

5.º do 76.º Ano

Lisboa, 16 de Maio de 1963

Número 1810

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL
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 Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 320158 — LISBOA



Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

PORTO

Rua do Arsenal, 124 e 146

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. 362151/54 e 362161/64

Telef. P. P. C. 28475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

FERODO

GARANTIA de qualidade e rendimento em calços para travões e discos de embraiagem para todos os veículos

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

Telefs. } 32 47 30
 } 32 03 37

PROVÍNCIA 30954

LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 730156 (4 linhas) Teleg.: EPALDA — Lisboa



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

DEPÓSITO LEGAL
-0. JUN. 1963

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDUSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: PBX 32 01 58; Direcção: 3275 20

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10-1.º Dt.º — Madrid

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1894; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904



1810



16 — MAIO — 1963



ANO LXXVI

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha pesetas 150 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MAMUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
A. P. MOURÃO

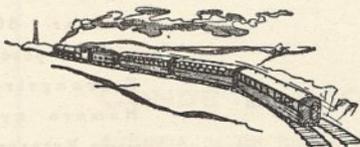
COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



S U M Á R I O

As Comunicações Ferroviárias entre Portugal e a Europa, pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR	87
Terras da nossa terra — Lourenço Marques, pelo Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO	89
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	91
Pelo nosso Ultramar — Testemunho dos Acontecimentos de Angola, pelo Ten.-Coronel do C. E. M. JOAQUIM ANTÓNIO FRANCO PINHEIRO.	93
Terras e Povos, por JORGE RAMOS.	97
A imprensa e os 75 anos da «Gazeta dos Caminhos de Ferro». . .	98
Recortes sem comentários	99



As Comunicações Ferroviárias entre Portugal e a Europa

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

I

É possível que muitas pessoas ignorem que a primeira linha férrea construída em Portugal, a de Leste, fez-se para permitir as comunicações entre Portugal e a Europa através de Espanha, e não para serviço interno, facto que julgo pouco vulgar na História dos Caminhos de Ferro de qualquer Nação, pois a preferência é dada sempre ao serviço interno. A linha férrea do Norte, relacionando Lisboa com o Porto, só depois é que foi projectada e mesmo inaugurada, pois julgava-se preferível manter o serviço marítimo de passageiros e carga entre as duas principais cidades portuguesas, mas a trágica réplica de alguns naufrágios como o do vapor «Porto» e uma melhor compreensão dos factos, determinaram a construção de linhas férreas para serviço interno.

Presentemente as comunicações de carácter internacional realizam-se pela fronteira de Valença a Tui, Barca de Alva à Fregeneda, Vilar Formoso a Fontes Onhoro, Marvão a Valença de Alcântara, Elvas a Badajoz e por via fluvial de Vila Real de Santo António a Aiamonte. Creio que são as suficientes, não havendo necessidade de novas ligações, mas de melhorar as existentes.

As comunicações de Valença a Tui foram regulares de início, más depois, para actualmente serem sofríveis, pelo que se tornam susceptíveis de melhoramento, tanto mais que há uma empresa de autocarros que pretende estabelecer uma carreira diária entre Porto e Vigo, que acabará naturalmente por conseguir se o caminho de ferro não se apressar em benefício dos utentes.

Presentemente as comunicações efectuam-se por meio de uma carruagem directa mixta de 1.^a e 3.^a classes, que parte de Lisboa no comboio n.º 1, às 8^h20, é atrelado na estação do Porto-Campanhã

ao comboio n.º 5013 para alcançar Santiago de Compostela às 23^h30, realizando um percurso de 617 km em 15^h40, o que não se pode dizer seja extremamente rápido. Inversamente, parte de Santiago de Compostela às 9^h37, trazida pelos comboios n.ºs 5014 e 6, chega a Lisboa às 23^h45, demorando menos tempo na viagem de regresso devido a ser mais reduzida a demora em Vigo. No período da hora de Verão este serviço estende-se vantajosamente até a Corunha.

Fora costume esta carruagem só funcionar durante o período da hora de Verão, o que era simplesmente lamentável, depois passou a circular entre Porto-Corunha e vice-versa durante a época da hora de Inverno, para em 7 de Outubro de 1962 se iniciar vantajosamente o serviço actual, favorecido também por uma carruagem directa que parte do Porto-S. Bento no comboio n.º 5011 às 8^h55 e chega a Vigo às 14^h40, e inversamente parte de Vigo às 15 e chega ao Porto no comboio n.º 5022 pelas 21^h04. Desta forma os passageiros do percurso entre Porto e Valença têm sempre lugar garantido, o que não acontecia na época de Verão em que a carruagem directa de Lisboa à Corunha circulava completa quase diariamente e inexplicavelmente não se aumentava a composição com outra carruagem.

Se as comunicações de Lisboa e Porto com a Galiza são boas, faltando apenas acelerar as marchas, o que se pode conseguir terminada a transformação da linha do Norte e melhorada a linha do Minho de forma ao percurso se efectuar em muito menos tempo, o mesmo não se pode dizer com referência à zona entre Viana do Castelo e Monção, bastante populosa, nas suas comunicações com Vigo. Com efeito, o primeiro comboio que estabelece a ligação chega a Valença à 11^h38 para partir às 12^h50,

alcançando Vigo às 14^h40 e não permitindo o regresso no próprio dia. O resultado é o aumento cada vez maior do tráfego rodoviário, e admira mesmo que não se tenha estabelecido desde Valença uma carreira de autocarros entre essa vila e Vigo, de modo a permitir fáceis comunicações.

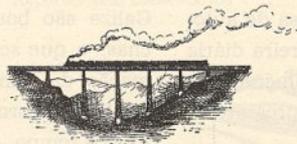
A solução encontra-se naturalmente em criar um serviço directo por comboio automotor de Viana do Castelo a Vigo, partindo da cidade minhota às 8 h. para alcançar Vigo pelas 10 h. e inversamente regressar da cidade galega às 18 h., chegando a Viana do Castelo pelas 20 h.. Não é de mais exigir duas horas para vencer um percurso de 91 km. renovando-se a linha do Minho de Ancora a Valença, pois ainda se encontra com carris de 12^m e mal britada e a parte espanhola da ponte internacional a Tui melhorada, conforme acontece desde essa cidade a Vigo após muitos anos de trabalhos. Uma vez executada esta sugestão por acordo efectuado pela Conferência dos Horários, o aumento do tráfego será compensador.

O caminho de ferro do Douro estabelece de Barca de Alva à Fregeneda a ligação entre os dois países, especialmente do Porto com Madrid, pelo que, quando se criou há bastantes anos o rápido Porto-Medina, representou esse facto um notável progresso, como o demonstrou belamente num artigo publicado na «Gazeta dos Caminhos de Ferro» o meu ilustre amigo sr. Guerra Maio. Desaparecido esse serviço, surgiu em 1951 uma carruagem directa do Porto a Madrid e vice-versa, a qual facilitou largamente as comunicações entre o Norte do País e a capital espanhola, andando quase sempre repleta de passageiros e permitindo até, àqueles que o desejassem, um meio fácil para seguir para França, tomando em Fontes de Santo Estêvão o «Sud-Express» ou o rápido para Hendaia. Por motivos mal conhecidos mas atribuídos a atrasos nas linhas férreas de ambos os países, foi

o serviço suspenso, embora nas conferências ferroviárias entre Portugal e Espanha se tenha prometido uma solução para este assunto.

As comunicações ferroviárias actuais pela linha do Douro são precárias, visto que saindo do Porto no comboio n.º 6011 às 10^h01, chega-se a Barca de Alva às 15^h46, efectua-se trasbordo para o comboio espanhol a-fim-de alcançar Fontes de S. Estêvão às 20^h35, e mercê de um novo trasbordo, seguir para Madrid ou Paris. Inversamente partir de Fontes de S. Estêvão às 10^h20, passar na Barca de Alva para o comboio n.º 6242, sujeitar-se a segundo trasbordo na Régua para ocupar lugar no comboio n.º 6152, salvo se algumas carruagens seguirem directas, para finalmente alcançar o Porto às 2^h20 do dia seguinte. Não é cómodo mas triste que no tempo actual, para uma distância de 282 kms., se gastem 10^h34 no sentido descendente para, no ascendente, se empregar o inverosímil de 16 h. Devido ao acidentado perfil da linha, é claro que não se pode exigir grandes velocidades, mas sem dúvida em seis a sete horas se poderia alcançar a distância pretendida e sem trasbordo.

Na ligação Barca de Alva-Fregeneda o que há a considerar é o tráfego de longo curso desde o Porto e o intermédio das principais estações durienses, pois na zona fronteiriça as relações são muito reduzidas devido à fraca densidade populacional, principalmente na parte espanhola. Assim a solução para o mal existente só se pode obter com o restabelecimento da carruagem directa Porto-Madrid e vice-versa, bem como por um aceleração da marcha que nunca poderá ser igual ao de outras dado o acidentado perfil da linha especialmente em território espanhol desde a ponte do Rio Águeda à Fregeneda, cuja construção por engenheiros portugueses constitui uma manifestação técnica que não se deve esquecer.



TERRAS DA NOSSA TERRA

Lourenço Marques

Uma página do Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

FOI em 1544 que o explorador português Lourenço Marques visitou, pela primeira vez, a baía que tem hoje o seu nome. Alí estabeleceu uma pequena feitoria, na margem direita do estuário que desagua na baía, isto é, em frente da actual Capital da nossa Província de Moçambique.

Os tempos foram passando e o comércio de marfim na região foi tomando incremento, pelo que várias outras potências estrangeiras começaram a cobiçar este nosso território. Em 1871, tornou-se necessário enviar para a região um governador que construiu uma fortaleza na margem esquerda do referido estuário. Esta fortaleza foi depois objecto de inúmeras beneficiações e ainda hoje constitui um dos mais interessantes monumentos laurentinos.

Em torno da fortaleza, logo se começou a desenvolver uma povoação: primeiro uma simples aldeia, depois uma vila e, em 1887, uma cidade, tão rápido foi o seu desenvolvimento. Dez anos depois, em 1897, Lourenço Marques tornou-se a Capital da Província, que tinha sido até então a cidade de Moçambique, na pequena ilha do mesmo nome.

Para quem hoje visita a bela cidade cosmopolita do Sul do Save, não são aparentes os seus modestos começos. O porto de Lourenço Marques é um dos mais activos de todo o continente africano, servindo não só toda a parte meridional de Moçambique como ainda vastas áreas da República Sul-Africana e das Rodésias. A cidade tem um aspecto moderno e agradável com as suas largas avenidas bem arborizadas ladeadas de belos edifícios, a sua praia muito concorrida, os seus magníficos hotéis e os seus luxuosos estabelecimentos.

Lourenço Marques, pelas suas excepcionais condições climáticas e pela sua atmosfera tipicamente europeia (ou continental, como dizem os anglo-saxões) de há muito cativou os nossos vizinhos da África do Sul e das Rodésias. O afluxo de turistas é

de ano para ano maior, para o que sem dúvida contribui grandemente o ambiente, característico de todas as cidades portuguesas, sempre acolhedor e hospitaleiro.

À parte a velha fortaleza de Nossa Senhora da Conceição, de que atrás falámos, não existem em Lourenço Marques monumentos antigos, o que não é para estranhar, dado o recente desenvolvimento da cidade. A fortaleza foi recentemente restaurada e abriga actualmente uma interessante colecção de história militar, pela qual se pode obter uma clara ideia do nosso esforço pacificador e evangelizador em toda a Província.

Entre os edifícios civis modernos, merecem ser destacados o da Câmara Municipal, que se eleva ao cimo da Avenida de D. Luís, em frente da estátua de Mouzinho de Albuquerque; e a estação central dos Caminhos de Ferro, na Praça Mac-Mahon, ao centro da qual se ergue o Monumento aos Mortos da Grande Guerra. A estátua equestre de Mouzinho constitui uma singela homenagem ao valoroso militar que, nas duas sangrentas batalhas de Coolela e de Chaimite, extinguiu a rebelião dos Vátuas. Isso mesmo se recorda nas duas faces laterais do monumento, nas quais, em dois baixos-relevos, se representam precisamente cenas dessas batalhas.

Não longe da Câmara, situa-se a Catedral, da invocação de Nossa Senhora da Conceição, sagrada há uma vintena de anos. É um edifício simples, de linhas elegantes mas muito sóbrias, com uma alta torre, que se avista de quase toda a cidade. São particularmente notáveis os seus vitrais, feitos na Holanda, e os painéis de bronze representando, em relevo, as catorze estações do Caminho da Cruz.

Próximo também, fica o Rádio-Clube, bem equipada estação rádio-difusora, cujos programas são escutados não só na Província, como também nos territórios limítrofes, onde são muito apreciados.

O estudioso encontrará no Jardim Botânico de Vasco da Gama e no Museu de Álvaro de Castro muito com que ocupar a sua visita a Lourenço Marques. O Museu está instalado num edifício neo-manuelino em frente do Liceu Salazar; nele se contêm valiosas coleções de história natural. São particularmente notáveis vários grupos que reproduzem fielmente cenas da vida dos animais no mato — que, além de sumamente instrutivos, fazem a delícia dos pequenos visitantes do Museu.

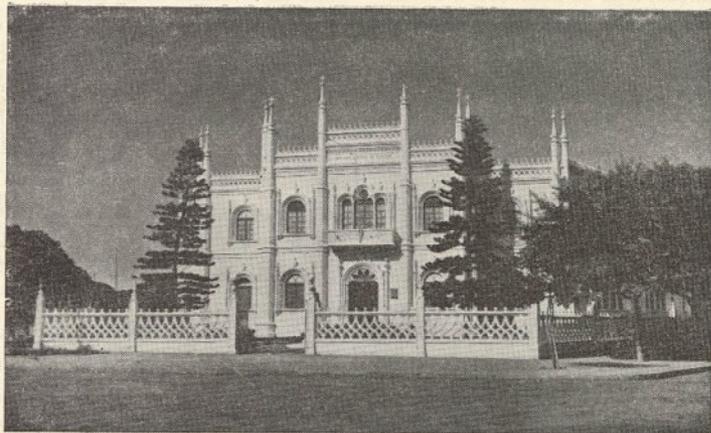
Não queremos terminar sem nos referirmos ainda à bela Praia de Lourenço Marques, muito frequentada pelos turistas dos países vizinhos, que vêm até nós quer por estrada, quer utilizando os transportes ferroviários e aéreos que ligam a Capital de Moçambique com o resto de África e com todo o Mundo.

Nos arredores de Lourenço Marques não faltam tão-pouco motivos de interesse para quantos visitam a cidade. Merecem uma menção especial a reserva de caça do Maputo, que se pode sobrevoar em

pequenos aviões para observar os elefantes que nela abundam; e a acolhedora vilazinha de Vila Luísa (antigamente denominada Marracuene), que foi teatro de uma importante batalha nas lutas de pacificação, nos fins do século passado. Partindo de Vila Luísa, pode dar-se um curioso passeio no rio Incomati, utilizando o barco dos Caminhos de Ferro de Moçambique; durante a viagem, podem observar-se inúmeros crocodilos e hipopótamos, no seu ambiente natural.

Ainda a curta distância de Lourenço Marques situa-se a estância de altitude da Namaacha — que é como que a Sintra moçambicana — local muito aprazível, ideal para repouso, aonde os laurentinos vêm fazer os seus pique-niques nos fins de semana.

Não ficou nestas linhas nem vagamente completa a descrição da fascinante Capital de Moçambique. Cremos, contudo, ter dado aos leitores desta página uma pálida ideia da bela cidade — mas suficiente para estimular o desejo de a visitarem . . .



LOURENÇO MARQUES — Museu Álvaro de Castro

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

A X Feira do Ribatejo e o seu significado turístico

Vai realizar-se em Santarém, de 26 de Maio a 10 de Junho, a X Feira do Ribatejo. Digna-se presidir à inauguração o Chefe do Estado, na presença de alguns membros do Governo e de outras altas individualidades.

Mais uma vez a capital do gótico vai transformar-se num grande ponto de reunião, em que se vão encontrar, num cativante convívio, muitos milhares de portugueses e muitas centenas de turistas estrangeiros, muitos deles esperados em excursões já anunciadas e preparadas com a devida antecedência. A Feira do Ribatejo tornou-se, graças à sua organização admirável, numa grande e aliciante atracção, em cujo programa, inteligentemente elaborado, figuram motivos de agrado geral, como as touradas à portuguesa, exibição de ranchos folclóricos nacionais e estrangeiros, provas hípcas, corridas de campinos, um cortejo evocativo duma tourada à antiga portuguesa.

Nos grupos folclóricos estarão representadas quase todas as nossas províncias e algumas nações amigas: a Espanha, a França e a Itália. E como Santarém tem excelentes grupos — um deles, o grupo infantil, da direcção de Celestino Graça, já visitou, triunfalmente, a África Portuguesa — esses grupos estarão também presentes em vários festivais.

Os organizadores da Feira de Santarém, que mostra Portugal aos estrangeiros e com a qual os próprios portugueses aprendem a conhecer melhor os valores da sua pátria — não esqueceram nenhum pormenor, e ela será, por esse motivo, também uma magnífica exposição.

Nada foi esquecido e nada faltará na grande Feira-Exposição, desde o gado às máquinas agrícolas, desde as vitais afirmações das nossas indústrias postas ao serviço da lavoura, às manifestações culturais, desde as ementas típicas da cozinha regional aos legítimos e nobres vinhos do Ribatejo.

Santarém, capital do gótico, vai tornar-se, durante duas semanas da sua Feira, numa grande capital europeia.

Os organizadores da Feira do Ribatejo estão, pois, de parabéns. O serviço que estão prestando à sua bem amada Província, redundante, afinal, em benefício do País, tanto mais que este ano, pela primeira vez, o Brasil está presente por intermédio de um pavilhão, onde vão exhibir-se filmes produzidos na nação irmã.

Os nossos artistas



MILHO DOURADO — Óleo de Sarah Alarcão

O Comboio passa...

O Comboio passa...

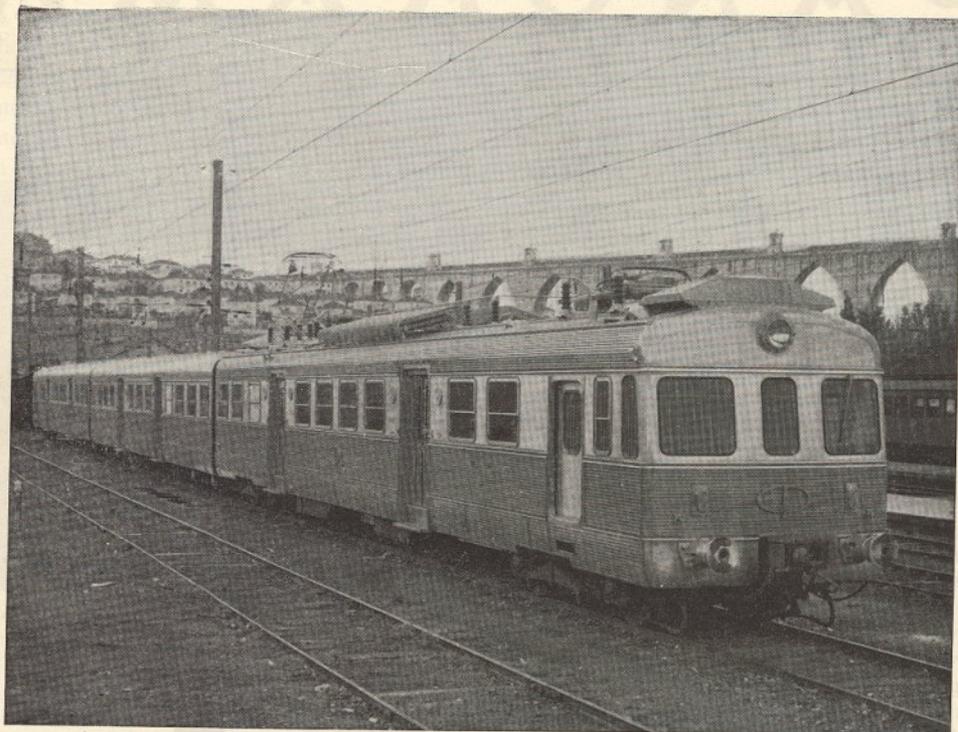
Todas as manhãs acorda a paisagem,
Faz fugir o gado.
E na casa branca, junto da passagem,
Faz erguer a moça, de olhar estremunhado.

Tem geada o campo,
Num manto brilhante.
As vacas reparam, com olhos de gente.
E uns senhores, lá dentro, com ar indiferente,
Pensam noutras vidas, num mundo distante...]

Vêm de longes terras, que a moça, coitada,
Nem sonha que existem, estendendo a bandeira.
E a máquina bruta, estridente, apressada,
Engolfa-se, aos gritos, por entre a barreira,
Onde uma calhandra, de há muito, faz ninho.

Ai de quem encontre, naquele caminho!...

FRANCISCO BUGALHO



MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

■ CARRUAGENS ■ CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL,
DIESEL-ELÉCTRICAS E ELÉCTRICAS) ■ FURGÕES ■ VAGÕES ■

SOREFAME

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, S. A. R. L.

**AMADORA E LOBITO
PORTUGAL**

PELO NOSSO ULTRAMAR

Testemunho dos Acontecimentos de Angola

Pelo Ten.-Coronel do C. E. M. JOAQUIM ANTÓNIO FRANCO PINHEIRO

(Continuação)

As medidas tomadas e os estudos realizados podem sintetizar-se assim:

- melhoria de instrução;
- criação e instalação de novas unidades;
- elaboração de planos de defesa;
- patrulhamento do território;
- acção psicológica sobre os soldados nativos;
- acção psicossocial sobre as populações;
- colaboração em estudos, no âmbito do Governo Geral.

Para os oficiais do Comando Militar e para os responsáveis por aquelas pequenas guarnições dispersas num imenso território, a tarefa foi árdua.

Agir, sem desânimo e com afino; *convencer* os descrentes de que a acção não era inútil: eis um belo programa. Nestas duas simples palavras — *agir* e *convencer* — resumo de todo um complexo e belo programa, está talvez o primeiro segredo de uma vontade obstinada, que os agitadores, seguramente, não contavam se lhes opusesse.

OS ACONTECIMENTOS

a) As Operações Preliminares

Baixa de Cassange

Os acontecimentos de Angola não se iniciaram na manhã de 15 de Março de 1961, como muitos supõem.

Com efeito, em meados de Janeiro desse ano, chegara a Luanda a notícia de que os nativos se negavam a trabalhar no algodão, da região da baixa de Cassange. Designa-se por este nome uma vasta região que se estende, para NE de Malange, ao longo dos afluentes do Cuango, que a banham. A região é propícia à cultura do algodão, cultura na qual está interessada uma companhia concessionária.

Fosse porque a cultura é ingrata — obriga a — uma classificação bastante subjectiva do produto fosse porque alguns funcionários do Estado dessem colaboração à concessionária, originando no espírito do nativo uma certa confusão entre esta e aquele, fosse também porque a legislação que regu-

lava as relações entre o nativo e a concessionária não era talvez a mais adequada, fosse ainda porque, naquela região, o nativo se visse obrigado a trabalhar — o que detesta — o facto é que todos estes factores concorriam, para do ponto de vista político-social, tornar a baixa de Cassange uma região *madura* para nela se ensaiar uma insurreição. Por outro lado, a região confina com o Congo ex-Belga, o que torna fácil introduzir nela os agitadores, cuja tarefa, nessa altura, seria relativamente facilitada, pois convencer o nativo a não trabalhar para a concessionária equivalia, no seu espírito, a considerar-se rebelado contra a autoridade legal.

Por tudo o que se expôs, quando os agitadores, vindos do Congo ex-Belga, e os seus panfletos começaram a agir, os nativos declararam que não cultivavam mais algodão. O clima de insurreição, assim criado, era extremamente grave, visto que o nativo se considerava rebelado contra a autoridade legal, proclamando, desde então, que «as balas dos brancos» não matavam.

A partir de certa altura, a situação tornou-se insustentável, militarmente. Com efeito, todas as patrulhas que a Companhia de Caçadores Especiais, (C. C. E.), aquartelada em Malanje, lançava na região, no intuito de, por uma acção psicológica esclarecida, aclamar os ânimos e explicar aos nativos a situação grave, que os agitadores procuravam criar, todas essas patrulhas eram sistematicamente envolvidas por bandos numerosos, que, aos gritos de «o Estado é caca de galinha», desfilavam em redor da força militar, produzindo alguns desacetos. Só à calma e à sensatez dos comandantes das patrulhas se pode atribuir não ter havido incidentes graves, dos quais poderia resultar a chacina de reduzidos efectivos militares, cercados por centenas, quando não milhares de indígenas.

O movimento insurreccional, fomentado pelos agitadores, ganhava amplitude, continuando a ser voz corrente entre os sublevados que as balas dos nossos soldados não podiam matá-los. Tudo isto tornava urgente que se pusesse termo a uma situação desprestigiante e perigosa.

Com os reduzidos efectivos de que se dispunha,

foi então organizado um Batalhão de Caçadores Eventual, sob o comando de um major e compreendendo a aludida C. C. E. e a C. C. E. de Luanda, as quais, na guarnição de Angola, eram, respectivamente, as 3.^a e 4.^a C. C. E. O Batalhão de Caçadores Eventual dispunha ainda de 1 pelotão de atiradores indígenas do Regimento de Infantaria de Luanda e, posteriormente, da 5.^a C. C. E., ida da Metrópole, a qual, tomando a seu cargo a guarnição de Malange, permitiu que toda a 3.^a C. C. E. fosse lançada para a baixa de Cassange.

As operações na baixa de Cassange podem sintetizar-se do modo seguinte:

O *inimigo*, originariamente constituído por agitadores vindos do Congo ex-Belga, apresentava-se, nessa altura, ao B. Caçadores Eventual, sob a forma de consideráveis massas de nativos, em luta contra determinada concessionária, mas convencidas — criminosamente convencidas — de que era ao Estado que desobedeciam. Como armamento, dispunham unicamente de algumas armas de caça, canhangulos, catanas e mocas, tendo, no entanto, a seu favor, a desproporção numérica e a convicção de que as armas dos nossos soldados eram inofensivas.

A acção do B. Caçadores Eventual foi brilhante. Percorrendo, em plena época das chuvas, toda a área sublevada, tentava esclarecer os indígenas sobre o problema da cultura do algodão, ensinando-lhes que o Estado nada tinha com essa cultura. Como corolário, aconselhava calma e ordem. As duas C. C. E. percorreram, assim, toda a região, deixando guarnições de secção de caçadores nas localidades onde fora mais intensa e proveitosa a propaganda dos agitadores. Da transversal Malanje-Quela à transversal Cuale-Tembo Aluma, não houve praticamente uma sanzala que não fosse visitada pelas tropas que, muitas vezes, foram atacadas por grupos numerosos, grupos que, algumas vezes, chegaram a fazer perigar a C. C. E. mais exposta; a 4.^a C. C. E. A primeira acção de força desta Companhia revestiu aspectos graves: muitos milhares de amotinados cercaram aquela unidade, ameaçando massacrar os seus elementos. A Companhia teve necessidade imperiosa de abrir fogo, desfazendo a crença de que as balas não matavam.

Lutando contra os amotinados, exercendo acção psicológica sobre o indígena, esclarecendo-o sobre a verdade da situação, obrigando os agitadores a, prudentemente, baterem em retirada, denunciando algumas irregularidades de indivíduos sem escrúpulos, pode afirmar-se que, nesta acção, foram relevantes os serviços que o B. Caçadores Eventual prestou a Angola.

Embarcado em caminho de ferro para Malanje, na madrugada de 4 de Fevereiro — o mesmo dia dos acontecimentos de Luanda — o batalhão podia,

em 27 do mesmo mês, anunciar que a região fora pacificada. As tropas haviam conseguido a amizade e a compreensão da maioria das autoridades gentílicas, as quais, devidamente esclarecidas, não hesitavam em aconselhar aos indígenas o retorno ao trabalho pacífico.

Entretanto, em Luanda, no Comando, fora devidamente apreciada a acção do B. Caçadores Eventual que, com fracos meios, conseguira resultados surpreendentes, extraindo daquela operação alguns ensinamentos e várias conclusões. Assim:

- 1.^o — Parecia seguro que se preparava em Angola um movimento insurreccional de envergadura. Os acontecimentos da baixa de Cassange, conjugados com os de Luanda, eram, claramente, o 2.^o tempo de uma fase pré-insurreccional. Desencadeados, possivelmente, por agitadores a soldo do M. P. L. A., os acontecimentos da baixa de Cassange destinavam-se, com toda a evidência, a alertar a opinião pública internacional, a fixar as nossas reduzidas forças militares e a servir de prova à nossa capacidade de reacção.
- 2.^o — Era incontestável a nossa pobreza de meios. Para fazer face à situação na baixa de Cassange, fora necessário retirar de Luanda, na noite dos acontecimentos, a única C. C. E. de que ali se dispunha, jogo sem dúvida arriscado, que aquela pobreza de meios impusera.
- 3.^o — O êxito, quase milagroso, da operação na baixa de Cassange poderia representar um perigo: fazer crer em alguns sectores que uma insurreição, em Angola, estaria sempre votada a um rápido insucesso, não obstante serem reduzidíssimos os nossos efectivos militares.
- 4.^o — As nossas forças militares estavam em condições de se opor a uma insurreição. O nosso soldado dera provas magníficas e os quadros tinham agido com firmeza e inteligência. As C. C. E. eram, na realidade, excelentes unidades.
- 5.^o — A acção psicológica sobre as populações, quando conduzida por quadros como os das C. C. E., dera as suas primeiras provas, e estas eram nitidamente boas.
- 6.^o — Perante grandes massas amotinadas, revelara-se uma deficiência no nosso armamento. A espingarda de repetição

não permitia a massa de fogos necessária, o que fazia perigar efectivos apreciáveis, como os da companhia. Impunha-se uma maior cadência de tiro, só possível com espingardas automáticas.

Estas as considerações e os ensinamentos fundamentais, extraídos da operação da baixa de Cassange. Se o problema entrevisto não era inteiramente animador, ele nos dava a certeza de que todas as deficiências eram facilmente remediáveis. O essencial — bons quadros, soldados combativos e vontade de defender Angola — não nos faltava, graças a Deus. Esta certeza, constituiria, para o futuro, o nosso orgulho e a nossa força.

Acontecimentos de Luanda

A pacata cidade de Luanda ouviu, na madrugada de 4 de Fevereiro de 1961, os primeiros tiros.

Os poucos oficiais e sargentos, que não estavam de serviço nos quartéis, aí compareceram rapidamente e foram informados do que acontecera. Grupos numerosos de nativos haviam perpetrado ataques e assassinatos. Um dos grupos atacara a Casa de Reclusão Militar e, antes de repellido, assassinara uma das praças da guarda àquele estabelecimento. Outro grupo atacara a esquadra da Companhia Móvel da P. S. P. e, penetrando no aquartelamento, produzira baixas entre as quais a sentinela que, colhida de surpresa, foi morta. Um outro grupo tentara assaltar a cadeia de S. Paulo. Finalmente, um carro patrulha da P. S. P. fora atraído a uma cilada, sendo assassinados todos os seus ocupantes.

Os grupos de assaltantes eram constituídos, na sua maioria, por jovens, da escória da sociedade, parecendo que muitos deles eram naturais da região de Catete. Tinham atacado à mocada e à catanada, e apresentavam-se drogados. De uma maneira geral, vestiam unicamente calções, tronco nu e engordurado, impossibilitando que com eles se travasse a luta corpo-a-corpo. O grito de guerra era «mata, mata, Angola é nossa!» e o objectivo confessado dos ataques era libertar presos.

Visto do Q. G., o problema suscitado por este ataque era grave. Em primeiro lugar, a 4.ª C. C. E., destinada a combater a insurreição na baixa de Cassange e que acabara de embarcar o seu material em caminho de ferro, deveria seguir para Leste, ou dever-se-ia desistir da operação na baixa de Cassange? Ponderadas as vantagens e inconvenientes, o Comandante Militar manteve, felizmente, a sua decisão de fazer seguir, ao amanhecer, para Malange, aquela C. C. E. O problema de Luanda deveria ser resolvido com os meios que restavam. Ora, o balanço desses meios apresentava o seguinte aspecto, pouco tranquilizador:

- 1 Companhia de Polícia Militar, desembarcada há pouco da Metrópole; tropa de grande valor, conhecia, porém, ainda mal os muceques (1), pelo que dependia, na sua actuação, do pelotão de P. M. indígena, familiarizado com a cidade, mas cujos componentes podiam ter sido contaminados pelo inimigo;
- 1 Esquadrão de Reconhecimento, de efectivos reduzidos, a 2 pelotões de autometralhadoras, constituído na sua maioria por europeus. Dava garantias de se bater bem;
- O Regimento de Infantaria de Luanda (R. I. L.), a 2 Companhias de Caçadores Indígenas;
- O Grupo de Artilharia de Campanha de Luanda (G. A. C. L.), a 3 baterias de nativos;
- A P. S. P., já de si insuficiente para policiar a cidade, tornada mais escassa, pois deixava de poder policiar com guardas isolados e começava a destinar maiores efectivos à guarda dos seus aquartelamentos.

Em conclusão: só se dispunha, como tropa de indiscutível confiança, de 1 Companhia de P. M. e 1 Esquadrão de Reconhecimento. A própria P. S. P. era insuficiente para policiar a cidade. A situação agravou-se, quando, a partir do dia seguinte, houve necessidade de confiar o policiamento de uma parte da cidade (abrangendo o Governo Geral, o Quartel General e os bairros que se estendem até ao Aeroporto) à Companhia de P. M.

O problema posto ao Comando era evitar mais acontecimentos em Luanda, com os reduzidos efectivos de que dispunha. As disposições, tomadas para o efeito, foram:

- A Comp. P. M. era dividida em 3 escalões:
- Um, policiava a área da cidade, que lhe fora atribuída;
- Outro, vigiava os muceques e impedia movimentos suspeitos, em direcção à parte europeia da cidade;
- O terceiro escalão constituía um piquete de prevenção, pronto para uma intervenção rápida. O pessoal deste escalão repousava, se não houvesse alarmes.

Esta Companhia cumpriu muito bem, devendo-se-lhe, em boa parte, não ter o problema de Luanda atingido aspectos mais graves.

(1) Bairros indígenas.

PARA A GENTE DE HOJE...

Ponto Azul



O
TELEVISOR
DE AMANHÃ

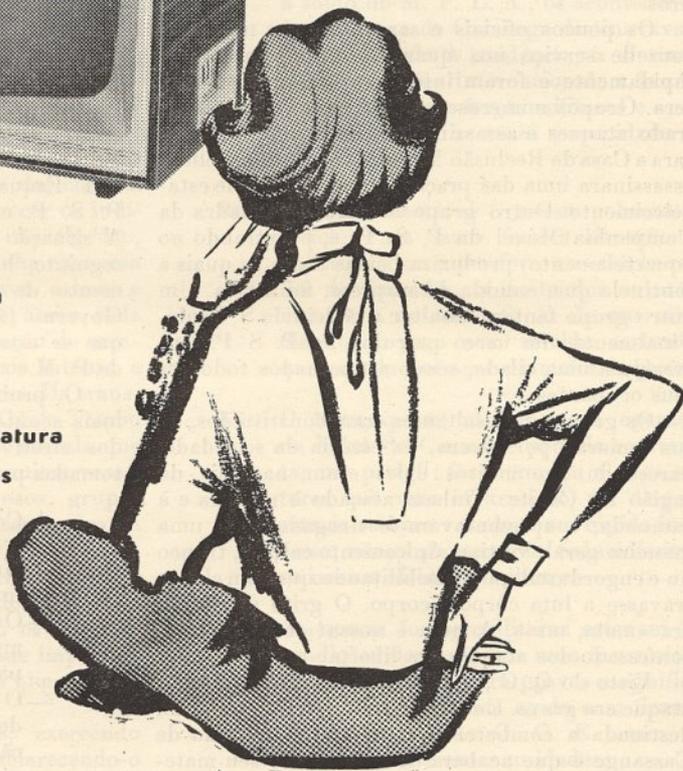
Novo

o 1.º aparelho com uma
imagem de 47 cms

- Sistema revolucionário de condicionamento de temperatura
- Linhas elegantes e modernas
- Super nitidez de imagem
- Ótima qualidade de som
- Assistência técnica perfeita

Agora

a preços inacreditáveis



ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA. Lisboa - Av. A. A. de Aguiar, 32. Tel. 73 69 91
Porto - R. Júlio Diniz, 927/35 - Tel. 6 21 73



ponto por ponto o melhor

Terras e Povos

Por JORGE RAMOS

MONTENEGRO

Como se sabe, a Jugoslávia é um dos maiores países do outro lado do Adriático, compreendendo a Eslovénia, a Croácia, a Eslavónia, a Dalmácia, a Erzegovina, a Bósnia, o Montenegro, uma parte da Bulgária, da Hungria e da Macedónia, além da Sérvia pròpriamente dita. A existência da grande nação deve a origem às largas indemnizações que recebeu do Tratado de Versailles por o rei de Sérvia, Pedro I, se ter batido heróicamente na guerra de 1914. O Reino dos Sérvios alargou gigantescamente o território. Desde essa data o Montenegro perdeu a independência e passou a ser uma província jugoslava — mas é, entre os diversos povos que formam este país, o mais diferenciado e tradicional. Os montenegrinos orgulham-se de terem sido os únicos balcânicos que resistiram à invasão turca. A Sérvia é rica de paisagens pitorescas, especialmente no vale do Danúbio. A Croácia é a parte menos pobre do país e conta na sua população com numerosos estrangeiros que dominam o comércio local, sobretudo italianos e judeus de várias procedências. A Dalmácia é bastante acidantada e o litoral é todo recortado de grutas onde os rios correm em subterrâneos. A Bósnia situa-se aquém dos Alpes Dináricos, e um terço da população é composta de maometanos. Belgrado, a capital da Jugoslávia, na confluência dos rios Sava e Danúbio, é o centro da vida intelectual do país. A cidade dalmata de Split conserva, entre outras ruínas, o magnífico palácio de Deocleciano, a mais notável das obras de arte romanas.

A RAINHA DOS BALUS

No Transval, no grande planalto da cadeia montanhosa de Drakenberg, vive a tribo dos Balus, cuja rainha Modjadi «dirige o movimento das nuvens e das chuvas»... Modjadi reside numa grande casa no alto de uma colina e que se distingue pelo luxo das decorações. A corte é constituída por vinte princesas negras escolhidas entre as filhas dos chefes de várias terras que fazem parte dos seus domínios. Tanto Modjadi como as damas de honor são casadas, mas os nomes dos respectivos maridos é segredo para os brancos. A dinastia é transmissível em linha feminina. Se a rainha não chegar a ter uma filha, sucede-lhe a primeira mulher filha de uma das princesas. Os homens têm apenas o encargo de guerrear para defender as

terras e as suas mulheres, de obter provisões nas nas caçadas e de gravar os caracteres rudimentares dos idiomas falados pelas tribos...

DE ONDE VEM O NOME DE EUROPA

Até há pouco admitia-se, em geral, que a palavra «Europa» provinha de uma deformação grega do vocábulo fenício *Erebe*, que significa «a terra onde se põe o Sol». Em 1936, o erudito Hans Philip publicou um estudo em que pretende demonstrar o erro desta teoria. Segundo ele *Europa* não era a designação de um continente quase ignorado dos antigos, mas apenas do território situado ao norte da Grécia: a região da costa da Trácia. Na literatura grega abundam as passagens que citam a «Terra de Europa», nome conservado sob a forma de *Oropa*, província macedónica. Heródoto fala do rei da Pérsia «que quer conduzir o seu exército à Grécia depois de ter atravessado a terra de *Oropos*». No tempo de Constantino chamava-se *Europa* a toda a província que circundava Bizâncio. Depois o mesmo nome serviu para designar o Continente no seu conjunto, desde o Norte até às regiões habitadas pelos povos «bárbaros».

PARA ALÉM DAS FLORESTAS O VELHO PAÍS DOS DÁCIOS...

Quando a Áustria era um império, a Transilvânia, com o título de «grã-ducado», fazia parte do seu território, como uma das maiores províncias: 2 milhões de habitantes. Limitada ao norte pela Hungria, marginando a Valáquia e a Moldávia, a capital era Klagenburgo «a cidade dos diamantes», onde se falavam as mais diversas línguas: arménio, eslavo, turco, russo, rumaico, húngaro, polaco, grego, alemão e francês. O nome de Transilvânia, que significa «além das florestas», vem-lhe dos húngaros por se encontrar, então, em relação a eles, para lá das florestas que cobrem a cordilheira dos Cárpatos. Concentravam-se ali três grandes ramos etnográficos: húngaros, azekelers e saxónios. Foi habitada pelos dácios quando Trajano a conquistou, e pertenceu depois, sucessivamente, aos godos e aos hunos. A partir de 1004 pode dividir-se em três períodos a história da Transilvânia: no primeiro, desde 1004 a 1536, foi província húngara; no segundo, que decorreu entre a batalha de Mohacz (1526) até ao tratado de Carlowitz (1699) constituiu um estado independente; no

A Imprensa e os 75 anos da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Temos hoje o prazer de arquivar, com os nossos melhores agradecimentos, as amáveis notícias com que a Imprensa registou as «Bodas de Diamante» da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Do «Diário do Alentejo», de 3 de Abril:

«Com uma edição especial do maior apuro gráfico e escolhida colaboração, o quinzenário «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de quem é director o nosso camarada de Imprensa, Carlos d'Ornellas, publicou um número especial comemorativo das suas «bodas de diamante».

Do diário da tarde «República», de 5 de Abril:

«Completo 75 anos de existência a velha «Gazeta dos Caminhos de Ferro», fundada por L. Mendonça e Costa e actualmente dirigida pelo nosso colega Carlos d'Ornellas, a quem apresentamos os nossos cumprimentos, assim como aos seus colaboradores».

Do «Jornal do Comércio», de 9 de Abril:

«Com a publicação do número 1806, agora distribuído, comemorou a prestigiosa revista «Gazeta dos Caminhos de Ferro», dirigida meritòriamente por Carlos d'Ornellas, as suas

Bodas de Diamante. Com efeito, fecham-se, com este número, setenta e cinco anos de actividade ao serviço dos Caminhos de Ferro Portugueses. Nesta data festiva, presta esta revista, em primeiro lugar, comovida embora singela homenagem à memória do seu fundador e primeiro director, o saudoso L. de Mendonça e Costa.

No dia 15 de Março de 1888, sob o título de «Gazeta dos Caminhos de Ferro», ao qual se acrescentavam, em tipo mais pequeno, as palavras «De Portugal e Espanha», L. de Mendonça e Costa apresentou a sua publicação quinzenal. No meio ferroviário, o fundador desta revista já gozava do maior prestígio, não apenas pela circunstância de exercer as funções de inspector-chefe da Repartição do Tráfego da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, mas, também, pelo facto de ser um jornalista muito distinto, culto e viajado e de ser, além disso, uma pessoa de trato cativante e fidalgo.

A lista dos seus principais coladoradores, inserta nos dois primeiros números da «Gazeta», consagrou e consolidou, pela quantidade e qualidade, o seu justo prestígio, que se manteve pelo tempo adiante —, nas últimas décadas, graças ao brilhante trabalho de Carlos d'Ornellas».

terceiro, desde 1700 passou ao domínio da Áustria. Hoje faz parte da Roménia.

A ORIGEM DOS ESQUIMÓS CONTINUA SENDO UM ENIGMA

Ainda não se sabe, ao certo, de onde vieram os esquimós. Julga-se que constituem um resto da humanidade primitiva que há milhares de séculos, na época glacial, convivia com as terras a que chamamos Europa. Outra hipótese: teriam sido os últimos asiáticos que chegaram à América pelo estreito de Bering, e que, encontrando no caminho tribos de índios peles-vermelhas, já fixados nas regiões de clima temperado, foram rechaçados e impelidos para o norte, onde, por fim, se estabeleceram depois de destruírem um povo de anões de tipo negro. Calcula-se, em 80 mil o número de esquimós que vivem ainda nas regiões setentrionais do Canadá. Levam uma exis-

tência quase nómada em abrigos de gelo. Cinco mil percorrem as margens sem vegetação da baía de Hudson e da ilha de Baffin vivendo exclusivamente dos animais marinhos e de alguma caça que lhes fornece os alimentos e as gorduras e os óleos para aquecer as suas cabanas. As suas *parkas* são superiores em comodidade às botas inventadas na Europa, e o esbelto *kayak* tem fama de ser a embarcação mais perfeitamente desenhada do mundo. A lâmpada de azeite de foca, o arpão, e a lança de osso utilizados na pesca, são utensílios únicos pela forma. É um povo com um sentido realista e humorístico da vida: tranquilidade de espírito e permanente bom humor. No meio da natureza inóspita que o rodeia evoluiu: é o único povo do mundo em que todos são artistas, pois cada esquimó sabe esculpir em pedra as mais belas formas plásticas que reflectem as coisas, os animais, a paisagem, de alguns milhões de milhas quadradas, onde vivem solitários entre o gelo e o céu...

Recortes sem comentários

A's ordens de Estaline

MOSCOVO, 24 de Março. — Estaline ordenou pessoalmente que fossem abatidos a tiro a mãe, uma irmã e dois irmãos do Marechal Mikhail Tukhachevsky, que, após uma brilhante e longa carreira como oficial do Exército vermelho, foi executado em 1937.

É o que se lê nos extractos, publicados hoje pela revista soviética «Ogoniok», de um livro do escritor Lev Nikluine acerca do caso Tukhachevsky — que será muito em breve posto à venda.

Apoiando-se em origens alemãs e britânicas Nikluine diz que Estaline enviou o Marechal para a província, para Kuybychev, tomar o cargo de comandante da região militar do Volga. Vexado por esta baixa de posto, Tukhachevsky escreveu a Estaline e partiu a ocupar o cargo.

Chegado a Kuybychev, Tukhachevsky dirigiu-se à sede da Região Militar fazendo um desvio pelo comité regional do Partido. A esposa não voltou a vê-lo. Regressou a Moscovo, foi presa com toda a família.

«Estaline deu ordem para liquidar fisicamente a mãe do Marechal, a irmã Sofia, os irmãos Alexandre e Nicolas. Mais três irmãs foram deportadas assim como a filha do Marechal, quando atingiu a maioridade», revela Nikluine.

A respeito do julgamento do Marechal, que se efectuou à porta fechada, o escritor limita-se a citar «rumores» e diz que Estaline ordenou aos juzes — a maior parte dos quais foram «liquidados» seguidamente — para condenarem a morte o Marechal. — F. P. e R.

Falso médico

Um ex-condenado, Ivan Pavlovich Romanov, que se fez passar por médico durante dez anos e ocupou o lugar de chefe de um hospital, perto de Moscovo, durante quatro anos, foi desmascarado pelo jornal «Trabalhador Médico».

O jornal diz que o homem se apossou das reservas de álcool medicinal do hospital para as suas próprias libações e se especializou na prática de abortos.

O falso médico tinha anteriormente sido condenado três vezes. Entre os seus crimes contam-se o de fraude ao obter o seu grau, extorquindo-o da viúva de um médico verdadeiro cujo nome tomou, e o de estupro de uma enfermeira.

O «Trabalhador Médico» diz que Romanov já fora julgado e condenado, mas não indicou a sentença.

(Do Jornal O Médico).

Na Alemanha Ocidental

ESSEN, 22 de Março — Na República Federal Alemã, país do milagre económico e dos 10 mil milionários, não há emprego para todos, pois há, ainda, quase 300 mil vagabundos e pedintes. Um terço tem menos de 25 anos e boa parte deve esse destino às péssimas condições familiares em que foram educados. A percentagem dos que são presa do alcoolismo passou de 12 para 40 por cento. Estas informações foram prestadas pelo porta-voz do «círculo de estudos federal de auxílio aos nómadas», a propósito da sua reunião anual. — (F. P.).

O atentado contra o comboio Clermond-Ferrand-Paris

MOULINS, 13 de Março — Os investigadores obtiveram duas precisões hoje no caso da automotora do comboio Clermond-Ferrand-Paris, metralhada três minutos depois de partir da estação de Moulins. Na véspera à tarde, encontraram três cartuchos picados de carabina 22 ao longo da via férrea, a uns quilómetros de Moulins.

Ignora-se por enquanto os motivos do atentado e a identidade do seu ou os seus autores. Há impactos de bala nas carraugens do «Bourbonnais».

Este comboio não tem sorte: já descarrilhou por duas vezes, e duma vez atassalhou um automóvel numa passagem de nível e por fim, quando o General De Gaulle foi o ano passado ao Auvergne, sabotaram a linha antes dele passar. Simplesmente o Chefe do Estado não o tomara naquele dia. — F. P.

Carra especulação

MOSGOVO, 6 de Abril — Pela quarta vez em quatro dias a Imprensa soviética anuncia a condenação à morte — a sétima naquele espaço de tempo. Desta vez, trata-se do antigo presidente do comité executivo de um distrito da região de Kiev, de nome Kutz, acusado de especular com apartamentos. Dois cúmplices seus foram condenados, respectivamente, a 12 e a 10 anos de internamento, e um terceiro a 7 anos de prisão.

Segundo a Pravda, que anuncia mais esta condenação à morte, Kutz e os seus cúmplices distribuíram apartamentos a quem para isso lhes pagava «luvas», as quais iam de um corte de tecido a quantias entre 500 e 4.000 rublos. Kutz, que devia actuar dessa forma há muito tempo, comprara, assim, um automóvel e uma lancha a motor, mandara construir uma datcha (vivenda) e uma garagem à custa da edildade, e ainda comprava ouro.

A «Pravda», acrescenta que as pessoas que pagaram «luvas» aos especuladores também foram punidas. — (F. P.).



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
de Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47 — LISBOA — Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASOULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos

Institutos Comercial e Industrial

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 32 65 19

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

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

Dr. Nelson de Figueiredo — Rins e vias urinárias — às 16 horas

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

Dr. António Ferrão — Doenças dos olhos — às 14 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 18 horas

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

Prof. Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 16 horas

Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 16 horas

Dr.ª Maria José Leão — Análises clínicas — às 9 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 55 — Telefones: 20155 PPCA

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 366056 PPC (5 linhas)

Telegramas: AUGAFO

Dependência urbana em Lisboa: Praça Paiva Couceiro, 12-E — Telefone: 854724

AMARANTE ■ ARCOS DE VALDEVEZ ■ PENICHE ■ FÁTIMA ■ VILA DA FEIRA ■ ELVAS ■ TOMAR

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondentes no Brasil:

CASA BANCÁRIA PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

Rua do Ouvidor, 86 — RIO DE JANEIRO

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: 35035

Rafi

MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante: **SOEIL**

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.
R. dos Douradores, 192, 1.º — Telef. 366325
LISBOA

SOGÁS

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

- Oxigénio * Acetileno * Ar Comprimido * Azoto * Protóxido de Azoto * Gás Carbónico * Argon e outros.
- Equipamentos para Soldadura Oxi-Acetilénica, Eléctrica, Atmosfera Inerte, Oxi-Corte.
- Metalização **METCO** ■ Carboneto de Cálcio.

Sede e Fábrica

Avenida Infante D. Henrique
Cabo Ruivo — LISBOA
Telef. 38 28 62 (5 linhas)

Delegação no Porto

Rua de Santa Catarina, 587
Telef. 3 60 31

Espumantes naturais de 1.ª categoria

ZEUS — APOLO
COSMOPOLITA — SAMANI
RESERVA VELHA

Grandes marcas preferidas pelos conhecedores

ESCOLHA
entre os melhores os
VINHOS DO PORTO

Combatente e Dom César
« FARNEL »

Licores superfinos — Caixas frasqueiras

M. FONSECA SEABRA

PRAÇA JOÃO DO RIO, 10-A
LISBOA-1 (PORTUGAL)
Telefone 72 00 39

Fábrica de Loiça de Sacavém

S. A. R. L.

LISBOA
PORTO
COIMBRA
FUNCHAL

**LOIÇAS SANITÁRIAS
AZULEJOS
MOSAICOS CERÂMICOS**

MATERIAIS QUE SE IMPÕEM POR SUA NOTÁVEL
RESISTÊNCIA E PERFEIÇÃO

ESCOLHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA-DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

BENZO-DIACOL

DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE

