de ser posto a funcionar pela Companhia para os fins para que foi previsto, e enquanto o respectivo pagamento não estiver concluído, serão pagas à Companhia as despesas por ela suportadas e pagas durante o trimestre imediatamente precedente, em relação a esse equipamento, respectivo frete e instalação;

c) Terminado o fornecimento ou instalação de cada equipamento, a Companhia reembolsará o Governo Português

de qualquer saldo que tenha em seu poder das quantias previamente entregues pelo Governo Português para pagamento do equipamento e a causa e da respectiva instalação.

ARTIGO 3.º

1. A Companhia arrendará, alugará e tomará conta de todo o equipamento adquirido nos termos do presente contrato e pagará como renda ou aluguer uma quantia equivalente a 4 por cento por ano do custo total de cada equipamento, tal como o define o artigo 2.º Esta renda ou aluguer em relação a cada equipamento será devida a partir da data em que tal equipamento esteja a funcionar ou em condições de ser posto a funcionar pela Companhia para os fins para que foi previsto e será paga diferidamente, em duas prestações semestrais iguais, nos dias 31 de Março e 30 de Setembro de cada ano, sendo o primeiro e o último de tais pagamentos fixados proporcionalmente ao tempo se os períodos aos quais respeitarem forem inferiores a seis meses do ano civil. Se em qualquer ocasião, com a aprovação do Governo Português, for introduzido qualquer melhoramento em qualquer equipamento adquirido nos termos do presente contrato, a renda ou aluguer anual respeitante a esse equipamento será aumentada do equivalente a 4 por cento do custo total do melhoramento introduzido. Este aumento será devido a partir da data em que tal melhoramento esteja a funcionar ou em condições de ser posto a funcionar pela Companhia para os fins para que tal melhoramento foi previsto e será também pago diferidamente, em prestações semestrais iguais, nos dias 31 de Março e 30 de Setembro de cada ano, sendo o primeiro e o último pagamento fixados proporcionalmente ao tempo se os períodos a que respeitarem forem inferiores a seis meses civis.

2. Além da renda ou aluguer devidos nos termos do n.º 1 deste artigo, o Governo Português terá direito a ser creditado, em conta e até, mas não além, do montante dos lucros líquidos a que se refere o artigo 23.º do contrato principal, que ficam em cada ano depois de pagos os juros e dividendos garantidos do capital da Companhia (incluindo o capital obrigacionista) e o juro devido ao Governo Português nos termos da cláusula 5.ª do contrato adicional de 6 de Fevereiro de 1929, por uma renda ou aluguer adicional calculado à razão de 2 por cento por ano do custo total de cada equipamento ou melhoramento nele introduzido. Sujeito a esta condição, cada renda ou aluguer adicional será calculado a partir da data em que o equipamento ou melhoramento correspondente adquirido nos termos do presente contrato esteja a funcionar ou em condições de ser posto a funcionar pela Companhia para os fins para que foi previsto.

3. Todos os encargos de renda ou aluguer devidos nos termos n.º 1 do presente artigo serão considerados como despesa de exploração da Companhia, tal como definida no artigo 23.º do contrato principal.

ARTIGO 4.º

Qualquer equipamento encomendado pelo Governo Português será entregue em boas condições de funcionamento em Mormugão ou noutro local ou locais que a Companhia indique onde tal equipamento deva ser instalado ou utilizado.

ARTIGO 5.º

A Companhia usará de toda a diligência para manter à sua custa o equipamento em bom estado de conservação e funcio-



*Os anúncios
nos «eléctricos» e
autocarros da
Companhia Carris
são*

ECONÓMICOS E EFICIENTES

CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35



namento, à parte o desgaste resultante do uso normal, e quando termine o presente contrato como nele se prevê todo o equipamento será restituído pela Companhia ao Governo Português em boas condições de conservação e funcionamento, mas a Companhia não terá responsabilidade em consequência do disposto neste artigo:

1) Em relação a qualquer perda ou depreciação de qualquer equipamento resultante do uso normal; ou

2) Sem prejuízo do disposto na alínea 1) do presente artigo, de entregar ao Governo Português qualquer equipamento adquirido em segunda mão nos termos deste acordo em estado melhor do que aquele em que tal equipamento começou a ser utilizado ou ficou em condições de ser utilizado pela Companhia para os fins para que foi previsto.

ARTIGO 6.º

Sem prejuízo do disposto na cláusula 10.ª do contrato adicional de 14 de Junho de 1956, enquanto esse contrato estiver em vigor, a Companhia poderá, se em seu critério o julgar aconselhável, efectuar seguros, à sua própria custa, do equipamento adquirido nos termos deste contrato, pelos valores e com as companhias que em seu arbítrio melhor entenda.

ARTIGO 7.º

O custo para a Companhia da manutenção do equipamento, nos termos do artigo 5.º, e o custo do respectivo seguro, nos termos do artigo 6.º, serão contabilizados e tratados como despesa de exploração da Companhia, tal como é definida no artigo 25.º do contrato principal.

ARTIGO 8.º

O Governo Português praticará os actos e dará as garantias que a todo o tempo possam ser necessárias para habilitar a Companhia a ter pleno uso na Índia Portuguesa de qualquer equipamento adquirido nos termos do presente contrato e a cumprir quaisquer leis, decretos, regulamentos ou ordens, quer locais, quer gerais, que afectem tal equipamento ou a sua instalação ou utilização na Índia Portuguesa.

ARTIGO 9.º

As disposições do acima citado contrato adicional de 6 de Fevereiro de 1929 não se applicarão ao presente contrato.

ARTIGO 10.º

Não obstante o presente contrato ser adicional ao contrato principal e aos contratos suplementares ao mesmo, acima mencionados, a Companhia poderá, com prévia aprovação do Governo Português, avisar este, nos termos do artigo 11.º, por escrito e com três meses de antecedência, a terminar em qualquer data, de que deseja dar por findo o presente contrato em relação a qualquer ou a todos os equipamentos adquiridos. Terminado o prazo de três meses, a renda ou aluguer ou qualquer outra responsabilidade da Companhia cessará em relação ao equipamento abrangido pelo aviso prévio referido e a Companhia deixará, portanto, de ser responsável por esse equipamento ou pela sua manutenção.

Ao expirar o prazo do aviso prévio feito pela Companhia ao Governo Português, e salvo se acordado doutra forma entre as partes, promoverá o Governo Português, à sua custa, a remoção desse equipamento ou da sua instalação de dentro da área da concessão da Companhia no Estado da Índia e, também à sua custa, assumirá a responsabilidade de quaisquer danos que para os bens, instalações ou obras da Companhia resultem daquela remoção e indemnizará a Companhia dos prejuízos que porventura lhe advenham de quaisquer perdas, responsabilidades, reclamações, acções, custas e processos

originados pelo referido equipamento e respectiva instalação ou sua remoção ou pela impossibilidade do Governo de o remover quando seja responsável por isso, nos termos do presente contrato.

ARTIGO 11.º

Qualquer aviso feito pela Companhia nos termos do artigo 10.º deste contrato não terá a consequência de dar por findo o contrato principal ou qualquer outro contrato adicional ao mesmo, os quais permanecerão em pleno vigor.

ARTIGO 12.º

Sem prejuízo do disposto nos artigos 9.º e 10.º do presente contrato, o contrato principal e os contratos adicionais ao mesmo, acima mencionados, salvo no que tenha sido alterado pelo presente contrato, permanecerão em pleno vigor e serão cumpridos tal como se as disposições do presente contrato fossem neles inseridas.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 1 de Maio de 1957 — FRANCISCO HIGNIO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — Marcello Caetano — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Virissimo Cunha — Eduardo de Arantes e Oliveira — Raul Jorge Rodrigues Ventura — Francisco de Paula Leite Pinto — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — Henrique Veiga de Macedo.

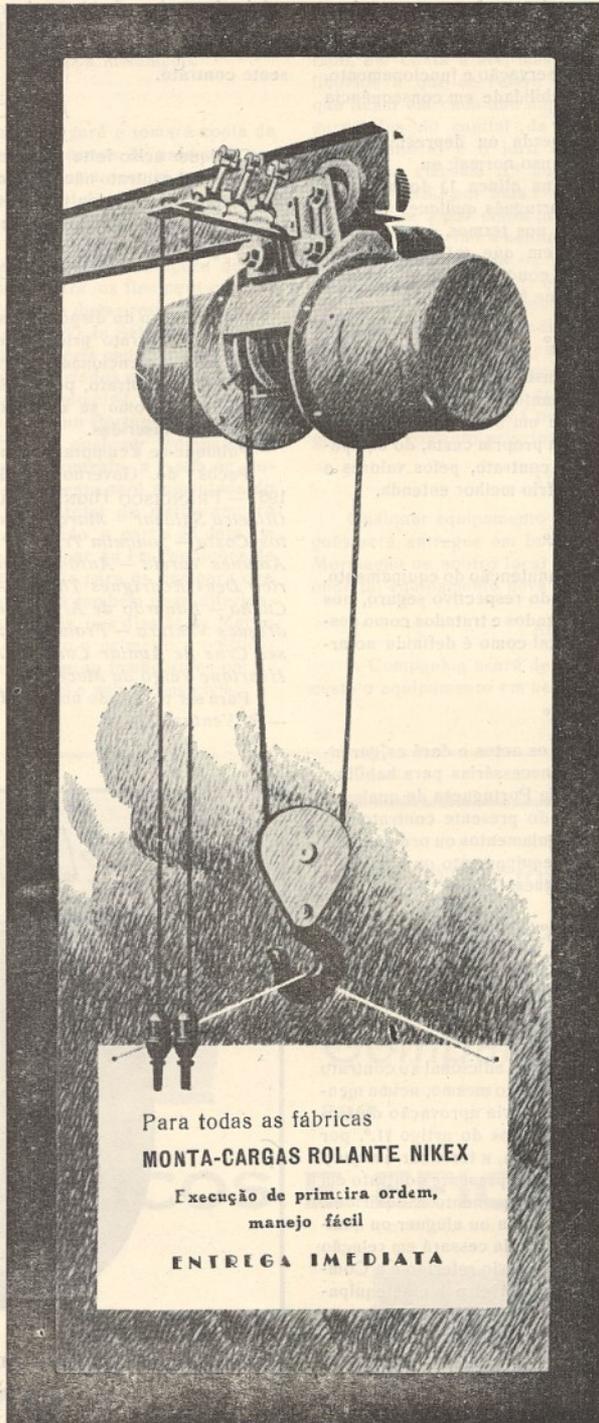
Para ser publicado no Boletim Oficial do Estado da Índia. — R. Ventura.

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 —



Para todas as fábricas
MONTA-CARGAS ROLANTE NIKEX
Execução de primeira ordem,
manejo fácil
ENTREGA IMEDIATA

Exportadores: **NIKEX**— Sociedade Húngara para o Comércio Exterior da Indústria Pesada

BUDAPESTE 4 — B. P. 103 — Hungria
Telegramas: **Nikexport — Budapeste**

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TERMINUS (1.ª classe)

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

ESCRITORIO

Rua Luís Pinto Moitinho
(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5550 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 66 4972

WIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea
Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos

MATERIAL FERROVIÁRIO
Rua do Alecrim, 12-A LISBOA
Telefone: 3 4331

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 7 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

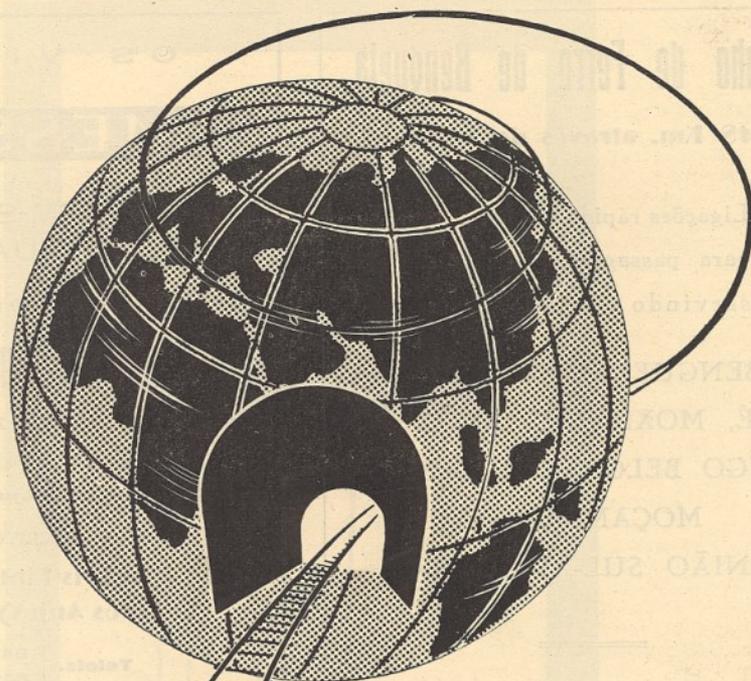
SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA



End. Teleg. EUROPEA
TELEFONE: 2 0911



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE