

7.º do 68.º Ano

Lisboa, 16 de Junho de 1955

Número 1620

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

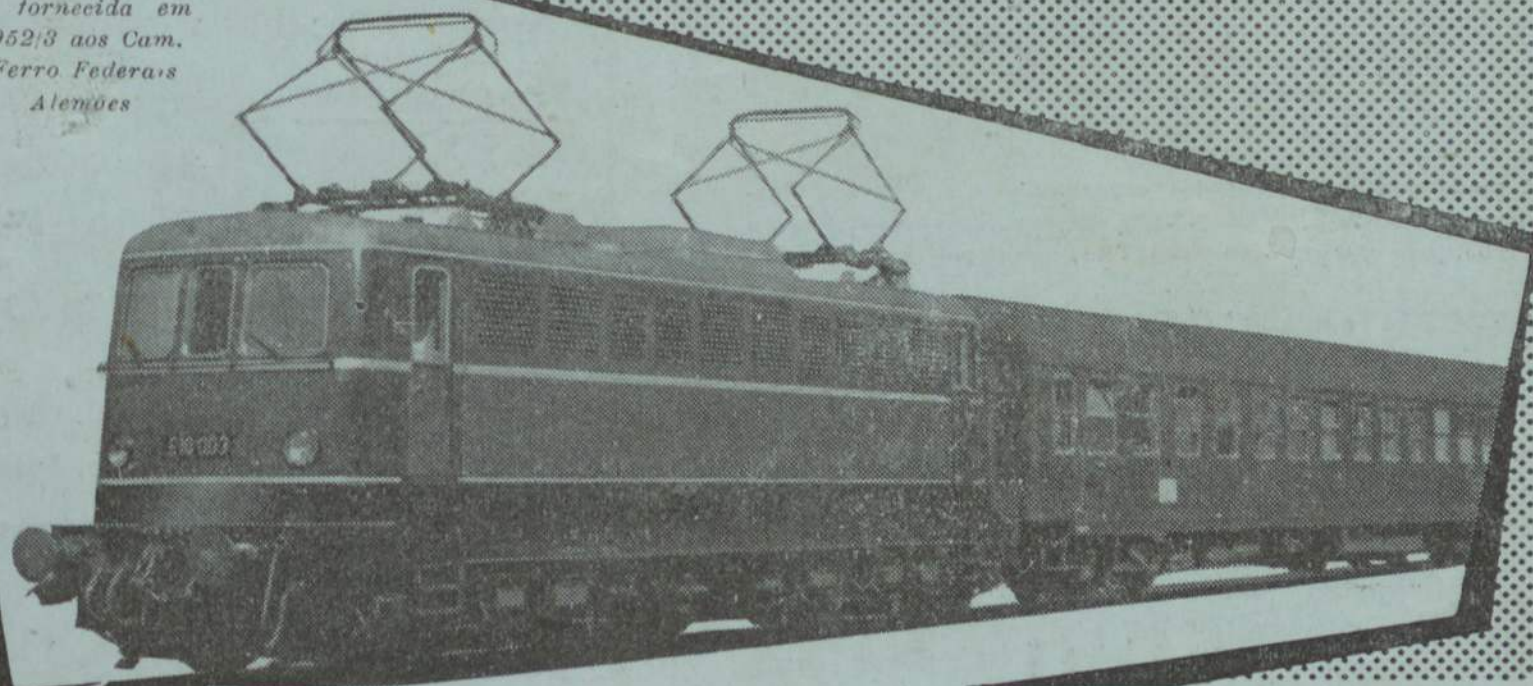
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 2 0158—LISBOA

*Locomotiva eléctrica
fornecida em
1952/3 aos Cam.
Ferro Federais
Alemães*

HENSCHEL

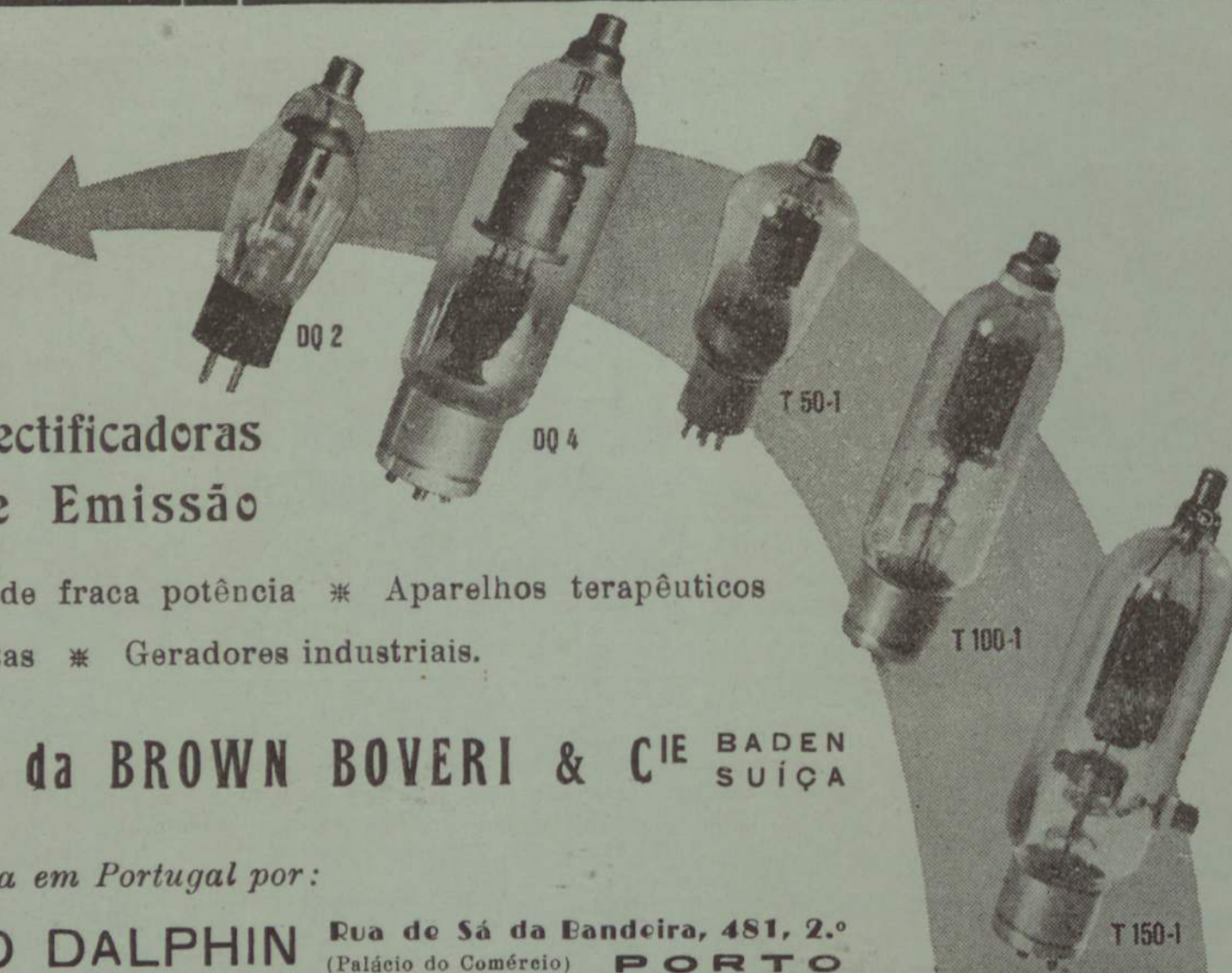


Programa de fabricação de locomotivas:

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

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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



Válvulas Rectificadoras Triodos de Emissão

para emissores de fraca potência * Aparelhos terapêuticos
de ondas curtas * Geradores industriais.

Construção da **BROWN BOVERI & C^{IE}** BADEN
SUIÇA

Representada em Portugal por:

EDOUARD DALPHIN Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º
(Palácio do Comércio) **PORTO**

Preços vantajosos. Segurança de serviço. Rendimento elevado. Longa duração utilizável até ondas muito curtas
Para cada potência de emissão o tipo de válvula que mais convém. Fornecimento rápido.

*Peça V. Ex.^a indicações sobre a aplicação adequada das nossas válvulas nos vossos
emissores de rádiodifusão*

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 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

Transportes locais e de todo o País

CARROS PRÓPRIOS

Transportes

SIMÕES



Camions para
cargas de 6.000
a 12.000 quilos

JOSÉ SIMÕES

Rua Pascoal de Melo, 58 — **LISBOA**

Telefones 51594 — 54012

Escritório: Rua de Arroios, Lote 9 — Porta Sul



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

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

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

1620

16 — JUNHO — 1955

ANO LXVIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre).

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES

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



S U M Á R I O

Centenário do Engenheiro José Fernando de Sousa	189
Revista das Revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	192
Linhas Estrangeiras	195
Vida Ferroviária	197
Espectáculos	197
Há 50 anos	197
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	198
O que todos devem saber	198
Parte Oficial	199
O Estado da Índia e a criminosa violação da soberania portuguesa	200
Assembleia Geral dos Accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela	202



Centenário do Engenheiro

José Fernando de Sousa

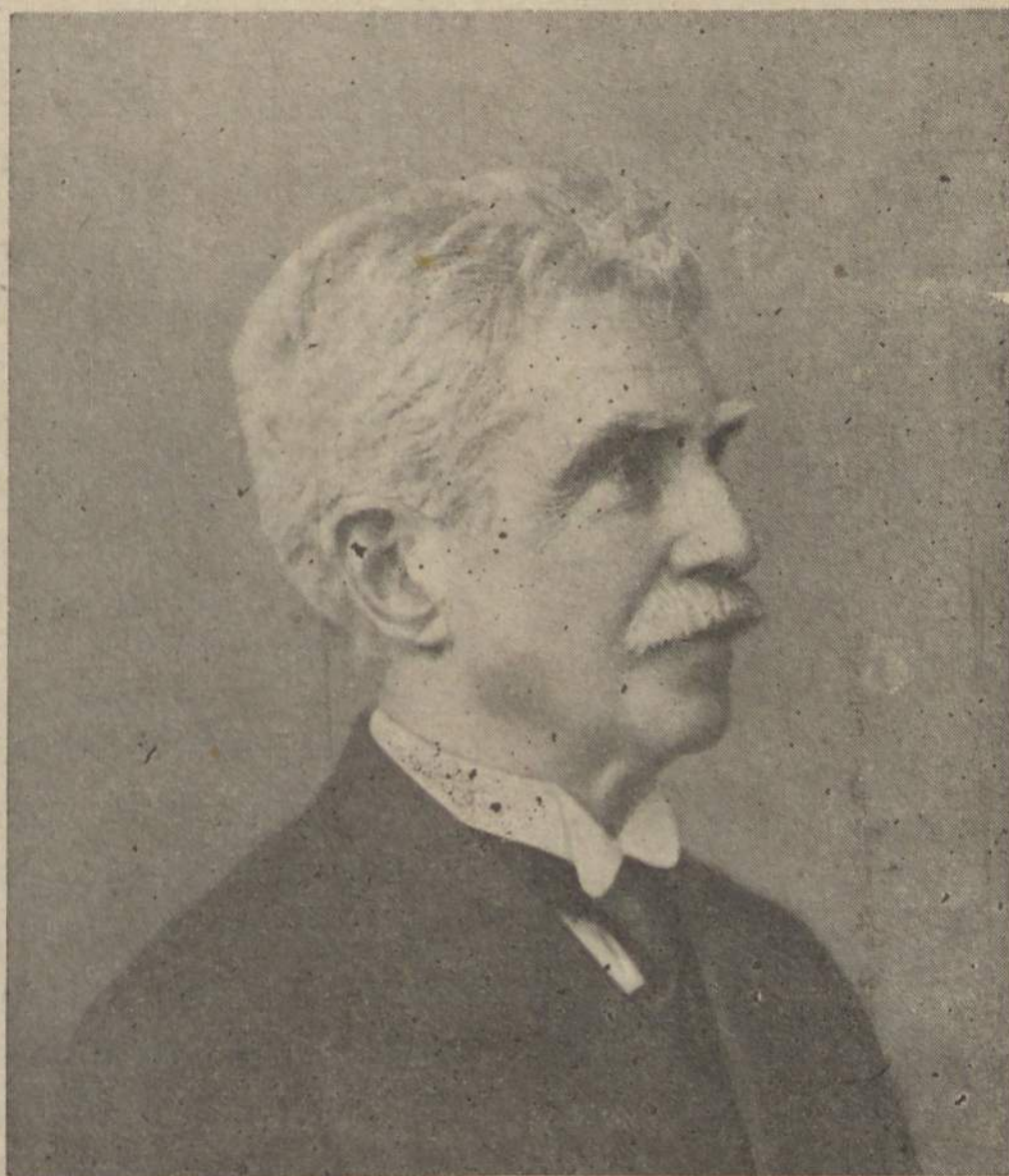
O Engenheiro José Fernando de Sousa, a cuja memória a Imprensa do País prestou brilhantes homenagens, no dia 30 de Maio, por ocasião do centenário do seu nascimento, teve o seu nome ligado, durante um longo período de vida, à «Gazeta dos Caminhos de Ferro», como seu colaborador assíduo, e, após o falecimento de L. de Mendonça e Costa, como seu director. Era uma cultura, era uma competência e, como jornalista, uma das penas mais desassombradas e vigorosas do nosso tempo.

Natural de Viana do Alentejo, faleceu em Lisboa no dia 12 de Março de 1942, com a idade avançada de 87 anos. Carácter de rija tempera, era dotado igualmente de raro vigor físico, tendo conservado até ao dia em que se lhe fecharam os olhos para sempre, uma admirável lucidez de espírito, assim como os seus últimos artigos não traem cansaço, que seria natural e compreensível em quem tanto escreveu e lutou.

A longa série de artigos aqui publicados dariam volumes e todos eles de comentário sereno, mas firme, a problemas ferroviários. Era uma autoridade na matéria. O seu prestígio passou para muito além das fronteiras. Admiravam-no e respeitavam-no até

mesmo as pessoas que não o conheciam e militavam, politicamente, em campo diverso do seu. E porquê? Porque ninguém punha em dúvida a sua honestidade, o seu patriotismo e a nobreza do seu carácter. Fiel a si próprio, procurou servir sempre os interesses superiores da nossa Pátria.

Errou algumas vezes? «Se errava — escreveu Júlio Dantas no número de «A Voz» consagrado a Fernando de Sousa — reconhecia prontamente o seu erro, confessava-o e reparava-o». E o eminente presidente da Academia das Ciências de Lisboa, acrescentava: «Nem todos o fazem, porque julgam que isso os diminui. Engano. O reconhecimento público do erro é um dever de honra do jornalista. O verdadeiro magistrado da opinião tem



ENGENHEIRO JOSÉ FERNANDO DE SOUSA

de ser, como o Conselheiro Fernando de Sousa, não apenas uma inteligência, mas um carácter; não apenas um técnico, mas um homem de bem». Pedro Correia Marques, na conferência que proferiu, recentemente, no Seminário Maior de Évora, recordou alguns episódios da vida do insigne engenheiro e jornalista e que dão bem a medida do seu carácter.

Oiçamos Pedro Correia Marques:

«Foi o Conselheiro Fernando de Sousa

um católico firme e fiel aos seus deveres. Em 1900 era ele tenente coronel de Engenharia. Nesse tempo, em que o Mundo vivia em paz desde a guerra franco-prussiana de 1870, o Exército português quase se reduzia ao *quantum satis* para manutenção da soberania nos territórios ultramarinhos. Eram pequenos os quadros do Exército, principalmente numa arma da especialidade, como a de Engenharia. Todavia o Conselheiro Fernando de Sousa (tinha então 45 anos) atingira o elevado posto de tenente-coronel, o que representava certo conforto no seu lar modesto. Vilmente insultado na Imprensa por um desqualificado moral, cujo nome hoje ninguém recorda, recusou-se a praticar os actos preliminares de uma chamada «pendência de honra», dos quais certamente se não seguiria o duelo, então muito praticado, até por católicos, que depois iam a correr à Nunciatura pôr a sua consciência de bem com a Igreja. Católico firme, Fernando de Sousa recusou. Por um absurdo, que então predominava, um oficial do Exército não deveria recusar um duelo, que todavia era proibido pelas leis do País. O tenente-coronel de Engenharia dirigiu-se ao Cardeal Patriarca, que era D. José Neto e consultou-o sobre o que deveria fazer. O austero Prelado respondeu-lhe que as leis da Igreja eram claras e, como católico, só lhe restava obedecer. Recusou os actos preliminares do duelo. O ministro da Guerra do tempo, general de brigada Luís Augusto Pimentel Pinto, significou ao oficial de Engenharia que era da praxe pedir a demissão do Exército quem, injuriado, recusasse bater-se. Fernando de Sousa demitiu-se. E eis cortada uma carreira, em que atingira tão honroso posto. Era pobre, mas não tergiversou. E começou a procurar trabalho como engenheiro civil.»

Era assim, desta rara e corajosa tempera, o insigne engenheiro e jornalista que, durante muitos anos, esteve ligado, com colaboração efectiva, aos destinos e ao prestígio da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Pedro Correia Marques, nessa mesma conferência, apresenta-nos um outro episó-

dio, que dá bem a medida dos seus sentimentos patrióticos.

Em Março de 1920, o coronel António Maria Baptista, presidente do Ministério, mandou-o prender por causa de um artigo publicado nas colunas de «A Época». Fernando de Sousa, apesar de incomunicável, conseguiu fazer chegar às mãos de Correia Marques uma carta de que recortamos as seguintes passagens:

«E' preciso que o facto da minha prisão não influa na orientação do jornal. Está o País num momento melindrosíssimo, com o problema da ordem em estado agudo, com a perturbação profunda, causada pela criminosa greve de funcionários dos correios, com o problema terrível das subsistências.

«Não devemos tirar força ao Governo, seja ela qual for, nem agredi-lo com picadas de alfinetes e acintes miúdos, que tendam a desprestigiá-lo. Cumpre-nos ajudá-lo a cumprir a sua missão, embora não tenhamos fé na sua competência. E' isto o que pede a coerência com as declarações anteriores e com as instruções dos Bispos da Santa Sé.»

E Fernando de Sousa acrescentava:

«O contrário, pareceria o desforço do agravo que me foi feito. Essa questão deve ser tratada em sessão à parte, com prudência, para não determinar a suspensão do jornal e não pelo receio das consequências pessoais para mim. Quem não deve não teme e já estou acostumado a ser vítima de injustiças.»

Grande jornalista e mestre de jornalistas, a figura de Fernando de Sousa mereceu dos profissionais do jornalismo a homenagem que lhe era muito justamente devida. O Sindicato Nacional dos Jornalistas promoveu, no Salão nobre da «Casa da Imprensa», na noite de 30 de Maio, uma sessão solene, em cuja mesa de honra, presidida pelo sr. Dr. José Soares da Fonseca, ministro das Corporações, se sentaram os srs. dr. Águedo de Oliveira, titular da pasta das Finanças; Doutor Gustavo Cordeiro Ramos, director do Instituto de Alta Cultura;

eng.^o Augusto Cancela de Abreu, e dr. José Manuel da Costa. Nessa sessão fizeram uso da palavra o jornalista sr. Alfredo Gândara, e o director do «Diário da Manhã», dr. Manuel Múrias, discípulo que foi de José Fernando de Sousa.

O sr. Alfredo Gândara no seu discurso, afirmou:

«Fernando de Sousa tinha o ofício de engenheiro e foi autoridade acertadíssima no ramo ferroviário. Entrou na Academia como homem de ciência. Mas o que ele era, acima de tudo, por impulso natural e imposição do seu fogoso temperamento de paladino, era jornalista.»

O sr. dr. Manuel Múrias, nosso antigo colaborador, subordinou a sua conferência ao título de «Fernando de Sousa — jornalista.»

O director do «Diário da Manhã» recordou, nessa conferência, um convívio de muitos anos com o seu saudoso director e mestre, que era, afinal, um grande e generoso camarada, amigo dos seus colaboradores. Antes de publicar os seus artigos — lia-os, quase sempre, a um ou outro dos seus redactores. Nessa leitura fazia ele a sua auto-crítica. E o dr. Manuel Múrias relatou assim:

«Gostava de rever «lendo em voz alta», ia chamando o Correia Marques ou, na sua falta, qualquer de nós—às vezes aquele que, por acaso, abria a porta do seu gabinete no momento próprio. Lá fora, porém, acreditava-se mesmo na «ferocidade do senhor Conselheiro» e julgava-se que todos nós tremíamos quando o director entrava e ordenava as suas instruções sem apelo nem agravo. Que ilusão! Não havia nesse tempo jornal em que os redactores gozassem da maior liberdade de movimentos e iniciativa.»

José Fernando de Sousa, como disse-mos, colaborou, durante muitos anos, na «Gazeta dos Caminhos de Ferro.» E' no número 333, de 1 de Fevereiro de 1901, desta revista, que, a convite de L. de Mendonça e Costa, ele inicia a sua colaboração, com um artigo de fundo intitulado «Os Caminhos

de Ferro do Estado.» Desse artigo, destacamos para aqui a sua abertura:

«Um grave acidente ocorrido nas linhas do Sul e Sueste e as perturbações do serviço ocasionados pela extraordinária afluência de mercadorias àquelas linhas têm dado lugar a críticas acrimoniosas e não raras vezes injustas por excessivas e faltas de perfeito conhecimento dos factos. Sobressalta-se sem razão o espírito público, afirmando que nas linhas do Estado todo o material fixo e circulante se encontra em péssima condição. Põem-se em relevo faltas e atrasos, havendo dois pesos e duas medidas para aquilatar factos que se dão em todas as linhas portuguesas. E sem mais exame, conclui-se que o mal está no regimen administrativo em que se encontram os caminhos de ferro do Estado. Não cabe no estreito âmbito de um artigo mostrar o que era esse regimen, o que é ao presente e que forma deve revestir no futuro.

Algo convirá contrapor aos desvairamentos da opinião que por aí correm com foros de verdade incontroversa.»

Ferrovíarios e dos mais sabedores, Fernando de Sousa esteve sempre, como engenheiro e como jornalista, ao serviço dos caminhos de ferro portugueses. Quem ler a colecção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», desde 1901, em que iniciou aqui a sua actividade, até 16 de Novembro de 1941, data em que se fechou o ciclo da sua notável colaboração, verificará que os caminhos de ferro e a sua política interna e de relações sempre preocuparam o seu espírito culto.

Com a sua morte, o jornalismo perdeu um mestre e a engenharia um grande técnico, sem esquecer que foi também consultor jurídico de várias companhias portuguesas, espanholas e francesas.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» não podia deixar de se associar às comemorações do centenário daquele que foi, durante anos, seu director. E' modesta a nossa homenagem, mas sincera. O engenheiro José Fernando de Sousa foi alguém no nosso País, pelo seu saber, pela sua cultura, pelo seu talento e pela firmeza do seu carácter.

Panorama dos Transportes Internacionais

O Carril de aço Thomas na SNCF

Sendo do maior interesse para todos técnicos de caminhos de ferro a conferência pronunciada há meses em Rio de Janeiro e S. Paulo pelo Eng. Jean Palmé, da SNCF, aqui a transcrevemos da «Revista Ferroviária do Brasil».

Generalidades

Os países da Europa Ocidental e principalmente a França encontram-se numa situação bastante peculiar no tocante a seus carris para Estradas de Ferro, pois os jazigos de minério disponíveis e o equipamento das suas fábricas siderúrgicas os incitam a usar o convertedor básico (Thomas) para a fabricação do aço.

Por outro lado, devido às suas numerosas indústrias e à situação geográfica dos mesmos, o tráfego ferroviário é exactamente denso e, portanto, o carril tem que ser de alta qualidade.

Por estas razões, pensamos que seria interessante estudar de que modo o problema foi resolvido na França: quais as precauções que acompanham a fabricação dos carris, a diferença entre as especificações francesas e de outros países, quais as particularidades interessantes dos carris franceses, como se comportam em uso. Eis alguns dos assuntos que desejamos expor-lhes brevemente.

Dados estatísticos

Inicialmente, é necessário assinalar as particularidades da rede francesa em relação às de outros países.

Pela *extensão*, a rede da SNCF é uma das maiores: 41.000 Km. de linhas e 86.000 de via, quer dizer, maior que as principais redes da América do Norte (tais como a «Santa Fé» ou a «Pennsylvania») e que a rede britânica (31.000 Km.).

Pelo *tráfego* a SNCF está também na altura das maiores redes de outros países.

Verifica-se que tráfego total da SNCF em unidades-quilómetros (isto é o número de passageiros-quilómetros) ultrapassa o da «Santa-Fé». Entretanto a tonelagem total transportada é menor que na «Pennsylvania Railroad», a qual serve nos Estados a região económica mais desenvolvida do mundo. Entretanto existem na França várias linhas que têm um tráfego extremamente pesado, assim por exem-

plo: a linha Charleville-Thionville tem um tráfego diário de 80.000 toneladas (50.000 num sentido e 30.000 no outro).

Este tráfego inclui numerosos vagões com cargas por eixo de 18 a 20 toneladas, a velocidade de 60 a 75 km-hora (estas cargas por eixo são da mesma ordem de grandeza que as das locomotivas e, portanto, muito elevadas). Além disto, o tráfego de passageiros da SNCF é bem maior que o da «Pennsylvania», de modo que finalmente o tráfego da rede francesa aproxima-se da mais importante ferrovia norte-americana.

A carga por eixo do material de tracção, até há pouco, de 18 toneladas, passou a 21 toneladas nas locomotivas a vapor 242A1 e 23 toneladas nas eléctricas 2D2. Entretanto nas máquinas eléctricas 2D2. Entretanto nas máquinas eléctricas de alta velocidade tipo CC, a carga foi reduzida para 17 toneladas por eixo.

Falemos um pouco agora da potência dessas máquinas.

As locomotivas a vapor 242A1 desenvolvem 5.000 CV (com 21 toneladas por eixo) e são as mais possantes na Europa.

Quanto às máquinas eléctricas, elas atingem potências ainda maiores: 5.400 CV (potência unihorária) e 4.900 CV (potência contínua) nas locomotivas 2D2 usadas para trens rápidos. Características semelhantes têm as máquinas CC (4.450 CV unihorária, 4.480 CV contínua), as quais são detentoras do recorde mundial de velocidade (243 Km hora). Este recorde foi realizado por uma locomotiva eléctrica CC de série, a CC 7121, a qual, ainda puxava um trem de carga, na véspera do recorde.

Não foram tomadas medidas especiais de conservação das linhas nem do material. A locomotiva era de construção inteiramente francesa e a linha era de carris de aço Thomas.

O carril de aço Thomas

Antes de mais nada, desejamos salientar que a Bélgica e a Alemanha, países de indústria pesada e tráfego ferroviário intenso, também usam o aço Thomas.

É evidente que para aguentar um tráfego tão exigente, os carris têm que ser de alta qualidade, tanto por razões económicas como por motivos de

segurança (é sabido que a segurança é a preocupação principal do engenheiro ferroviário) e portanto não há consideração que permita tolerar o uso de carris de qualidade inferior.

A função do carril é deveras complexa, pois ao mesmo tempo é viga e caminho de rolamento. Tem, portanto, que resistir aos efeitos de flexão e atrito produzidos pelos aros das rodas nos sentidos vertical e transversal, como também aos esforços de esmagamento extremamente concentrados na diminuta superfície de contato entre a roda e o carril. A conicidade dos aros desenvolve fenómenos de atrito complexos, os quais, em altas velocidades, provocam aumentos de temperatura frequentemente bastante fortes para causar mudanças de estrutura do metal. A freagem e patinagem das rodas de locomotiva também causam fenómenos da mesma natureza, particularmente destruidores. Além disto, carris devem ser soldados com facilidade. Finalmente, por motivo de segurança, é necessário que tenham uma excelente resistência aos choques.

É tanto mais difícil combinar tais qualidades contraditórias que o carril deve permanecer um produto relativamente barato, o que restringe a escolha dos processos metalúrgicos possíveis; e o aumento das velocidades ainda mais que as cargas, complica ainda mais o problema.

Por todas essas razões, os carris de uma rede moderna são materiais que necessitam de pesquisas constantes, pelos Engenheiros da Via Permanente, e pelos Metalurgistas; e nada pode ser deixado ao acaso do que diz respeito aos mesmos.

É realmente um *produto-chave* e, por isto, o estudo do carril de aço Thomas apresenta grande interesse, especialmente numa rede onde são desenvolvidas altas velocidades.

Especificações

As qualidades que se exigem dos carris, traduzem-se na prática pelas exigências das Especificações técnicas.

As especificações francesas 523, em uso até Abril de 1954 dão lugar de relevo aos ensaios mecânicos. As análises químicas são feitas tão somente a título documentário.

Sendo o objectivo um resultado de natureza mecânica, o nosso ponto de vista é que os meios de conseguir este resultado e, especialmente, a composição do aço devem ser deixados ao critério do fornecedor. Por outro lado, somos extremamente exigentes no tocante à homogeneidade do aço. Por isto nos prevemos um ensaio macrográfico (um por corrida na cabeceira do lingote, um por corrida no pé do lingote) o que obriga o fornecedor a rejeitar percentagens importantes.

Os ensaios mecânicos compreendem:

a) um ensaio de choque por lingote (na cabeceira, a parte mais frágil);

b) um ensaio de tracção em cada 3 corridas (no pé do lingote, a parte menos resistente);

c) um ensaio de dureza (no do lingote).

O ensaio de choque é especialmente duro.

O boleto do carril recebe um corte de 25 da sua altura com uma freza de 100 mm de diâmetro, e a seguir é deitado, boleto para baixo em cima de dois apoios.

Deste modo o boleto fica submetido à tracção em vez do pé do carril. O boleto é menos resistente que o pé do trilho, e além disto o corte descobre a parte do boleto onde geralmente aparecem os defeitos, especialmente a segregação.

Deixa-se cair em cima do carril um peso de 300 Kg.

Este ensaio de choque é severo, e temos encontrado numerosos casos de carris provenientes de corridas inteiramente satisfatórias, segundo as especificações de outros países, que não aguentaram esses ensaios.

Comparação entre as especificações francesas e outras

Notamos que, ao contrário de algumas especificações de outros países, as francesas não estabelecem relação alguma entre a composição química e o peso por metro, o que é lógico, pois a composição química não é imposta. Também são as únicas especificações que impõem um corte mínimo de 12% na cabeceira. (Na prática este corte ultrapassa 20%), e estão entre as poucas que exigem ensaios de dureza e macrografia.

As provas de choque usuais em outros países são geralmente efectuadas em carris deitados *o pé para baixo* em apoios afastados cerca de um metro, e deixa-se cair uma massa de aproximadamente uma tonelada; é realmente uma prova de flexão por impacto. O ensaio exigido pelos Caminhos de Ferro franceses é mais «quebrador», e assemelha-se ao ensaio de resistência praticado com pequenos corpos de prova. Actualmente estamos aperfeiçoando este ensaio com o registo do trabalho de rutura, de modo a ter uma verdadeira «medida», em lugar do ensaio por «tudo ou nada» que temos presentemente.

As especificações francesas são também as únicas que provêm uma cláusula de garantia dizendo que «qualquer carril retirado das linhas que quebrar ou ficar deteriorado por motivo diverso do desgaste normal, durante o prazo de garantia» é reembolsado pelo fornecedor pelo preço da última encomenda.

A proporção dos diversos ensaios é muito maior na França, pois a unidade de ensaio, seja o lingote (4,2 toneladas em média), seja a corrida (20 toneladas em média), é menor que nos países onde os ensaios se fazem por corridas de 50 ou 100 tonela-

(Conclui no próximo número)

O GRUPO BRITÂNICO...

*...é sinónimo
de alta qualidade e
manutenção económica*

GRUPO BRITÂNICO

**ENGLISH ELECTRIC
EXPORT & TRADING CO., LTD.**

Representantes:

MONTEIRO GOMES, LIMITADA
Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Tel. 37083

**METROPOLITAN VICKERS
ELECTRICAL EXPORT CO., LTD.**

Representantes:

E. PINTO BASTO & C.^ª, LDA.
Av. 24 de Julho, 1 — LISBOA — Tel. 31581

**B. I. C. CONSTRUÇÃO PORTUGUESA,
S. A. R. L.**

Associada da

**BRITISH INSULATED CALLENDER'S
CONSTRUCTION CO., LTD.**

Linhas Estrangeiras

BÉLGICA

Em 1954, a indústria belga forneceu 50 locomotivas eléctricas. Há actualmente ainda 83 locomotivas eléctricas encomendadas, a maioria das quais semelhantes às 50 anteriores, com a única diferença de serem mais pesadas: 92 toneladas em vez de 80 toneladas, de modo a poderem desenvolver um esforço de tracção mais elevado.

São igualmente munidas de um sistema de freios por recuperação. Estas máquinas destinam-se à tracção de comboios na linha do Luxemburgo.

— A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas está actualmente em negociações com vista à encomenda de automotoras eléctricas destinadas ao serviço Bruxelas-Amsterdão, pois a electrificação desta linha deve fazer-se durante todo o ano de 1957.

As duas automotoras que serão destinadas a esta linha são de tipo especial. A parte mecânica será fabricada na Holanda e será de tipo análogo ao material holandês. O equipamento eléctrico, que será construído na Bélgica, é semelhante ao equipamento usado neste país. A Holanda fornecerá 4 automotoras e a Bélgica 8. Uma outra particularidade destas automotoras consiste no facto de elas funcionarem com duas tensões diferentes: 1.500 vóltios cor. contínua, na Holanda, e 3.000 vóltios cor. cont. na Bélgica. O equipamento eléctrico deverá portanto ser adaptado aos dois processos de alimentação.

— Dentro do programa de electrificação da rede ferroviária, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas está procedendo a uma modernização intensa do seu material de circulação. Para a conseguir recorreu a empresa particular, que soube adaptar com autoridade o seu material e a sua técnica à necessidade de criar novos engenhos de tracção. Foi assim que as primeiras locomotivas Diesel-eléctricas rápidas, duma série de 55 unidades, de construção inteiramente belga, acabam de ser submetidas a duras experiências, com pleno êxito.

As do tipo B.B., que pesam 84 toneladas e desenvolvem 1.600 CV, são capazes de assegurar indiferentemente o reboque dos tráficos «expressos» a 120 quilómetros à hora ou o de mercadorias a 60 quilómetros à hora. Estas locomotivas, incluindo os respectivos motores, foram fabricadas na Bélgica, tendo apenas sido importadas da América algumas peças.

Uma segunda encomenda de 40 locomotivas do mesmo tipo está em vias de execução por firmas belgas.

Estão ainda encomendadas 100 locomotivas de

manobra, 85 das quais de 500 CV para as manobras e 15 de 850 CV para as manobras pesadas. Todas estas locomotivas são construídas na Bélgica, por 5 firmas.

Quarenta automotoras, destinadas a linhas secundárias, estão em construção: a parte mecânica é fabricada nas oficinas centrais da S.N.C.B., enquanto que os motores são fornecidos por uma firma belga.

Por outro lado, a indústria privada belga fabrica neste momento 130 automotoras eléctricas, das quais 101 se destinam ao serviço omnibus e semi-directo, e que podem atingir uma velocidade de 120 quilómetros à hora, e ainda 38 para o serviço directo e expresso, cuja velocidade máxima é de 140 quilómetros à hora. Estas automotoras, cuja construção está a cargo de 7 firmas, constituem o material necessário para assegurar o serviço nas linhas que serão brevemente electrificadas e nas que já o são. Das 101 automotoras da primeira categoria, 22 são de um tipo especial e inédito para os caminhos de ferro belgas, pois são construídas em aço inoxidável.

FRANÇA

Os horários do serviço de Verão da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses registam um novo esforço no sentido da diminuição do tempo das viagens, sobretudo na linha Paris-Bordeus-Hendaia, em virtude da nova aceleração do «Sud-Express».

Este trem internacional atravessa os 581 kms. de Paris-Bordeaux a 116 kms. horários em média; estabelece a ligação entre Paris e a fronteira espanhola (Hendaye) a 111 kms. em média; permite obter em Bordeaux uma baldeação para Toulouse, o percurso Paris-Toulouse sendo efectuado a 109 kms. em média.

Essas melhorias são devidas à tracção eléctrica, prolongada na linha Bordeaux-Toulouse por um serviço de comboios Diesel de grandes percursos. Porém outras melhorias apreciáveis foram também registadas na linha Paris-Nancy (103 kms por hora) e na linha Paris-Rouen (106 kms. horários médios), essas duas relações sendo asseguradas por trens a vapor de mais de 500 toneladas.

No mês findo, uma locomotiva eléctrica, a C. C. 7107, que faz parte de um grupo de 50 máquinas actualmente em serviço regular, construída pelas Oficinas Alsthom, bateu o «record» de velocidade, num trecho de 35 kms. da linha que liga Bordeus a Dax. A velocidade de 330 kms. foi mantida durante 7 minutos segundo os aparelhos de medição visual, revelando no dia imediato a leitura dos aparelhos registadores de disparo mecânico, de maior precisão, que na realidade a velocidade atingida fora de 350 kms.

Essas experiências de velocidade, por espetaculares que possam parecer, têm na realidade o fim de verificar o comportamento e as margens de resistência do material ferroviário moderno empregado

nas linhas electrificadas da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

A locomotiva C. C. 7107 não é absolutamente nova, posto que tem já 500.000 kms. de percurso aproximadamente em serviço.

Para bem realizar essas experiências de velocidade, certos preparativos duraram mais de um ano. Como se tratasse de um trecho de linha electrificado há muito tempo, foi preciso reforçar as linhas de alimentação do comboio experimental, que deveria compreender três vagões com um peso total de mais de 100 toneladas, deslocando-se a uma muito grande velocidade. As quedas de tensão sendo muito importantes, tornou-se necessário instalar subestações móveis ao longo do trajecto. Essas subestações eram alimentadas pela «Electricité de France». O comboio levava sete pessoas a bordo. Para fazer duas curvas, a marcha foi reduzida duas vezes; uma dessas curvas foi efectuada a 120 kms à hora, e a outra a 200. A freiagem nas rodas sendo impossível acima de 200 kms. à hora, fez-se o comboio diminuir a velocidade baixando os vidros dos vagões.

Uma semana mais tarde, um outro comboio de 104 toneladas, conduzido pela locomotiva B. B. 9004, construída em Jeumont, nas fábricas Schneider, fazendo parte de uma série de 15 outras máquinas, e que já fizera por seu turno 160.000 kms., tentou bater o «record» da C. C. 7107, o que foi conseguido mas apenas com algumas centenas de metros de mais. A velocidade dessas duas máquinas sendo praticamente a mesma, são ambas consideradas

como detentoras do record mundial de velocidade sobre carris.

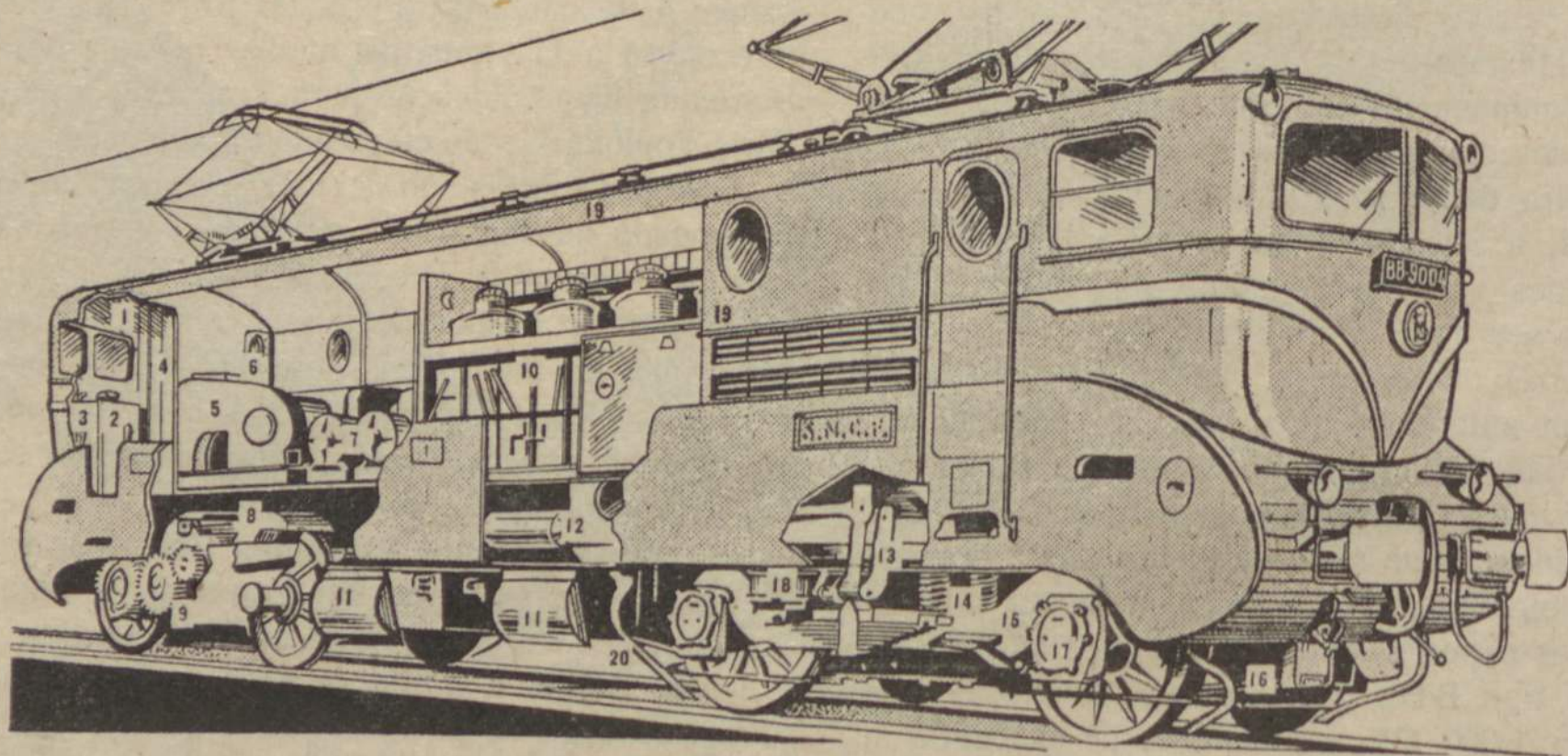
Com o funcionamento, no início do ano, da linha electrificada Mâcon-Ambérieu, foi estabelecida a continuidade da tracção eléctrica entre Paris e Modane e, em virtude da electrificação das linhas italianas, até Génova, Roma e Reggio da Calábria, num total de 2.133 kms..

Preenchendo esta lacuna do itinerário Paris-Modane, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses tem agora os meios de criar rápidos caminhos para a Savoia, a Itália e a Suíça, pelo itinerário electrificado Dijon-Mâcon-Ambérieu.

Em virtude das novas locomotivas postas em utilização no percurso francês, o novo itinerário, se bem que ligeiramente mais longo que o seguido pelas máquinas a vapor, verifica-se um apreciável ganho de tempo: 1 hora e 15 para o Roma Expresso.

Essa melhoria permitirá a esse grande comboio internacional percorrer agora a distância Paris-Roma em 18 horas e 45 minutos.

Como nota curiosa, acrescentaremos que a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses já promoveu a venda, em leilão, das pequenas estações que existiam nas linhas suprimidas. Assim, o caminho de ferro de Ceinture a Paris viu muitas das suas estações transformadas em residências particulares. Uma dessas pitorescas habitações, em Passy, cujo corpo principal é separado do restante por um envidraçado de 10 metros que passa sobre uma linha férrea, surpreende agradavelmente os transeuntes.



A locomotiva BB 9004, nos seus principais pormenores: 1—Cabine do condutor; 2—Manipulador de condução; 3—Comando do freio; 4—Armário da aparelhagem eléctrica; 5—Ventilador dos motores; 6—Mudança dos motores de tracção; 7—Compressor do ar; 8—Motores de tracção, colocados nos «chassis» de boggie; 9—Engrenagens de comando dos eixos; 10—Ventiladores das resistências de arranque e aparelhagem eléctrica dos circuitos de potência; 11—Acumuladores; 12—Depósito de areia; 13—Suspensão pendular caixa—boggie; 14—Molas de suspensão balanceiro—boggie; 15—Balanceiro que liga as caixas de eixos; 16—Barra de Tracção entre a caixa e o boggie; 17—Caixa de eixos de «silent bloc»; 18—Amortecedor de vibrações de suspensão da caixa; 19—Peças desmontáveis da caixa. 20—Calha dos depósitos da areia. Esta locomotiva já percorreu, até a data do seu «record», 154.000 quilómetros. Rebocou um comboio de 973 toneladas, na linha de Paris-Dijon, ida e volta, à média de 124 Km. h.

— Duas locomotivas da S. N. C. F. — a CC 7107 e a BB 9004, atingiram, em 23 e 30 de Março, nas experiências a que foram submetidas, a velocidade «record» de 331 Km hora.

M. Parmentier, director da Tracção da S. N. C. F. ao comunicar o resultado, forneceu também os seguintes dados: a potência desenvolvida, por estas máquinas, em serviço normal, é de 2 000 a 4 000 CV e de 5 000 CV no máximo da sua utilização. Por ocasião dos «records» as máquinas desenvolveram a potência de 12 600 CV e a força eléctrica de que necessitaram para essa velocidade foi de 4 800 ampères.

A BB 9004 saiu de Bordéus às 6 h. 45 de 29 de Março, em direcção a Focture, de onde, pouco depois, partiu para a sua tentativa. Em Morceux, onde terminou a sua viagem, uma multidão de repórteres, cineastas e fotógrafos, que representavam os jornais e as agências de todo o mundo, aguardava a chegada da locomotiva. O presidente da República Francesa, sr. René Coty, dirigiu felicitações oficiais à S. N. C. F. pelo seu êxito.

— Os novos horários de serviço de Verão entraram em vigor em 22 de Maio. Como todos os anos, comportam um número mais elevado de comboios, sendo a circulação mais reforçada ainda nas vésperas das férias, ou seja nos fins de Junho. Registam-se, ao mesmo tempo, acelerações e melhoramentos diversos do tráfego.

Assim novas carruagens directas, de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes, circularão entre Hendaye e Vintimille, de 30 de Junho a 30 de Setembro.

Vida Ferroviária

Novas automotoras

Com destino à C. P. foi descarregada, em 29 de Maio findo, pelo vapor «Bernard John», em Leixões, uma automotora, primeira de uma série de dez encomendadas na Holanda, e um atrelado, ambos destinados a via estreita.

O mesmo navio já havia descarregado em 1 do mesmo mês, mais duas automotoras holandesas «Allan», iguais às já existentes do mesmo tipo na rede da C. P., e constituem, com outra a chegar brevemente, o saldo de uma encomenda de 25.

É material magnífico e que já está dando as suas provas muito a contento do público que utiliza os serviços ferroviários.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

COLISEU DOS RECREIOS — A revista «Cidade maravilhosa», EDEN, — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Dormitório de Raparigas».
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «A caminho da Redenção».
PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.
JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Junho de 1905)

Linha de Coimbra à Louzã

Estão já assentes alguns kilómetros d'esta linha entre a estação de Louzã e a de Miranda do Corvo.

Nas duas pontes sobre o Dueça teem estado suspensos os trabalhos.

Mossamedes a Chella

Vão muitissimos adeantados os estudos d'esta linha, estando o pessoal encarregado d'esse trabalho em Monhino, quasi ao pé de Chella, que é, por enquanto, o ponto em que os estudos devem terminar.

Linha do Algarve

A construcção definitiva do caminho de ferro de Tavira a Villa Real de Santo Antonio, está ainda demorada, por se terem atrasado os trabalhos do troço de Tavira a Cacella.

Actualmente está-se procedendo á collocação da estacaria.

Em consequencia do atraso dos trabalhos, tambem não será aberto já á exploração, como se tencionava, o troço de Tavira á Conceição.

Linha de Swazilandia

A' filial do Banco Nacional Ultramarino, em Lourenço Marques, foram dadas instrucções para pôr à ordem da comissão do caminho de ferro da Swazilandia a quantia de 50:000\$00 réis.

Linha de S. Thomé

Consta que será a casa Coppel, de Berlim, a constructora do projectado caminho de ferro que ligará a cidade de S. Thomé com as villas da Trindade e Magdalena.

O material começará a chegar á ilha em Junho próximo.

Foi posto de parte o primitivo projecto da via electrica, substituido pela tracção de vapor, sendo a respectiva via reduzida e seguindo á margem da estrada da Trindade.

Linha do Lobito

Começou a carregar em Inglaterra o primeiro vapor fretado pelos empreiteiros d'este caminho de ferro, devendo partir para o Lobito no dia 12 com escala pela Liberia e Africa Occidental francesa para receber 600 trabalhadores contratados para a construcção do caminho de ferro de Catumbell a Monte Saho.

Linha de Mirandella a Bragança

Espera-se que se realize no mês proximo, a abertura á exploração da 1.^a secção da linha de Bragança, compreendida entre a estação de Mirandella e a de Quintella, na extensão de 43 kilometros. Neste troço ha as seguintes estações e apeadeiros: Carvalhaes, Avantes, Roméu, Cortiços, Grijó, Macedo de Cavalleiros, Castellães, e Aboiz Quintella.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Na Argentina é proibida a importação de carros que consumam gasolina como carburante. Por isso há ali inúmeros automóveis com motores Diesel.

(De *De La Revue Économique* — Paris)

Realizou-se em Paris uma festa para a eleição da «Rainha dos Cem Quilos». Dela saiu vencedora Maria Sergent 130 quilos de peso. As damas de honor da nova rainha foram duas senhoras pesavam respectivamente 104 e 105 quilos.

(De *El Tucero* — Buenos Aires)

Em 1918 um inglês emprestou ao reverendo Eastwood o livro «Sesamus e Tirios» de Rushin. O sacerdote morreu na batalha do Marne ficando o bibliófilo sem o seu livro de estimação. Agora, um alemão cujo nome foi ocultado, encaminhou o exemplar pedido para o inglês de Hampshire.

(Do *The Wellman Magazine*)

André Mathieu, pianista de Montreal, está em rigoroso treino para se submeter à prova afim de bater o recorde mundial de resistência ao piano. Espera tocar ininterruptamente 65 das suas próprias composições.

(Da revista *Mirror* — Los Angeles)

Foram descobertas no Chile as ruínas de uma cidade que teria sido habitada no século XV por anões da raça asiática. As casas eram de dimensões tão acanhadas que só liliputianos poderiam lá entrar, e nas paredes aparecem, ainda, inscrições numa linguagem oriental cujos caracteres se assemelham aos do idioma japonês.

(Do jornal *Amira Patrika* — Calcuta)

Depois de feita a contagem anual dos animais existentes no Jardim Zoológico de Londres, excluindo os habitantes do aquário e os insectos, verificou-se haver ali em exposição 3.372 exemplares cujo valor se eleva a 85.000 libras.

(Do *Wertern Morning News* — Liverpool)

Na Austria descobriu-se um novo carburante: composição líquida, ainda secreta, mas que contém água e gasolina na proporção de duas partes de água para três de essência.

(Do diário *Le Pays* — Bruxelas)

Faleceu em Delwenhorst o homem mais pequeno do mundo: Walter Boehning, que media de altura apenas 57 centímetros.

(Do *Honlelsbott* — Dusseldorf)

Foram encontrados por um mergulhador, no leito do Lago Titicaba, através do qual passa a fronteira que separa a Bolívia do Peru, as ruínas de uma cidade inca, que era conhecida pelo nome de Chiopata.

(Do *Canadian Geographical Journal* — Ottawa)

Segundo uma estatística recente, 32 por cento dos feridos admitidos num grande hospital de Paris, devido a acidentes tinham mais de 1 grama de álcool por litro de sangue.

(Do *Glasgow Herald*)

Acredita-se que o Sahara, tão rico em minerais, possua também petróleo. Importantes trabalhos de preparação já se encontram em curso. Cento e trinta quilómetros quadrados da região de Belchar começaram a ser explorados.

(De *Monthly Digest of S. African* Pretória)

Um clube feminino de Londres instituiu a moda de uma tribo de nativos de Borneu: a «Dança do Coelho», em que faz parte o convite ao homem, tendo este que dar um presente à dama no final da dança.

(De *El Galeon* — Caracas)

Os serviços de saúde de Arizona verificaram que os índios da antiga tribo dos Navajos estão praticamente livres do cancro. Iniciaram-se investigações de carácter científico a fim de verificar a causa dessa imunidade.

(Do *Hindustan Times*)

No «Grande Hotel» de Viena, um major russo por curiosidade destacou a tinta de um dos muitos quadros pintados sobre chapas de aço dispostos pelo «hall». Verificou que em vez de aço as chapas eram de ouro. O proprietário do hotel, procurando ocultar o ouro que possuía, usou aquele estratagema. O tesouro está agora em Moscovo.

(De *Changiang Daily* — Hanbow)

Foi na cena final da «Traviata», de Verdi, num teatro do interior de Itália. A protagonista estava deitada para morrer num esforço comovente, quando esvoaçou pelo palco um enorme morcego... que nada tinha que ver com a peça. A Margarida interrompeu a agonia e começou a gritar.

(Da revista *Renacimiento* — México)

O que todos devem saber

Abolição de «vistos» entre Portugal e a Grécia

Foi assinado um acordo por troca de Notas entre o Ministro dos Negócios Estrangeiros e o Ministro da Grécia em Lisboa, estabelecendo a abolição de «vistos» entre Portugal e a Grécia. O acordo entrará em 1 de Julho próximo.

A partir dessa data os cidadãos portugueses munidos de passaportes válidos não necessitam de «visto» para entrar na Grécia em viagens de trânsito, negócios ou recreio e, reciprocamente, os súbditos gregos munidos de passaportes válidos não necessitam de «visto» para entrarem em Portugal Continental e Ilhas Adjacentes em viagens de trânsito, negócios ou recreio.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

4.^a REPARTIÇÃO

Secção de Via e Obras

O «Diário do Governo» n.º 99, II série, de 28 de Abril de 1955, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a área de 198,60 m², situada do lado direito da linha de Oeste, entre os quilómetros 211,862 e 211,928,20, e que se destina à ampliação da estação de Fontela, da mesma linha.

Ministério das Comunicações, de 28 de Abril de 1955. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

3.^a REPARTIÇÃO

«Diário do Governo», n.º 115, III série, 17 de Maio de 1955, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto nos artigos 2.º e 3.º do

Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despachos, respectivamente, de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações e desta Direcção-Geral de 11 e 6 do corrente mês, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento ao anexo à tarifa de operações acessórias, que inclui a matéria constante do aviso ao público B. n.º 84, de 17 de Julho de 1950, no mesmo aditamento, e de aviso ao público anulando o citado aviso, ambos respeitantes a armazenagem de cortiça nas estações das linhas do Sabor e do Tua.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 12 de Maio de 1955. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

4.^a REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», n.º 128, II série, de 1 de Junho de 1955, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar o processo de expropriação de duas parcelas de terreno, com as áreas de 1013,14 m², e 448,40 m², situadas do lado direito da linha do Vouga, entre os quilómetros 10,985.02/11,047.58 e 11,039.85/11,099.45, respectivamente, que se destinam à ampliação do apeadeiro de Rio Meão, da mesma linha.

A presente portaria anula a de 13 de Março último, publicada no *Diário do Governo* n.º 76, 2.^a série, de 31 do mesmo mês.

Ministério das Comunicações, 25 de Maio de 1955. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Lisboa desportiva

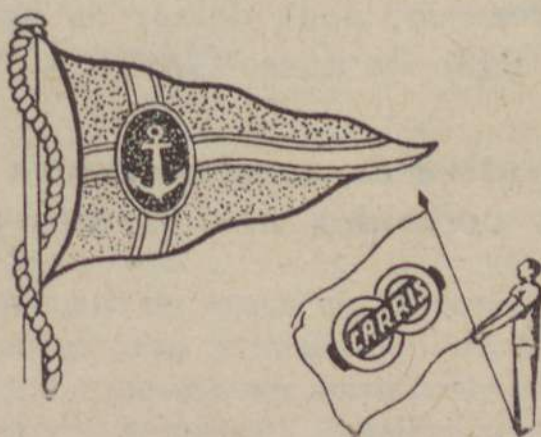
ASSOCIAÇÃO NAVAL DE LISBOA

Fundada em 6 de Abril de 1856, por El-Rei D. Pedro V, a Associação Naval de Lisboa orgulha-se de ser o clube mais antigo da Península.

Durante os seus 99 anos de existência, já conheceu melhores tempos: mormente quando teve a sua sede onde hoje se encontram instaladas a Cruz Vermelha Portuguesa, na Rocha do Conde de Óbidos, e a Companhia de Seguros Mundial, no Chiado.

É praticamente impossível enumerar todos os campeonatos regionais e nacionais conquistados por este clube em tantos anos de constante actividade, ao serviço dos desportos náuticos.

Dedicando-se especialmente ao Remo e Vela, a Associação Naval de Lisboa, amparada ao auxílio moral e material do Estado, na coesão da massa associativa, e dedicação dos autênticos valores que a têm dirigido, conta poder inaugurar muito brevemente a sua nova sede e Posto Náutico; e bem assim lançar ao Tejo barcos modernos e bem apetrechados, capazes de aliciar para os desportos náuticos novos adeptos e praticantes.



O Estado da Índia e a criminosa violação

da soberania portuguesa

NÃO foi sem emoção e sem repulsa que todos nós lemos a «Nota Oficiosa» do Ministério dos Negócios Estrangeiros, publicada em 9 do corrente e na qual, em linguagem viril e desassombrada, o País é informado, mais uma vez, sobre os alarmantes acontecimentos que se vão repetindo, no Estado da Índia Portuguesa, contra a nossa soberania, por elementos a soldo do governo da União Indiana.

As recentes declarações sobre o caso da Índia Portuguesa do Primeiro Ministro senhor Nehru e de outros chefes políticos indianos — informa e sublinha o Comunicado do Ministério dos Negócios Estrangeiros — «aconselham a que se prestem alguns esclarecimentos sobre uma situação que, sob muitos aspectos e apesar dos esforços portugueses, não tem cessado de causar as mais graves preocupações e vai acrescentando novas vítimas inocentes às resultantes da invasão de Dadrá e Nagar-Aveli».

Noutra altura do seu comunicado, o Ministério dos Negócios Estrangeiros informa, pela exposição de inúmeros factos, que «é evidente que a política indiana de anexação dos territórios portugueses, clara e persistentemente prosseguida pelo governo de Nova Delhi, está entrando em nova fase de perigosa actividade».

Ainda nessa Nota o País é informado de que o governo de Nova Delhi foi já formalmente avisado de que se responderá pela força aos ataques aos territórios portugueses e que todas as entradas ilegais na fronteira serão severamente reprimidas como criminosa violação da soberania portuguesa, sendo da exclusiva responsabilidade do Governo Indiano as consequências que disso possam resultar».

Nesta hora de graves apreensões, ninguém, seja qual for a sua posição ideológica, por amor da unidade portuguesa, pode deixar de acompanhar e apoiar a acção do nosso Governo.

Lista exemplificativa de assaltos contra território português ocorridos nos últimos meses

Transcrevemos a seguir um anexo ao comunicado do Ministério dos Negócios Estrangeiros, que regista a lista dos assaltos contra os territórios portugueses:

26-1-55 — Guardas indianos dominaram em território

português o guarda-fiscal António de Sousa, que se encontrava desarmado, levando-o para o outro lado da fronteira. O guarda-fiscal só regressou a Damão após ter cumprido uma pena de 7 dias de prisão em Pardi, sob a acusação de haver entrado em território da União Indiana sem autorização.

7-2-55 — Um grupo de oito indivíduos armados, vindo da União Indiana, assaltou de surpresa o posto da guarda-fiscal de Foquir Pattó, situado nas proximidades de Perném, onde apenas se encontrava um guarda, que, depois de dominado sob a ameaça de pistolas e facas, foi obrigado a acompanhar os assaltantes para o território da União Indiana. Foram roubados vários objectos existentes no posto, uma bandeira nacional e algumas caixas com cartuchos.

10-2-55 — Um cabo e quatro polícias da União Indiana entraram em Zambli (concelho de Canácona), fizeram fogo para o ar e agrediram três goeses desarmados que levaram, juntamente com outros dois, para o território da União. Os dois últimos foram libertados pouco depois; os três primeiros, sob o pretexto de terem entrado clandestinamente na União, foram condenados a trinta dias de prisão. Os polícias apoderaram-se de vários objectos pertencentes aos goeses.

11-2-55 — Assalto ao cair da noite ao posto de polícia de Assonará (concelho de Bardez) por cerca de quinze indivíduos armados. Os assaltantes agrediram os dois guardas do posto, que lhes fizeram frente e ficaram feridos, e roubaram duas espingardas e outros objectos. Retiraram para a União Indiana.

14-2-55 — Assalto no começo da noite ao posto da guarda-fiscal de Supangudi (Canácona) por um grupo vindo da União Indiana constituído por cerca de 150 indivíduos, armados e vestindo uniformemente, que cercaram o posto sem serem pressentidos e dominaram os quatro guardas portugueses, um dos quais agrediram. Foram roubados vários objectos existentes no posto, incluindo armamento. Os assaltantes regressaram à União Indiana.

22-2-55 — Assalto ao cair da noite ao Patelado (regedoria) de Partagal por um grupo de cerca de 200 indivíduos armados e com o rosto tapado. Os assaltantes roubaram vários objectos, regressando depois à União Indiana.

18-3-55 — Assalto durante a noite ao posto da guarda-fiscal de Ravona (nas proximidades de Sanquelim) por um grupo de mais de 100 indivíduos armados, vindos da União Indiana. Os assaltantes fizeram fogo sobre o edifício. A pequena guarnição portuguesa, constituída por três guardas, ripostou ao ataque. Um dos guardas ficou ferido com um tiro. Os assaltantes fugiram para a União Indiana logo que se aperceberam de que a população de Ravona vinha em auxílio dos guardas atacados.

12-4-55 — Um numeroso grupo de indivíduos vindos da União Indiana entrou em território português, ao norte de Valpoi, assaltando as casas de três goeses e levando um deles para o posto da União Indiana, que fica fronteiro ao local do incidente. Só foi libertado no dia seguinte.

13-4-55 — Foi assaltado no começo da noite o posto da polícia de Cuncoim por cerca de 15 indivíduos armados e

mascarados. O polícia em serviço de plantão foi atacado de surpresa e ferido com vários tiros, falecendo pouco depois.

23-4-55 — Um grupo de guardas armados da União Indiana entrou em território português, em Benselor, perto de Damão, e raptou o chefe do posto ali existente, que estava só e desarmado e foi arrastado à força para território indiano, apesar da resistência que ofereceu e que ainda foi presenciada por dois guardas portugueses que acorreram imediatamente mas não puderam intervir por os assaltantes já haverem atravessado a fronteira.

23-4-55 — Durante a noite, numerosos indivíduos vindos da União Indiana bateram violentamente à porta do posto da guarda fiscal de Salém (concelho de Bicholim), intimando a guarnição a que a abrisse. Foram disparados alguns tiros para o ar, o que pôs os assaltantes em fuga na direcção da União Indiana.

30-4-55 — Tentativa de assalto aos postos de Calicachigão, Bamanpujá e Zari, em Damão, por numerosos indianos armados. No primeiro caso, houve necessidade de chamar patrulhas motorizadas, mas estas não chegaram a intervir por os assaltantes, entretanto, haverem retirado após terem disparado vários tiros contra a polícia portuguesa.

Um grupo de indianos chefiados pelo cadastrado Fernando Costa, disparou cerca de 30 tiros contra o posto português de Bamanpujá ou Patharpunja.

Outro grupo de indianos chefiados pelo cadastrado Wamona Desai, procurou entrar em Zari ou Jari na fronteira sul.

5-5-55 — Quando na freguesia de Ibrampur (concelho de Perném) um pastor lavava quatro búfalos no ribeiro que serve de fronteira, foi assaltado por um polícia da União Indiana que o arrastou à força para o território daquele país, enquanto outros três guardas se apoderavam dos búfalos. Só foi liberto após ter sido interrogado em dois postos de polícia indianos. O gado não foi restituído.

18-5-55 — Violação do território português (perto de Maulinguem) por um grupo de 55 indianos chefiados pelo «leader» socialista Goray. Apedrejaram os três primeiros guardas que encontraram, um dos quais ficou ferido, e ofereceram resistência a ser presos. Sendo desobedidas, as autoridades portuguesas viram-se obrigadas, após haverem disparado dois tiros de pistola para o ar, a atirar na direcção dos invasores. Três deles ficaram ligeiramente feridos. Um quarto ficou também ferido embora sem ser em consequência dos tiros disparados. Declararam terem sido recrutados em várias regiões da União distantes da fronteira de Goa, para entrar em território português. Quase todos disseram que se encontram desempregados. 50 dos assaltantes foram postos na fronteira. Um velho de 75 anos, cuja saúde inspirava cuidado, foi acompanhado por um outro indiano, também expulso por ter entrado ilegalmente em território português. O chefe do grupo e 4 outros indianos ficaram presos.

27-5-55 — Assalto ao posto de polícia de Aldona (concelho de Bardez). A sentinela foi ferida a tiro e depois agarrada pelas costas, tendo então recebido pauladas e facadas e ficando em estado muito grave. Os assaltantes retiraram para o território indiano.

29-5-55 — Violação do território português (perto de Valpoi) por um grupo de 70 indianos chefiado pelo socialista S. P. Limae. Assaltaram a regedoria de Caranzol, partindo vários objectos, hasteando a bandeira indiana e colando panfletos antiportugueses. Apresentavam aspecto miserável contando-se entre eles um parálítico, um alienado, um cego e um epiléptico (este teve dois ataques e teve de ser socorrido pela polícia). Declararam que estavam desempregados e tinham entrado no território português na noite de 27 para 28 tendo-se perdido no mato. Encontravam-se famintos por, conforme afirmaram, não terem encontrado o menor apoio da população local. 66 foram postos na fronteira ficando presos o chefe do grupo e mais três indivíduos (dois por se declararem goeses, o que se

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

S E D E — Rua do Ataíde, 7-A
L I S B O A

✽ — ✽

LOBITO LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Qlms.
Capital: Esc. 330.000.000\$00
— :: — ou £ 3.000.000 — :: —

✽ — ✽

O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL

✽ — ✽

Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, F. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»
LISBOA // LONDRES // LOBITO

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

verificou ser falso tendo sido postos na fronteira); o terceiro por se ter suspeitado de que havia tomado parte no ataque a Dadrá.

30-5-55 — Assalto ao posto fiscal de Ealem por dois grupos numerosos vindos da União Indiana. O guarda em serviço de plantão foi alvejado de surpresa, tendo ficado ferido. Os assaltantes lançaram fogo a uma barraca existente junto do edifício e mataram a tiro um menor, sobrinho de um dos guardas, quando intentava fugir. A guarnição portuguesa viu-se obrigada a ripostar, tendo o tiroteio durado cerca de uma hora. Os assaltantes retiraram para o território indiano.

4-6-55 — Violação do território português (concelho de Canácona) por um grupo de 39 indianos chefiado por Patil, membro do Partido Socialista de Poona, que ficou detido. Os restantes indianos, de aspecto miserável, foram postos na fronteira como estrangeiros indesejáveis.

Assembleia Geral

dos Accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela

Ao fim de 52 anos de exploração, a Companhia distribui o seu primeiro dividendo ao capital accionista

Realizou-se, no dia 31 do mês findo, a Assembleia Geral desta Companhia para apreciação do Relatório da sua Administração e apresentação das contas do exercício de 1954.

O sr. dr. Alexandre Pinto Bastos, que presidiu à reunião, evidenciou que, na longa história da Companhia, era a primeira vez que esta se propunha distribuir um dividendo ao capital accionista, explicando que, na verdade, ao fim de 52 anos de intensos esforços e continuados investimentos de volumosos capitais na instalação e desenvolvimento do caminho de ferro, a companhia concessionária alcançou, finalmente, o grau de prosperidade conveniente para começar a cumprir o natural dever de remunerar os capitais postos à sua disposição.

A concessão do Caminho de Ferro de Benguela foi outorgada a Sir Robert Williams em 1902, desenvolvendo-se a sua penetração, através da província de Angola, numa extensão de 1348 quilómetros a partir do porto de Lobito, o melhor da costa ocidental da África, até à fronteira do Congo Belga.

À sua construção se deve a ocupação efectiva e desenvolvimento económico das riquíssimas regiões do planalto de Benguela, zonas especialmente favoráveis à fixação dos colonos europeus, não só pelas suas condições climáticas, mas ainda pelas suas grandes possibilidades agrícolas.

Muitas povoações, vilas, e as cidades do Lobito e Nova Lisboa, estabelecidas ao longo da linha férrea, beneficiam deste importante factor de progresso.

O caminho de ferro de Benguela está ligado às redes ferroviárias do Congo Belga e da Rodésia, facilitando enormemente a exploração dos jazigos mineiros daquelas regiões, transportando a produção dos minérios de cobre, zinco e manganês até ao mar.

O tráfego nacional e internacional tem-se desenvolvido extraordinariamente, o que obrigou a companhia concessionária a ampliar o seu apetrechamento com grandes aquisições de material circulante, equipamento de oficinas, etc.

Devido a ter sido dispendida, entre os anos de 1949 a 1934, a importante verba de 450.000 contos e de estarem previstas para o ano corrente ainda mais 120.000 contos, por desejo dos próprios accionistas que propuseram o desenvolvimento e melho-

Material ferroviário

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

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

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.^O, L.^{TD}

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

E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^O

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

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

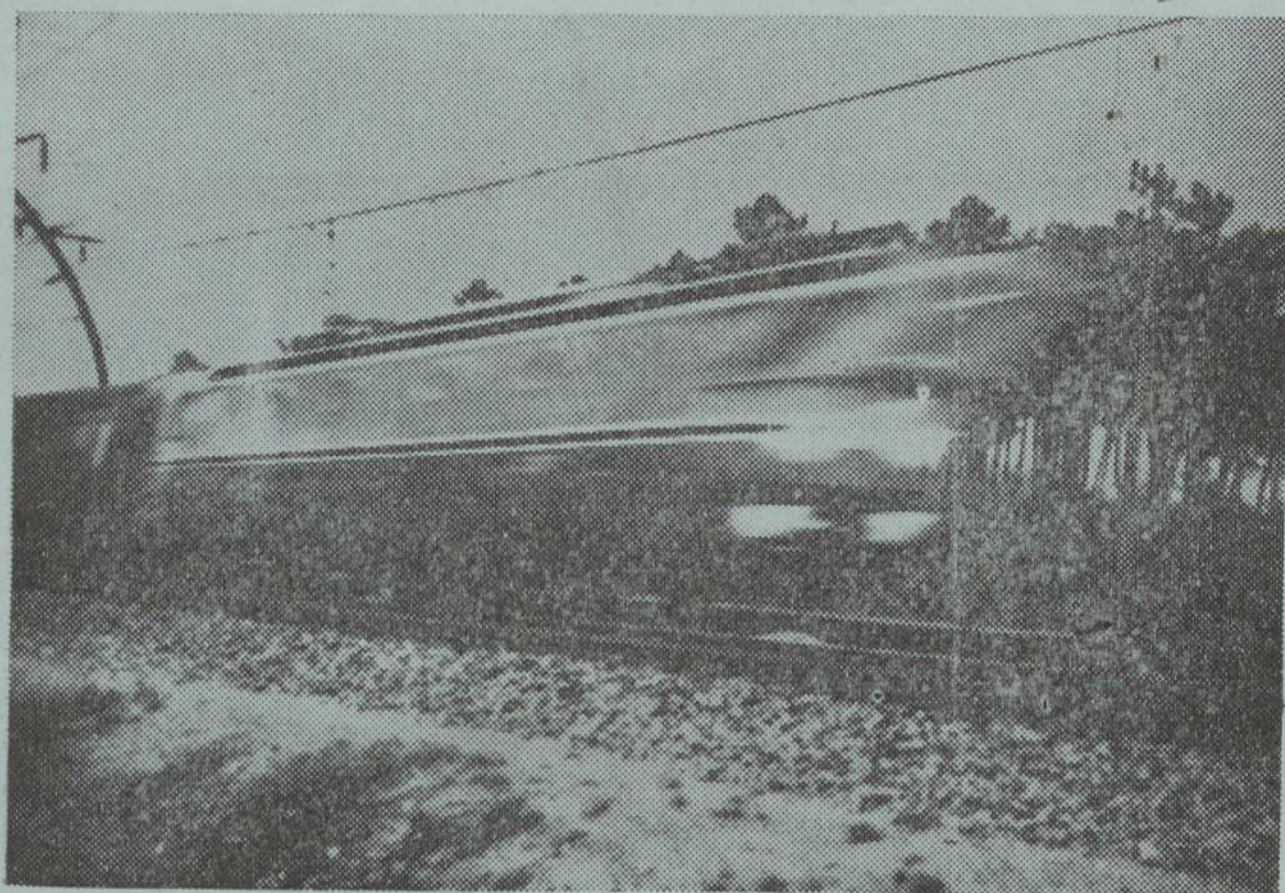
Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações — às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Luís Malheiro — Pele e Sífilis — Consultas às 3.^{as} 5.^{as} e Sábados, das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos — às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

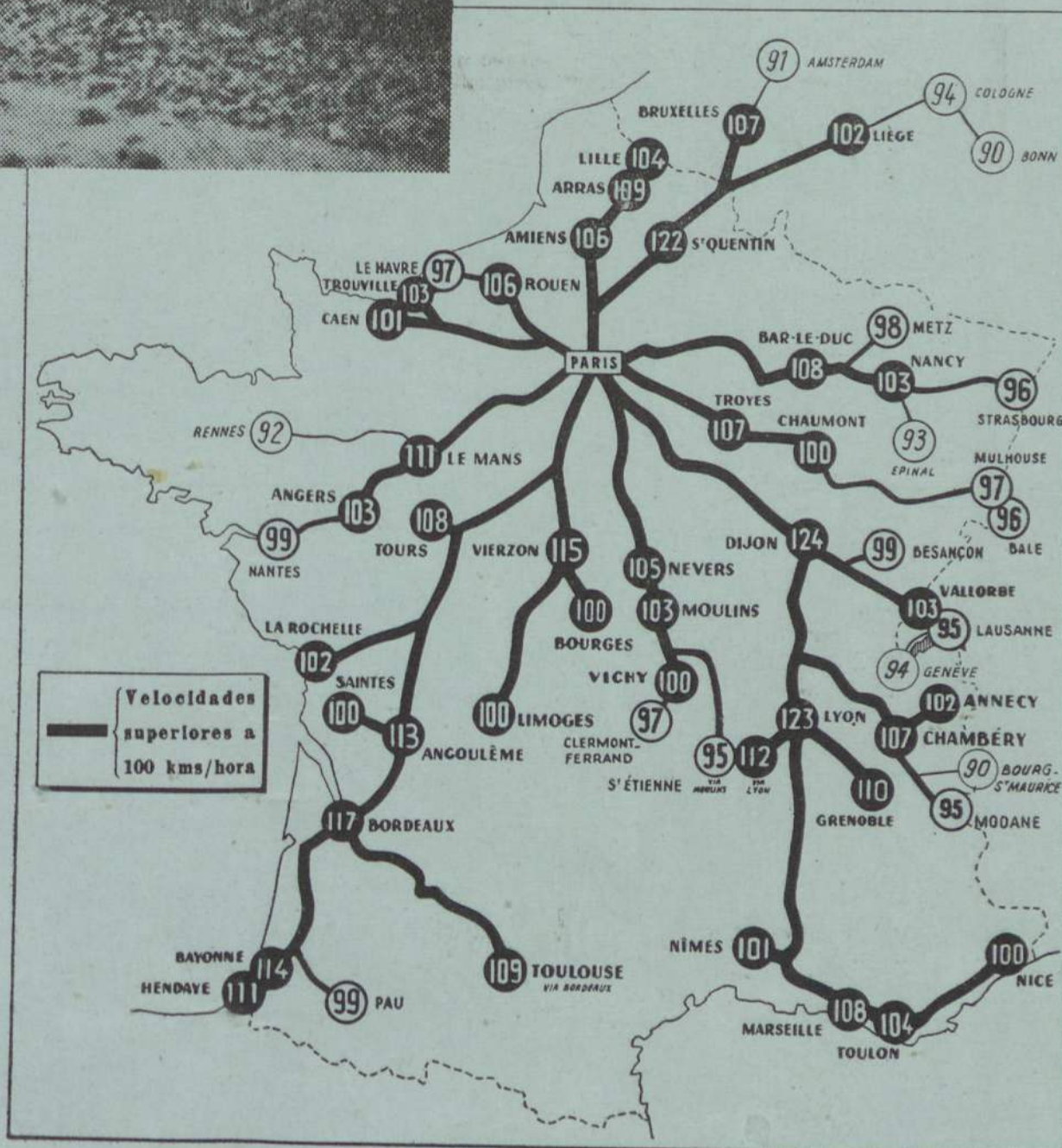
ria da exploração com os próprios lucros, não tem sido distribuído qualquer dividendo.

Entretanto, o funcionamento obtido ultimamente, com a emissão de obrigações, assegura a continuidade dos programas de desenvolvimento já estudados, permitindo que parte dos lucros seja aplicado na distribuição de dividendos.



**331 Kms./h.
em carris**

Sem qualquer dúvida, estas provas permitirão num futuro próximo melhorar ainda mais as notáveis velocidades comerciais já alcançadas pelos grandes comboios rápidos em França.



**Velocidade média dos melhores comboios franceses
entre Paris e 58 cidades**



CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Av. José António, 57 - MADRID - TELEFONE 216107

TOSSE?

