

51.º do 74.º Ano

Lisboa, 16 de Abril de 1961

Número 1760

# 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



# SOGÁS

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

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

## Sede e Fábrica

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

## Delegação no Porto

Rua de Santa Catarina, 587  
Telef. 3 60 31



Produtores e Viti-Vinicultores

SEDE: Curia-Portugal  
Escritórios e Armazém em Lisboa  
Praça João do Rio, 10-A  
Telefone 720039

Exportadores

ESPUMANTES NATURAIS  
Vinhos do Porto, Cognacs,  
Vinhos de Mesa, Licores  
Superfinos, etc.

## 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



Equipamento original  
das automotoras ALLAN  
em serviço na C. P.

Material de injeção «Diesel» e eléctrico  
para motores industriais, marítimos  
e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

**CONDE BARÃO, LDA.**

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA



# 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: P B X 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, 1898. — 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

# 1760

## 16 — ABRIL — 1961

## ANO LXXIV

### Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL



A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT  
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

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

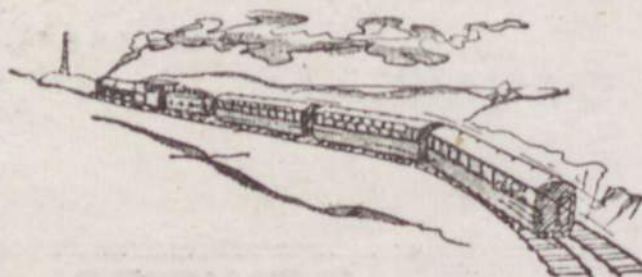
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

|                                                                                                               |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| O Porto e o Caminho de Ferro do Mormugão, foram reintegrados na administração directa do Estado . . . . .     | 51 |
| Os Caminhos de Ferro nos países longínquos, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i> . . . . .                         | 53 |
| Livros e autores . . . . .                                                                                    | 56 |
| Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> . . . . .                                                          | 57 |
| Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . . . . .                                        | 58 |
| Linhas Estrangeiras . . . . .                                                                                 | 59 |
| Caminhos de Ferro Ultramarinos . . . . .                                                                      | 59 |
| Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i> . . . . .                                                                | 60 |
| O que todos devem saber . . . . .                                                                             | 60 |
| Ateneu Ferroviário . . . . .                                                                                  | 60 |
| Estado da Índia — Foi criada a Junta Autónoma dos Portos e Caminhos de Ferro . . . . .                        | 62 |
| A Conferência Internacional de Horários dos Caminhos de Ferro reúne se, no próximo dia 20, em Lisboa. . . . . | 63 |
| Horário do «Sud-Express» e do «Lusitânia-Express». . . . .                                                    | 63 |
| Brindes e Calen lários . . . . .                                                                              | 63 |
| Imprensa. . . . .                                                                                             | 64 |
| Comité de Gerência da União Internacional dos Caminhos de Ferro . . . . .                                     | 64 |





# O Porto e o Caminho de Ferro do Mormugão

foram reintegrados na administração directa do Estado

**R**EALIZOU-SE no dia 31 de Março, em Goa, a cerimónia da transferência para o Governo do Estado da Índia do Caminho de Ferro e do Porto de Mormugão, por ter terminado às 24 horas desse dia, a concessão de que era titular a «The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited».

Nessa cerimónia tomaram parte o Governador-Geral do Estado da Índia, general Vassalo e Silva, em representação do Governo português e o Engenheiro Fernando Muñoz de Oliveira, recentemente nomeado Presidente da Junta Autónoma dos Portos e Caminhos de Ferro do Estado da Índia, e, como representante da «The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited», o Coronel C. Blackford.

O sr. Governador-Geral enalteceu, no seu discurso, a velha aliança luso-britânica e em termos elogiosos referiu-se à forma honesta que presidiu à transferência dos poderes bem como ao trabalho efectuado pelo pessoal da Wip Rly. Em resposta, o coronel Blackford agradeceu as referências à sua pessoa e aos funcionários da companhia e fez votos pelas prosperidades da Junta Autónoma dos Portos e Caminhos de Ferro.

Ao acto assistiram ainda: os deputados Fernando António Muñoz de Oliveira, pre-

sidente da Junta Autónoma e Quenim; o secretário-geral, o comandante militar e muitas outras entidades civis e militares.

A indústria siderúrgica japonesa, representada por quatro dos seus mais categorizados dirigentes, enviou ao general Vassalo e Silva um telegrama de felicitações por motivo da entrega do porto e caminho de ferro de Mormugão ao Governo. O telegrama dizia:

«Exprimimos cordiais felicitações pela entrega do porto e caminho de ferro de Mormugão ao vosso Governo e esperamos que essa transferência assegurará melhores e mais eficientes arranjos para a exportação do minério de ferro e contribuirá para a contínua prosperidade de Goa».

Assinaram o telegrama: Makoto Watanabe, Chiyomatsu Biyama, Hiroshi Watanabe e Rimjiro Kaku.

Foram enviados telegramas semelhantes ao prof. Raul Ventura, presidente da Comissão de Resgate do Porto e Caminho de Ferro de Mormugão, e ao eng. Muñoz de Oliveira, membro da mesma Comissão e, desde hoje, presidente da Junta Autónoma dos Portos e Caminhos de Ferro.

O Porto e o Caminho de Ferro de Mormugão tinham sido concedidos à «The West of India Portuguese Guaranteed Railway



Company, Limited» por contrato de 18 de Abril de 1881, que até agora se manteve fundamentalmente em vigor, embora fosse, em alguns pontos, alterado por contratos de 1902, 1929, 1954 e 1956.

Para terminar a concessão, o Ministério das Finanças pagou à concessionária, nos termos dos referidos contratos, a importância de £ 1.107.541-18-10, soma muito avultada mas cujo pagamento se justifica pela enorme importância que o porto de Mormugão tem para a economia do Estado da Índia, bastando observar que no ano de 1960 foram exportados através dele mais de 7.000.000 de toneladas de minério de ferro e que no mês de Janeiro do corrente ano a exportação atingiu 900.000 toneladas.

Como auxílio ao Estado da Índia, o Ministério das Finanças não só adiantou a mencionada importância do resgate, como emprestou ao Estado da Índia várias importâncias, no total de cerca de 50.000 contos, que, por motivo do fim da concessão, aquele Ministério deveria receber da «The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited».

Criada pelo Decreto-Lei n.º 43 517, de 25 de Fevereiro de 1961, a Junta Autónoma dos Portos e Caminhos de Ferro do Estado da Índia, este serviço público recebe, portanto, todos os bens que pertenceram à concessionária e as quantias emprestadas pelo Ministério das Finanças, que devem ser reembolsadas em 12 anos, ficando assim habilitado a desempenhar com eficiência a obra de desenvolvimento do caminho de ferro e do porto de Mormugão para o qual tanto o Governo local como o Governo Central não têm poupado esforços.

O dia 31 de Março de 1961 representa, pois, para o Estado da Índia e para a Metrópole uma nova data histórica. A passagem do Porto e Caminho de Ferro do Mormugão para a Junta Autónoma dos Portos e Caminhos de Ferro do Estado da Índia, representa, sob o ponto de vista económico, não apenas uma vitória das finanças nacionais, mas também constitui uma prova insofismável e eloquente de que a unidade moral da nacionalidade continua a afirmar-se e a vencer todos os obstáculos e todas as incompreensões alheias.





# Os Caminhos de Ferro nos países longínquos

## A rede ferroviária da Argentina

Por CARLOS DE BRITO LEAL

**O**S pilotos espanhóis João Diaz de Solis e Vicente Yañez Pinzon, logo oito anos após o desembarque de Pedro Álvares Cabral em terras de Santa Cruz, navegaram na esteira do descobridor português e singrando para o sul, ao longo da costa, foram possivelmente os primeiros europeus a chegar, em 1508, ao estuário de um grande rio, que eles então julgaram ser um golfo, ao qual chamaram, por ser de água doce, o Mar Dulce de Solis.

Juan Solis ali voltou, em 1515, para tomar posse dessa costa em nome da Espanha, sem mesmo pensar em dar-lhe qualquer nome, e só em 1526, quando o veneziano Sebastião Caboto ali aportou e enviou para Espanha uma certa quantidade de ornamentos de prata feitos grosseiramente pelos índios, os espanhóis começaram a dar o nome de Rio da Prata ao rio que Solis descobrira e que mais tarde viria originar o nome de Terra da Prata, de Argentina, ao imenso país que hoje tem este nome.

Tratava-se, pois, de um território onde havia prata e naturalmente ouro. Tanto bastou que muitas expedições largassem de Espanha para irem ocupar uma terra tão rica, que até os naturais faziam com prata bugigangas sem valor.

O país não era, porém, o que se esperava e a ocupação foi difícil. Os índios, de trato agressivo, viviam espalhados em numerosos bandos com reduzidos conhecimentos de agricultura e alimentavam-se apenas de peixe seco e da caça de algumas aves e animais.

A conquista só todavia começou em 1536 quando Pedro Mendoza ali aportou com uma esquadra de 11 navios e 1.300 homens em busca da prata e do ouro, cuja fama atraía tanta gente mas que ninguém ainda descobrira. Naquele ano foi fundada a cidade de Santa Maria del Buen Aire, no local onde hoje existe a capital, Buenos Aires, que só em 1580 começou definitivamente a ser construída e povoada por Juan Garay, que fundou também Santa Fé.

Garay foi mais afortunado do que Pedro Mendoza cuja expedição, dizimada pela fome, a doença e os ataques dos índios, o forçara a regressar a Espanha com os poucos sobreviventes que restavam, sem

jamais ter encontrado a prata e o ouro em que tanto se falava.

Mendoza, gravemente doente e abatido, morreu no mar, de volta para Espanha mas, a despeito disso, e não esquecendo que os portugueses pareciam muito prosperar na terra dos Papagaios e dos paus cor de brasas, o Brasil, a Espanha continuou a enviar navios para a Argentina e, em 1617, Diego de Góngora foi nomeado, por Filipe III de Espanha, o primeiro governador da província do Rio da Prata.

Estava assim completada a posse do novo país que durante dois séculos e meio ficaria subordinado ao Vice-Reino do Peru, do qual só se separou em 1776, quando Carlos III fundou o vice-reinado da Prata, que compreendia, além da Argentina, também o Uruguai, o Paraguai e a Bolívia.

Iniciou-se então uma época de grande prosperidade, principalmente devido à exportação de couros, carne seca e salgada e ao desenvolvimento da agricultura.

Durante as guerras napoleónicas uma expedição inglesa tentou ocupar Buenos Aires, mas os seus habitantes conseguiram vencer e expulsar os invasores.

Mas já germinavam os primeiros lampejos de independência e em 1810 ocorria a revolução dos colonos contra o domínio espanhol, constituindo-se em 25 de Maio desse ano a primeira Junta de um Governo independente da metrópole. As batalhas de Tucuman em 24 de Setembro de 1812 e de Salta em 24 de Fevereiro de 1813, foram decisivas deixando toda a região da Prata liberta das tropas espanholas e em 1819 o país recebia a sua primeira Constituição, de regime unitário centralista, conforme as ideias que prevaleciam em Buenos Aires contra as várias outras províncias.

A paz não era, contudo, definitiva e as lutas entre os *portenhos*, os habitantes da capital e unitários, com os *gaúchos*, provincianos e federalistas prosseguiram até 1835, em que começou a tirania do chefe dos *gaúchos*, o federal Rosas, ditadura que iria durar 17 anos e que só em 1832 caiu para dar lugar ao sistema federalista consolidado pelos presidentes Mitre, Sarmiento, Avelaneda e Júlio Roca.

O novo regime, baseado em uma nova Consti-



tuição (Santa Fé, 1853), proporcionou um enorme progresso com a ampliação do comércio internacional, o fomento da imigração europeia, o estímulo ao desenvolvimento da agricultura, da pecuária, da indústria e, principalmente, com a construção das principais linhas de caminhos de ferro.

Em 1854, o americano William Wheelwright obteve uma concessão para construir uma via férrea da cidade de Rosário para a cidade de Córdoba que, depois de várias vicissitudes, foi aberta ao tráfego em 1864 com o auxílio de capital inglês.

Um outro troço de outra linha, havia já então sido inaugurado em 1857, formando assim o primeiro núcleo das vias férreas do Oeste.

A construção fazia-se com capitais particulares e só mais tarde o Governo começou a emitir acções com juros garantidos, fomentando o desenvolvimento ferroviário que hoje ocupa o 7.º lugar do Mundo e 41 % da totalidade em extensão de linhas e número de pessoal em toda a América do Sul.

Com uma superfície de 2.808.492 km.<sup>2</sup>, um comprimento de 3.650 km., e uma largura máxima de 1.700 km., a Argentina é o quarto país das Américas em extensão territorial; reivindica para si vasta porção da Antártica, algumas ilhas ao sul da Terra do Fogo e as ilhas Malvinas actualmente ocupadas pela Inglaterra. Limita-se ao norte com a Bolívia e o Paraguai; a nordeste com o Brasil, a oeste com o Uruguai e o Oceano Atlântico e ao sul e oeste com o Chile. A sua população está calculada em 21.200.000 habitantes e é constituída por uma mistura de raças europeias onde predominam os de origem espanhola e italiana, com a menor percentagem de indivíduos de cor em todas as Américas, à excepção do Canadá e do Uruguai.

A cordilheira dos Andes, é o principal acidente orográfico e situa-se na fronteira com o Chile, apresentando, do lado argentino, alguns dos pontos mais culminantes das Américas, como são o Aconcagua com 7.203 m. de altitude, o Ojos del Salado com 6.880 m., o Tupungato com 6.809 m. e outros.

O país está dividido em 23 províncias (subdivididas em Departamentos) e a capital federal, Buenos Aires, é a maior cidade da América do Sul, possuindo uma área metropolitana com mais de 5 milhões de habitantes. Seguem-se-lhe, em importância, Córdoba, com 510.000, e Tucuman, La Plata e Santa Fé.

Actualmente, a maior riqueza da Argentina é a petrolífera, cuja produção foi em 1958 de 5,4 milhões de metros cúbicos fornecidos pelos poços de Comodoro, Rivadavia, Chubut, Santa Cruz, Terra do Fogo, Salta, Mendoza e Neuquén, havendo 19 refinarias, sendo a maior em La Plata.

É pequena a produção de carvão (260.000 toneladas) explorando-se também alguns jazigos de chumbo, estanho, ouro, prata, manganés e sal.

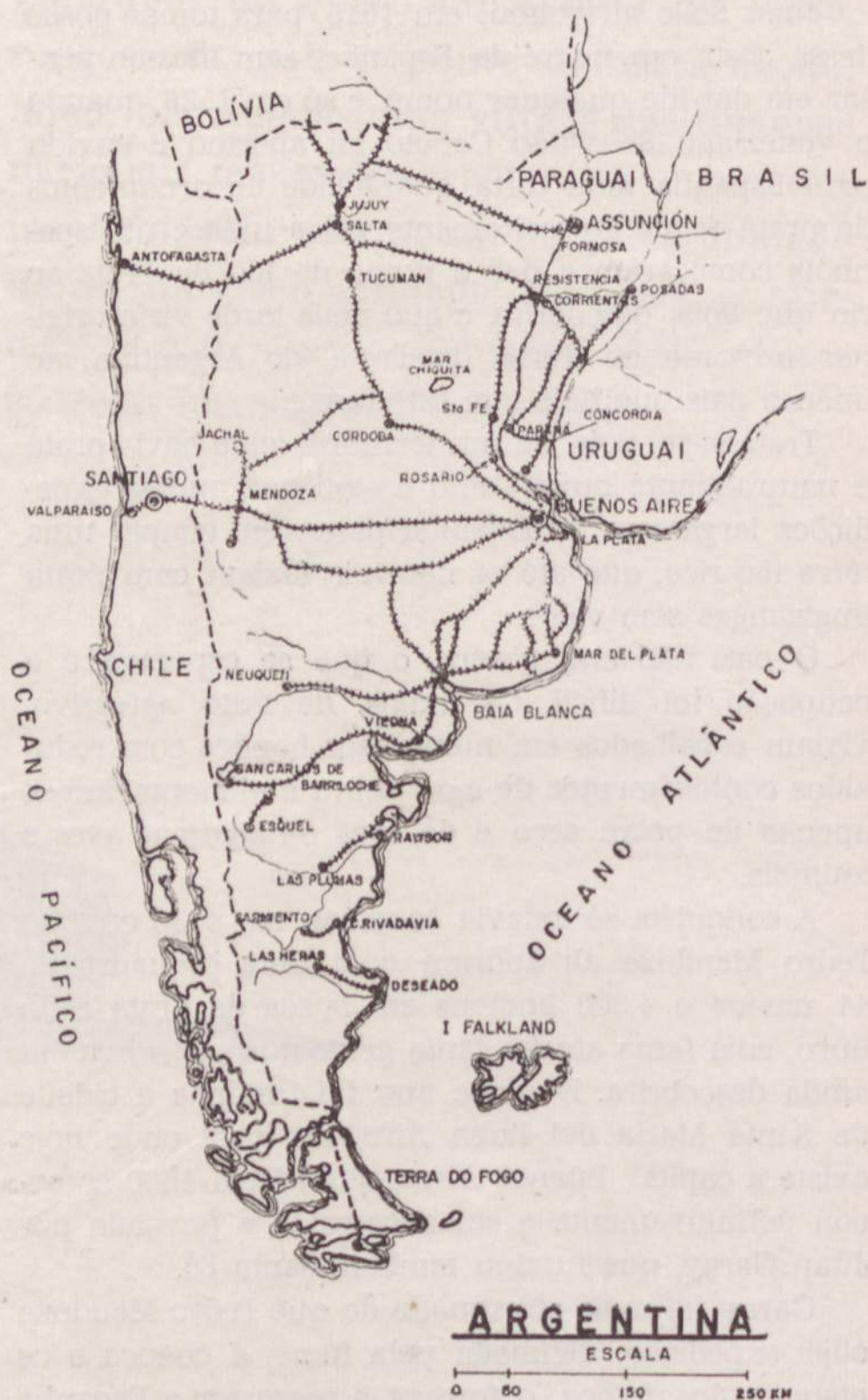
A extensão total de linhas férreas em 1939 era de 42.020 km. dos quais 29.397 km. eram propriedade

particular e as restantes na posse do Estado. Actualmente, é a mais completa da América Latina, perfazendo uma totalidade de 43.970 km., dos quais, aproximadamente, um terço se acha na Província de Buenos Aires. Destas linhas a primeira companhia criada para serviço público foi a «Sociedade Anónima del Camiño de Fierro de Buenos Aires al Oeste» em Fevereiro de 1854, tendo a inauguração do primeiro troço tido lugar em 30 de Agosto de 1857.

Várias empresas foram-se constituindo com rápida expansão da rede e com maior incremento entre 1880 e 1910.

Em 1956, o Governo argentino adquiriu-as constituindo a «Empresa de los Ferrocarriles del Estado Argentino», mais conhecida pelas iniciais EFEA, que é dirigida por um presidente e nove membros, seis dos quais com experiência ferroviária, industrial, comercial e financeira e as outras três, funcionários ferroviários em actividade e com mais de 25 anos de serviço.

As seis grandes linhas que compõem a EFEA abrangem as seguintes extensões: bitola de 1,676 m. — 23.976 km.; 1,435 m. — 3.349 km.; 1 m. — 15.532 km.; 0,78 — 795 km..



Mapa das principais linhas de caminhos de ferro Argentinas



As principais explorações são as seguintes:

1) — *Ferrocarril General Belgrano*, 15.550 km. com a bitola de 1 m. e 77 km. na de 0,76 m. Conta com 1.340 locomotivas a vapor, 150 diesels, 888 carruagens, 115 automotoras, 26.689 vagões de mercadorias e 1.843 para outros serviços, todos para bitola métrica; para a bitola 0,76 m. dispõe de 7 locomotivas a vapor, 4 carruagens e 106 vagões.

É constituído por várias linhas como as da Central de Córdoba, entre Buenos Aires e a fronteira boliviana passando por Tucuman e, de Santa Fé para Mendoza, San Juan, La Roja e Catamarca e ainda as Província de Buenos Aires, que eram as antigas do *Buenos Ayres Great Southern*, a *Buenos Ayres Western Ry*, a *Compañia General de Ferrocarriles* e a *Transandina*, que também pertence a este grupo e estabelece ligação com o Chile através da Cordilheira dos Andes.

2) — *Ferrocarril General Bartolomeu Mitre*, com 6.680 km. de linhas na bitola de 1,676 m., das quais 76 electrificadas a 800 volts, corrente contínua nos troços Retiro-Tigre e outros. Dispõe de 690 locomotivas a vapor, 52 diesels, 32 automotoras diesel, 367 carros eléctricos, 592 carruagens de passageiros, 18.791 vagões para mercadorias e 988 para outros serviços.

Partindo da Estação do Retiro, em Buenos Aires, a linha dirige-se para Rosário, Córdoba e Tucuman, entroncando nestas duas últimas com as vias de 1 metro. Grande parte da linha *Rosario-Puerto Belgrano* (antiga companhia francesa) entre aquela cidade e Almirante Solier, foi também incorporada neste grupo.

A primeira secção, entre Retiro e Vitória, foi uma das primeiras linhas argentinas a ser aberta ao tráfego, em 1862, suportando actualmente um intenso serviço suburbano devido ao grande desenvolvimento da capital.

3) — *Ferrocarril General Roca*, com 8.730 km. de linha com a bitola de 1,676 m. e 718 km. na bitola de 0,76 m. Compreende a antiga rede sul, a «*Bahia Blanca & Northwestern Ry*», a *Ensenada & South Coast* e parte da *Midland*. As três linhas isoladas constituem o *Ferrocarril Nacional Patagonico*, com a «*Central Chubut*», entre Ranson e Las Plumas, a «*Comodoro Ribadavia*», desta cidade para Sarmiento e «*Puerto Deseado*», entre este porto e Las Heras.

A bitola larga conta 837 locomotivas a vapor, 74 diesels, 99 automotoras diesel, 970 carruagens, 17.958 vagões de mercadorias e 1.384 para outros serviços. A bitola de 0,76 m., chamada «*económica*», possui 60 locomotivas a vapor, 40 carruagens, 2 automotoras diesel, 695 vagões para mercadorias e 7 para outros serviços.

4) — *Ferrocarril General San Martin*, que é a antiga *Pacífico*, com 4.630 km. de bitola larga (1,676 m.) e que opera com 573 locomotivas a vapor, 85 diesels, 105 automotoras, 410 carruagens para passageiros,

9.021 vagões e 1.255 outros veículos para vários serviços.

A primeira secção, entre Buenos Aires e Vila Mercedes, foi inaugurada em 1888; entronca com a *Transandina chilena* e estabelece comunicação entre Buenos Aires e Valparaíso, no Oceano Pacífico.

5) — *Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento*. É constituída pelas linhas da antiga «*Oeste*», abrangendo o primeiro troço de via que primeiro foi aberto ao público na Argentina, em 1857, entre Buenos Aires e Flores. Tem uma extensão de 3.860 km., dos quais 42 estão electrificados a 800 volts em corrente contínua, sendo 37 no troço do subúrbio Once de Setiembre (terminal em Buenos Aires) — Plaza Miserere-Moreno e 5 km. em subterrâneo, ligando a terminal com o porto.

Dispõe de 336 locomotivas a vapor, 30 diesels, 264 carruagens, 230 carruagens eléctricas, 25 automotoras diesel, 7.303 vagões para mercadorias e 555 para diversos serviços.

6) — *Ferrocarril General Urquiza*. Compreende todas as linhas argentinas de bitola normal (1,435 m.) e também o *Ferrocarril Correntino*, com a bitola de 0,61 m.

Nas linhas com bitola normal, opera 3.440 km. e com via reduzida 209 km. Liga Buenos Aires às províncias de Entre Rios, Corrientes e Missões, e entronca em Pacu-Cuá com a rede paraguaina.

Tem um serviço suburbano electrificado em corrente contínua de 550 volts, entre a terminal em Buenos Aires, Campo de Mayo e San Martin, com serviço conjugado por via fluvial entre Buenos Aires e o porto de Concepción do Uruguai.

Possui 227 locomotivas a vapor, 13 diesels, 155 carruagens, 104 carruagens eléctricas, 59 automotoras diesels, 4.008 vagões para mercadorias e 326 para outros serviços.

De uma maneira geral, os caminhos de ferro argentinos irradiam todos os portos de Buenos Aires. Só a província de Buenos Aires é coberta por uma tão apertada malha de vias férreas, que nela é difícil encontrar-se um local situado a uma distância superior a 25 km. de qualquer linha servida por numerosos comboios. As províncias de Santa Fé e de Córdoba seguem-se à de Buenos Aires no número de linhas.

Com excepção de Mendoza e de Tucuman, em todas as demais províncias o desenvolvimento ferroviário é bastante reduzido mas, praticamente, todas as províncias e territórios nacionais situadas ao norte de Chubut estão em ligação directa com Buenos Aires.

As principais linhas transandinas da Argentina para o Chile, são a que liga Salta com o porto de Antofagasta e a de Mendoza com a capital chilena de Santiago e o porto de Valparaíso. São linhas com ousadas obras de arte que constituem verdadeiros monumentos de engenharia ferroviária, frequentes



## LIVROS E AUTORES

**Ingénua Perigosa** — *Romance Policial de Raymond Chandler*

Na popularíssima Colecção «Vampiro», da editorial «Livros do Brasil», acaba de sair, em cuidada tradução de Mascarenhas Barreto, sob o título de *Ingénua Perigosa*, o célebre romance «The Little Sister», de Raymond Chandler. O nome deste escritor norte-americano é muito conhecido dos leitores portugueses. Mestre da literatura policial, Raymond Chandler é o autor de várias obras famosas como *O Imenso Adeus*, *A Dama do Lago*, *O Bode Expiatório*, *A Janela Alta*, igualmente incluídos na Colecção «Vampiro». *Ingénua Perigosa* é um dos seus melhores romances.

O grande mérito deste escritor é o de respeitar inteiramente as exigências próprias do «Romance Policial», do mesmo passo que, através das suas admiráveis histórias, nos descreve as reacções de seres humanos reais e vivos.

Como o comissário «Maigret», de Simenon, o detective «Philip Marlowe» é um «tipo» que ficará na história da literatura policial como uma das melhores criações romanescas. Em «Ingénua Perigosa», «Philip Marlowe» defronta mais uma vez um caso intrincado, que põe à prova a inteligência, a perspicácia, a serena coragem, o sentido do humor que o caracterizam. Marlowe é o homem que, mercê de tais qualidades, vence nas situações mais rudemente inesperadas, sem perder o poder de raciocinar com lucidez e de agir com coerência e prontidão. Além de uma história policial, esta obra é também um dos mais estranhos e violentos romances de amor que se escreveram na actualidade. É um livro que pode colocar-se na linha definida por «O Imenso Adeus».

Capa, muito atraente, de Lima de Freitas.

**História dos Descobrimentos** — *Por Duarte Leite*

Saiu mais um fascículo da obra «História dos Descobrimentos», constituída por numerosos artigos

---

vezes destruídos, durante os Invernos mais severos, por grandes desprendimentos de terras.

Os caminhos de ferro argentinos atingiram um máximo de transportes de mercadorias em 1946, com 56 milhões de toneladas, decrescendo naquele ano em diante, devido a vários factores de ordem económica e social. O movimento de passageiros, entretanto, cresceu.

De acordo com os elementos oficiais relativos ao ano de 1957, são os seguintes os dados gerais:

Passageiros: 618 milhões; pass.-quilométricos: 15.578 milhões; mercadorias (ton.): 34 milhões; ton.-quilómetros: 15.461.200.000; percurso médio de pass. — 25,2 km.; receita de exploração: — 5.629.122 pesos despesa da exploração 9.072.993 pesos; quantidade de empregados ao serviço activo 217.000.

e estudos do notável investigador Duarte Leite, os quais andavam dispersos por jornais e revistas.

O sr. Dr. V. Magalhães Godinho, com a organização desta valiosa colectânea de esparsos, prestou um optimo serviço à cultura portuguesa. O fascículo n.º 17, agora publicado, traz-nos dois hors-textes a cores: um fragmento, abrangendo a América do planisfério português manuscrito chamado de Cantino (1502) e uma página do «Livro das Armadas da Índia» respeitante à expedição de João da Nova (1501).

Edições Cosmos, Lisboa.

**A Vida Quotidiana na Babilónia e na Assíria** — *por Georges Contenau*

O período de aproximadamente dois séculos sobre o qual incide a atenção do ilustre investigador francês Georges Contenau, constitui uma das fases mais importantes da História da Civilização. É um período de transformações profundas, durante o qual o perfil político e social da Babilónia e da Assíria ganha novos aspectos. É um período de contrastes em que se assiste ao apogeu da Assíria, à vassalagem da Babilónia, à destruição de Ninive e à glória da Caldéia sob o império de Nabucodonosor, até à invasão persa.

Como se vivia nessa época de tão violentas perturbações? Quais eram os costumes e a maneira de viver das diferentes classes? Georges Contenau responde a todas estas questões e ainda a muitas outras. A sólida documentação que soube apresentar com a ciência de um grande erudito, permite-lhe traçar uma pintura extraordinariamente viva da vida quotidiana na Babilónia e na Assíria.

O presente volume da colecção *A Vida Quotidiana*, como é norma desta série de obras que a editorial «Livros do Brasil» vem publicando e continuará a publicar, não é uma árida reconstituição estática do dia-a-dia dos homens de todas as classes na Babilónia e na Assíria. É uma visão dinâmica do mundo humano nessa época crucial da história do Universo, visão que nos coloca de frente com as formas de actividade e os costumes dos homens da Babilónia e da Assíria — com as suas diversões, o comércio que efectuavam, os meios de transporte de que dispunham, o vestuário que usavam, os seus hinos e sacrifícios religiosos, a sua arte, a sua ciência.

*A Vida Quotidiana na Babilónia e na Assíria*, fornece-nos, pois, um panorama da vida real nesse período distante, realizado com rigor e até com beleza descritiva. Sendo o resultado de sérias investigações de um dos mais notáveis assiriólogos do nosso tempo, é, do mesmo passo, um livro pleno de interesse, concebido segundo as modernas perspectivas da História, que se ocupa primacialmente das «transformações dos homens no tempo».

Tradução cuidada de Leonor de Almeida e Alexandre Pinheiro Torres, e uma bela capa de Infante do Carmo.



# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## Salão da Primavera

Na Sociedade Nacional de Belas Artes inaugurou-se, há dias, o 57.º «Salão da Primavera». Talvez não seja o mais extraordinário da já longa série, mas é, com certeza, um pouco diferente dos antecedentes. A um lado, à direita, os modernistas, do outro lado, à esquerda, ocupando metade do salão, os pintores que não sendo rigorosamente clássicos, nem revelando, muito menos, tendências modernistas, trouxeram, contudo, à pintura e à escultura, uma expressão nova, um frémito de poesia, alguma coisa de original e, por vezes, de estranho.

Rogério Ribeiro, com o quadro *Mondadeiras*; Júlio Pomar, com *O carro dos cómicos*; Jorge Martins, com *Pintura*; Rolando Sá Nogueira, com *Árvore*, de vivo colorido e *As Manas*, em que nos dá a insignificância, o vazio de três raparigas banais; e ainda Francisco Relógio, com um desenho curioso e José Júlio, com três óleos, despertam interesse.

Os clássicos, ou melhor os neoclássicos, estão bem representados. Abel Manta, que há quarenta anos era um dos grandes pintores modernos, continua a dar-nos uma pintura jovem nos seus dois admiráveis retratos de meninas; Jaime Murteira, cada vez mais pessoal, tem uma maravilhosa *Baía de Lagos* e duas paisagens igualmente luminosas e deslumbrantes de cor. Raimundo Machado da Luz é outro notável pintor que marca sempre, em qualquer exposição, a sua categoria de mestre. Um outro grande pintor — retratista, paisagista e desenhador primoroso — é António Silva Lino. Dignos de demorada atenção, os três óleos apresentados.

Não faltaram também com a sua presença no 57.º «Salão da Primavera» os artistas Eduarda Lapa, com uma *Marinha* e umas deliciosas *Camélias*; Mário Salvador com uma romântica aguarela pintada nas *Margens do Ceira*, e Maria Emília Barbosa Viana, com *Um trecho de Sesimbra*.

Vieram a este «Salão» dois notabilíssimos escultores: Maria Barreira, com uma *Jovem*, que parece caminhar, e Vasco Pereira da Conceição, com uma expressiva cabeça de *Adolescente*.

Vale a pena visitar este «Salão da Primavera». Quem se interessar pela arte moderna, tem ali do melhor, no género. E quem for intransigente e apegado à lição dos pintores clássicos não se arrependerá de visitar, mais uma vez, o velho palácio da Rua Barata Salgueiro. A arte, afinal, é sempre arte.

## Os nossos artistas



SANTO ANTÓNIO — Estátua de Raul Xavier

## ETERNIDADE!

A Raul Xavier, mestre escultor

Como o escultor a pedra informe e dura  
Toma nas suas mãos e, lentamente,  
Corta, desbasta e cria uma figura  
Que parece ter alma como a gente,

Preso de uma ambição, que me tortura,  
Também na minha mão, febril, ardente,  
Eu tomo a greda da palavra pura  
E moldo versos amorosamente.

Estátuas vivas, pedras imortais,  
Que o Tempo e a Morte, altivas, afrontais,  
Assim eu fosse — ansiedade atroz! —

E desse aos versos o meu sangue quente:  
— Já que viver não posso eternamente,  
Eterna, ao menos, ficaria a voz!

REBELO DE BETTENCOURT



# CURIOSIDADES

## DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Restam apenas 200 rinocerontes no vale de Goroug, na África Ocidental, último reduto destes paquidermes: a tribo *masai* abate estas feras, abandonam as carcaças e aproveitam os chifres... que são vendidos a 5 dólares o quilo. Como se sabe, o chifre do rinoceronte em pó é usado no fabrico de certos remédios.

(do diário *Billad* - Beyruth)

Café com leite engarrafado é a novidade que uma firma japonesa acaba de lançar em Tóquio. No Japão utiliza-se, há bastante tempo, o café na confecção de caramelos e até de refrigerantes.

(de *El Comercio* - Madrid)

Os jumentos sofrem perturbações mentais quando expostos a níveis relativamente baixos de radiação. Dirigindo-se a mais de 300 cientistas na Reunião Internacional de Radiação realizada em Tennessee, o dr. Larry declarou que a depressão, a loucura e a morte, foi o destino de cem jumentos expostos a vários graus de radiação.

(da revista *Garbo* - Barcelona)

Está em moda nos Estados Unidos o chá de folhas de camélia. Como se sabe, a camélia, oriunda da Ásia Oriental, pertence a uma família de plantas muito próxima do chá. Abundam no sul da América do Norte.

(do diário *The Transvaaler* - Johannesburg)

Num relatório apresentado ao Instituto Arqueológico do Colorado, o dr. Wolf afirma que os restos mortais existentes na República Dominicana, que se julga terem sido de Cristóvão Colombo, eram na realidade de outra pessoa. Colombo era robusto, tinha 1,72 de altura e grande cabeça.

(de *La Voce* - Génova)

Dois cientistas suecos descobriram que muitas árvores das florestas se ligam por enxertos naturais das raízes, formando uma sociedade de árvores, na qual os seus membros podem, de facto, alimentar-se uns aos outros e ao mesmo tempo competir enérgicamente no aproveitamento da alimentação. Os enxertos naturais resultam da união dos tecidos ricos das árvores, permitindo a passagem da seiva de uma árvore para a outra.

(do diário *Le Jour*, de Zahlé - Líbano)

É ainda cedo para afirmar que a recente descoberta, em Alexandria, por uma missão de arqueólogos polacos, possa conduzir à localização do túmulo de Alexandre o Grande. A descoberta de quinze túmulos contendo esqueletos humanos refere-se ao período árabe do século X. Como se sabe, Alexandre morreu em Capezifon, perto da actual Bagdad.

Certos historiadores afirmam que foi sepultado em Alexandria. É provável, mas não é certo.

(de *La Tribuna Popular* - Manágua)

Um hidrolaboratório foi criado na Universidade de Upsala. Compreende uma plataforma na qual se construiu um modelo, e um canal de vidro, de 15 metros, através do qual se bombeia a água num sistema fechado. Este laboratório será usado para investigações básicas aos problemas de erosão.

(do *Courrier de Cahors*)

Arqueólogos holandeses que estão a efectuar escavações no Iraque comunicaram ter encontrado mais de 50 valiosas peças de arte suméria, próximo de Nippur, a antiga cidade sagrada da Babilónia. Esses objectos, que pertenciam ao templo de Ianna, deusa da Guerra e do Amor, são de alabastro, mármore e calcário representando figuras mitológicas e animais fabulosos.

(da *Gasette de Rennes*)

«Viva com menos peso» é o título de uma exposição realizada em Londres e na qual se apresentaram mais de cem maneiras de utilizar o alumínio, desde a panela à escultura de alto valor artístico. Esteve patente uma sala de jantar completamente mobilada em alumínio, e uma cozinha inteiramente de alumínio: lava-loiça, caçarolas eléctricas, frigorífico e até o soalho.

(da revista *Azione* - Cesena)

Um aparelho de raios X, capaz de «ver» através de uma espessa parede de aço, está a ser construído por uma firma de Burlington. Trata-se do mais potente aparelho do Mundo no género. Produzirá raios X de maior intensidade, estilizando uma pequeníssima voltagem.

(do diário *Basses-Pyrenées* - Mauléon)



# Linhas Estrangeiras

**ALEMANHA** Os Caminhos de Ferro Alemães, em cooperação com a indústria da República federal, construíram um novo tipo de locomotiva eléctrica de dupla frequência. Estas locomotivas serão utilizadas no tráfego entre o Sarre e a França.

Tornava-se necessário proceder à mudança das locomotivas que fazem o serviço das fronteiras com os outros países europeus, já que todos não utilizam a corrente da mesma frequência.

**GRÃ-BRETANHA** Concluiu-se a construção de uma locomotora experimental English Electric de 2700 H P impulsionada por turbina de gás, desenhada e construída por iniciativa da English Electric Company, em The Vulcan Foundry, Newton-le-Willons. As experiências desta locomotora iniciaram-se na região Londres-Midlands dos Caminhos de Ferro Britânicos e começará a prestar serviço comercial dentro de alguns meses.

Este protótipo, resultado de experiências levadas a cabo com êxito no banco de provas e sobre via no centro de ensaios de Rugby da Comissão Britânica de Transportes, tem aspecto parecido com o de uma locomotiva clássica a vapor. A unidade é formada por uma locomotora e um tender. A disposição das rodas é 4 6-0, com rodas motrizes de 1,74 metros de diâmetro.

A propulsão é obtida por uma turbina de gás English Electric tipo EM27L, desenhada e construída nas suas fábricas de Whetstone, em Leicestershire, e modificada especialmente para accionamento mecânico directo.

**ITÁLIA** Realizaram-se as últimas provas experimentais do novo comboio eléctrico «ETR 220» de quatro carruagens, que em breve começará a funcionar — ao mesmo tempo que o «Settebello» — na linha Milão-Nápoles. Nas experiências efectuadas, este novo comboio, que dispõe de «bar» e cozinha, chegou a atingir velocidades de 160 km./h.

— No vasto programa de modernização e intensificação dos serviços dos Caminhos de Ferro do sul — Itália meridional — que acompanha o acentuado progresso verificado no norte do País, está incluída, para breve data, a adopção, em larga medida, de novo serviço de automotoras.

Para tal fim estão já em construção 125 novas automotoras num total de 18 biliões de liras.

Assim prossegue a modernização de toda a rede ferroviária italiana, com tendência a abandonar a antiquada tracção a vapor, substituindo-a pela tracção eléctrica ou por locomotoras Diesel, segundo as possibilidades ou conveniência das diversas regiões.

## Caminhos de Ferro Ultramarinos

### ANGOLA

Entre a Companhia Mineira do Lobito, representada pelos seus administradores srs. João de Sousa Machado e eng. Francisco José de Sousa Machado, e a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, representada pelos seus administradores, srs. drs. Alexandre Pinto Basto e Manuel Fernandes, foi assinado, no dia 23 de Março, um contrato no qual ficaram estabelecidas as condições em que será utilizada a nova linha a construir para escoamento dos minérios do Cuima pelo porto do Lobito.

No seu exacto significado, este acordo firmado entre duas empresas portuguesas tão intimamente ligadas, desde há muito, constitui não só mais uma eloquente afirmação de esforços para o desenvolvimento económico daquele território, mas também, neste momento, um acto de aberta e plena confiança nos destinos e futuro da nossa grande e progressiva província angolana.

A concessão da nova linha vai ser outorgada pelo Governo, de forma a permitir a rapidez dos trabalhos de construção, que vão começar imediatamente.

### BEIRA

O «Rhodésia Herald», de Salisbury, ao anunciar, nas suas colunas, que o Governo português vai despender cerca de um milhão de contos com a ampliação do porto da Beira e com o caminho de ferro Beira-Salisbury, sublinha que «a finalidade destes novos empréstimos é garantir o escoamento das principais exportações rodesianas: tabaco, crómio, cobre e outros minérios». E acrescenta:

A ampliação do porto da Beira inclui a construção de quatro novos cais e armazéns para mercadorias, um dos quais ficará com capacidade para 2 000 toneladas. Nestas obras, está incluída a construção de habitações para 4 500 trabalhadores africanos.

O porto da Beira é, já hoje, o quarto da costa oriental africana, depois de Durban, Lourenço Marques e Mombaça.

Em Março de 1962, ficarão prontos os dois primeiros cais do porto da Beira incluídos no programa de expansão, o que facilitará o manuseamento de mais 700 000 toneladas de mercadorias por ano. Doze novos potentes guindastes serão instalados nos dois referidos cais, nos quais serão estendidas linhas de caminho de ferro.

As obras de ampliação do porto da Beira ficarão totalmente acabadas em 1965.

No que se refere à linha de caminho de ferro, trata-se de um encurtamento da existente, pela supressão de muitas curvas, o que equivale a uma diminuição da distância a percorrer pelos comboios.



# Écos & Comentários

P o r S A B E L

## A Televisão

Dirigida ao director do «Diário Ilustrado», lemos há dias a carta de um inválido que, tendo comprado um aparelho, segue permanentemente e com o maior interesse, em virtude da sua doença, os programas da Radiotelevisão Portuguesa. Privado, como todo o público, de ver o que se transmite nos outros países, o seu televisor funciona constantemente durante as horas de emissão. Sentado na sua cadeira — diz o autor da epístola — tem-se revoltado contra certos erros, não falando nas moscas, que considera animais de estimação da R. T. P. Quanto à publicidade que se usa por lá é de um abuso inqualificável. E o autor da carta acrescenta:

«Mas, santo Deus!, não a transformem em processo de irritar o indígena, nem a aceitem de qualquer forma. A R. T. P. tem alguns anúncios que se recebem bem e que poderiam servir de exemplo. Mas tem outros... como aquele de pôr um maço de cigarros junto do locutor que, francamente, irritam — assim como não caem bem as séries de anúncios seguidos, o que não só constitui uma anormalidade como um insulto à inteligência de cada um que está a pagar a electricidade para que a R. T. P. encha a «burra». Então o pagamento da taxa é um «barrete» ou um direito?»

O «assíduo leitor» termina a sua carta pedindo desculpa do seu desabafo.

Achamos estranho que o «assíduo leitor» nunca tivesse notado um número sem conto de filmes repetidos e que muitos outros são fornecidos por empresas e agências de publicidade estrangeiras.

E venham 360\$00 por ano!

## O que todos devem saber

### Quem for a Espanha deve voltar vacinado contra a varíola

É natural que muitas pessoas estejam a preparar uma viagem a Espanha. Lembramos, a todos que forem agora ao país vizinho, que poderão encontrar dificuldades junto das autoridades sanitárias da fronteira se, no momento do regresso, não estiverem munidos do certificado nacional ou internacional de vacina contra a varíola.

Portanto, e para evitar incómodos maiores, é conveniente vacinarem-se antes de partir, ainda que o certificado não seja exigido ao viajante senão no regresso.

Os certificados podem ser passados pelas delegações de saúde e pelas subdelegações de saúde dos concelhos.

## ATENEU FERROVIÁRIO

### Resposta a uma carta atrevida e insólita

A propósito de um artigo que nos enviou o sr. Félix F. Perneco, o qual, satisfazendo o seu pedido, publicámos no número de 16 de Fevereiro, da «Gazeta», dirigiu-nos a actual direcção do «Ateneu Ferroviário» datada de 2 de Março, uma extensa carta que, a princípio, ao abri-la e ao ler a primeira linha, julgávamos ser um agradecimento pela reportagem que fizemos, nestas mesmas colunas, da inauguração da nova sede daquela simpática colectividade, reportagem essa que inserimos, nas páginas 387 a 389 da nossa edição de 1 de Janeiro. Afinal, enganámo-nos. Não se tratava de um agradecimento, mas muito simplesmente de um comentário ao escrito do referido sr. Félix Perneco.

A carta da Direcção do «Ateneu Ferroviário» não é assinada pelo seu presidente, mas sim pelo vice-presidente, o qual, no período final diz: ... «não podemos deixar de manifestar a V. Ex.<sup>a</sup> a nossa estranheza por constatarmos que essa «Gazeta» se permitiu inserir semelhante artigo» ... etc., etc.

Mas, perguntamos, quem é o actual sr. vice-presidente que se permite a liberdade de vir censurar ou «estranhar» o que nós escrevemos ou inserimos, confundindo a grande Empresa, que serve, com a carta que publicámos?

A grande Empresa é uma coisa, o Ateneu é outra, e a sua actual Direcção é, por sua vez, outra coisa. São três entidades inconfundíveis. Discordar de qualquer atitude da Direcção do Ateneu, não significa atacar a velha instituição criada sob o patrocínio da C. P. e, muito menos, pretender abalar o sólido prestígio da Companhia.

Por sua vez — embora isso muito custe, ao que parece, ao sr. vice-presidente da Direcção do Ateneu, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» não está subordinada àquela simpática instituição cultural e recreativa, não faz parte do seu património, nem é propriedade privada do sr. vice-presidente.

Por tudo isso, nós, sim, nós é que estranhámos e lamentámos a insólita e atrevida expressão do sr. vice-presidente da Direcção. Com que então, nós *permitimo-nos* inserir o artigo de um sócio fundador do Ateneu?

Mas, afinal, quem é o actual sr. vice-presidente do Ateneu que se «permite» censurar a publicação, nas nossas colunas, dos artigos que nos são enviados?

Por tudo isso aconselhamos o sr. vice-presidente do Ateneu a pensar, primeiro, aquilo que escreve para, assim, deixar de manifestar estranhezas escusadas e mostrar-se inteiramente digno do cargo para o qual foi eleito pelos seus consócios.

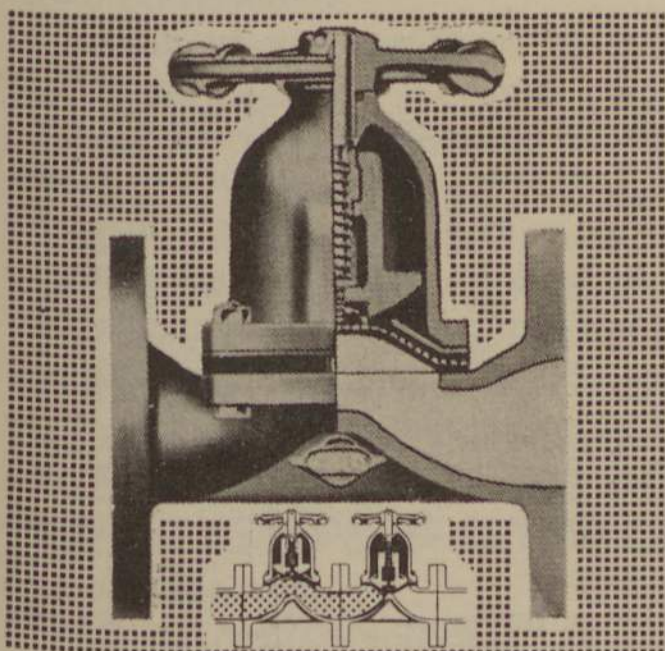


# NOMEIE UM FLUIDO?...

**e encontrará uma válvula Saunders para o regular.**

Quer o fluido seja o mais virulento ácido ou o mais viscoso colóide, quer tenha substâncias sólidas em suspensão ou seja um gás sobre pressão, para todos, menos o vapor de água, há uma válvula de diafragma Saunders estudada para o regular.

O mecanismo regulador mantém-se isolado do líquido, e basta a simples substituição do diafragma para que a válvula Saunders volte a ser NOVA.

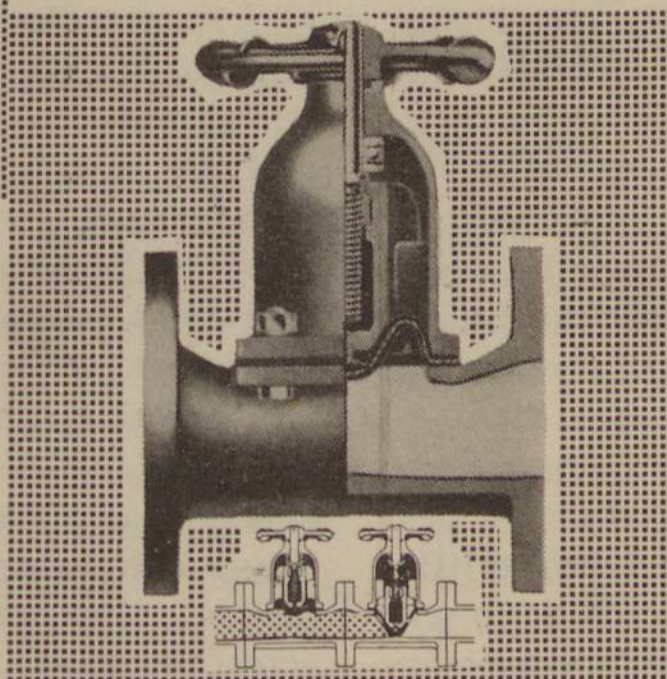


## TIPO A

Válvula normal para todas as aplicações.

Como os restantes modelos, corpo revestido em aço inoxidável, vidro borracha, nylon, etc.

Recomendada para líquidos pouco fluidos, incluindo polpas e líquidos contendo substâncias fibrosas em suspensão.



## TIPO KB

Válvula de passagem livre, oferecendo a mínima resistência aerodinâmica.

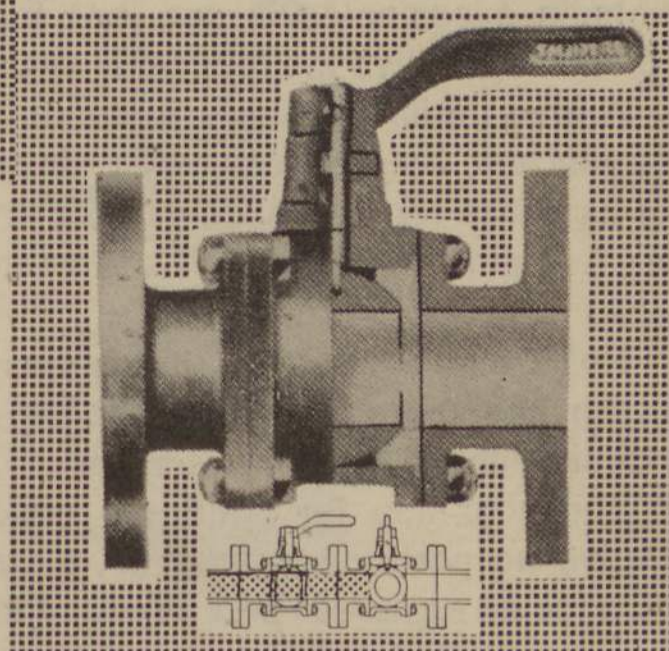
Permite completa limpeza das canalizações, bastando remover a cápsula-mecanismo.

## TIPO M

Válvula de tampão esférico, com diafragma triplo.

Accionada por alavanca para acção rápida.

Tampão esférico de nylon ou aço inoxidável, conforme condições de serviço.



As válvulas de diafragma Saunders, equipam grande número de navios, por serem de fácil manutenção e reparação. Modelos especiais para convés e boca de incêndio.



DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS E DEPOSITÁRIOS:

# Ingersoll-Rand, Lda.

Largo do Corpo Santo, 28 - 2.º LISBOA 2

Telef. 2 32 12 - 36 96 71



ESTADO DA ÍNDIA

# *Foi criada a Junta Autónoma*

---

## *dos*

---

# *Portos e Caminhos de Ferro*

Um decreto-lei, publicado pelos Ministérios das Finanças e do Ultramar, cria a Junta Autónoma dos Portos e Caminhos de Ferro do Estado da Índia, através da qual serão geridos os serviços públicos de portos, caminhos de ferro e vias navegáveis daquele Estado.

A Junta é dotada de personalidade jurídica e autonomia administrativa e financeira e é subordinada, através do seu presidente, ao governador-geral do Estado.

A jurisdição da Junta abrange igualmente as vias navegáveis de acesso aos portos sob sua jurisdição, o porto e o caminho de ferro de Mormugão, todos os caminhos de ferro que venham a ser construídos no Estado da Índia e, bem assim, todos os portos que sirvam a navegação marítima.

É mantida aos serviços autónomos de navegação da Índia a competência que lhes foi atribuída pelo diploma legislativo n.º 762, de 30 de Outubro de 1934.

A área de jurisdição da Junta em cada porto será definida em diploma legislativo, devendo compreender as zonas terrestres, fluviais e marítimas necessárias à exploração comercial e à execução e conservação das obras portuárias.

Nos caminhos de ferro e nas vias navegáveis de acesso aos portos abrangerá todos os terrenos do domínio público correspondentes.

Enquanto não for publicado diploma legislativo relativo ao porto de Mormugão, a área deste será a actualmente explorada pela «West of India Portuguese Guaranteed Railway Company Limited».

São consideradas vias navegáveis de acesso ao porto de Mormugão todas aquelas por onde se efectue, em barcas motorizadas ou rebocadas, transporte de minério destinado ao porto.

No preâmbulo do importante diploma, recorda-se que, em 18 de Abril de 1881, o Governo Português, representado pelo Ministro da Marinha e Ultramar, Júlio Marques de Vilhena, celebrou um contrato com T. Douglas Forsyth, em seu nome e como representante do duque de Sutherland, William Mackinnon, Henry Green e Frederick Youle — estes contratando para uma companhia a formar que veio a ser a «The

West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited (W. I. P.)» —, pelo qual foi concedido o direito de construir e explorar as obras do porto de Mormugão, e bem assim o direito de construir, conservar e explorar uma linha de comunicações férrea e telegráfica, desde a baía de Mormugão até à fronteira do território português.

A concessão foi feita pelo período de 99 anos, contado da data da abertura do caminho de ferro ao tráfego público.

Entre as condições bastante onerosas deste contrato, encontra-se no artigo 21.º a obrigação de o Governo Português pagar à Companhia a quantia necessária para dar em cada ano um dividendo de 5 por cento sobre o capital de £ 800 000 e o de 6 por cento sobre o capital adicional de £ 550 000.

Historia-se o acordo, autorizado, em 1902, pelo Governo português, entre a W. I. P. e a «Southern Mahratta Railway Company, Limited», para exploração do nosso porto e da linha de caminho de ferro, acrescentando-se:

«Em 1955, a antiga «Southern Mahratta», nessa altura transformada em caminho de ferro nacionalizado do Governo Indiano, denunciou para 31 de Dezembro desse ano o acordo de 1902, esperando assim prejudicar decisivamente as comunicações marítimas e ferroviárias de Goa, e, conseqüentemente, toda a economia do Estado Português da Índia. São conhecidas do público, através de comunicações feitas pelo Governo, as providências tomadas e os resultados obtidos. O caminho de ferro e o porto funcionaram sem qualquer interrupção e melhoraram imediatamente o serviço, embora para isso mais uma vez o Governo português tivesse necessidade de acorrer com o pessoal e com os investimentos necessários.

Com efeito, como se explicou no relatório do decreto-lei n.º 40 508, foi resolvido não rescindir a concessão da «The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited», e foi-lhe fornecido auxílio para eficiente continuidade do serviço.

De novo, em 1957, pelo decreto-lei n.º 41 088, o Governo português concordou em prover, entre outras coisas, obras, material circulante, material



flutuante e diverso apetrechamento para desenvolver e melhorar a concessão da Companhia no Estado da Índia Portuguesa, como imperativamente exigia o incremento do tráfego, sobretudo de minérios.

Desde 1881 até Março de 1960, o porto e caminho de ferro de Mormugão absorveram cerca de 275 000 contos de dinheiros públicos portugueses.

Os juros garantidos montaram a 273 849 026\$00; em obras foram investidos 74 862 538\$00; de lucros e fundo de amortização de obrigações foram creditados ao Governo 74 323 800\$00 (convertendo uniformemente as libras ao câmbio actual), lucros, aliás, logo reinvestidos.

Anota-se que a quase totalidade destas despesas foi suportada pelo Tesouro metropolitano, pois o Estado da Índia contribuiu apenas com os direitos do abkâri, durante alguns anos e, recentemente, com 30 000 contos dentro do Plano de Fomento.

Regula-se também, no diploma hoje publicado, o reembolso ao Governo Central da quantia que venha a ser paga pelo Governo à «The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited», pelo termo da concessão e que acrescerá ainda à avultada soma despendida pelo Tesouro metropolitano desde 1881.

As despesas efectuadas com o pagamento de juros garantidos e com obras realizadas ao abrigo do contrato de 1929 serão definitivamente suportadas pelo Governo Central, que assim confirma esta valiosíssima contribuição para a economia do Estado da Índia.

O reembolso da importância acima referida será feito em anuidades ao longo de doze anos, de modo a não perturbar as condições financeiras necessárias ao desenvolvimento do caminho de ferro e porto.

É prevista neste decreto-lei a situação do pessoal que prestava serviço à «The West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited». No termo da concessão, o pessoal termina os seus contratos com a Companhia e é admitido ao serviço da Junta Autónoma, primeiro em situação transitória, enquanto se procede ao estudo minucioso da nova orgânica. São estabelecidos prazos para a arrumação definitiva do pessoal, de modo que a situação transitória será de curta duração.

## Brindes e Calendários

Da firma Profoto, Ltd., estabelecida na Rua de Santa Justa, n.º 25, recebemos dois exemplares de um artístico calendário para o corrente ano, ilustrado com vistas de Portugal metropolitano, Madeira, Açores, Cabo Verde, Guiné, S. Tomé e Príncipe, Angola, Moçambique, Índia, Macau e Timor.

Agradecemos.

## A Conferência Internacional de Horários dos Caminhos de Ferro reúne-se, no próximo dia 18, em Lisboa

Na próxima terça-feira, 18 do corrente, inicia-se em Lisboa a Conferência Internacional de Horários dos Caminhos de Ferro, em cujos trabalhos participarão cerca de quarenta delegados franceses, espanhóis, marroquinos e portugueses, representantes da C. P., Sociedade Estoril e dos Wagons-Lits. Os trabalhos decorrerão num dos salões do primeiro andar da estação do Rossio. A primeira sessão de trabalhos abrangerá toda a manhã e parte da tarde e terminará com um «coktail» oferecidos pelos Wagons-Lits, no Ritz. No dia seguinte, os membros da conferência deslocar-se-ão a Évora, onde, no Palácio de D. Manuel, se reunirão num almoço.

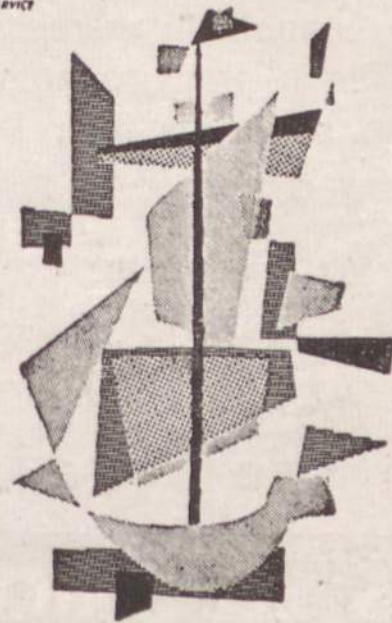
Os visitantes farão a travessia do Tejo num dos modernos barcos da C. P. Do Barreiro a Évora a viagem será efectuada em carruagem do comboio «Foguete». Administradores, técnicos e funcionários superiores da C. P. acompanharão os visitantes, estando prevista, durante o almoço, a exibição de grupos folclóricos da região. No dia 20, de manhã, encerrar-se-ão os trabalhos da conferência, finda a qual os delegados seguirão para o Estoril, onde se efectuará um almoço no Palácio Hotel, oferecido pela Sociedade Estoril.

## Horário do «Sud-Express» e do «Lusitânia-Express»

Desde o dia 2 do corrente, por motivo de mudança da hora legal, os comboios a seguir indicados sofreram as seguintes alterações: *Sud-Express*, diário: partida de Santa Apolónia às 11,45, e chegada, à mesma estação, às 16,50. *Lusitânia-Express*: partida de Santa Apolónia às 20,40 (às segundas, quartas e sextas-feiras e chegada, nos mesmos dias, às 10,50.

PROFOTO

OPERAÇÕES J. COLIN



## FEIRA DE PARIS

18 a 29 de Maio de 1961



INFORMAÇÕES

Rua Eça de Queiroz, 20-A • Tel. 42988

LISBOA



# Imprensa

## «Diário dos Açores»

No dia 5 de Fevereiro, o *Diário dos Açores*, de Ponta Delgada, Ilha de S. Miguel, completou 91 anos de existência.

Fundado a 5 de Fevereiro de 1870 por Tavares de Resende, criador do diarismo insular, e continuado, durante cerca de meio século, pelo saudoso Manuel Resende Carreiro, o *Diário dos Açores*, que não tem filiação partidária, tem estado sempre, desde o primeiro número até hoje, ao serviço da sua Ilha e do Arquipélago, advogando as vantagens de uma verdadeira unidade açoriana, pois há interesses comuns que todos os insulares devem defender.

Sempre na posse da mesma família, o *Diário dos Açores*, o quotidiano mais antigo do Arquipélago, através de três gerações, tem mantido nobremente a sua independência.

Aos seus ilustres directores srs. drs. Carlos e Manuel Carreiro, velhos e prezados amigos, endereçamos as nossas sinceras felicitações.

## «Vida Ribatejana»

Com a sua edição de 25 de Fevereiro, o semanário vilafranquense *Vida Ribatejana*, da direcção do nosso querido amigo e distinto jornalista sr. Fausto Nunes Dias, completou 44 anos de existência.

Devotado à defesa dos interesses do concelho, este semanário conquistou merecido prestígio, não só por vir, desde o primeiro número, defendendo intemeratamente, os justos interesses da vila e do

## Comité de Gerência da União Internacional dos Caminhos de Ferro

### Resoluções tomadas na sua reunião de Fevereiro

O Comité de Gerência da União Internacional dos Caminhos de Ferro reuniu-se, em Paris, em 21 de Fevereiro de 1964, sob a presidência do Sr. John Ratter, membro da British Transport Commission, Presidente da U. I. C., da qual é Secretário-Geral o Sr. Louis Armand.

Os dirigentes superiores de 14 administrações ferroviárias europeias participaram nessa reunião, durante a qual foram tratados vários assuntos importantes de actualidade. Citamos, em especial, o estudo de um relatório de conjunto estabelecido com vista à Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, relatório esse que foca os problemas económicos que se apresentam aos caminhos de ferro na conjuntura actual e que pretende estabelecer as normas de uma política de conjunto dos transportes.

O Comité também procedeu a um exame sob o ponto de vista económico e técnico dos problemas suscitados pela introdução eventual do engate automático nos caminhos de ferro europeus.

concelho, e de todo o Ribatejo, mas também pela boa qualidade dos seus colaboradores, entre os quais se contam algumas das penas mais brilhantes do Ribatejo.

Para Fausto Nunes Dias o nosso apertado abraço de parabéns sinceros.

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



# SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

■ CARRUAGENS ■ CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL,

DIESEL-ELÉCTRICAS E ELÉCTRICAS) ■ FURGÕES ■ VAGÕES ■

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

AMADORA E LOBITO

PORTUGAL

## 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. Luís Malheiro—Pele e Sífilis—Consultas às 3.ª, 5.ª e Sábados,  
das 14 às 16,30.

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

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

Dr. 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

## Fábrica de Loiça de Sacavém

S. A. R. L.

LISBOA  
PORTO  
COIMBRA  
FUNCHAL

LOIÇAS SANITÁRIAS  
AZULEJOS  
MOSAICOS CERÂMICOS

MATERIAIS QUE SE IMPÕEM POR SUA NOTÁVEL  
RESISTÊNCIA E PERFEIÇÃO

ESCOLHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ



## 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

*Não consinta que  
o enganem...*

*se pediu*  
**AGUA CASTELLO**  
PIZÕES-MOURA

*defenda-se  
repudiando as imitações!*



## COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

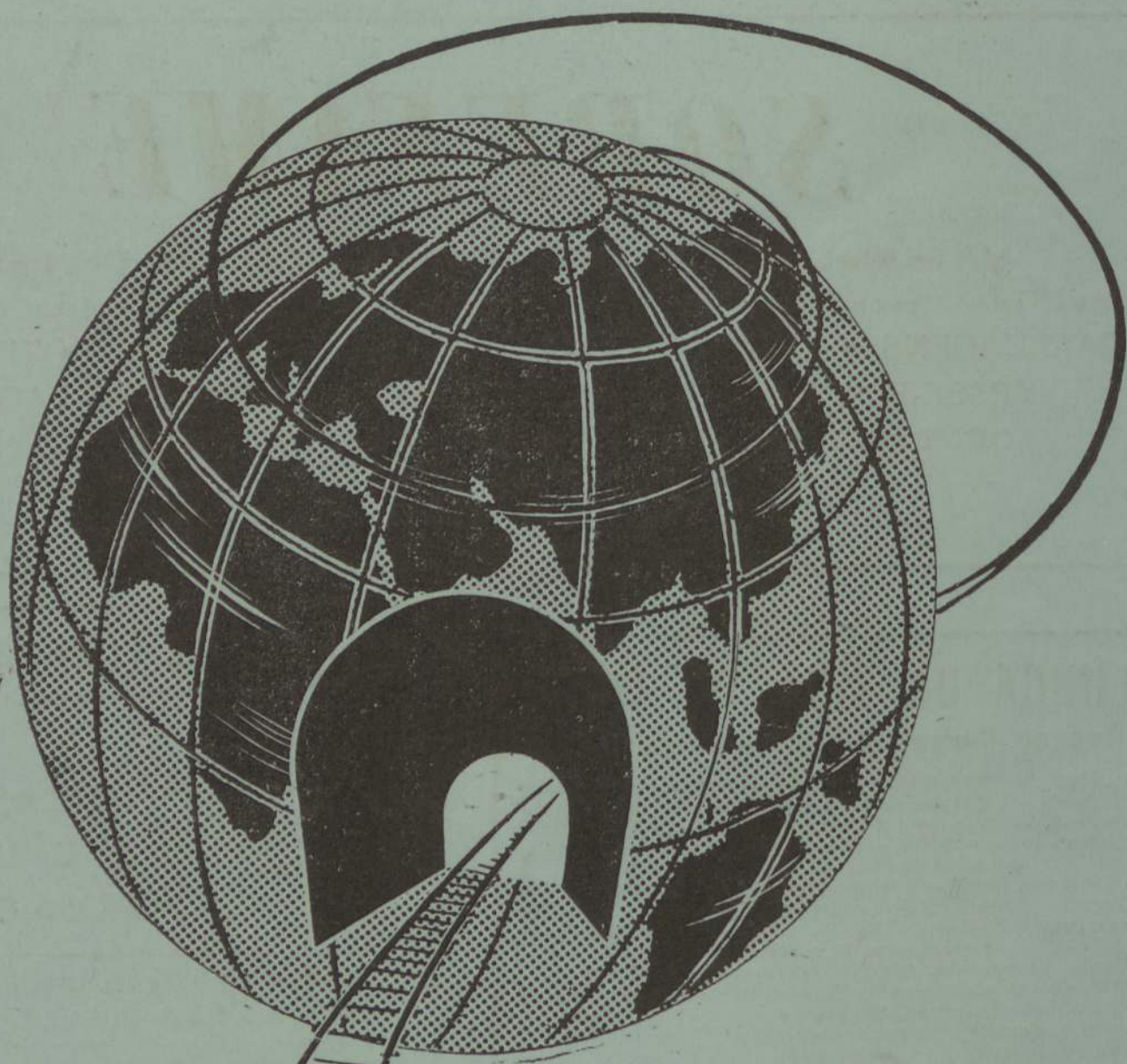
SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO  
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

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

End. Teleg. EUROPÊA  
TELEPHONE: 2 0911

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**