

27.º do 73.º Ano

Lisboa, 16 de Abril de 1960

Número 1736

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

HENSCHEL

LOCOMOTIVAS HENSCHEL - G M DIESEL-ELÉCTRICAS

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

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

EGIPTO: Henschel - G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P

GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P

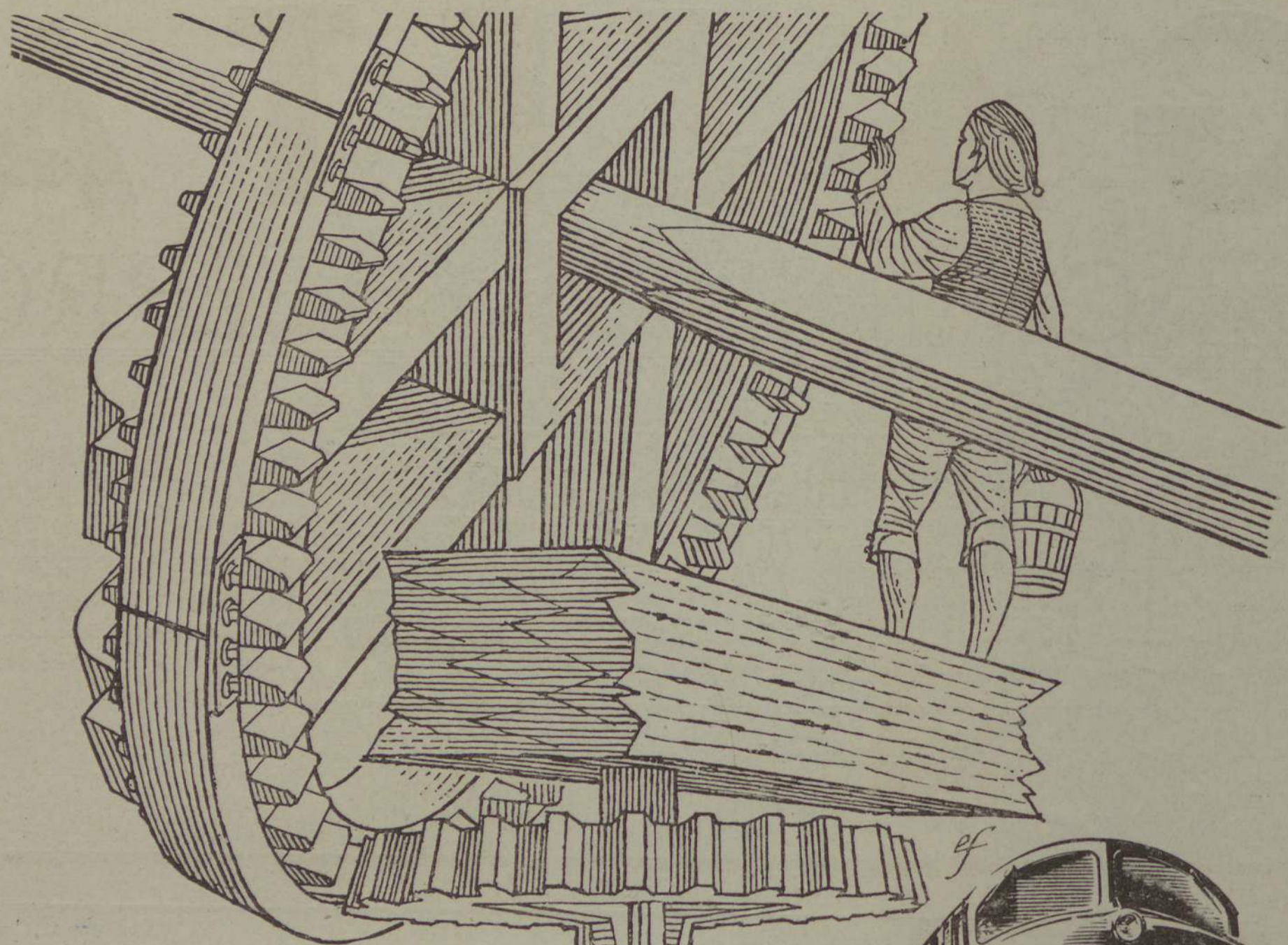
HOLANDA E ÁUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P



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



HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL



O que é que lubrificava as rodas em Dybbøl?



Quando as máquinas eram simples, a lubrificação era simples também. Na Dinamarca, o histórico moinho de Dybbøl na Jutlandia Sul, moeu o trigo da região durante gerações com as suas enormes rodas de transmissão protegidas pelas mais primitivas gorduras.



Nesse tempo nenhuma dificuldade na lubrificação se apresentou aos encarregados das máquinas comparável aquelas que se encontram hoje em dia; contudo, agora, quando na presença da complexidade da lubrificação moderna, eles encontram uma resposta para tudo onde quer que seja.

BP ENERGOL

Lubrificantes Industriais

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: PBX 20158; Direcção: 27520

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1893. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

1736



16 — ABRIL — 1960



ANO LXXIII

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

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

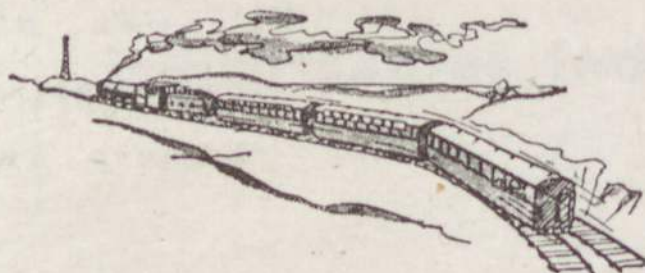
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

Nós e a União Indiana	55
O «Sud-Express» e um Regulamento apreciável, por GUERRA MAIO	58
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	59
Há 50 anos	60
O X Congresso Panamericano dos Caminhos de Ferro	61
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	62
Caminhos de Ferro Ultramarinos	63
Espectáculos	63
Inauguração de importantes melhoramentos na Estação de Santa Apolónia	64
Imprensa	64
Publicações recebidas	65
Linhas Estrangeiras	66
Parte Oficial	68



Nós e a União Indiana

O Tribunal Internacional de Haia reconheceu a soberania de Portugal nos enclaves de Dadrá e Nagar-Aveli

ESTAMOS todos de parabéns. No dia 12 do corrente — data que ficará memorável — foi lida no Tribunal Internacional da Justiça a sentença com que se encerrou, finalmente, o demorado litígio entre Portugal e a União Indiana sobre o direito de passagem entre a parte litoral do distrito de Damão e os enclaves de Dadrá e Nagar-Aveli.

Esse litígio foi originado pelo facto de, na noite de 21 para 22 de Julho de 1954, elementos da União Indiana terem ocupado a pequena localidade de Dadrá e, em 24, Nagar-Aveli, uma e outra enclaves no território indiano e pertencentes ao distrito de Damão. Portugal, como não podia deixar de ser, protestou e apresentou a sua queixa no Tribunal Internacional da Justiça. Era então Ministro dos Negócios Estrangeiros o sr. Prof. Dr. Paulo Cunha.

O texto do comunicado, que o Tribunal distribuiu à Imprensa e a Agência «Ani» deu a conhecer aos jornais portugueses, é o seguinte:

«Hoje, 12 de Abril de 1960, o Tribunal Internacional de Justiça publicou a sua sentença sobre o fundo do caso respeitante ao direito de passagem por território indiano (Portugal contra a União Indiana).

«Este litígio foi apresentado ao tribunal por um requerimento entrado a 22 de Dezembro de 1955. Nesse requerimento, o Governo de Portugal afirmava «que o seu território na Península Indostânica inclui

dois enclaves rodeados pelo território da União Indiana: Dadrá e Nagar-Aveli. Era acerca das comunicações entre estes enclaves e Damão Litoral e entre os dois enclaves que se levantava a questão do direito de passagem a favor de Portugal, através de território indiano, e de uma obrigação correlativa impendente sobre a União Indiana. No requerimento afirmava-se que em Julho de 1954 o Governo da Índia impedira Portugal de exercer esse direito de passagem e que Portugal ficara por isso impedido de exercer os seus direitos de soberania sobre os enclaves.

«A seguir a este requerimento recebeu o Tribunal seis objecções preliminares levantadas pelo Governo da União Indiana. Por decisão dada em 26 de Novembro de 1957, o Tribunal rejeitou as primeiras quatro objecções e juntou a quinta e a sexta ao fundo.

«Por sentença hoje dada, o Tribunal:

«a) — Rejeitou a quinta objecção preliminar indiana por 13 votos a 2;

«b) — Rejeitou a sexta objecção preliminar por 11 a 4;

«c) — Decidiu, por 11 votos a 4, que Portugal tinha em 1954 o direito de passagem sobre o território indiano intercalado entre os enclaves de Dadrá e Nagar-Aveli, por um lado, e entre Damão litoral e aqueles dois enclaves, por outro, na medida necessária ao exercício da soberania portuguesa sobre os enclaves e sujeita a regulamentação e fiscalização da União Indiana, no que

respeitava a entidades particulares, funcionários civis e bens em geral;

«d) — Decidiu por 8 votos a 7 que Portugal não tinha em 1954 esse direito de passagem no que respeita a forças militares armadas e munições;

«e) — Decidiu, por 9 votos a 6 que a União Indiana não violou as suas obrigações resultantes do direito de passagem de Portugal relativamente a entidades particulares, funcionários civis e bens em geral.

«O presidente e os juizes Basdevant, Badawi, Kojevnikov e Spiropoulos juntaram as suas declarações de voto. O juiz Wellington Koo juntou outro voto. Os juizes Winiarski e Badawi adicionaram também um voto conjunto, contrário à decisão. Finalmente, os juizes Armand-Ugon, Moreno Quintana e Sir Percy Spender e ainda os juizes «ad hoc» Ohagla e Manuel Fernandes juntaram também votos contrários».

Logo que foi conhecida a decisão do Tribunal, o sr. Prof. Doutor Galvão Teles, representante do Governo Português, entregou aos representantes da Imprensa um comunicado de que vamos transcrever as seguintes afirmações:

«A sentença que acaba de ser lida reveste-se de grande importância do ponto de vista do Direito Internacional por causa da natureza das questões a que diz respeito.

«A União Indiana levantara seis objecções preliminares à jurisdição do Tribunal. As quatro primeiras tinham já sido rejeitadas por larga maioria no julgamento de 1957. Neste segundo julgamento o Tribunal rejeitou também por grande maioria as duas outras objecções.

«O Tribunal declarou-se, assim, competente. Esta foi a primeira, e muito importante, vitória de Portugal. Outra vitória muito importante foi o reconhecimento não só da soberania de Portugal sobre os enclaves, mas também do seu direito de acesso a esses enclaves.

Trata-se de um grande acontecimento, a que esta publicação, por nenhum motivo, podia ficar indiferente, e por isso, neste

momento de grande júbilo nacional, desejamos arquivar nestas páginas algumas passagens do feliz comentário que o sr. dr. Franco Nogueira, director-geral dos Negócios Políticos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, fez para ser transmitido pela Radio-televisão Portuguesa e Emissora Nacional.

Oiçamos, pois o sr. dr. Franco Nogueira:

«Na verdade, se é legítima e completa a soberania portuguesa em Dadrá e Nagar-Aveli, haverão de nos ser facultadas as possibilidades práticas de a exercer, e para tanto haverão também de nos ser abertos os meios de acesso àqueles territórios, cercados como estão por território da União Indiana. Reconhecendo que assim é, e mais uma vez rejeitando as alegações contrárias da União Indiana, o Tribunal admitiu o princípio do direito de passagem como tal, como um direito pleno que nos é inerente sem dependência de vontade ou acto de outrem. E no que se refere ao trânsito de pessoas, de funcionários civis e mercadorias em geral não fixou o Tribunal quaisquer limitações ao princípio, sujeitando apenas o exercício efectivo desse direito a regulamentação administrativa que compete agora à União Indiana definir. Porque na verdade o nosso direito exerce-se através de uma soberania estrangeira, que é por igual plena, e da nossa parte não se contestava o facto nem se pretendia diminuir a soberania da União Indiana no que é território seu.

Não considerou o Tribunal, todavia, que o princípio de passagem, cuja totalidade nos é reconhecida, fosse extensivo sem limitações ao trânsito das forças armadas portuguesas. Entendeu o Tribunal que tal faculdade só a poderemos exercer mediante consentimento prévio da União Indiana, e não se trata por conseguinte de um direito visto ficar dependente de facto e vontade alheios. Notar-se-á, no entanto, que tal decisão foi tomada por sete votos contra sete, tendo o presidente sido obrigado a emitir voto de desempate, e fê-lo em nosso desfavor».

Noutra altura do seu depoimento, o sr. dr. Franco Nogueira afirmou:

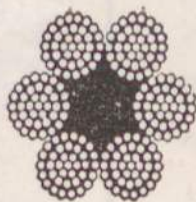
«Nada há na sentença que moleste os brios da União Indiana, e um grande país de 450 milhões de habitantes não se pode permitir ver na decisão do Tribunal alguma coisa de humilhante ou desprimoroso. Parece legítimo manifestar a esperança de que o Primeiro-Ministro Nehru, homem público de nomeada internacional, não desperdiçará a oportunidade, que agora se lhe depara, e saberá aproveitá-la para ter em relação ao Estado Português da Índia a atitude de boa vizinhança e respeito mútuo que deve nortear a conduta dos membros da comunidade das Nações. Na presença da Nação portuguesa no subcontinente hindustânico não há ofensa para a União Indiana: não está em risco a sua segurança, que nós não ameaçamos; não está em debate a sua plena soberania nos territórios que são seus, e que se não pretende limitar ou infringir; e não estão em causa os seus interesses legítimos, que nem se desrespeitam, nem se esquecem. Na medida em que a União Indiana o queira ver, a presença da Nação Portuguesa naquelas paragens, alicerçada como é em 450 anos de história comum, mais não representa do que um elo entre Ocidente e Oriente, e através dele, com benefício recíproco, todas as raças, todas as culturas se poderão encontrar desde que se não abandonem as boas nor-

mas de convivência entre vizinhos e entre Estados respeitadores do direito sobretudo quando esse direito, consagrado pela história, firmado em documentos, alicerçado na vontade firme de populações que querem ser portuguesas, é mais declarado e reiterado solenemente pela mais alta jurisdição internacional. Esperemos que não seja indiferente à União Indiana e seu Governo a força de um direito estipulado por um Tribunal que a comunidade mundial encarregou de julgar litígios e divergências entre Nações.»

A fechar o seu comentário, o sr. Director-Geral dos Negócios Políticos do Ministério dos Negócios Estrangeiros, disse:

«Congratulemo-nos nós todos portugueses pela admirável coesão de que a Nação deu provas ao longo de todo este litígio, e neste momento o nosso pensamento comovido está com os nossos compatriotas do Estado da India que em todas as circunstâncias afirmaram tão puro e nobre o seu vibrante patriotismo.»

Nesta hora de grande e legítima alegria não felicitemos apenas o Governo e os ilustres representantes de Portugal no Tribunal de Haia, felicitemo-nos também a todos nós. A coesão moral de que a Nação deu provas admiráveis, durante todo este longo litígio, é uma realidade magnífica. Nela repousa a certeza da nossa razão de ser.



O "Sud-Express"

e um Regulamento apreciável

Por GUERRA MAIO

A partir de 29 de Maio próximo, o «Sud-Express» ganhará uma hora de Lisboa a Paris, passando a sair da nossa capital às 14h 15, em vez de às 13h 15. É um notável melhoramento, pois a viagem, entre as duas capitais, passa a fazer-se em 26 horas e 40 minutos.

Em sentido inverso, o «Sud», partindo, como agora, de Paris, às 13h 45, chegará a Lisboa às 16h 50, ou sejam, 27h 05, menos 33 minutos que no horário actual.

A melhoria deu-se pela redução do tempo concedido em Irun e Hendaia para o trasbordo e serviços alfandegários. Em Irun, a demora foi reduzida de 1h 10 a 55 minutos e em Hendaia, de uma a meia hora.

Logo que os trabalhos da renovação da via, entre Medina e Hendaia, assim como a conclusão da dupla via de Miranda do Ebro a Victoria (33 quilómetros) estejam terminados, poder-se-á ganhar cerca de duas horas no percurso espanhol o que, junto ao ganho previsto, mercê das novas locomotivas, entre Hendaia e Paris, e ao que se poderá reduzir com a conclusão, em que se trabalha, da segunda via entre Chão de Maçãs e Albergaria, e da renovação, que se está realizando, de Vila Fernando a Vilar Formoso, a viagem de Lisboa a Paris será de 24 horas, ou mesmo menos, em ambos os sentidos.

Será já em 1961, ou seja daqui a um ano? É bem possível. Dois grandes objectivos tem o «Sud-Express» a realizar: a ligação imediata, em Lisboa, com a via marítima, assim como a de Paris para o centro da Europa, já feita para Bruxelas, Amsterdão, Bâle, etc..

Dada esta agradável notícia aos interessados, nas melhorias da marcha do grande comboio internacional, demos agora uma notícia, verdadeiramente sensacional, da iniciativa do governo francês, e cujos efeitos muito devem ser apreciados.

A partir de 1 de Abril, foram postos em vigor novos parágrafos no regulamento do trânsito ferroviário, pelos quais fica proibido, nos compartimentos das carruagens, nos cais e nos salões de espera, o toque de aparelhos sonoros, pertencentes aos passageiros, como rádios portáteis, gramofones, ou toque de

instrumentos, como violinos, guitarras, violas, etc..

Ficam igualmente proibidas, nos mesmos lugares, discussões políticas, em voz alta e acaloradas. Numa palavra, o passageiro deve viajar em silêncio e não estar a ser incomodado com os prazeres auditivos dos outros.

Últimamente, era uma verdadeira calamidade: logo que o comboio partia, e, às vezes, antes, os passageiros tiravam das suas malas os aparelhos portáteis de rádio, e vá de amolar a paciência e os ouvidos dos companheiros de viagem.

Aqui temos uma medida que devia ser aplicada em Portugal (lá chegaremos), onde muitos passageiros sacam da viola ou da harmónica, sem o menor respeito pelo sossego dos outros, toca-se e canta-se toda a noite. Não. Isto tem que acabar, tanto mais que àqueles instrumentos vieram agora também juntar-se os tais aparelhos de rádio, tão pequenos que se podem meter no bolso, mas tão impertinentes que não nos permitem ler, em sossego, o jornal.

De há muito que era proibida, nos comboios franceses, a venda de folhetos e a solicitação de esmolas, sob este ou aquele pretexto. Agora foi o barulho dos aparelhos de rádio e as discussões políticas que, na maioria dos casos, dispõem mal os outros passageiros, de ideias diferentes.

Numa palavra: Silêncio. Silêncio e mais silêncio.



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 —

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Escultor Diogo de Macedo

Quem percorreu, com atenção, a Exposição que o Secretariado Nacional promoveu nos seus salões e na qual se reuniram, em grande cópia, trabalhos diversos do Escultor Diogo de Macedo, falecido o ano passado, devia ter ficado impressionado não apenas com a quantidade, mas, sobretudo, com a qualidade da produção deste artista notável como escultor, como desenhador, como aguarelista, como gravador e, ainda, como historiador e crítico da arte. Tinha talento e possuía uma larga cultura literária e artística este escultor e escritor, a quem foi confiada também a direcção do Museu de Arte Contemporânea, onde conseguiu, apesar de reduzido espaço das suas instalações, realizar alguns milagres.

A cultura portuguesa encontrou neste homem de inteligência e de sensibilidade um dos seus mais ilustres servidores. Quem escreve estas linhas conheceu pessoalmente este artista tão simples e tão culto, tão elegante no seu trato, tão honesto, tão acolhedor, e que sabia criar amizades e admirações.

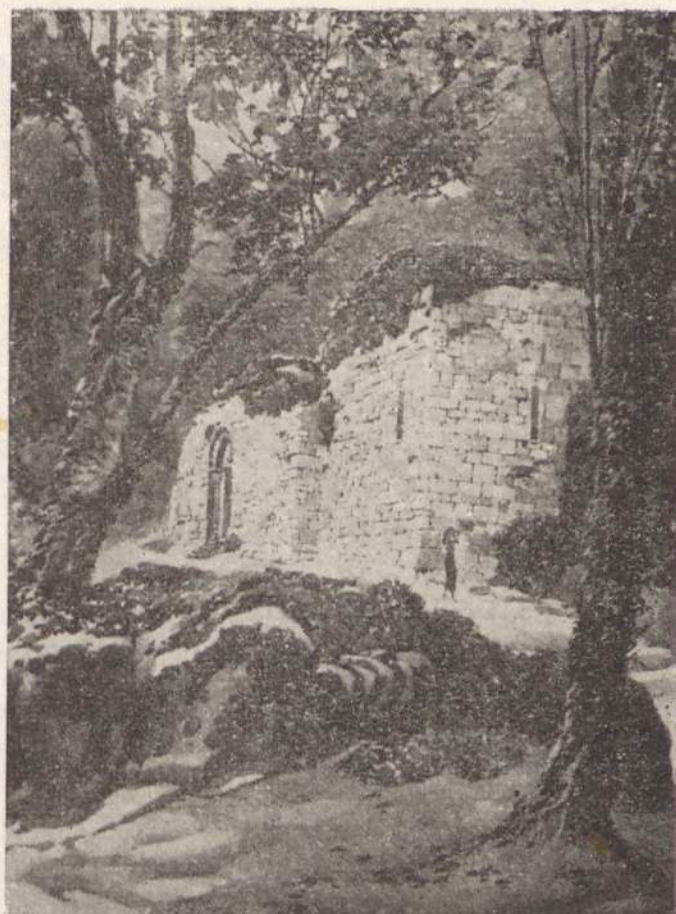
Quer o encaremos como artista plástico, quer o admiremos também como escritor, nele encontraremos sempre uma personalidade inconfundível. Viveu inteiramente para a Arte este trabalhador extraordinário, que, a par dos seus mármore e bronzes, deixou trabalhos de crítica sobre Machado de Castro, Columbano, Francisco Franco, Soares dos Reis. Sabia criar e sabia admirar este grande artista. Num dos seus trabalhos literários — ele possuía o dom de uma prosa precisa e clara — Diogo de Macedo escreveu estas palavras:

«Não tenhamos medo de admirar nem de compreender; e confiemos na sensatez da História, que amanhã resolverá aquilo que não somos obrigados a resolver».

Para se produzir uma grande obra de arte não basta imaginação, não basta talento, não basta estar-se na posse de uma técnica perfeita e rica — é preciso também possuir, em grande dose, um sentido profundamente humano da vida. Nenhum destes predicados faltou a Diogo de Macedo.

A arte é uma expressão espiritual da Vida. O artista é, pois, um intérprete do mundo moral do Homem. Na compreensão e na interpretação dos sentimentos humanos é que, em verdade, reside o segredo do seu talento e do seu génio.

Os nossos artistas



SINTRA — Aguarela de Mário Salvador

SONETO

*Canta. Busca na vida o que é perfeito.
Olha o sol e não queiras outro guia.
Sonha com a noite e absorve, aspira o dia,
Tal uma flor que te florisse ao peito.*

*Da terra maternal faze o teu leito.
Respira a terra e bebe o luar. Confia.
Faze de cada pena uma alegria
E um bem de cada mal insatisfeito.*

*Colhe todas as flores do jardim,
Todos os frutos do pomar e enfim
Colhe todos os sonhos do universo.*

*Procura eternizar cada momento,
Fecha os olhos a todo o sofrimento
E terás feito a carne do teu verso.*

Fernanda de Castro

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Abril de 1910)

Companhia de Guimarães

Realisou-se, no Porto, no dia 9, a assemblea geral d'esta companhia, funcionando em sessão ordinaria para apresentação do relatorio da gerencia do anno findo, e extraordinaria para resolução sobre os projectos de fusão com outras linhas.

Presidiu o sr. Alfredo de Menezes, secretariado pelos srs. Americo Vieira de Castro e José Alves d'Oliveira.

Verificou-se haver maioria legal constituida por 2.215 acções, isto é, mais de dois terços,

Seguidamente, o sr. presidente expôz o fim da reunião constante do aviso convocatorio:

1.º Apreciação e votação do relatorio e contas da gerencia e parecer do conselho fiscal, referentes ao anno de 1909:

2.º Para lhe ser presente e deliberar ácerca das propostas apresentadas pelos srs. Pinto da Fonseca & Irmão, Henry Burnay & C.^a e Canha & Formigal, e, no caso de aprovação, resolver sobre a melhor forma de ligar as suas linhas com as da Companhia do Caminho de Ferro do Porto á Pova e Famalicão e com as que constituem a concessão da ultima firma proponente, podendo inclusivamente deliberar sobre o assumpto previsto no § unico do artigo 2.º dos estatutos.

Posta á discussão, na generalidade, a primeira parte da ordem do dia, o sr. Gomes de Mattos, referindo-se á criação da Caixa de Soccorros e Pensões ao Pessoal da Companhia, tem os maiores elogios ao seu organisador, o sr. Reis Porto.

Submettido á votação da assemblea foi aprovado o projecto.

O sr. conselheiro Abel de Andrade requereu que seja votada a primeira conclusão do parecer do conselho fiscal, concebida n'estes termos: «que merece plena aprovação o relatorio da gerencia, bem como as contas e balanço apresentados», e que, a seguir, se faça uma só discussão e votação da segunda e terceira partes do mesmo parecer assim redigidas: «que seja aprovada a distribuição do saldo da conta de lucros e perdas, proposta pela gerencia e bem assim que seja aprovado um voto de louvor ao gerente pela dedicação que dispensa aos interesses da Companhia». Foi aprovado por unanimidade.

Em séguida o sr. conselheiro Abel de Andrade propõe que á verba de 8:842\$819 réis, indicada para passagem a nova conta, seja dado outro destino: tres contos de gratificação ao sr. gerente, a quem presta homenagem de reconhecimento pelos relevantes serviços por elle prestados; 1:045\$613 réis para engrossamento do fundo da caixa de soccorros; 2:974\$000 réis para distribuir em bonus de 1\$000 réis por cada uma das 2:974 acções em circulação; e, para nova conta, 1:823\$206 réis.

O sr. Reis Porto pede á assemblea que não approve e ao proponente que retire a parte da proposta que se refere á gratificação que lhe querem conceder.

O sr. Abel Andrade mantém a sua proposta na integra, elogia a attitude do sr. Reis Porto, mas accentua que s. ex.^a, em tal assumpto, não póde ser admitido a votar.

A proposta do sr. conselheiro Abel de Andrade fo seguidamente aprovada por unanimidade.

Passou-se depois á segunda parte da ordem do dia,

sendo convidados a assistir, e introduzido na sala, os srs. Eduardo Jonh. Joaquim Pinto da Fonseca e José Francisco Canha, respectivamente representantes das firmas proponentes Henry Burnay & C.^a, Pinto da Fonseca & Irmão e Canha & Formigal.

O sr. Reis Porto lê um circunstanciado relatorio em que é feita a historia desenvolvida de todas as negociações entabuladas para se realizar a fusão.

O sr. Eduardo John declara que as condições lidas, para se efectuar a fusão, foram as acceites pelas casas proponentes, e que estas acceitam, por isso, a fórmula legal que se julga mais conveniente adoptar para a ultimação da operação.

Approvada por unanimidade a proposta de fusão, foi nomeada uma commissão composta dos srs. conselheiro Alfredo Menéres, Annibal Mariani Pinto, Antonio Reis Porto e Abel Andrade, com plenos poderes para ultimar o contrato da ligação das linhas e solicitar do Governo as auctorisações que sejam necessarias.

Por parte das firmas proponentes o sr. Eduardo John declarou que não só concordavam, como até lhes parecia conveniente assigna-la.

A fusão das companhias

Como se vê da noticia acima sobre a assemblea geral da companhia de Guimarães, está resolvida a fusão das companhias de via reduzida na provincia do Minho, ligando-se as duas companhias existentes e a ellas a nova rede de que a firma Canha & Formigal é concessionaria e constituida as chamadas linhas do Alto Minho.

É um facto importante para aquella provincia que melhor servida ficará por uma rede de varias linhas ligadas entre si sob uma só administração.

D'elle nos occuparemos mais detalhadamente.

*

Os empregados da companhia de Guimarães, offereceram um valioso objecto de arte ao sr. Antonio Reis Porto, por ter incluído, nas condições da fusão d'aquella companhia com a do Alto Minho, uma caixa de soccorros e apo-sentações do pessoal, unicamente por sua iniciativa.

*

O sr. Antonio Joaquim Lopes dos Reis, presidente da grande commissão de defesa dos interesses de Braga, recebeu um telegramma do sr. Visconde da Nespereira, que ha dias se encontrava em Lisboa, dizendo:

«Resolvida fusão Companhias Guimarães e Alto Minho. Parabens»,

O sr. Lopes Reis respondeu logo:

«Commissão interesses de Braga agradece v. ex.^a empenho tomado na realisação caminhos de ferro Alto Minho.»

A commissão de interesses de Braga foi uma das entidades que mais trabalharam para a consecução d'este fim, que constitue um importante melhoramento para aquella região.



O X Congresso Panamericano dos Caminhos de Ferro

e a presença de Delegados do Caminho de Ferro de Benguela

EM Outubro próximo, vai realizar-se, no Brasil, como já temos referido, o X Congresso Panamericano dos Caminhos de Ferro. A inauguração solene, está marcada para o dia 12, no Rio de Janeiro. Nesse Congresso, como acabamos de ver no número 161 do Boletim da Comissão Permanente da Associação do Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro, Portugal figurará também, por intermédio da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.

Oferece grande interesse, para o estudo da importância dos caminhos de ferro nas 21 repúblicas americanas, o conhecimento não só da extensão das suas redes mas também o número das suas respectivas populações, pelos censos mais recentes, e, igualmente, a superfície total de cada país.

Argentina. Superfície — 4.025.699 Km.². População (em 13 de Janeiro de 1959) — 20.438.300. Caminhos de ferro — 43.956 quilómetros.

Bolívia. Superfície — 1.098.581 Km.². População (Março de 1958) — 3.310.712. Caminhos de ferro — 2.294 quilómetros.

Brasil. Superfície — 8.496.885 Km.². População (1 de Janeiro de 1959) — 63.884.463. Caminhos de ferro — 37.205 quilómetros.

Colúmbia. Superfície — 1.138.355 Km.². População (5 de Julho de 1958) — 13.522.260. Caminho de ferro — 2.972 quilómetros.

Costa Rica. Superfície — 51.011 Km.². População (30 de Junho de 1957) — 1.072.187. Caminho de ferro — 910 quilómetros.

Cuba. Superfície — 114.524 Km.². População (ano de 1956) — 6.466.000. Caminho de ferro — 4.784 quilómetros.

Chile. Superfície — 741.767 Km.². População (30 de Março de 1958) — 7.248.321. Caminho de ferro — 8.217 quilómetros.

República Dominicana. Superfície — 48.734 Km.². População (1 de Julho de 1958) — 2.797.213. Caminho de ferro — 1.265 quilómetros.

Equador. Superfície — 270.670 Km.². População (31 de Dezembro de 1958) — 4.116.451. Caminho de ferro — 1.152 quilómetros.

Salvador. Superfície — 20.877 Km.². População (31 de Dezembro de 1957) — 2.391.174. Caminho de ferro — 586 quilómetros.

Estados Unidos da América do Norte. Superfície — 7.827.976 Km.². População (1 de Junho de 1958) — 174.064.000. Caminho de ferro — 384.758 quilómetros.

Guatemala. Superfície — 108.889 Km.². População (31 de Dezembro de 1957) — 3.503.002. Caminho de ferro — 1.158 quilómetros.

Haiti. Superfície — 27.750 Km.². População (Dezembro de 1955) — 3.423.809. Caminho de ferro — 254 quilómetros.

Honduras. Superfície — 112.088 Km.². População (Junho de 1958) — 1.822.018. Caminho de ferro — 1.313 quilómetros.

México. Superfície — 1.962.849 Km.². População (Junho de 1958) — 32.347.698. Caminho de ferro — 24.363 quilómetros.

Nicarágua. Superfície — 148.000 Km.². População (Junho de 1958) — 1.332.498. Caminho de ferro — 461 quilómetros.

Panamá. Superfície 74.470 Km.². População (Junho de 1958) — 994.950. Caminho de ferro — 372 quilómetros.

Paraguai. Superfície — 406.732 Km.². População (Junho de 1957) — 1.638.000. Caminho de ferro — 1.137 quilómetros.

Peru. Superfície — 1.249.049 Km.². População (Junho de 1958) — 10.213.000. Caminho de ferro (ano de 1954) — 3.436 quilómetros.

Uruguai. Superfície — 186.926 Km.². População (Dezembro de 1957) — 2.690.000. Caminho de ferro — 3.041 quilómetros.

Venezuela. Superfície — 912.050 Km.². População (Junho de 1958) — 6.319.809. Caminho de ferro — 821 quilómetros.

Dos países americanos, o de maior área territorial é o Brasil, seguindo-se-lhe imeditamente os Estados Unidos; o que possui a mais extensa rede ferroviária são os Estados Unidos, e a mais pequena, o Haiti.

Os países que nesta lista apresentam as balanças económicas mais equilibradas, com as exportações muito acima das importações são, por ordem alfabética, os seguintes:

Argentina, Bolívia, Colúmbia, Cuba, Chile, República Dominicana, Salvador, Estados Unidos, Nicarágua e Venezuela.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Inaugurou-se em Londres um museu original. Um hoteleiro chamado Bally consagrou a sua vida a coleccionar ementas dos banquetes históricos ou que apresentam alguma curiosidade. Entre as peças mais raras do mundo figura o «menu» de um grande restaurante de Belgrado onde foi servido um banquete de onze pratos.

(de *La Voix du Pays* — Lausane)

Descobriu-se agora que Tartarin, a famosa personagem de Daudet, é o retrato de um Tartarin que de facto existiu: entre os companheiros do gentil-homem Bayard, figurava um Tartarin que tomou parte no torneio dedicado às damas de Aire em 1493 e que se tornou famoso pelo combate que teve lugar em 1512 entre onze franceses do exército de Itália e onze espanhóis.

(de *Il Corriere Trapanese*)

Um pele-vermelha milionário: Enis Wilson, índio cem por cento da tribo Crech, acaba de morrer deixando aos herdeiros cerca de dois milhões de dólares e uma propriedade avaliada em oitocentos mil dólares. Enis pertencia a uma tribo de peles-vermelhas que só contava 35 membros. No terreno que lhes pertencia descobriu-se um imenso jazigo de petróleo. Todos os «creks» se tornaram desde então milionários...

(de *Midi Libre*)

Desde 1830 até hoje já se fabricaram mais de 2 milhões de bolas de bilhar. Como de dois dentes de elefante só é possível extrair sete bolas, deduz-se que em pouco mais de um século foi necessário matar 300 mil paquidermes por causa deste jogo...

(de *Le Meridional* — Ariege)

No Japão construiu-se uma locomotiva que funcionará sem necessitar dos serviços dos maquinistas. É accionada a distância electricamente e será provida de um maquinismo automático para a freiar em caso de perigo. As linhas, aerodinâmicas, são totalmente diferentes das formas convencionais.

(de *Il Corvo* — Livorno)

Em Londres foi instalado o primeiro cinema exclusivamente para os cães. Os filmes projectados versam sobre a vida dos animais, e o motivo dessa inovação é estudar as suas reacções psicológicas.

(de *La Martinella* — Bergamo)

A verba destinada à conservação dos parques de Chicago é obtida graças à multa instituída pela administração para ser cobrada aos casais que tenham a ousadia de se beijarem nos bancos dos jardins.

(da revista — «Azur» Tanger)

A senhora Greg Dogdge, quinta esposa do fabricante de automóveis Dodge, fundou no sul da Flórida uma vila para mulheres solteiras de todas as idades: «Gultown», onde é expressamente proibida a presença de qualquer homem...

(de *Vespri d'Italia* — Napoles)

O director dos Correios Rangun, (Birmânia) solicitou recentemente aos nativos do norte do país que se abstenham de enviar pelo correio cabeças humanas. Declarou-lhes que simpatizava com o costume de enviar trofeus do inimigo aos parentes dos mortos, mas que as malas postais não podem ser utilizadas para esse fim.

(da revista *En Viaje* — Santiago de Chile)

Um cão, um gato e um canário fizeram a paz entre si. Isto parece o começo de uma fábula, mas na realidade não passa do resultado curioso obtido por um paciente zoólogo norte-americano que teve a ideia de criar juntos os três animais, obtendo pleno êxito.

(da revista *Pagine* — Polistena)

A cor vermelha da neve, que é vista algumas vezes nos Alpes, nos Andes e nas regiões polares, é devida a um micro-organismo «de vinte e cinco milésimas de longitude» que se move por intermédio de pestanas vibráteis.

(de *Nosside* — magazine de Roma)

O director do «Daily Californian» teve a ideia de instalar no hall da redacção um novelista encerrado numa «jaula de vidro»... e escrevendo um folhetim que se iria publicando diariamente. A ideia não foi posta em prática porque um escritor ameaçou quebrar os vidros à bala.

(de *Vida* — Havana)

Na exposição de calçado, em Boston, pode admirar-se a maior bota do mundo: mais alta que uma

peessoa de estatura mediana. Para a calçar seria preciso o rei dos gigantes : um monstro que não medisse menos de 2 metros de altura.

(da revista *Cerf-Volant* — Paris)

Com algum êxito está sendo extraída prata... das películas de cinema! A produção anual de películas de celulóide ultrapassa os dez milhões de quilos. A prata constitui 8 por cento do peso das mesmas. Por esse meio extraordinário consegue-se recuperar todos os anos milhares de quilos de prata.

(de *Gazzeta Padana* — Ferrara)

Nos últimos jogos olímpicos realizados em Praga empregaram-se altofalantes de forma especial, que tinham a vantagem de evitar o eco : do feitio de um guarda-chuva, as varetas e os reflectores faziam com que os sons fossem difundidos só para baixo.

(do jornal *Incontri* — Pescara)

Numa viagem entre Southampton e Nova York o «Queen Elizabeth», que é o maior paquete do mundo, usa 30 mil toalhas e 25 mil guardanapos. A roupa suja é mandada lavar a uma lavandaria de Jersey City enquanto o navio faz uma viagem de ida e volta a Nova York.

(Da revista *Piedralves* — Avila)

Samuel Klein, famoso perfumista americano, afirmou que o olfato é o menos educado dos sentidos humanos. Para remediar a situação está dando um curso de... «olfatismo» na Universidade de Nova York. Acredita ele que através dos seus ensinamentos a juventude terá olfato educado, o que lhe valerá o ingresso em muitas indústrias onde o desenvolvimento desse sentido é essencial como nas de tabaco, chá, café, doces, etc..

(Do semanário *Punta Europa* — Madrid)

O dr. Kleit, da Universidade de Chicago, nas suas investigações sobre a maneira de dormir, verificou que depois de um longo repouso a gente dorme mais facilmente que após um dia de trabalho pesado, e que as duas primeiras horas de sono são as mais saudáveis para o organismo. Uma chávena de café antes de deitar favorece o sono.

(Da revista *Alternances* — Caen)

Nas recentes escavações efectuadas em Gavra (na Mesopotâmia) a cidade mais antiga do mundo, o arqueólogo dr. Speicer descobriu uma navalha de barbear que, pelo menos, data de há sete mil anos. O cabo é de pedra calcária polida e tem uma fenda destinada a receber a lâmina, e um ponto de apoio para o dedo médio. A lâmina era de sílex.

(De *Graal* — Bari)

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

Por ter atingido o limite de idade, foi desligado do serviço o Inspector de Movimento, sr. Manuel Fernandes, que durante quarenta e sete anos serviu com exemplar competência e zelo a Administração dos Caminhos de Ferro de Moçambique.

— Constituiu um acontecimento de grande relevo, a inauguração da piscina olímpica do Clube Ferroviário de Nampula, acto que teve a presença dos srs. Secretário-Provincial, Eng.º Pimentel dos Santos; Governador do Distrito, Major Lopes dos Santos; Bispo de Nampula, D. Manuel Medeiros Guerreiro; Director dos Caminhos de Ferro de Moçambique, Eng.º Brazão de Freitas e outras individualidades.

O importante melhoramento é fruto de dinamismo do actual presidente da Direcção da Delegação de Nampula do Clube Ferroviário de Moçambique, sr. Eng.º Cruz Ferreira e do carinho que a Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província põe no auxílio efectivo a obras que redundem em benefício dos seus servidores.

A piscina, de medidas olímpicas, construída dentro dos moldes mais modernos e enquadrada num conjunto que alia a beleza e o bom gosto à utilidade prática, tem sobretudo o mérito de levar à causa da cultura física dos habitantes locais uma valiosa contribuição, tanto mais que nenhuma outra piscina existia ainda em Nampula.

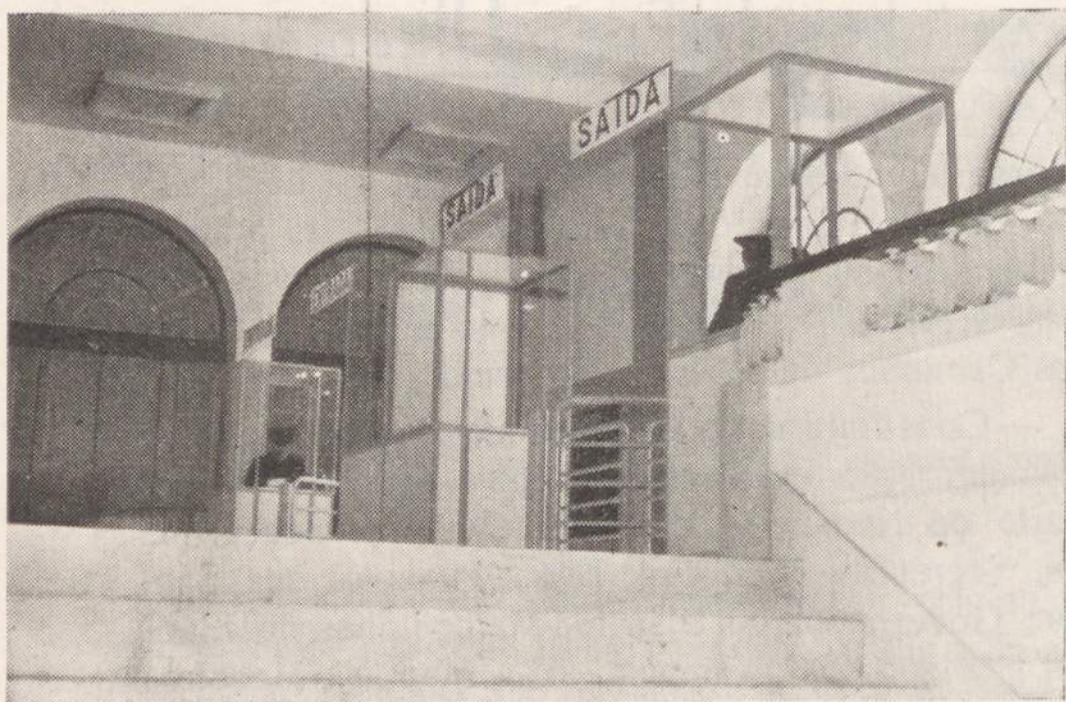
MOÇAMEDES

Um troço de caminho de ferro entre Vila Artur Paiva e Cuchi, futura Vila Lopes Alves, será inaugurado no dia 28 de Maio. A linha pertence ao Caminho de Ferro de Moçamedes e tem uma ponte ferroviária com 200 metros de comprimento, denominada «Dr. Raul Ventura», que servirá, a partir de Maio, toda a região de Menongue. O prolongamento do caminho de ferro para Leste, atingirá, ainda este ano, a Vila de Serpa Pinto, para depois prosseguir até à fronteira. Este empreendimento é um factor de grande importância para a valorização daquelas vastas regiões, permitindo o aproveitamento das riquezas naturais, como minérios, madeiras e produtos agro-pecuários, prevendo-se, também, a instalação de uma zona de colonização de europeus, sendo o clima de boa salubridade e os terrenos muito férteis, com água de boa qualidade.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30 18,15 e 21,30 — «Táxi, Roulotte e Corrida».
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Intriga em Hong-Kong».
COLISEU — Às 21,30 — Grande Orquestra Sinfónica Alemã



Inauguração de importantes melhoramentos na Estação de Santa Apolónia

No prosseguimento de múltiplas benfeitorias ultimamente introduzidas na Estação de Santa Apolónia, — hoje a estação n.º 1 da capital, — foi aberta ao público no passado dia 7 de Abril, uma passagem subterrânea destinada ao atravessamento das linhas interiores da estação.

A referida passagem, com revestimento de cor suave, encontra-se situada no topo do edifício principal da estação, estabelecendo larga e cómoda ligação entre a ala norte e a do sul. No seu interior estão sendo instaladas secções de vendas de utilidades, incluindo uma tabacaria — esta já em pleno funcionamento. Na ala sul, a passagem abre ante vasto hall, fronteiro à Avenida do Infante Santo, por onde, futuramente, passa a fazer-se o movimento principal de entrada e saída de passageiros.

Ao acto inaugural, realizado à hora da partida do «Sud-Express» compareceram os srs. Presidente do Conselho de Administração, Prof. Doutor Mário de Figueiredo; Vice-Presidente, dr. Mário Malheiro Rey-mão Nogueira; Administrador-Delegado, Eng.º Mário Costa, e ainda os Administradores General Frederico Vilar, Eng.º António Costa Macedo, Eng.º José Nogueira Soares e Conde de Penha Garcia — que foram recebidos pelos srs. Eng.ºs Espregueira Mendes e Pedro de Brion, respectivamente, Director-Geral e Subdirector, e bem assim por muitos funcionários superiores da Companhia.

Após a inauguração, os Administradores visitaram as instalações, em construção, do magnífico restaurante, a explorar pela Wagons-Lits, e que se apresenta já num estilo moderno e de muito bom gosto. O restaurante, conforme elucidação do Director-Geral da Companhia, deverá estar pronto a funcionar em fins de Junho ou princípios de Julho, isto é, no

Imprensa

Diário de Lisboa

Entrou no 40.º ano de existência, o «Diário de Lisboa».

Aos seus distintos director e director-adjunto, srs. drs. Norberto Lopes e Mário Neves, bem como a todos os seus camaradas de trabalho, as nossas felicitações.

Diário da Manhã

Completo no dia 4 do corrente 29 anos de existência o *Diário da Manhã*.

Aos srs. drs. Barradas de Oliveira e João Patrício, seus ilustres director e director-adjunto, respectivamente, apresentamos as nossas sinceras felicitações.

Correio do Ribatejo

Com o número n.º 3599, de 9 de Abril, completou o *Correio do Ribatejo* (antigo *Correio da Estremadura*) setenta anos de prestante e laboriosa vida. Fundado por João Arruda, que era jornalista de pulso e de visão clara, e ao mesmo tempo, um escritor de bom quilate, o *Correio do Ribatejo* orgulha-se do seu passado como pode também orgulhar-se do seu presente, entregue como está a sua direcção ao sr. dr. Virgílio Arruda, filho e digno herdeiro do fundador deste semanário que está inteiramente identificado com o espírito e os problemas de Santarém e seu distrito.

Ao sr. dr. Virgílio Arruda e aos seus distintos colaboradores apresentamos os nossos parabéns pelo aniversário do «Correio do Ribatejo».

Correio da Feira

Em 11 de Abril do corrente, completou 63 anos de existência o semanário regionalista *Correio da Feira*, que se publica em Vila da Feira, da digna direcção do sr. José Soares de Sá, que não se tem poupado a trabalhos e sacrifícios para bem servir os superiores interesses da sua linda e histórica região.

As nossas felicitações.

início dos grandes afluxos de tráfego da quadra estival.

No seguimento destes e de outros melhoramentos que se irão seguir, desde já se pode anunciar, também, a próxima construção de um vasto alpendre com cobertura de vidro, na fachada principal do edifício da estação, ou seja na parte fronteira ao Largo dos Caminhos de Ferro. O projecto desta utilíssima melhoria foi muito recentemente aprovado pela Câmara Municipal de Lisboa.

Publicações recebidas

Comemoração do dia 12 de Outubro em Compostela

Por amável oferta dos Serviços Culturais da Embaixada de Espanha, recebemos um opúsculo com os textos dos notáveis discursos pronunciados, no dia 12 de Outubro de 1959, pelos srs. Fernando M.^a Castiella, Ministro de Assuntos Exteriores de Espanha, e General Venâncio Deslandes, Embaixador de Portugal em Madrid, na Capela Real do Hospital dos Reis Católicos, na cidade de Santiago de Compostela, por ocasião da Festa da Hispanidade e que coincidiu com a realização do II Congresso da Emigração Espanhola.

O Embaixador do nosso País, levou a essa festa a mensagem da Comunidade Irmã Luso-Brasileira; o Ministro Espanhol, falando sobre a significação de Compostela, disse que Santiago, coração da Galiza do Apóstolo, da Galiza ilimitada, é um dos grandes símbolos da Fé cristã, da condição europeia da Espanha e do seu impulso missionário e transcendente.

Na sua mensagem, o nosso ilustre embaixador em Madrid, a propósito da presença, no mundo, de portugueses e espanhóis, recordou uma afirmação do Ministro de Assuntos Exteriores de Espanha, proferida, em tempos, e que é a seguinte:

«Ambas comunidades — la hispano-americana y la luso-brasileña — manteniéndose como construcciones paralelas, afincadas en una evolución independiente, encontrarán sus mejores perspectivas de futuro en continuar y desarrollar eficazmente la fraternal colaboración».

Por sua vez, o Ministro Fernando M.^a Castiella, ao anunciar que, neste ano de 1960, se celebrará em Quito, capital da república do Equador, a XI Conferência da Organização de Estados Americanos, exprimiu os seus votos de optimismo e esperança ante a reunião anunciada, desejando ardentemente que ela represente mais um passo na grande linha da marcha da cooperação dos países do Continente e, em especial, da unidade e prosperidade dos povos ibero-americanos.

Companhia de Seguros «Comércio e Indústria» — Exercício de 1959

Recebemos o Relatório da Administração da Companhia de Seguros «Comércio e Indústria», com o balanço e o parecer do Conselho Fiscal referentes ao exercício de 1959.

O Relatório começa por prestar sentida homenagem à memória do sr. Luís Gonçalves Santiago, presidente honorário do Conselho de Administração e último fundador sobrevivente desta Companhia.

A Companhia conseguiu elevar o Capital e Reservas à importante verba de 160 890 contos.

Separata da revista brasileira «Manchete» dedicada à obra do Presidente Juscelino Kubitschek

Por oferta, que muito agradecemos, da Embaixada do Brasil, recebemos uma separata da grande revista «Manchete» em que se reúnem as reportagens, publicadas nos números 407, 408 e 409, sobre a acção notável do Presidente da nação irmã, intituladas: «JK presta Contas», «Segunda Descoberta do Brasil» e «Brasil de JK».

Esgotados, rapidamente, aqueles números, devido

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

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

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA A primeira demonstração de tracção eléctrica realizada na Alemanha, deve-se a Werner Siemens, num percurso fechado de 300 metros da Exposição de 1879, em Berlim, para distracção e recreio dos visitantes.

Nos anos seguintes, muitas linhas de «eléctricos» se estabeleceram em diversas cidades alemãs, mas a grande experiência só se efectuou por volta de 1904, com a electrificação da linha Marienfelde-Zossen, para fins militares, em corrente trifásica de 1.000 Volts e 50 Hz. A velocidade máxima atingida foi, então, de 210 Km/h, o que ainda hoje representa um valor considerável.

ao excepcional interesse das suas reportagens, a separata tinha a justificá-la a necessidade de ir ao encontro do desejo manifestado por muitos milhares de brasileiros que queriam conhecer, por meio da imagem, o que é a obra realizada pelo Dr. Juscelino Kubitschek e que tem, como remate glorioso, a construção da maravilhosa cidade Brasília, nova capital da nação brasileira.

Boletim Trimestral do Banco de Angola

Recebemos o n.º 9 do Boletim Trimestral do Banco de Angola, correspondente aos meses de Janeiro, Fevereiro e Março de 1960, e, como os anteriores, organizado pela sua Repartição de Estudos Económicos.

Os principais clientes de 1959 foram, por ordem decrescente: Estados Unidos, Reino Unido, Metrópole, Holanda e França; os fornecedores principais, foram, também por ordem decrescente, os seguintes: Metrópole, Alemanha, Reino Unido, Estados Unidos e Bélgica-Luxemburgo.

Os principais produtos agrícolas em 1959 foram estes: Açúcar; café (89 186 toneladas, contra 79.606 em 1958); sisal 53.539 contra 51.870 em 1958).

Deste número do Boletim extraímos esta pequena nota sobre a Balança comercial de Angola em 1959:

«A partir de Abril, mês até ao qual a balança comercial manteve saldos positivos, começou a verificar-se uma posição deficitária nas trocas com o exterior, que se manteve até ao final do ano.

De uma maneira geral, o saldo negativo esteve na ordem dos 300.000 contos e só em Dezembro baixou para menos de 200 mil.

Pode dizer-se que para o saldo deficitário apurado, maior que o registado no ano anterior, influíram especialmente as baixas cotações que atingiram o café, dado que a exportação deste produto, apesar de ter envolvido mais de 10 mil toneladas que em 1958, rendeu menos 150 mil contos».

Sendo o país muito rico em carvão, não houve muito interesse em electrificar os caminhos de ferro, de maneira que só isoladamente foram aparecendo, nos anos seguintes, algumas pequenas instalações nos diversos Estados que constituíam o Império alemão.

Até à primeira Grande Guerra, as principais linhas electrificadas eram: o troço de 23,7 quilómetros, entre Murnan e Oberammergan (a 5.500 V, 15 Hz) e o trecho de 26,6 quilómetros entre Blankenese — Altona —, Hamburgo — Ohlsdorf, também em corrente monofásica, mas a 6.000 Volts e 25 ciclos.

No fim de 1957, a rede electrificada da Alemanha Ocidental já atingia 2 626 quilómetros que representavam 8,5 % do total da DB. Em 1958 foram electrificados mais 455 quilómetros e no princípio de 1959 tinham entrado em serviço outros 260, nos seguintes trechos: Ratisbona — Passau, 110 Km.; Bietigheim — Heilbronn, 30 Km.; Romagem — Colónia — Düsseldorf, 120 Km..

O programa da DB prevê que nos próximos 12 a 15 anos estarão realizados cerca de 6 000 quilómetros de linhas electrificadas, isto é, 20 % da rede, por onde se escoará metade do tráfego total. Serão servidas as regiões de Bremen, Hannover, Dortmund, a fronteira com a França e numerosas linhas do Sul da Alemanha.

FINLANDIA

Os Caminhos de ferro do Estado finlandês estabeleceram um programa decenal que prevê a electrificação de 990 Km. de linha. A rede finlandesa totaliza actualmente 520 Km. A electrificação será feita em corrente alterna monofásica de 25.000 Volts e 50 períodos.

A promulgação da electrificação a **GRÃ-BRETANHA** 750 V., corrente contínua, posta em serviço pela Região Sul dos Caminhos de Ferro Britânicos em Junho de 1959, da linha Kent Coast, desde Gillingham a Ramsgate, e a conversão das linhas de Sittingbourne a Sheerness e Faversham a Canterbury Este e Dover produziram um grande êxito e justificam por completo o investimento em dinheiro e materiais.

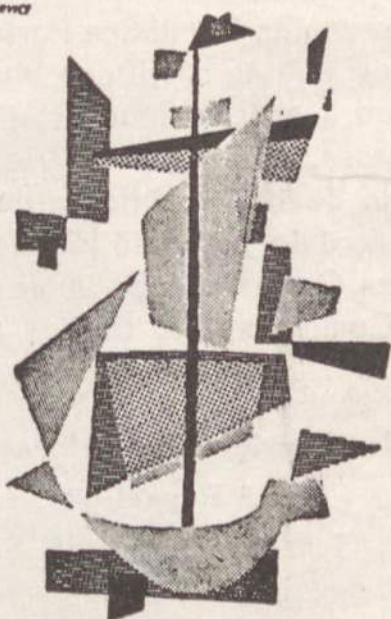
Nos primeiros seis meses de exploração dos serviços eléctricos, a venda de bilhetes na zona electrificada aumentou em quase um terço sobre o mesmo período de 1958; quarenta por cento mais de passageiros chegaram por caminho de ferro à zona, e as estações das novas linhas electrificadas tiveram um rendimento adicional de 50.000 libras.

— Com a designação de «Congresso de Electrificação dos Caminhos de Ferro Britânicos de 1960» vai ser celebrada em Londres, durante a primeira semana de Outubro, uma grande reunião, na qual, como se espera, estarão presentes 300 a 400 delegados estrangeiros, a convite da Comissão Britânica de Transportes.

O novo sistema de tracção eléctrica de 25.000

REVISTA

OSCAR J. COLIN



FEIRA DE PARIS

14 a 29 de Maio de 1960



INFORMAÇÕES

Rua Eça de Queiroz, 20-A • Tel. 42988

LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS (1.ª classe)

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro—Cirurgia—Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 14 horas
Dr. Luis Malheiro—Pele e Sífilis—Consultas às 3.ªs 5.ªs e Sábados,
das 14 às 16,30.
Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas
Dr. António Ferrão—Doenças dos olhos—às 14 horas
Dr. Vasconcelos Dias—Estômago, fígado, intestinos e doenças ano-
-rectais—às 15 horas
Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 17,30 horas
Dr. Pinto Bastos—Boca e dentes, prótese—às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 16 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



AÇOS FINOS
Para todos os fins
STOCK PERMANENTE

UNIVERSAL

LISBOA

85—Rua de S. Paulo—87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31—Rua de Ceuta—33

Telefones 25045-46

Volts adoptado para o programa de modernização dos caminhos de ferro ingleses terá tantas e tão revolucionárias consequências técnicas, que a referida Comissão resolveu convidar os engenheiros ferroviários de todo o mundo para tomarem parte na anunciada reunião.

A indústria electromecânica da Grã-Bretanha cooperará com a Comissão, organizando uma exposição de material de electrificação ferroviária, a inaugurar na mesma semana do Congresso. A exposição efectuar-se-á no Cais de Batlersea e as sessões do Congresso no Instituto de Engenharia Civil, Great George Street, Londres.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo» n.º 56, II Série, de 8 de Março de 1960, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de ampliação do apeadeiro de Salgueirinha, ao quilómetro 39,812, da linha de Vendas Novas, incluindo a expropriação, por utilidade pública, de uma parcela de terreno, com a área de 159,34 m², situada do lado esquerdo da linha, do quilómetro 39,512 50 ao quilómetro 39,600, conforme a planta parcelar (desenho n.º 17 783.)

Ministério das comunicações, 26 de Fevereiro de 1960. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

O «Diário do Governo», n.º 57, II Série, de 9 de Março de 1960, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de construção de um abrigo para passageiros no apeadeiro de Couto de Cambazes, ao quilómetro 42,194 40 do ramal de Braga, incluindo a expropriação, por utilidade pública, de uma parcela de terreno, com a área de 23,84 m², situada do lado direito da linha férrea, do quilómetro 42,196 50 ao 42,204 50, conforme a planta parcelar, desenho n.º 2623.

Ministério das Comunicações, 26 de Fevereiro de 1960. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

O «Diário do Governo» n.º 63, II Série, de 16 de Março de 1960, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto da 3.ª via da linha do Norte, entre o quilómetro 19,919 e a estação de Alverca, lado esquerdo, incluindo a expropriação por utilidade pública de duas parcelas de terreno situadas do lado esquerdo da linha férrea do quilómetro 20,409 ao quilómetro 20,423 e do quilómetro 20,600 ao quilómetro 21,480.

Ministério das Comunicações, 8 de Março de 1960. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

O «Diário do Governo» n.º 64, II Série, de 17 de Março de 1960, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de ampliação da linha de resguardo do quilómetro 19,518 da linha de Vendas Novas, incluindo a expropriação de duas parcelas de terreno situadas do lado esquerdo da linha, do quilómetro 19,814 ao quilómetro 19,900.

Ministério das Comunicações, 8 de Março de 1960. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

O «Diário do Governo», n.º 65, II Série, de 18 de Março de 1960, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que se rectifique para 50,30 m² a área da parcela de terreno a expropriar do trajecto de ampliação da estação de Lamorosa, na linha do Norte, aprovada por portaria de 27 de Maio de 1958, publicada no *Diário do Governo* n.º 133, 2.ª série, de 6 de Junho do mesmo ano.

Ministério das Comunicações, 29 de Fevereiro de 1960. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

O «Diário do Governo» n.º 59, III Série, de 11 de Março de 1960, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovada, por despacho de 26 de Fevereiro findo de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, a proposta da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pela qual ao transporte de embalagens de madeira cónicas, equiparadas a cabazes de madeira, quando sejam apresentadas a despacho, colocadas umas dentro das outras, em volumes constituídos, pelo menos, por 30 embalagens, não é aplicado o recargo de 50 por cento a que se refere o § único do artigo 64.º da tarifa geral.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 1 de Março de 1960. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Direcção-Geral dos Combustíveis

1.ª REPARTIÇÃO

Fornecimento de travessas para o caminho de ferro do Rio Maior

O «Diário do Governo» n.º 65, III Série, de 18 de Março de 1960, publica o seguinte:

Às 15 horas do dia 20 de Abril próximo realizar-se-á na 1.ª Repartição da Direcção-Geral dos Combustíveis, Avenida de Miguel Bombarda, 6, em Lisboa, o acto de abertura de propostas para a aquisição de 4200 travessas de carvalho (4000 normais e 200 rectangulares) para o ramal do caminho de ferro de Rio Maior, de harmonia com o caderno de encargos e condições patentes no local acima referido, todos os dias úteis, das 9 às 12 e das 14 às 16 horas.

Os concorrentes, que deverão entregar as suas propostas até às 12 horas do dia marcado para a sua abertura, terão de efectuar na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, mediante guia passada nesta Repartição, o depósito provisório de 7.500\$, que será elevado a 5 por cento do valor da adjudicação.

1.ª Repartição da Direcção-Geral dos Combustíveis, 12 de Março de 1960. — O Chefe da Repartição, interino, *José António Tavares*.

Rectificação

O «Diário do Governo», n.º 71, II Série, de 25 de Março de 1960, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se rectifica a portaria de 26 de Fevereiro findo, publicada no *Diário do Governo* n.º 57, 2.ª série, de 9 do mês corrente: onde se lê: «apeadeiro de Couto de Cambazes», deve ler-se: «apeadeiro de Couto de Cambezes».

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 21 de Março de 1960. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

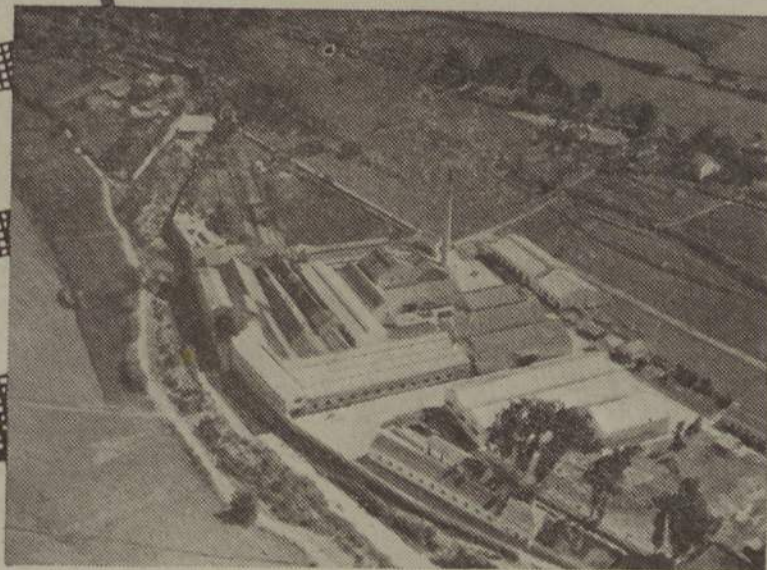
PAPEIS



Graham

DA

FABRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA
TOJAL — LOURES



GUILHERME GRAHAM JR. & C.^a — Rua da Alfândega, 160 Lisboa — Rua dos Clérigos, 6 - Porto

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

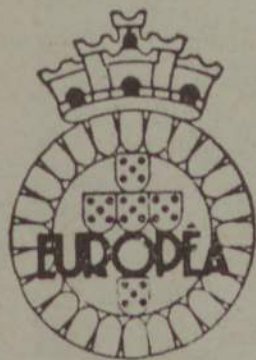
GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

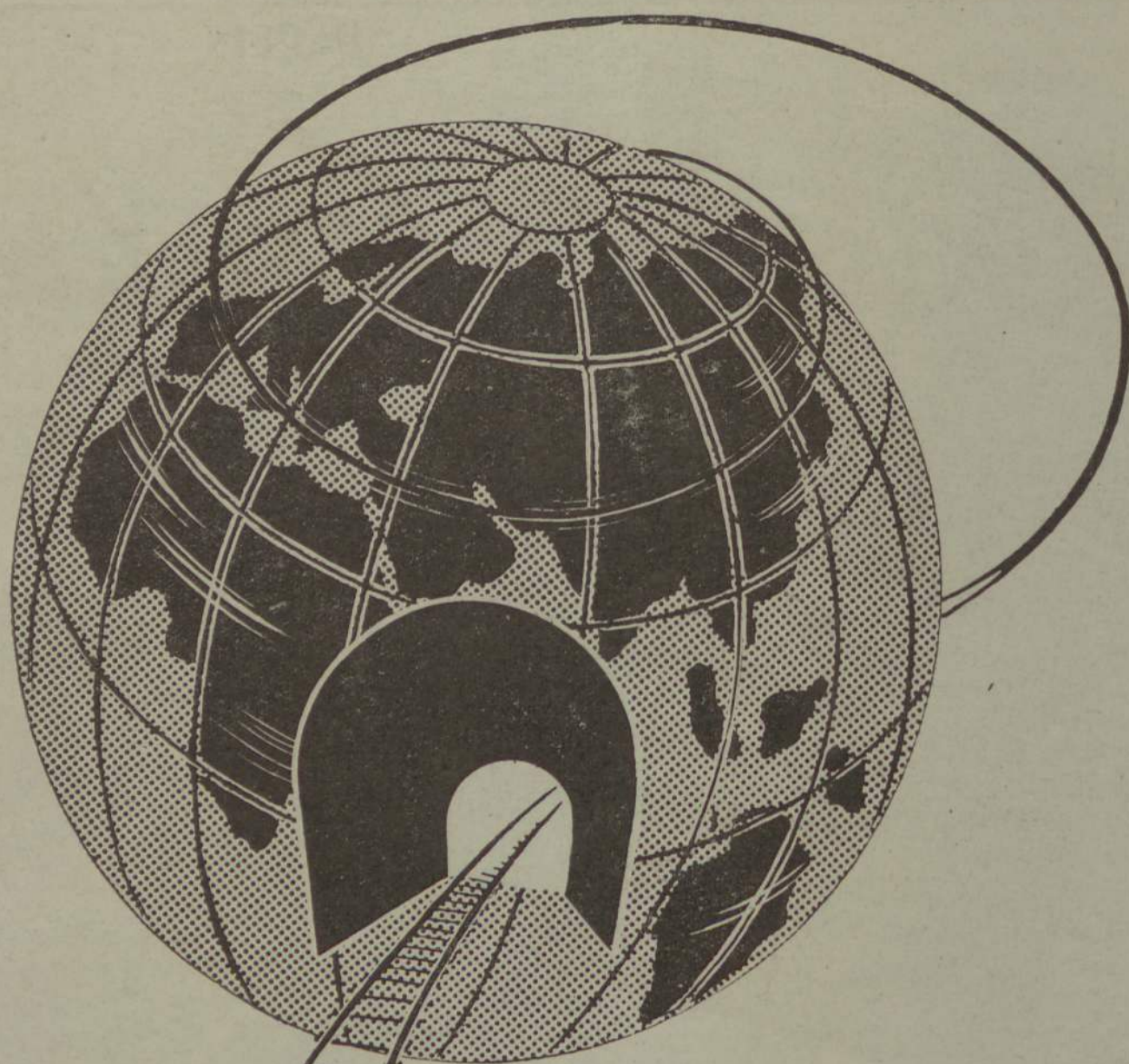
SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e África do Norte.

End. Teleg. EUROPEA
TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE