

14.º do 70.º Ano

Lisboa, 1 de Outubro de 1957

Número 1675

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

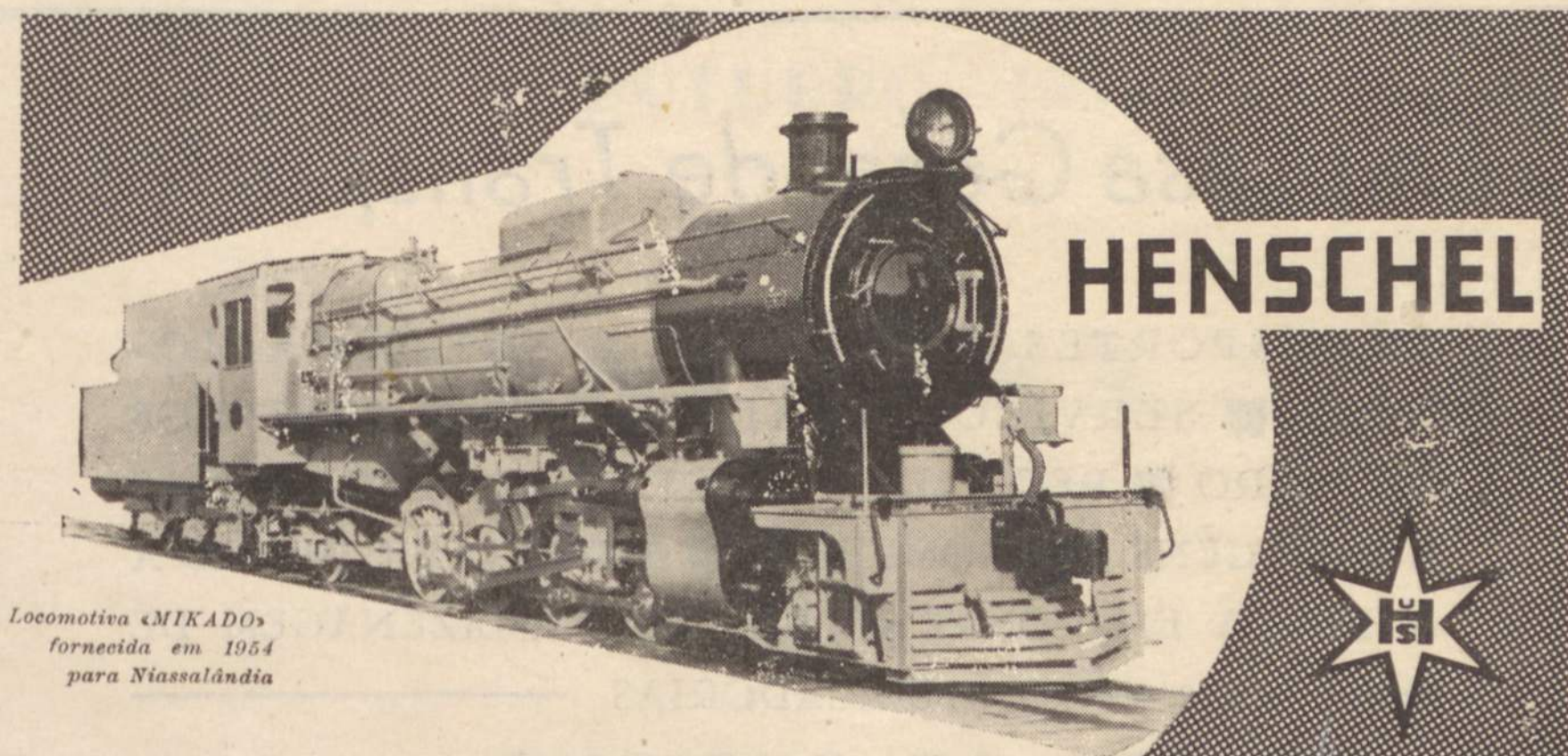
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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 20158 — LISBOA



Locomotiva «MIKADO»
fornecida em 1954
para Niassalândia

Programa de fabricação de Locomotivas:

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

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

Companhia União Fabril

A MAIOR ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL E COMERCIAL DA PENÍNSULA

SUPERFOSFATOS

ADUBOS

SULFATO DE COBRE

ENXOFRES

BAGAÇO PARA ALIMENTA-
ÇÃO DE GADOS

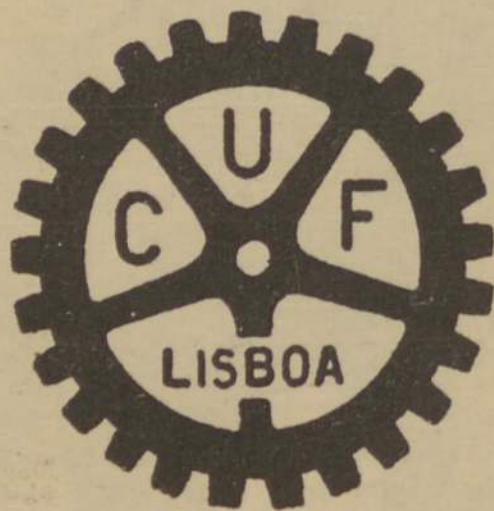
INSECTICIDAS

ÓLEOS INDUSTRIAIS

ÓLEOS COMESTÍVEIS

AZEITES

SABÕES



ÁCIDOS

VELAS

TECIDOS

CARPETES E PASSADEIRAS

CAPACHOS DE CAIRO

SACARIAS DIVERSAS

METALÚRGICA DO FERRO E
AÇO

CONSTRUÇÕES E REPARA-
ÇÕES DE NAVIOS

LISBOA — Rua do Comércio, 49

PORTO — Rua Sá da Bandeira, 86

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS ■ SERVIÇOS AUXILIARES DOS CAMINHOS DE FERRO ■ RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS E BAGAGENS AO DOMICÍLIO ■ SERVIÇO DE PORTA A A PORTA EM CONTENTORES ■ ARMAZENAGEM DE
MERCADORIAS

≡ AGENTES DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 3 2151/54 e 3 2261/64

LISBOA

Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telefs. 25938/39

PORTO

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 193
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1675

1 — OUTUBRO — 1957

ANO LXX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

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

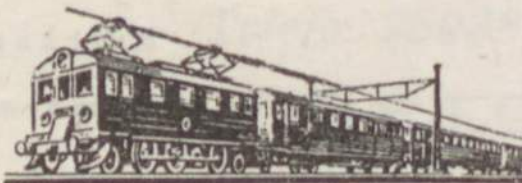
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA



S U M Á R I O

Fundo Especial de Transportes Terrestres	355
Os Caminhos de Ferro Franceses e a sua modernização, por EDMOND DELAGE	357
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	360
Ecos e Comentários, por SABEL.	361
In Memoriam — D. Marta Geada Correia Marques	361
Um duche «escocês» numa estância portuguesa de turismo, por GUERRA MAIO	362
Há 50 anos	363
Na nossa Redacção — Prof. Doutor Faria Lapa	363
Parte Oficial	364
Recortes sem comentários	36



FUNDO ESPECIAL

de Transportes Terrestres

POR oferta do sr. Presidente da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Transportes, Engenheiro José Antônio Miranda Coutinho, recebemos o Relatório e Contas da Gerência daquela Comissão relativa ao ano económico de 1956.

Trata-se de um documento de grande interesse, que passamos a resumir.

As importâncias entradas nos Cofres do Estado em 1956, como receita do Fundo Especial, totalizaram 169.697.858\$80, e as levantadas daqueles cofres, por conta do mesmo Fundo, para cobertura da sua despesa efectiva, ascenderam a 71.191.617\$40. Da diferença resultou o saldo positivo de 98.506.241\$40, que foi igualmente levantado para, mediante depósito na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, lhe poder ser dada ulterior aplicação de harmonia com o disposto no artigo 27.º do Decreto-lei, n.º 38.247, de 9 de Maio de 1951.

Se examinarmos o quadro em que figuram as receitas e as despesas referentes aos anos de 1955 e 1956, notaremos que as receitas deste último comparadas com as de 1955 acusam uma diferença para mais de 20.216.220, ou seja +13,5 em percentagem, e que as despesas diminuíram, também, sensivelmente, descendo de 133.981.510\$50, em 1955, para 71.191.617\$40 — sendo a diferença representada por — 62.789.893\$10, ou seja, em percentagem, — 46,8.

Vale a pena fazer a discriminação das variações:

Receita	
Imposto ferroviário	+ 1.746.506\$00
Imposto de camionagem	+ 8.043.862\$40
Imposto de compensação	+ 9.844.753\$70
Juros de depósitos das receitas	— 95\$50
Quantias que legalmente estão ou forem atribuídas	+ 581.894\$10
	20.216.220\$70
Despesa	
Despesa com o material	— 210.730\$20
Pagamento de serviços e diversos encargos	— 62.579.162\$90
	62.789.893\$10

Informa-nos o Relatório que os saldos de 15.500.127\$60 e 93.506.241\$40, resultantes das diferenças entre a receita e a despesa de cada um dos referidos anos, transitaram para os exercícios seguintes. Todavia — acrescenta-se — enquanto o saldo de 1956 pôde ser levantado na totalidade e nos moldes prescritos no citado artigo 27.º do Decreto-lei n.º 38.247, por conta do de 1955 só se pôde levantar a quantia de 14.518.489\$50, por mais não permitir a solução orçamental do Fundo Especial, tendo o remanescente — na importância de 981.638.10 — transitado por transferência para o ano seguinte, de acordo com o despacho do Ministro das Finanças de 3 de Maio de 1956.

Com o fim de poder comparar e apreciar devidamente as receitas arrecadadas no exercício de 1956 com as de 1955 e de 1954, foram elas, neste Relatório, divididas em dois grandes grupos: — receitas normais, em que se consideram unicamente as cobranças correntes do exercício, oriundas de fontes estáveis de receita; e receitas totais em que se considera o total das receitas movimentadas, no qual se incluem as pro-

venientes dos saldos transitados de exercí-
cios anteriores.

O seguinte quadro mostra-nos a evolu-
ção das receitas no último triénio :

Anos	RECEITAS	
	Normais	Totais
1954 . .	119.965.064\$90	164.455.676\$80
1955 . .	134.522.068\$10	149.481.638\$10.
1956 . .	154.197.731\$20	169.697.858\$80

A parte que, neste Relatório, mais nos
interessa é a que diz respeito a despesas
com material, construções e obras novas.

As despesas pagas sob o título — Encar-
gos do extinto Fundo Especial de Cami-
nhos de Ferro, desde a constituição do
Fundo Especial de Transportes Terrestres,
totalizaram, em 31 de Dezembro de 1956,
30.979.242\$00 e a sua evolução foi como
segue :

Anos	Dispendido
1951.	25.652.087\$90
1952.	4.698.404\$00
1953.	574.752\$10
1954.	43.998\$00
1955.	— \$ —
1956.	10.000\$00

A importância de 10.000\$00, dispendida
no exercício de 1956 — ilucida-nos o Rela-
tório — respeita à última parcela do subsí-
dio de 50.000\$00 concedido à Câmara
Municipal de Viana do Castelo para su-
pressão de três passagens de nível dentro
daquela cidade. E o Relatório acrescenta
que todavia ficou por pagar a quantia
de 46.564\$00, respeitante ao subsídio de
186.256\$00, concedido à Câmara Municipal
de Portimão para obras de saneamento em
curso na zona circunvizinha da sua esta-
ção de caminho de ferro, devido às respec-
tivas contas não terem ainda sido apresen-
tadas à cobrança.

No que se refere a melhoramentos e
supressões de passagens de nível, o relató-
rio informa-nos que, para aquele fim, foram
concedidas, em gerências anteriores, ver-
bas que totalizam 111.000\$00, mas como,

na gerência de 1956, não foi destinada qual-
quer outra verba para o mesmo fim, a
mencionada quantia transita em saldo para
o exercício seguinte.

No decurso do exercício de 1956 foram
concedidos subsídios, no montante de
378.214\$00, para obras de construção e re-
paração das estradas de acesso às estações
de caminho de ferro.

Sobre o estudo da ligação ferroviária e
rodoviária de Lisboa com a margem sul
do Tejo, informa-nos o Relatório presente
que, por força do Decreto-lei n.º 39.665, as
despesas com o referido estudo não pode-
rão exceder a quantia de 2.500.000\$00 e são
suportadas, em partes iguais, pela Junta
Autónoma de Estradas e pelo Fundo Es-
pecial de Transportes Terrestres, compe-
tindo a este reembolsar aquela à medida
que tais despesas se forem efectuando.
Nesta conformidade, a importância total
a dispendir pelo Fundo Especial não po-
derá ir além de 1.250.000\$00, tendo já sido
pagos por ele despesas que ascendem a
733.758\$60, incluindo o reembolso de
86.385\$80 efectuado na gerência de 1956.

No respeitante a subsídios para aquisi-
ção e renovação de material circulante,
lê-se no Relatório que se pagou, em 1956,
a quantia de 7.351.324\$00, com a qual se
elevou a 94.947.048\$00 a importância total
dispendida desde 1951. Como os subsídios
concedidos, desde aquela data, somam
104.136.289\$00, verifica-se, em face dos paga-
mentos efectuados, que transitam para a
gerência de 1957 compromissos no mon-
tante de 9.189.241\$00.

Esses subsídios abrangeram o seguinte
material: 3 composições «Fiat»; 7 carrua-
gens «Budd»; diverso material para cons-
trução de vagões e metalização de carrua-
gens, três automotoras e cinco carruagens
de via reduzida para a linha do Vale do
Corgo.

Com este resumo, embora muito in-
completo, assinalamos a publicação do
Relatório e Contas, referentes ao ano de
1956, da Comissão Administrativa do Fundo
Especial de Transportes Terrestres.

Os Caminhos de Ferro Franceses e a sua modernização

Artigo de EDMOND DELAGE

(Exclusivo, em Portugal, para «Gazeta dos Caminhos de Ferro»)

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (S. N. C. F.) ocupa, no progresso técnico do Mundo, o mais cimeiro lugar.

Como não se contenta com este resultado, está presentemente a elaborar um terceiro plano de modernização e de equipamento, que se deve estender pelos anos de 1957 a 1961.

O caminho percorrido nos anos precedentes, no ponto de vista da produtividade, é já considerável. No fim de 1956, a extensão das linhas electrificadas atinge 5 500 quilómetros, ou seja 14 por cento da extensão total da rede, e a proporção do tráfego total efectuado em tracção eléctrica é representada por cerca de 40 por cento contra 25 por cento em 1950 e de 13 por cento em 1938. O parque de locomotivas eléctricas elevou-se para 1480 unidades. Da mesma maneira, a tracção Diesel substituiu gradualmente as locomotivas a vapor nos serviços de manobras e nas linhas do tráfego fraco, ao mesmo tempo que os serviços de locomotoras continuam a desenvolver-se. Os percursos das locomotivas e dos locotractores quadruplicaram assim desde 1950, ao passo que os percursos de locomotoras aumentavam cerca de 30 por cento. Esta transformação da tracção traduz-se já por muito importantes resultados no referente à produtividade da energia. Se a julgarmos por um índice em equivalente-carvão, que comporta os gastos de todos os géneros (carvão, óleo, carburantes, energia eléctrica), e se se determinar em seguida o número de unidades quilométricas (passageiros-quilómetros e toneladas quilométricas úteis) efectuadas por quilogramas de equivalente-carvão, conclui-se que o índice que, em 1938, era apenas de 5,2 passou para 8 em 1950, e 11,1 em 1956, tendo passado para o dobro do que era antes da guerra.

O consumo do carvão propriamente dito, desceu, durante esta mesma época, para 4.540.000 toneladas, em vez de 6.160.000 t., em 1950, e de 8.920.000 em 1938 para um tráfego mais fraco. O consumo das outras formas de energia, passou, no mesmo tempo,

em equivalente-carvão, de 500.000 t. em 1938 para 2.460.000 t. em 1956. Na totalidade, o ganho obtido em equivalência-carvão ultrapassa 2.400.000 t. desde 1938.

Ao mesmo tempo que realizou estes progressos quanto a energia, a S. N. C. F., por outro lado, procurou fazer uma utilização intensiva de material. Esta só se tornou possível com as modernizações introduzidas ao longo de alguns anos. Cada carruagem de passageiros efectuou, em média, no ano de 1956, o transporte de 2 milhões de passageiros-quilómetros, contra 750.000 em 1938 e 1.650.000 em 1950. Cada vagão do parque utilizável produziu, em média, em 1956, 173.000 toneladas quilométricas úteis, contra 66.000 em 1938 e 130.000 em 1950. A carga média de um vagão, que era de 9 toneladas em 1938, passou a 15 t. em 1956 e a tonelagem média dos comboios de mercadorias de 173 a 275 toneladas. Enfim, a produtividade do parque motor, quer dizer a tonelagem quilométrica bruta rebocada por locomotiva e por ano, quase triplicou desde 1938. (1)

Paralelamente a estes progressos técnicos e à melhoria dos métodos de exploração, a S. N. C. F. procedeu a uma redução considerável dos seus efectivos. Estes, que eram, em 1938, constituídos por 514.700 unidades, desceram para 451.000 em 1950, e para 366.000 em 1956. Dado que o tráfego, medido em unidades quilométricas, subiu ao mesmo tempo de 48,6 biliões, em 1938, para 65,3 biliões em 1950, e a 80,1 biliões de 1956, pode-se deduzir que a produtividade do pessoal, se a medirmos pelo número de unidades quilométricas correspondendo a uma hora de trabalho de agente, passou de 50, em 1938, a 67 em 1950 e a 102 em 1956. Ela duplicou, pois, em relação ao período anterior à guerra.

(1) Estes dados são extraídos de um excelente artigo publicado por M. R. Dugas, director dos Estudos Gerais da S. N. C. F., num volume que acaba de aparecer na «Librairie Plon», intitulado «L'année ferroviaire 1957».

Os Caminhos de Ferro franceses caracterizaram-se, nestes últimos cinco anos em que se pôs em prática o segundo plano de modernização e de equipamento, pela regularidade do seu tráfego. A dos comboios rápidos e expressos foi verdadeiramente exemplar. Em 1956, com efeito, apenas 3,2% destes últimos atingiram o seu término com um atraso igual ou superior a 15 minutos. A proporção era de 5,9% em 1938. Quanto ao serviço das mercadorias, caracterizou-se por uma exactidão cada vez maior.

As indemnizações pagas por atrasos, perdas ou avarias, diminuíram nitidamente. Apenas representam 0,37 por cento das receitas em 1956 em vez de 0,72 por cento em 1938.

O terceiro plano a ser encarado em 1961, prevê um nível geral de actividade muito superior ao de 1956. Ora a França, que se encontra hoje em plena actividade, não parece que possa dispor, daqui a cinco anos, de recursos em mão de obra superiores às de hoje. Os recursos energéticos nacionais não poderão desenvolver-se paralelamente à expansão económica.

Haverá, pois, que recorrer a importações custosas, principalmente para cobrir as necessidades de carvão. Os imperativos que dominam o terceiro plano consistem, pois, em economizar, acima de tudo, a mão de obra e a energia. Foi com este sentido que a S. N. C. F. estabeleceu o seu terceiro plano 1957-1961. Este plano procura atingir, em 1961, um nível superior a 10 por cento para os viajantes e de 30 % para as mercadorias em relação ao tráfego verificado em 1954, e, em 1965, um nível superior de 15 por cento para os passageiros e de 50 por cento para as mercadorias, em relação ao tráfego de 1954.

O Comissariado Geral do plano previu mesmo, a partir de 1961, um aumento de tráfego das mercadorias, o qual ultrapassará 40 % em relação ao ano de 1954. Quais são os meios a adoptar para se conseguir este aumento de rendimento? O principal continua a ser o prosseguimento da electrificação empreendida há alguns anos. A electrificação tem a vantagem de originar economias muito importantes em pessoal, quer na conservação das máquinas, quer na condução dos comboios, e ainda economias na renovação do material.

O plano de 1954 a 1956 compreendeu, com a linha Valenciennes-Thionville, a primeira realização verdadeiramente industrial no mundo do sistema de tracção em corrente monofásica, de 50 períodos. Os resultados técnicos e económicos ultrapassaram todas as esperanças, dado que nesta linha de tráfego pesado 90 locomotivas eléctricas puderam substituir 300 locomotivas a vapor. O sistema monofásico de 50 períodos inaugurado, com tanto êxito, pelos Caminhos de Ferro franceses, foi com efeito adoptado para todas as novas electrificações, além dos pro-

longamentos das linhas já equipadas com corrente contínua de 1500 vóltios. Este exemplo foi tão concludente que já é ou vai ser seguido, num futuro próximo, por alguns países tão diferentes como o Japão e a Grã-Bretanha.

O programa da electrificação 1957-1961 prevê um ritmo anual superior em cerca de 16 % ao realizado no plano precedente. As operações, já iniciadas, e que devem estar concluídas até 1961, estendem-se por 800 quilómetros de linhas e representam uma economia anual de 1.050.000 toneladas de carvão. No presente ano entrarão em serviço as linhas de Estrasburgo-Bâle, Dôle-Vallorbe e Fresne-Pontarlier. O grande conjunto de 480 quilómetros de linhas que constituem a primeira ligação Nord-Paris e compreende, com a linha de Paris a Lille, diversas vias secundárias para Valenciennes e os principais centros da bacia hulhífera do Norte e de Pas-de-Calais, ficará concluído até ao fim de 1958. Paralelamente entrarão em serviço as ligações de Lyon-Tarascon-Nîmes e de Lyon-Saint-Étienne, onde a corrente contínua de 1.500 vóltios será utilizada para prolongar a electrificação Paris-Lyon.

Novas operações serão, seguidamente, empreendidas, dentro do terceiro plano, e compreenderão 1.500 quilómetros de linhas, de cuja electrificação se obterá uma economia anual de 1.200.000 toneladas de carvão. A electrificação Este-Paris será iniciada em 1958 e estender-se-á por 600 quilómetros de linhas. Terminada a operação, o conjunto do triângulo Paris-Este-Norte estará completamente electrificado e assegurará as mudanças mútuas entre duas grandes bacias industriais e as suas ligações com Paris. Neste conjunto, 460 locomotivas eléctricas substituirão 1250 locomotivas a vapor. Graças à electrificação das linhas Creil-Aulnoye e Bussigny-Somain, a que se dará início em 1958, a ligação directa de Paris com a Bélgica e com as minas de Aniche e de Anzin será um facto.

Os transportes da região parisiense que haviam sido, desde 1938, relativamente pouco favorecidos, serão beneficiados com a operação que se prolongará até ao arrabalde Este (Paris-Meaux) e ao arrabalde norte (Paris-Mitry e Paris Orry la Ville).

O programa compreende também o problema de Tarascon a Marselha da electrificação Paris-Lyon-Nîme. A grande artéria do Sueste ficará assim completamente electrificado.

A electrificação, depois de ter sido feita nas artérias essenciais, aplicar-se-á, em seguida, nas linhas onde a densidade do tráfego é menor. No termo das operações inscritas no terceiro plano, a extensão total das linhas electrificadas da S. N. C. F. atingirá 8.000 quilómetros, isto é, 20 por cento da rede. Estas linhas efectuarão 70 por cento do tráfego total (contra 40 por cento actualmente). O consumo de energia eléctrica correspondente, 3.500.000 kwh, será modesto em relação ao consumo total da

França e a economia do carvão atingirá 4,5 milhões de toneladas, tendo em conta o carvão necessário à produção da energia.

Paralelamente à electrificação a tracção Diesel será consideravelmente desenvolvida no quadro do terceiro plano. O domínio da preferência da tracção Diesel será o das linhas de tráfego reduzido e médio. O parque de automotoras, já muito desenvolvido, atingirá cerca de 1.100 unidades; uma proporção já elevada dos serviços omnibus efectua-se em automotoras, bem como numerosos serviços expressos e directos. No decorrer do terceiro plano, o percurso diário das automotoras será de 22.000 quilómetros por dia, ou seja 8 %. O ano de 1956 foi já marcado, no tráfego interior, pelo desenvolvimento das relações rápidas de grande percurso, com o auxílio das locomotoras Diesel, e, no tráfego internacional, pela criação de comboios chamados «Trans-Europ-Express», destinados a melhorar as relações directas entre os grandes centros da Europa ocidental.

No domínio dos materiais especiais, a S. N. C. F. porá brevemente em serviço uma dezena de automotoras de 750 cavalos, com cabine panorâmica, destinadas aos itinerários turísticos.

Pode-se avaliar em dois milhões de toneladas a quantidade de carvão que será economizado em 1961 pelo conjunto de operações designadas por «dieselização».

Entre as inovações técnicas adoptadas pela S. N. C. F., convém mencionar, no domínio da sinalização, o bloco automático que abrangerá um total de 5.100 quilómetros e a instalação de 2.000 sinalizações automáticas destinadas a melhorar a segurança das passagens de nível.

Enfim, o programa do aumento das telecomunicações compreenderá a realização de uma rede de comando inteiramente automática. O carril francês aparece, pois, em todos os domínios, como um verdadeiro banco de ensaio das técnicas e dos métodos modernos.



PARIS — A Rua de Rivoli

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O caso de Goa

Enquanto, na velha Goa, os bandoleiros atacam, à traição, a coberto da escuridão da noite, os nossos postos e assassinam, cobardemente, alguns portugueses, discutem-se em Haia, no Tribunal Internacional de Justiça, os nossos direitos históricos.

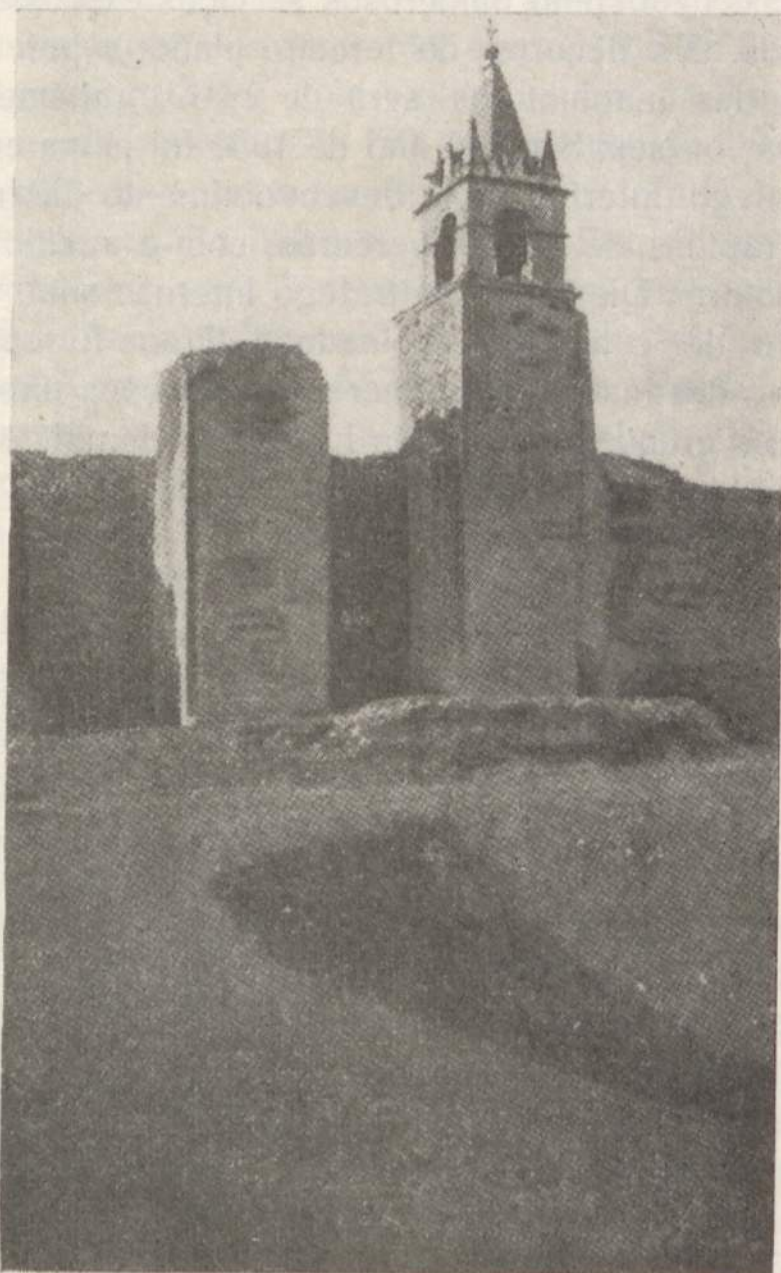
Ninguém poderá contestar o facto de termos criado, ao longo de alguns séculos, uma Índia portuguesa, não separada mas integrada no corpo do Império. Ali, os portugueses de Goa, como os portugueses de Damão e Dio, sentem-se tão livres e no gozo de todas as regalias e direitos que são atribuídos a todos os portugueses e nunca oprimidos, como pretendem propalar e afirmar, aleivosamente, os políticos de má fé e os jornais. Os goeses não querem ser *libertados* pelos seus vizinhos da União Indiana. E não o querem porque essa prometida *liberdade* seria a sua escravidão. Seria, também, o retorno do ódio das castas; seria o mesmo que despojá-los da sua dignidade humana, da sua civilização, das suas tradições, da sua cultura. A presença de Portugal em Goa nunca representou um perigo para a Índia, antes foi um traço de ligação entre o Oriente e o Ocidente. A União Indiana e os seus chefes é que nunca compreenderam isto.

«Dois dias no Paraíso»

No «Eden», magnífica sala de espectáculos que Lopo Lauer, antigo e distinto profissional da Imprensa, vem dirigindo com talento comercial mas não isento de um vivo sentido artístico, estreou-se, com êxito, um novo filme português, dos mais felizes que se produziram, até hoje, nos nossos estúdios: *Dois Dias no Paraíso*, de Artur Duarte, meu velho amigo, a quem daqui, com um abraço, dirijo as minhas felicitações.

O filme, além de ter um título feliz — estreou-se onde devia estrear-se. Pois em que melhor, mais apropriado cinema deveria exhibir-se o *Dois Dias no Paraíso* senão no *Eden*? Do Paraíso foram expulsos, por terem provado uma simples maçã, Adão e Eva. Do *Eden*, de que é rei e senhor o simpático Lopo Lauer, é que, parece-nos, não sairá tão cedo o filme de Artur Duarte. Desta vez, o fruto simbólico da Bíblia converteu-se numa autêntica e preciosa maçã de ouro...

Portugal Turístico



A Torre do Relógio — Mourão

A ÚLTIMA ESTRELA

*Há ainda a última estrela. A rua
Dorme. As casas dormem. Eu não! Daqui a pouco
Só mesmo alguém completamente louco
Dirá que a noite ainda continua.*

*Uma estrela, quando já é apenas uma,
Anuncia sempre o fim de qualquer coisa bela.
(Nenhuma
Estrela*

*É verdadeiramente bela senão
Por que se apaga!) E, mais cedo ou mais tarde,
Uma estrela será a última no céu.*

*— A rua dorme. As casas dormem. Eu não!
Olho a última estrela, enquanto arde:
E sonho que essa estrela, enfim, sou eu...*

EDUÍNO DE JESUS

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Suíços amigos de Portugal

O nosso querido amigo Charles Sandmeyer, que durante alguns anos viveu em Lisboa, onde criou um grande círculo de amizades, continua a ser um grande admirador do nosso País. Em carta recente, de Zurique e com data de 16 de Setembro, fala-nos dos sentimentos afectivos e da gratidão de um grande grupo de suíços, que conhecem e amam Portugal, e que nos visitam com frequência, e guardam as melhores recordações da sua estadia entre nós.

A carta tem interesse e por isso vamos transcrevê-la aqui, em tradução literal do francês.

As frases entre aspas são precisamente aquelas que o seu distinto autor escreveu na nossa língua, que fala com grande correcção.

Segue a carta:

«Lembras-te, sem dúvida, de que os suíços que tiveram o privilégio de passar alguns anos no teu belo país, se reúnem aqui todos os anos como sinal de reconhecimento e «para matar saudades.» Ora este ano, logo que soubemos que o pavilhão do Comptoir Suisse, em Lausanne (de 7 a 22 de Setembro) tinha sido posto à disposição de Portugal, decidimos aproveitar essa oportunidade para ali nos reunirmos. No dia 15 de Setembro, uns quarenta suíços marcaram encontro no Pavilhão português e todos nós ficámos maravilhados com a bela e interessante exposição. Passámos uma grande parte da manhã no pavilhão, sem, contudo, como é natural, deixar de apreciar a magnífica exposição dos nossos produtos suíços. Às 13 horas fomos almoçar, lamentando que não nos tivesse sido possível fazer «um almoço à Portuguesa», com todas as suas boas cousas, das quais guardamos uma recordação muito viva e de que muitas vezes falamos.

Em compensação, aproveitámos a oportunidade para beber «vinho do Porto e da Madeira» pelas prosperidades do teu belo país, que se mostrou tão hospitaleiro para os suíços e um grande amigo da Suíça durante os duros anos da guerra.

Lembramo-nos muito bem da benevolente compreensão e assistência das autoridades portuguesas que permitiram facilitar o abastecimento da minha pátria durante os anos de guerra.

Foi uma prova brilhante da lealdade e gratidão que, passados 12 anos, aqueles quarenta suíços deram com a sua reunião.

Os jornais suíços consagraram numerosos artigos ao Pavilhão de Portugal em Lausanne e sem dúvida que queres falar, na tua «Gazeta», da nossa reunião, dando a conhecer aos amigos portugueses que os seus amigos suíços jamais os esqueceram.

De resto, o número de suíços que visitam Portugal todos os anos é igualmente uma prova — e esta remunerativa para o teu país —, de que nós nunca nos cansamos de dar relevo às aliantes belezas de Portugal.

«Com um grande abraço e os sentimentos das mais sinceras amizades. Charles Sandmeyer».

É sempre grato ao nosso espírito e ao nosso coração receber o testemunho de amizades leais de todos os estrangeiros que nos visitam ou que, durante alguns anos, vive-

IN MEMORIAM

D. Maria Geada Correia Marques

Faleceu no dia 14 de Setembro a sr.^a D. Maria Geada Correia Marques, dedicada esposa do nosso querido amigo e ilustre director do diário «A Voz», Pedro Correia Marques. Espírito culto e coração generoso, não foi apenas uma admirável mãe de família, foi também uma colaboradora muito distinta daquele jornal, no qual tinha a seu cargo a excelente «Semana Feminina».

O seu funeral, realizado para o cemitério do Alto de S. João, constituiu uma impressionante manifestação de pesar.

A Pedro Correia Marques e a sua família apresentamos sentidos pêsames, que tornamos extensivos aos distintos redactores de «A Voz».

ram por cá o suficiente para conhecerem de perto a tradicional e nunca desmentida hospitalidade portuguesa.

Vir a Portugal e saborear os nossos deliciosos vinhos do Porto e da Madeira equivale a ficar permanente amigo do nosso país.

Por nossa parte, podemos também assegurar a Carlos Sandmeyer que os portugueses que um dia visitaram a Suíça nunca deixaram de nutrir por essa terra encantadora uma sempre viva e igualmente sincera estima.

O significado de uma festa

PARA celebrar a construção de mais uma carruagem para os Caminhos de Ferro — a 100.^a saída das oficinas da «Sorefame» — a gerência da Empresa, com a valiosa colaboração da Emissora Nacional, organizou em 30 de Agosto um belo e animado serão de arte dedicado aos seus operários.

A festa realizou-se nas próprias oficinas da «Sorefame», e despertou, como é natural, um grande interesse da parte da numerosa assistência — para cima de quatro mil pessoas.

No programa participaram as excelentes orquestras Tavares Belo e Belo Marques, e os distintos artistas da Rádio Maria de Lurdes Resende, Margarida Amaral, Cristina Maria, Fernanda Maria, Maria Antonieta, Hugo Casais, Rui de Mascarenhas, o coro feminino da E. N., o conjunto «Ritmo e Melodia» e o sexteto vocal masculino. José Viana e Fernando Frazão animaram, com as suas espirituosas intervenções, o espectáculo.

Apraz-nos registar o facto. A organização e oferta desse lindo espectáculo representou, da parte da Empresa, uma homenagem muito justa aos seus operários que, ao longo de alguns anos de trabalho, contribuíram para o prestígio não só da «Sorefame» mas, também, dos caminhos de ferro portugueses, cujo material circulante foi enriquecido com magníficas unidades. Ao concluir-se a 100.^a carruagem — construída em Portugal e por operários portugueses — o acontecimento não podia deixar de ser assinalado com alegria. A festa dedicada aos operários da «Sorefame» foi também de algum modo dedicada a todos quantos nas oficinas do País honram o trabalho nacional.

Um duche «escocês» numa estância portuguesa de turismo

Conto de GUERRA MAIO

N O salão literário das Pedras Salgadas — salão é um modo de dizer, pois era apenas o bazar de Sr. Botelho — reuniam-se à tarde e à noite homens de letras, ministros em vilegiatura, artistas, funcionários e oficiais reformados, os quais, entre quadros a óleo e aquarelas, alguns de alto valor, discutiam política internacional, sempre na ordem do dia, arte e literatura.

Entre os frequentadores, brilhava pela simplicidade e elegância e, sobretudo, pelos seus conhecimentos literários, uma mulher insinuante — Maria Candi — havendo quem lhe chamasse Maria Candura pela meiguice do seu olhar. Andava à roda dos 40 anos e comprazia-se em conversar com um aquista, forte em viajar e em literatura — Eduardo de Melo — citando mutuamente Eça de Queiroz, do qual tinham as mesmas opiniões sobre os tipos criados pelo mestre, desde Fradique Mendes a João da Ega e do mofino Alpedrinha — moço de bagagens no Cairo e com saudades de Lisboa — à Luísa que, em trem de aluguer, ia para os lados da Bemposta...

Uma noite, ao recolherem aos seus hotéis e sob um lugar brando, quase romântico, sentaram-se num banco da Avenida das Nascentes e ali ficaram esquecidos das horas que corriam, recitando versos de Guerra Junqueiro, Antero e Augusto Gil.

Em certo momento, Maria Candi disse a Eduardo a pena que tinha não terem ambos 20 anos. Este tomou estas palavras como uma declaração de amor e não lho ocultou.

Na tarde seguinte, passeando na Avenida, Maria quis saber da sua vida e dos seus hábitos, contando-lhe depois a dela, não lhe ocultando a idade, 41 anos. Parecia, porém, ter 30, o que acontece à maior parte das mulheres, que desde a guerra de 14 prolongam a mocidade, sem artifícios, havendo algumas que dobram o cabo dos 50, sem darem por isso. É assim a vida moderna: os velhos de 70 anos, fisicamente como os de 50 anos do começo do século, casam-se hoje com meninas de 25.

Nessa noite passeavam de novo na Avenida e como não havia olhos indiscretos, andavam com as mãos apertadas em atitude de franco e sincero amor.

Maria voltou a fazer o elogio de Eduardo, lamentando a pouca inteligência daqueles que tinha amado. Ele sentiu nestas palavras uma nova declaração e propôs-lhe irem passar três dias à Pousada do Marão. Não tinha ali o carro, mas um velho amigo, instalado no mesmo hotel, não deixaria de lhe emprestar o seu.

Recusa formal, sem rodeios e sem pretextos desnecessários e separaram-se com um vigoroso aperto de mão.

Na manhã seguinte, depois dos últimos copos-de-água termal combinaram um encontro no jardim, junto ao Casino, depois do almoço. Lá foram e quem os visse naquele retiro discreto diria que tinham ido ali para dar largas a um amor correspondido.

Nada menos exacto. Aquela mulher, cheia de candura, parecia comprazer-se em o fazer sofrer e, como nos duches escoceses, quando sentia Eduardo inflamado de amor, deitava-lhe sempre um simbólico esguicho de água fria.

Era um prazer felino o de Maria Candi em fazer sofrer aquele homem ansioso de ser correspondido. Tal como um gato diante de um ratinho, que sacudindo-o cordialmente o deixa fugir e quando a vítima se supunha livre, o gato, de um pulo, apanhava-o trazendo-o de novo para o lugar da tortura, para outra vez o deixar fugir. Outros assaltos, até que a vítima sucumbia.

Eduardo foi a um canteiro, trouxe duas rosas que lhe enfiou no corpete e cujas pétalas vermelhas correspondiam às cores das suas faces agora afogueadas, numa vibração amorosa. Ela afirmou que, ao contrário do que se dizia, não era o primeiro o melhor amor... O pensamento de Eduardo tomou estas palavras por uma repetida e quente declaração.

Puro engano. À alusão de uma curta fugida das Pedras Salgadas, Maria tornou a responder com uma nova e nítida recusa. Partiram, porém, ainda com as mãos enlaçadas, pelas ruas tortuosas do parque imenso da estância até à porta do hotel, onde se despediram, dizendo a Eduardo: — «Até logo, querido...».

Aquelas palavras caíram-lhe no coração, abomi-

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Outubro de 1907)

Linhas Portuguezas

Sul e Sueste — Está sendo montada a instalação da luz eléctrica da estação do Terreiro do Paço.

— A direcção d'estes caminhos de ferro reduziu, ultimamente, os preços das sobretaxas de aluguer dos logares de toilette-camas, sendo agora os seguintes:

Entre Beja e Barreiro ou Beja e Villa Real de Santo Antonio, cada logar 1\$000 réis;

Entre Barreiro e Villa Real de Santo Antonio, cada logar 1\$500 réis.

Só é permittida a utilização d'estes logares aos passageiros portadores de bilhete, auctorização ou passe, que lhes dê direito a viajar em 1.^a classe.

Acompanha o comboio um empregado encarregado de fazer as camas, incumbindo-se também de despachar os passageiros que assim o desejem e com a antecedencia que lhe marcarem.

Companhia Real — Começou hoje a ser posto em prática na estação do Rocio o novo processo para despacho de bagagens e cães, como ha tempos aqui noticiámos.

Montemor-o Novo — Foram começados na ultima quinzena do mez passado os trabalhos de terraplenagem para a construção d'este ramal.

Foi já lavrado o auto de doação d'uns 15.800 metros quadrados de terreno na herdade da Regada, propriedade do sr. Marques dos Santos, local onde foram iniciados os trabalhos.

Beira Alta — Chegaram no mez passado á Figueira da Foz as novas locomotivas encomendadas pela Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta

Logo que se proceda ás experiencias, caso satisfaçam, entrarão immediatamente em serviço.

Mossamedes — Varios agricultores da região atravessada por esta via ferrea solicitaram ao governo permissão para construirem, por conta própria, ramaes que, ligando as suas propriedades com aquelle caminho de ferro, lhes facilite a exportação dos seus productos.

nando a quadra de Augusto Gil, que lhe havia recitado:

*«O teu olhar desleal
Corações queima por gosto.
Vou levá-lo ao tribunal
Por crime de fogo posto.*

Não. Agora era dele. Nenhuma dúvida lhe restava com aquele «querido» terno e amoroso.

Depois de jantar foi buscá-la para irem ao cinema. No caminho nova pressão inflamada e reflectida de Eduardo. Recusa firme de Maria. Era demais. Eduardo deixou-lhe a mão, dizendo-lhe: — Ponto final! Boas noites. Abandonando-a no meio da Avenida, partindo para o hotel.

Sem mais demora escreveu-lhe, encimando a carta com estes versos de Júlio Dantas:

*«Amor que raciocina é amor que morreu.
Pode lá amar quem raciocina assim?»*

NA NOSSA REDACÇÃO

Professor Doutor João Faria Lapa

Tendo regressado de Angola, onde fora, por nomeação do Ministério do Ultramar, presidir aos jûris dos exames de admissão às Universidades, como havíamos noticiado, deu-nos o prazer da sua visita o sr. Doutor João Faria Lapa, Professor catedrático do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras e Chefe de Divisão, Adjunto à Direcção-Geral, da C. P.

O nosso ilustre amigo, que nos dá a honra de fazer parte do Conselho Directivo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», veio positivamente encantado com a sua viagem, a qual lhe proporcionou o conhecimento directo do maravilhoso progresso de Luanda e outras povoações. Em Angola admirou os belos e grandiosos edifícios, que atestam a prosperidade da Província e o seu alto nível de vida, em tudo o impressionando o portuguesismo da sua gente. Teve também a oportunidade — que não podia nem devia perder, na sua qualidade de ferroviário e de filho de ferroviário — de viajar em caminho de ferro. Não podiam ter sido melhores as suas impressões. Angola — afirmou-nos o nosso ilustre colaborador, com visível orgulho de português — possui um serviço ferroviário que honra a Província e o nome de Portugal e se pode comparar com o que há-de melhor e de mais actual nos caminhos de ferro estrangeiros.

Também foi uma agradável e emocionante surpresa para o ilustre Professor ter encontrado, durante a sua estadia em terras angolanas, antigos alunos seus, que o cumularam de gentilezas e atenções e ali desempenham importantes cargos.

Agradecemos ao sr. Professor Doutor Faria Lapa o prazer da sua visita à nossa Redacção, que nos proporcionou alguns momentos de grande e especial interesse, não só porque se trata de uma pessoa amiga e bastante estimada por todos nós, mas também porque nos deu um testemunho vivo do progresso de Angola, onde, como afirmou, os seus caminhos de ferro se colocam a par dos melhores da Europa.

Pedi-lhe perdão de a ter deixado no caminho e terminou dizendo-lhe regressar a Lisboa no dia immediato. Foi deixar-lhe a carta ao hotel e recolheu como que aliviado do peso duma grande tortura.

Ao entrar na estação, Eduardo viu-a na plataforma. Maria tinha os olhos pisados e as faces denunciavam não ter dormido a noite. Eduardo de Melo beijou-lhe a mão e agradeceu-lhe ter vindo.

— Já até tinha estado ao primeiro comboio — respondeu Maria Candi.

Trocaram palavras banais, mas, à despedida, beijou-lhe de novo a mão e ao subir para a carruagem, voltou-se dizendo-lhe:

— Maria, eu sou mais velho e posso dar-te um conselho: — Não brinques com o lume. O amor, como a estriga do linho, é inflamável. Não a aproximes do fogo, que podes queimar os dedos.

Maria não pôde reter duas lágrimas que lhe embaciaram o olhar, meigo e sedutor. E o comboio rolou.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DAS COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 41 263

O «Diário do Governo», n.º 206, I série, de 12 de Setembro de 1957, publica o seguinte:

1. Iniciou-se no ano corrente a circulação de comboios eléctricos na linha de Sintra, a primeira electrificada da rede da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.), pelo que, nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 38 245, de 9 de Maio de 1951, passaria de 7 por cento para 12 por cento a taxa do imposto ferroviário sobre as receitas brutas do transporte nela realizado.

No entanto, a C. P., considerando que este agravamento tornaria ainda mais difícil a sua situação financeira, além de obrigar ao apuramento em separado daquelas receitas, com as consequentes demoras e dispendiosas operações de escrituração, representou oportunamente ao Governo no sentido de se manter para toda a sua rede a taxa de 7 por cento.

O Governo, estudado o problema, reconheceu que, enquanto a Companhia não colhesse os frutos das medidas adoptadas, em execução ou em estudo, com vista a conseguir o seu equilíbrio económico — entre os quais merece relevo especial a electrificação da linha de Sintra, já efectuada, e a de outras linhas ou troços de linha em curso ou projectada —, a aplicação da taxa de 12 por cento tinha os inconvenientes apontados.

Decidiu, por isso, que até 1970, ano a partir do qual é de crer que a melhoria da situação económico-financeira da empresa e a extensão electrificada da sua rede justifiquem plenamente a aplicação do regime previsto no artigo 2.º do Decreto n.º 38 245, a liquidação do imposto ferroviário por ela devido se fizesse pela taxa uniforme de 7 por cento.

2. A taxa de 24 por cento estabelecida no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 38 245 para as linhas electrificadas não abrangidas pela concessão referida na base I da Lei n.º 2008 — concretamente a linha Cais do Sodré-Cascais — já foi até 1961 reduzida a 12 por cento pelo Decreto-Lei n.º 40 486, de 2 de Janeiro de 1956.

Tal redução justificou-se pela necessidade de facultar à Sociedade Estoril, arrendatária daquela linha, os meios financeiros que lhe permitissem ocorrer à execução dum plano de reequipamento do material circulante, renovação da via e instalação, aperfeiçoamento ou completamento da sinalização das principais estações, plano este cuja efectivação os serviços técnicos competentes reputaram indispensável e a que os saldos de exploração previstos não permitiam fazer face.

O aumento constante do tráfego de passageiros e as exigências próprias da zona de turismo servida por esta linha impõem, contudo, que se prossiga no reapetrechamento do material circulante e na introdução doutros melhoramentos necessários à segurança da circulação e comodidade do público.

Para este efeito, a Sociedade Estoril já submeteu ao Governo um novo plano — cuja execução orça pelos 50 000 contos e que mereceu, com ligeiras alterações, informação favorável dos serviços —, mas fez saber que, como até 31 de Dezembro de 1961 todas as suas disponibilidades estão comprometidas na satisfação dos encargos resultantes de melhoramentos já realizados e a partir daquela data lhe passará a

ser aplicável a taxa de 24 por cento, que absorveria praticamente os saldos de exploração, só ficará em condições financeiras de levar a efeito este plano se, por uma nova redução do imposto ou por outra via, o Governo lhe facultar os necessários meios.

Verificando haver inteiro fundamento no exposto pela Sociedade Estoril, e dada a indispensabilidade dos melhoramentos propostos, o Governo decidiu aplicar-lhe o mesmo regime transitório previsto para a C. P., a que se faz referência no número anterior, por, nestas condições, os saldos de exploração lhe permitirem satisfazer integralmente até 1970 os encargos emergentes para execução do novo plano.

Suspende-se assim a aplicação do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 38 245, passando o imposto ferroviário a ser transitariamente liquidado pela taxa única de 7 por cento em todas as linhas do País.

Nestes termos:

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

Artigo 1.º As taxas do imposto ferroviário estabelecidas no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 38 245, de 9 de Maio de 1951, são substituídas, até 31 de Dezembro de 1970, pela taxa única de 7 por cento.

§ único. Este regime considera-se em vigor a partir do dia 1 de Julho de 1957.

Art. 2.º A execução pela Sociedade Estoril de planos de melhoramentos aprovados pelo Governo considera-se, para todos os efeitos, abrangida pelas obrigações constantes dos artigos 9.º e 10.º do Regulamento para a exploração e Polícia dos Caminhos de Ferro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39 780, de 1 de Agosto de 1954.

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

Paços do Governo da República, 12 de Setembro de 1957.
— FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Marcello Caetano* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *João de Matos Antunes Varela* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Paulo Arsénio Viríssimo Cunha* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Raúl Jorge Rodrigues Ventura* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *Henrique Veiga de Macedo*.

Direcção-Geral da Contabilidade Pública

Decreto n.º 41 269

O «Diário do Governo», n.º 209, I série, de 16 de Setembro de 1957, publica o seguinte:

Em execução do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 41 270, de 16 de Setembro de 1957;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109, da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º São anuladas as seguintes quantias previstas no orçamento das receitas aprovado para o corrente ano económico:

CAPÍTULO 3.º

Indústrias em regime tributário especial

Artigo 34.º «Imposto ferroviário»	5:000.000\$00
Artigo 35.º «Imposto de camionagem e taxa de compensação»:	
Imposto	19:000.000\$00
Taxa	31:000.000\$00
	55:000.000\$00

Art. 2.º É aumentada com a quantia de 55:000.000\$00 a previsão da verba inscrita no capítulo 2.º, artigo 17.º, do mesmo orçamento.

Art. 3.º É aberto no Ministério das Finanças, a favor do Ministério das Comunicações, um crédito especial da importância de 55.000.000\$00, devendo a mesma importância ser adicionada à verba descrita no capítulo 3.º, divisão «Fundo Especial de Transportes Terrestres», artigo 40.º «Pagamento de serviços e diversos encargos», do orçamento respeitante ao corrente ano económico do segundo dos mencionados Ministérios.

Art. 4.º Para compensação do crédito aludido no artigo precedente é adicionada igual quantia à verba descrita no capítulo 8.º «Consignações de receita», do grupo «Fundos especiais para fomento», artigo 281.º «Fundo Especial de Transportes Terrestres», do orçamento das receitas para o actual ano económico.

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

Paços do Governo da República, 16 de Setembro de 1957.
— FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Manuel Gomes de Araújo*.

Decreto-Lei n.º 41 270

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

Artigo 1.º É o Ministro das Finanças autorizado a conceder ao Fundo Especial de Transportes Terrestres, na medida em que as disponibilidades do Tesouro o permitirem, a quota-parte do Estado na cobrança do imposto ferroviário e do imposto de camionagem e taxa de compensação arrecadados nos termos das leis em vigor.

Art. 2.º A utilização pelo Fundo Especial de Transportes Terrestres da receita a que se refere o artigo anterior só poderá ser feita mediante despacho do Ministro das Comunicações, com prévio acordo do Ministro das Finanças.

Art. 3.º As operações orçamentais indispensáveis à boa execução deste decreto-lei serão levadas a efeito por simples decreto referendado pelos Ministros das Finanças e das Comunicações.

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

Paços do Governo da República, 16 de Setembro de 1957.
— FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Marcello Caetano* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *João de Matos Antunes Varela* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Paulo Arsénio Viríssimo Cunha* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Raul Jorge Rodrigues Ventura* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *Henrique Veiga de Macedo*.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 41266

O «Diário do Governo», n.º 207, I série, de 13 de Setembro de 1957, publica o seguinte:

Pelo Decreto-Lei n.º 40 463, de 27 de Dezembro de 1955, foram reorganizados os serviços de fiscalização por parte do



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

ECONÓMICOS E EFICIENTES

CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35



Estado da concessão do porto e caminho de ferro de Mormugão e definidos os respectivos quadros de pessoal.

Posteriormente, o Decreto-Lei n.º 40 708, de 31 de Julho de 1956, promulgou o Estatuto do Funcionalismo Ultramarino e o Decreto n.º 40 709, da mesma data, estabeleceu os preceitos a observar na atribuição de vencimentos e outras remunerações aos servidores do Estado no ultramar.

Torna-se, portanto, conveniente integrar aquela fiscalização na disciplina destes diplomas, sendo possível fazê-lo porque a situação financeira da concessão — que suporta os encargos da fiscalização — o permite.

Nestes termos:

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

Artigo 1.º São aplicáveis ao pessoal do serviço de inspecção do porto e caminho de ferro de Mormugão as disposições do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 40 708, de 31 de Julho de 1956, e as do Decreto n.º 40 709, da mesma data.

§ 1.º As categorias do pessoal atribuído ao serviço pelo Decreto-Lei n.º 40 463, de 27 de Dezembro de 1955, serão as constantes do quadro anexo ao presente diploma.

§ 2.º O abono dos vencimentos complementares, fixados para cada categoria pelo referido Decreto n.º 40 709, depende de simples despacho do governador-geral, notificado à gerência local da companhia concessionária, para os efeitos prescritos nos §§ 2.º a 4.º do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 40 463, de 27 de Dezembro de 1955.

Artigo 2.º O presente decreto-lei entrará em vigor no dia 1 de Outubro de 1957, ficando autorizada a alteração do orçamento da concessão no caso de se verificar que o quantitativo global inscrito para o serviço da inspecção é insuficiente para ocorrer aos novos encargos.

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

Paços do Governo da República, 13 de Setembro de 1957.
— FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Marcello Caetano* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *João de Matos Antunes Varela* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Paulo Arsénio Viríssimo Cunha* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Raul Jorge Rodrigues Ventura* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *Henrique Veiga de Macedo*.

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

Serviço de inspecção do porto e caminho de ferro de Mormugão

Quadro do Pessoal

Serviço e lugares	Categorias segundo o estatuto
Gabinete do engenheiro inspector	
1 engenheiro, mecânico ou electrotécnico ou civil, inspector (a)	D
1 aspirante.	S
1 contínuo	X
1 motorista.	U
Repartição Técnica	
1 engenheiro, civil ou mecânico ou electrotécnico, chefe de repartição (a)	F
1 condutor de 1.ª classe, de obras públicas ou de electricidade e máquinas (b)	L
1 condutor de 2.ª classe, de electricidade e máquinas ou de obras públicas (b)	M
1 desenhador de 2.ª classe	Q
1 electricista-chefe	L
1 fiscal de obras portuárias e dragagens	L
2 agentes fiscais de via e obras	Q
3 agentes fiscais de material e oficinas	Q
2 aspirantes	S
1 servente	Z
1 motorista.	V
Repartição Administrativa	
1 contabilista, chefe de repartição	F
1 segundo-oficial	N
2 terceiros-oficiais	Q
2 aspirantes	S
1 fiscal revisor de 1.ª classe	L
2 fiscais revisores de 2.ª classe	N
1 fiscal de tráfego portuário de 1.ª classe	L
2 fiscais de tráfego portuário de 2.ª classe	N
2 serventes.	Z
2 motoristas	V

Ministério do Ultramar, 13 de Setembro de 1957. — O Ministro do Ultramar, *Raul Jorge Rodrigues Ventura*.

Nas grandes obras utiliza-se material produzido por
CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, L.ª
PORTUGAL

Administração e Serviços Comerciais

Rua dos Duques de Bragança, 9 • LISBOA • Telef. 3 26 16 / 2 19 78 / 2 89 12

Recortes sem comentários

Um inspector dos Caminhos de Ferro mata 4 leões

BEIRA, 28 de Julho — Quatro corpulentos leões foram abatidos sucessivamente pelo inspector dos Caminhos de Ferro da Beira, sr. José Santos Costa, na área de Muto, junto do posto administrativo do campo, na Circunscrição de Mo-peia — Zambézia.

O sr. José Costa, que presta serviço no cais de Quelimane, andava à caça quando lhe apareceram pela frente as quatro feras, a última das quais foi atingida a menos de 15 metros depois de ter carregado sobre o caçador. Os quatro leões foram levados para Quelimane e ali expostos à curiosidade do público, e o sr. José Costa tem sido alvo de várias homenagens pela sua proeza.

Também em Lumbo, um caçador profissional abateu um corpulento leão que durante vários dias tinha espalhado o pânico entre os indígenas da região. Após abater a fera o caçador perseguiu outros animais e quando voltou ao local onde tinha ficado o leão encontrou só parte do animal, pois outros leões seus companheiros que andavam no local lançaram-se sobre a vítima devorando-a. Isto veio desfazer a «lenda» de que o leão não comia carne de leão. — L.

Apanhar as balas com os dentes!

LONDRES, 6 — Apesar de uma dezena dos seus colegas ter pago, já, com a vida, tentativas idênticas, o prestidigitador Maurice Fogels declarou que está disposto a cometer a proeza de «apanhar com os dentes» todas as balas disparadas pelos seis soldados de um «pelotão de fuzilamento».

Fogels afirma que, em Tóquio, conseguiu sair ileso de proeza idêntica, sendo, nessa ocasião, o «pelotão de fuzilamento» constituído por quatro soldados norte-americanos.

Falando aos jornalistas, Fogels lastimou-se por todas as companhias de seguros se recusarem a aceitá-lo entre os seus segurados. — (A. N. I.).

Surpresas dos casamentos por correspondência

BUENOS AIRES, 12 — Os casamentos por correspondência reservam, por vezes, surpresas. E' o que devem ter pensado duas raparigas gregas que, fazendo fé nas fotografias que lhes tinham sido enviadas por dois argentinos, embarcaram para Buenos Aires onde esperavam encontrar dois jovens e esbeltos maridos.

A' sua chegada foram recebidas por dois velhos com 70 e 75 anos, que lhes confessaram terem as fotografias sido tiradas em... 1917.

Os casamentos fizeram-se, mas ontem um juiz argentino mandava-os anular, esclarecendo nos seus considerandos que «os esposos não podiam cumprir com os seus deveres conjugais» — (F. P.).

Se quer ser pintor abstracto...

LONDRES, 8 — Um estudante do Real Colégio de Arte, William Green, revelou hoje a sua técnica de pintor abstracto ao «Sunday Dispatch».

Primeiro, estende uma grande tela lisa no chão. Depois, entorna sobre ela uma lata de tinta de impressor e outras tintas, que espalha pulando por toda a sua superfície, dançando, saltando à corda, percorrendo-a de bicicleta e derrapando propositadamente. Em seguida, com uma das rodas da bicicleta,

estende ainda mais a tinta para as extremidades da tela. Submete-a então a um banho de parafina e com uma pá deita-lhe por cima areia, afim de lhe «aumentar o interesse».

Os quadros de William Green são vendidos por 70 a 100 libras, o equivalente a 5.600 e 8.000 escudos, respectivamente — (ANI).

Representação a sério...

PARIS, 22 — (Especial para o «Diário Ilustrado»). — O director dum colégio americano morreu enforcado, por acidente, no decorrer duma tradicional cerimónia de recepção de caloiros, organizada por estudantes de anos mais adiantados.

O costume do Liceu de Utica, no Estado de Kansas, determinava que os estudantes mais antigos preparassem aos caloiros uma série de provas destinadas a «dar o tom» e a marcar a sua supremacia na vida escolar.

Estas brincadeiras, muitas vezes humilhantes e até bárbaras, tinham tendência a tornar-se cada vez mais horríveis e perigosas. Este ano, a fim de tentar mantê-las nos limites do razoável, o reitor do liceu, W. Saltee, de 55 anos, decidiu participar ele próprio nas brincadeiras, aceitando representar o papel dum «enforcado durante a noite».

A «partida» desenrolou-se dentro do plano previsto, provocando os gritos aflitivos dos caloiros: o enforcado balançava-se na corda de maneira muito realista...

«Diário Ilustrado»

Falou antes do tempo!

CÁRMI (Illinois), 22 — Um indivíduo entrou no gabinete do xerife de White County e disse-lhe: «Aposto que não sabe quem eu sou».

«Você é Ernest Stoner e está preso — respondeu imediatamente o ajudante do xerife, Norwood Proctor.

De facto, Stoner era procurado pelas autoridades do Estado de Indiana, por falsificação. — (ANI)

As mulheres americanas e as eleições presidenciais

WASHINGTON, Set. — Os candidatos às eleições presidenciais de 1960 terão de dar muito mais atenção ao eleitorado feminino, na planificação das suas campanhas eleitorais. A Repartição do Censo prevê, para 1960, 108 milhões de eleitores dos quais 52.250.000 homens e 55.500.000 mulheres, com a idade de 21 ou mais anos. As mulheres terão assim uma vantagem de 3.200.000 votos sobre os homens. — ANI.

A televisão denunciou um marido infiel...

«VIENA — Uma esposa ultrajada conseguiu persuadir o tribunal a aceitar a televisão como prova da queixa contra seu marido, infiel.

O marido declarara à sua mulher que chegaria a casa tarde para assistir a uma importante reunião. Ela convidou um casal amigo para passar a noite com ela, em sua casa, vendo a televisão.

Quando sincronizaram para um «cabaret», a máquina fotográfica desviou-se para os assistentes e estava lá o marido, num camarote, abraçado a uma encantadora loura.

O marido e a loura foram multados em 3 000 xelins pela acusação da mulher de «ehestoerung» (perturbação dum matrimónio). Os nomes não foram revelados porque se tratava do primeiro delito. — REUTER».

Plásticos Rochas, Lda.

PLAROL

Fábrica especializada na manufatura de plásticos por extrusão
Tubos de polietilene ■ Fios, cordões, fitas perfis e tubos de P V C e de acetato de celulose para diversos fins ■ Mangueiras para regas

ARTIGOS DE CONFECÇÃO — Batentes ■ Válvulas para torneiras ■ Ve'antes

ARTIGOS DE ALTA FREQUÊNCIA — Novidades para Escritório ■ Brindes, Etc..

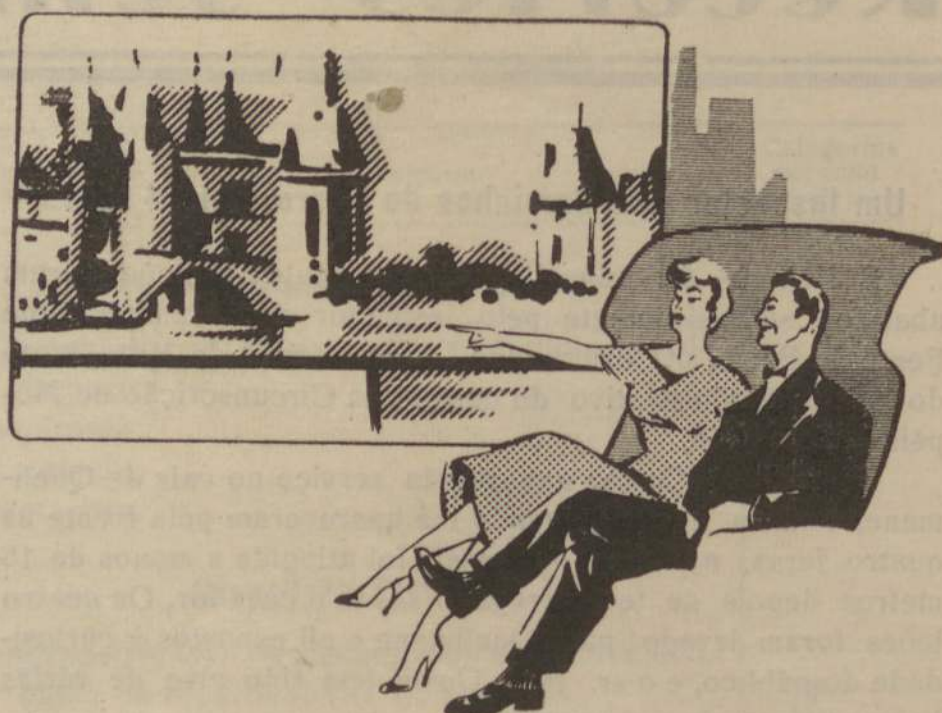
=====
Fabrico de 1.ª qualidade
 =====

Avenida João XXI, 3 C e 3-D

Telef. 725302

End. Teleg. «PLAROL»

LISBOA - PORTUGAL



Vá a FRANÇA de comboio

Gozará o encanto da Viagem... sem ter tempo de cansar-se.

No comboio pode admirar a paisagem, tomar a sua refeição, dormir, passear com toda a comodidade.

Oferecemos-lhe também, nos principais centros turísticos, as nossas excursões em autocarros.

Bilhetes nas agências de viagens.

**CONFORTO
RAPIDEZ
ECONOMIA**



Reduções de 20 a 40% nos bilhetes turísticos e de grupos.

INFORMAÇÕES:

**CHEMINS DE
FER FRANÇAIS**

Av. José António, 57, • MADRID • Telef. 47 20 20

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.^{DA}

Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199 - 1.º e 2.º — LISBOA

Telefone 3 2728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRANQUEAÇÃO E ACABAMENTO DE SACAVÉM



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador da Ordem de Instrução Pública

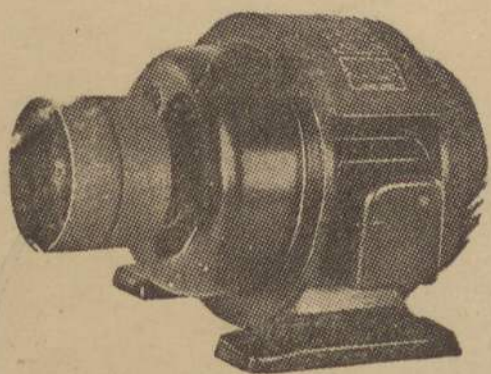
Largo do Conde Barão, 47 — LISBOA — Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

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

— Institutos Comercial e Industrial —



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13
Telef. 668061/5 (5 linhas) **LISBOA**



CHAPAS LISAS E ONDULADAS
DE FIBROCIMENTO

Cimianto

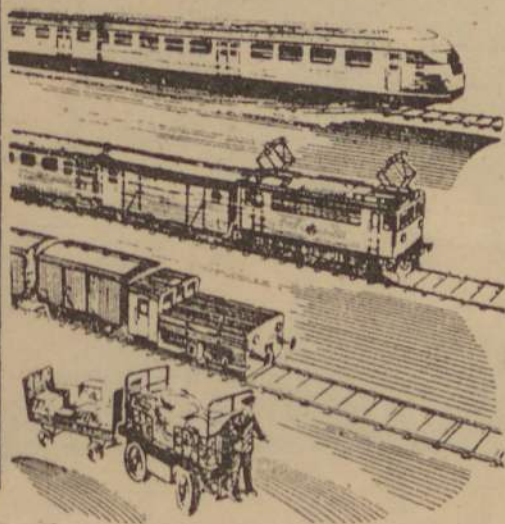
- CHAPAS
 - TUBOS
 - RESERVATÓRIOS
 - OUTRAS PEÇAS MOLDADAS
- Serviços técnicos especializados

Sociedade Técnica de Hidráulica, S. A. R. L.

ESCRITÓRIOS E ARMAZÉM — Av. Fontes Pereira de Melo, 14

Telef. n.º 731161 (4 linhas) — LISBOA

AGENTES E REVENDEDORES EM TODO O PAÍS



Baterias Alcalinas — Níquel — Cádmio

INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MÓVEIS
T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE
E TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISAO
E AINDA PARA:

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL.
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

Representantes Gerais:

J. COELHO PACHECO, LDA.

Rua Braamcamp, 90-94. Telef. 4 2188 — LISBOA

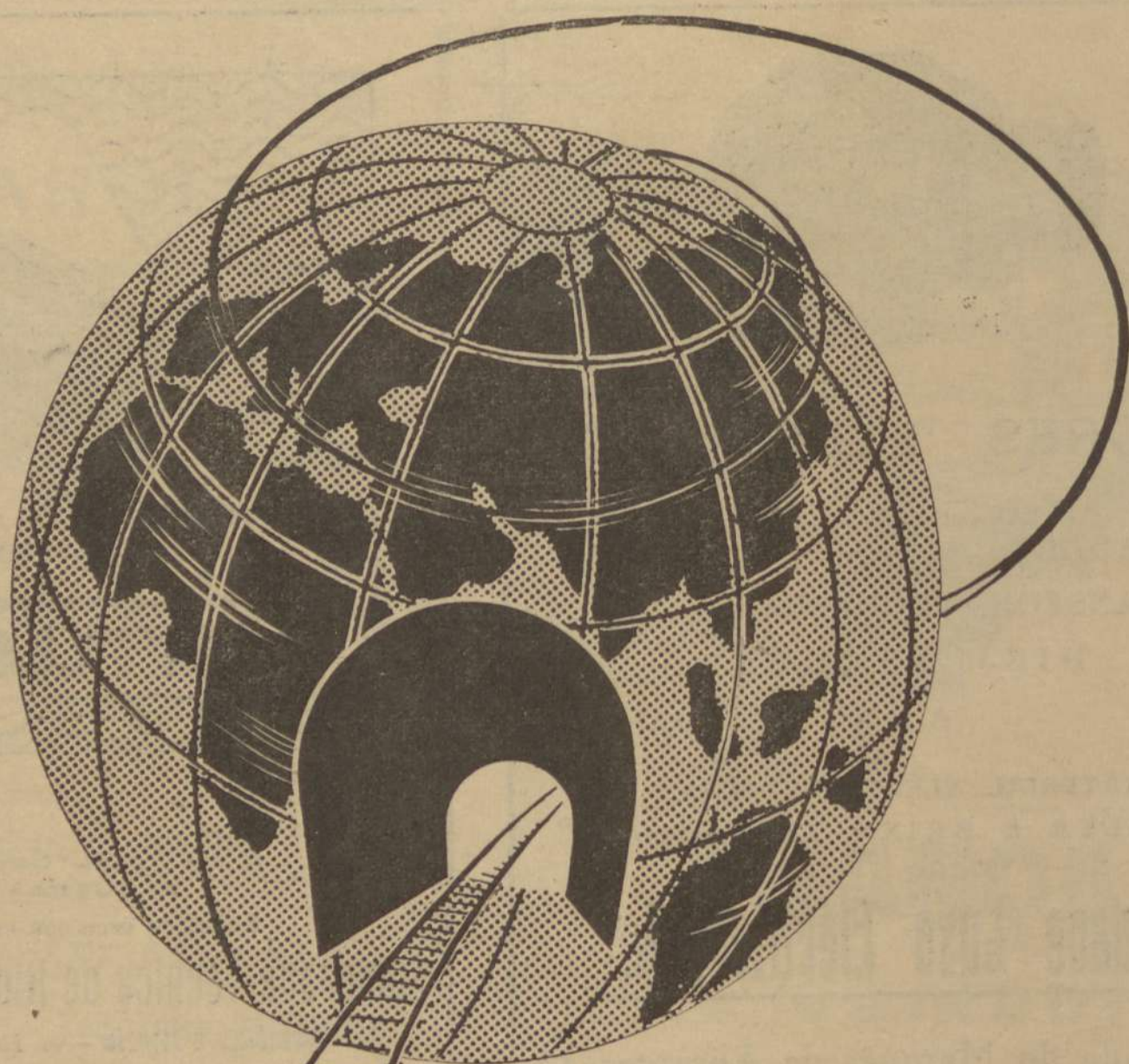
Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire

PARIS

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



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE