

11.º do 74.º Ano

Lisboa, 16 de Agosto de 1961

Número 1768

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

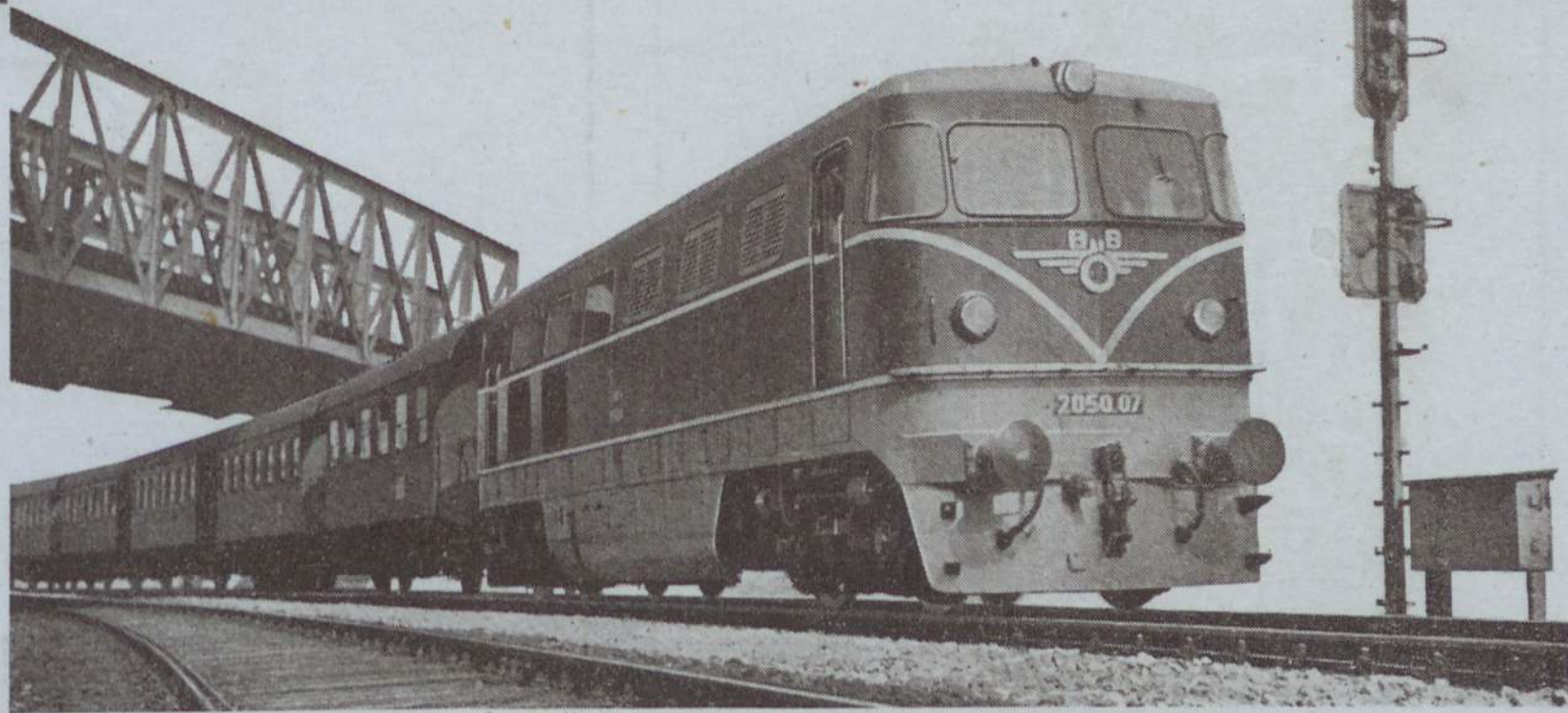
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA



HENSCHEL



Locomotiva diesel-eléctrica
HENSCHEL-GM, modelo J 12,
de 1425 CV,
disposição dos eixos BoBo,
incorporada como tipo
VL 2050 no serviço dos
Caminhos de Ferro Federais
Austriacos

O programa de modernização dos Caminhos de Ferro Federais Austriacos prevê a electrificação das suas linhas principais, sujeitas a um tráfego intenso, e a adaptação à tracção diesel das suas linhas secundárias e ramais.

As primeiras 10 locomotivas HENSCHEL-GM da

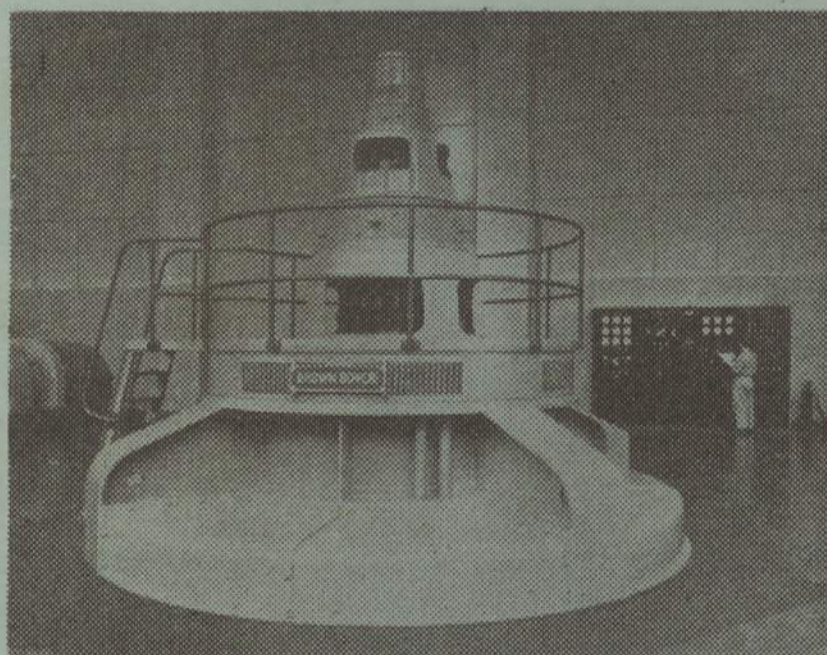
série 2050 que, desde o princípio de 1959, se encontram incorporadas no serviço regular da Franz-Josefs-Bahn (ferrovia Francisco José) têm dado provas tão convincentes da sua rendabilidade e segurança que as ÖBB (ferrovias federais austriacas) resolveram encomendar novas locomotivas deste tipo.

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

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL



Centrais eléctricas e Subestações. Protecções para redes eléctricas, Electrificação de fábricas. Fornos eléctricos. Fornece imediatamente motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica pelo arco, pára-raios, transformadores, etc..



Alternador de 60000 KVA na Central de Paradela

EMISSORES DE RÁDIODIFUSÃO

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O



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.



*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: 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, 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

1768



16 — AGOSTO — 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 BOAL
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

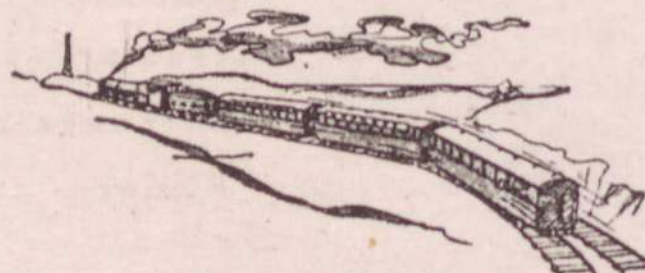
COLABORADORES:

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

Fundo Especial de Transportes Terrestres	223
Os novos serviços ferroviários franceses, por GUERRA MAIO	226
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	227
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	228
Há 50 anos	229
Publicações recebidas	230
Aviação, por FERNANDO ALMIRO VALE	231
Viagens e Transportes	232
S. João Baptista de Ajudá deixou de existir!	234
Recortes sem comentários	235



FUNDO ESPECIAL

de Transportes Terrestres

POR oferta do sr. Presidente da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Transportes Terrestres, Eng.º José António Miranda Coutinho, recebemos, para leitura e apreciação, o Relatório e Contas referentes à gerência no ano económico de 1960.

Como terminou em 31 de Dezembro de 1960 a décima gerência anual do Fundo Especial de Transportes Terrestres, criado pelo Decreto-lei n.º 38 247, de 9 de Maio de 1951, para abranger e substituir o Fundo Especial de Caminhos de Ferro e o Fundo Especial de Camionagem — a Comissão Administrativa aproveitou o ensejo para, com a apresentação dos elementos respeitantes à liquidação e cobrança das receitas e ao processamento e pagamento das despesas da última gestão, se esboçar uma análise sumária e retrospectiva da sua evolução no decénio decorrido.

Além dos quadros e gráficos que à Comissão Administrativa pareceu conveniente intercalar no texto, encontram-se, no final do Relatório, com vista a facilitar essa análise e para comodidade de consulta, os seguintes mapas: 1, Orçamento ordinário; 2, Primeiro orçamento suplementar; 3, Segundo orçamento suplementar; 4, Terceiro orçamento suplementar; 5, Quarto orçamento suplementar; 6, Orçamento rectificado; 7, Desenvolvimento das receitas

das dez últimas gerências; 8, Receitas cobradas na gerência de 1960 e sua comparação, por totais, com os dois anos anteriores; 9, Imposto ferroviário liquidado e cobrado, por empresas, no exercício de 1960; 10, Desenvolvimento das despesas das dez últimas gerências; 11, Dotações orçamentais e despesas efectivas por classes, artigos, números e alíneas; 12, Desenvolvimento, por epígrafes, das despesas autorizadas e pagas; 13, Conta de Gerência; 14, Balanço; 15, Desenvolvimento da conta «Fundo Especial de Transportes Terrestres» referido a 31 de Dezembro de 1960.

As receitas consignadas nos dez últimos anos totalizaram 2 132 149 563\$20, mas — como nos informa o Relatório — as que correspondem a arrecadações normais e de que efectivamente se pôde dispor não foram além de 1 868 819 997\$50 uma vez que — para correcto entendimento do significado de tais indicadores — se devem abater às receitas totais movimentadas os saldos que transitaram de gerências findas (260 923 356\$20) e as verbas tornadas cativas, quer para cobrir encargos assumidos por orçamentos estranhos ao Fundo Especial (2 388 399\$70), quer para restituição de receitas indevidamente arrecadadas (17 809\$80).

No respeitante a despesas, o Relatório diz-nos que as despesas processadas e

autorizadas no decénio ascenderam a 1 836 586 454\$40, das quais apenas se pagou a quantia de 1 836 586 302\$80. A diferença de 151\$60 respeita a uma verba processada e autorizada que acabou por ser reposta visto o credor se ter desinteressado de recebê-la. A diferença entre a receita utilizável e a despesa processada e autorizada constitui o saldo de 32 333 543\$10, que se reduziu todavia a 32 233 391\$50, em face da reposição referida não ter sido abatida aos pagamentos autorizados. Esta última verba constitui na realidade o saldo que no final da última gerência se levantou para ser depositado na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência para utilização ulterior nos termos do artigo 27.º do Decreto-lei número 38 247, de 9 de Maio de 1951.

Os dados acima referidos podem ser observados nos mapas n.º 7 e 10, onde, com a necessária pormenorização e desenvolvimento, é posta em evidência a origem das receitas, as alterações a que estas estiveram sujeitas e a aplicação que lhes foi dada na cobertura dos encargos. Em contrapartida da tendência progressiva das receitas, surgiram, como facilmente se verificará do estudo do comportamento daqueles índices, encargos de volume e número cada vez maiores, destes sobressaindo, em nível elevado, os emergentes do contrato de concessão única celebrado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses de harmonia com as bases anexas ao Decreto-lei n.º 38 246, de 9 de Maio de 1951.

As receitas utilizáveis e orçamentadas nos anos de 1959 e 1960, elevaram-se, respectivamente, a 270 845 037\$30 e 288 147 114\$00, traduzindo-se o aumento em 6,39 por cento. Paralelamente, as despesas atingiram 250 658 349\$40 e 255 913 722\$90, a que correspondeu um acréscimo de 2,10 por cento. Os saldos foram, portanto, de 20 186 687\$90 e de 32 233 391\$50 em cada um daqueles anos.

Os factores que concorreram para a expansão global das receitas e para o acrés-

cimo das despesas sintetizam-se nas seguintes variações:

Na Receita: Imposto ferroviário + 1 439 823\$00; imposto de camionagem + 911 155\$10; imposto de compensação + 6 495 326\$60; depósitos de garantia que reverteram para o Fundo Especial de Transportes Terrestre - 100 503\$90; Juros de depósitos das receitas + 709\$70; quantias que legalmente estão ou forem atribuídas + 8 555 566\$60.

Na Despesa: Despesas com o material - 1 185 260\$40; Pagamento de serviços e diversos encargos + 6 440 633\$90.

Na rubrica «Construções e obras novas» verifica-se que se efectuaram, no decénio 1951 - 1960, pagamentos que somaram 44 374 765\$70, pertencendo aos caminhos de ferro 31 495 429\$10.

A rubrica «Estudos para ligação das redes ferroviárias a Norte e Sul do Tejo» só foi inscrita em orçamento no ano de 1959, em resultado da publicação do Decreto-lei n.º 42 329, de 16 de Junho, para enquadramento dos encargos a que desse lugar os estudos e trabalhos preparatórios para execução dos projectos de ligação entre os sistemas ferroviários a Norte e Sul do Tejo. Estes trabalhos, com vista à ligação da rede ferroviária através da Ponte sobre o Tejo a construir entre Lisboa e Almada, incumbem à Direcção-Geral de Transportes de harmonia com o disposto no artigo 1.º do Decreto-lei n.º 41 900, de 9 de Setembro de 1958, que despendeu com pessoal especializado e auxiliar e na aquisição de material necessário, 34 850\$60 em 1959 e 322 121\$50 em 1960.

Na construção e reparação de estradas de acesso ao caminho de ferro e supressão de passagens de nível, despenderam-se de 1954 a 1960, 1 390 471\$70, e no estudo das ligações ferroviárias e rodoviárias de Lisboa com a margem sul do Tejo, despenderam-se, de 1954 a 1958, 1 109 463\$30.

Lê-se mais no Relatório que o Fundo

Especial de Transportes Terrestres teve de fazer face, no decurso do último decénio, aos encargos em dívida, com amortizações e juros, dos seguintes empréstimos que transitaram do extinto Fundo Especial de Caminhos de Ferro.

a) — Empréstimo de 100 mil contos contraído no Tesouro Público, em regime de conta corrente, nos termos dos Decretos n.ºs 20878, de 13 de Fevereiro de 1932, 25319, de 13 de Maio de 1935 e 36544, de 16 de Outubro de 1947.

b) — Empréstimo de 50 mil contos contraído na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência ao abrigo do Decreto-lei n.º 37022, de 21 de Agosto de 1948.

A liquidação dos encargos deste último empréstimo de 50 mil contos ficou arrumada em 1952, tendo-se concluído no exercício findo — com o pagamento da última anuidade de 7 277 906\$60 — a amortização integral dos encargos de capital e juros de empréstimo contraído no Tesouro Público.

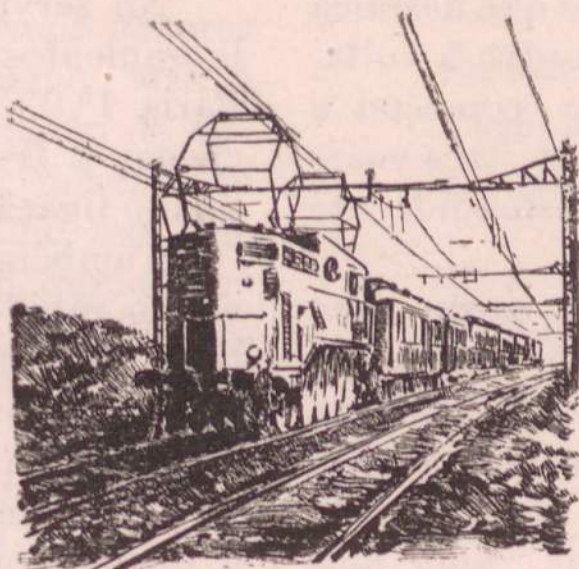
Foram dispendidos, portanto, desde a criação do Fundo Especial de Transportes Terrestres, em encargos de empréstimo, 95 645 933\$40, dos quais 80 056 970\$60 para completa amortização do empréstimo contraído no Tesouro Público e 15 588 962\$80 para liquidação do celebrado com a Caixa-Geral de Depósitos, deixando assim esta

rubrica de figurar nos orçamentos e contas anuais das futuras gerências.

Os encargos derivados da concessão única somaram, de 1951 a 1960, 1 696 488 802\$50, dos quais 160 572 293\$00 representam 160 572 293\$00 de subsídios não reembolsáveis à C. P. e 1 532 661 926\$00 de subsídios reembolsáveis à mesma Empresa.

Outras informações de interesse nos oferece o Relatório. Assim, utilizando as primeiras receitas cedidas pelo Tesouro ao abrigo do Decreto-lei 41 270, foi concedido, no exercício de 1957, um subsídio reembolsável de 75 000 contos para fazer face: — aos encargos com os trabalhos de conclusão da renovação das pontes na linha da Beira-Alta, renovação da Ponte de Asseca e reforço das pontes do Alviela e do Almonda situadas nas linhas do Norte; renovação de vários troços de via na linha do Norte com material de 50 quilogramas; conclusão do troço de Lisboa-P a Braço de Prata, troços na via ascendente entre Alfarelos e Formoselha e entre Taveiro e o quilómetro 213,216; renovação de 74 aparelhos de via em várias estações; renovação com material de 54 quilogramas no troço da via descendente entre Alfarelos e Vermosil na linha do Norte; renovação da via na linha da Beira Alta, com material retirado da linha do Norte, no troço entre Vila Fernando e o quilómetro 237,400.

A conta «Fundo Especial de Transportes Terrestres» fechou, no exercício de 1960, com o saldo de 100 679 445\$90.



Os novos serviços ferroviários franceses

Por GUERRA MAIO

O horário dos comboios franceses, começado em 28 de Maio último, se não apresenta grandes melhorias, o que seria difícil, visto as suas excelentes marchas criadas ou melhoradas após a última guerra, dá aos passageiros novos elementos de deslocação, a começar pelos «rápidos» durante a quadra estival nas suas principais linhas e o desenvolvimento dos comboios «auto-couchettes», que nos últimos anos tiveram apreciável favor do público.

Um novo comboio acaba de ser posto em serviço de Paris a Biarritz, três vezes por semana, com partida de Paris às 20^h,45 e chegada a esta última cidade às 7^h,40, o qual receberá, ao mesmo tempo, o passageiro numa «couchette», cujo custo é, além do bilhete de 1.^a ou de 2.^a classe, de 1.700 francos (100\$00). A diferença do preço do bilhete de cada uma destas classes é que o passageiro de 1.^a vai no compartimento com mais três companheiros de viagem e o de 2.^a com cinco.

O mesmo comboio leva o automóvel do passageiro mediante uma pequena taxa e tem-no logo à chegada, como se tivesse saído da sua garagem.

Feitas bem as contas o passageiro que vá veranejar para a Costa Basca, só ou com a família, fica-lhe mais em conta ir no comboio do que seguir pela estrada. A família, como goza de um apreciável desconto nos bilhetes, tem a seu favor uma despesa também inferior, visto a distância ser muito grande.

Depois é preciso andar bem para se fazer o percurso Paris-Biarritz num só dia, o que desfalece as férias em dois dias, um à ida e outro à volta.

O primeiro comboio-«couchette» começou a circular há anos entre Calais e Lyon, três vezes por semana, sendo agora diário o estendido até Avignon.

Outro comboio-«couchette» foi posto este Verão em serviço entre Paris e Milão, duas vezes por semana, com correspondência em Lausana para Genebra, serviço este que é prolongado de Milão a Brindisi, onde o passageiro, chegado com o seu automóvel, tem a esperá-lo um vapor moderno para o levar a Patras, na Grécia.

Quer dizer, o turismo estival na Grécia fica

notavelmente melhorado e não tem o automobilista que percorrer uma sorte de más estradas na Jugoslávia.

Outro comboio «auto-couchette» foi igualmente posto em serviço a título de ensaio, entre Dusseldorf e Avignon, uma vez por semana.

É de esperar que todos estes comboios tenham o apreço do público, vistas as comodidades oferecidas e que, no próximo ano, outros sejam postos em serviço.

Para servir o público que se dirige à Côte d'Azur, foi criado um novo comboio rápido desde Paris, com partida às 7^h,45 e chegada a Marselha às 16^h,15 e a Nice às 20^h,10. Em sentido inverso a partida de Nice é às 11^h,15 e a chegada a Paris às 23^h,33. Estes comboios têm ligação imediata em Marselha e Nice com a Córsega.

Em Nice o novo vapor *Napoléon* receberá na sua imensa garagem os automóveis dos passageiros.

Como se vê, começa-se a dar maiores facilidades aos automobilistas que não se queiram separar dos seus carros.

Visto o sucesso dos «Trans-Europ-Express», comboios motores extra-rápidos e com lugares apenas de 1.^a classe, uma nova relação foi criada entre Paris e Milão, com partida da capital francesa às 13^h,15 e chegada a esta última cidade às 21^h,15 e partida daqui às 14^h,55 e chegada a Paris às 22^h,55, ou seja em ambos os casos 8 horas de percurso num trajecto de 818 quilómetros, o mesmo que de Paris a Irum.

No serviço Paris-Lisboa e Madrid poucos melhoramentos, apenas o Ibéria-Expresso partir de Paris 1^h,05 mais tarde, ou seja às 22^h,40, para chegar a Irum pelas 8 horas da manhã seguinte, dando ligação imediata para Madrid e para Lisboa.

Também este Verão foi restabelecido o término do rápido n.º 3, Paris-Hendaia, em S. Sebastião, onde chega às 23^h,05, tendo partido de Paris às 12^h,05, ou seja 11 horas depois.

Ainda que não pareça, este comboio tem para nós certa importância, pois quem for para Lisboa e queira cortar a viagem ao meio ou descansar um dia em S. Sebastião, pode fazê-lo com comodidade e por pouca despesa.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Porque nos batemos em Angola

No Palácio Foz está patente ao público uma exposição de fotografias que tem sido muito visitada. A exposição é completada, noutra sala, com a projecção de um filme que nos mostra como nos batemos em Angola. Aos visitantes são oferecidos folhetos elucidativos sobre a nossa acção e acerca da razão que nos assiste em defender, vigorosamente, uma parcela do nosso Património nacional. Angola é Portugal. Luanda, só por si, é uma imagem viva e eloquente do nosso portuguesismo e da nossa cultura. Nem distinções geográficas nem distinções raciais. Negros e brancos ergueram ali, em colaboração estreita, obra admirável. É contra essa obra que os terroristas lançam, agora, traiçoeiramente, as suas armas, nem todas elas primitivas...

Merece a pena visitar a Exposição, que nos oferece a grandeza de um novo mundo em formação e, por outro lado, nos mostra o atraso moral em que ainda se encontram os monstruosos bandoleiros que nos atacam. Temos que vencer, havemos de vencer os nossos inimigos. Assim o exige a nossa História, assim o exige igualmente a própria civilização cristã.

Mário Augusto

No dia 18 de Agosto de 1941 — perfazem-se agora vinte anos — faleceu prematuramente, contando apenas quarenta e seis anos, um grande pintor que deixou não apenas saudades em quantos o conheceram de perto ou foram seus alunos, mas também uma obra. Chamava-se Mário Augusto, esse grande pintor. Natural da Figueira da Foz, terra de grandes poetas e jornalistas, este talentoso pintor está representado no nosso Museu de Arte Contemporânea.

Durante não poucos anos, alguns jovens pintores formaram um Círculo com o seu nome. Mas o «Círculo Mário Augusto», com o afastamento do seu principal animador, António Carvalho, morreu, ao que parece. No entanto, António Carvalho está preparando uma biografia ilustrada com numerosas reproduções de quadros do saudoso Artista. Coincidência curiosa: o primeiro trabalho de Mário Augusto foi o retrato da Esposa, e o último que pintou é também um retrato da Senhora que ele tanto amou. Mário Augusto consagrou a sua vida tão curta ao amor da arte e ao amor da Esposa. Daí o segredo da sua pintura que nos arrebatava e comove pelo tom quente e sincero das suas tintas.

Os nossos artistas



Uma rua de Tânger
Óleo de Mário Augusto

SONETO

Vieste tarde, meu amor! Começa
Em mim caindo a neve devagar,
Morre o Sol, o Outono cai depressa,
E o Inverno, finalmente, há-de chegar;

E, se hoje andamos juntos, na promessa
De caminharmos toda a vida a par,
Daqui a pouco o teu amor tem pressa
E o meu, daqui a pouco, há-de cansar.

Dentro em breve, por trás das velhas portas,
Dando um ao outro só palavras mortas,
Que rolam mudas pelas nossas vidas,

Ouviremos, nas noites desoladas,
— Tu, a canção das vozes desejadas,
Eu, o chorar das vozes esquecidas!

NUNES CLARO

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Em Zagora descobriu-se um túmulo construído com blocos de pedra. Data do século II. No interior encontrou-se uma caixa de cedro e um prato com esculturas representando bailarinas e flores.

(do *New-York Courier*)

Uma elevação da temperatura de 12 graus bastaria para fazer derreter todo o gelo da terra, o que libertaria 19 milhões de quilómetros cúbicos de água actualmente subtraídos ao oceano. O nível do mar elevar-se-ia mais 80 metros. Paris, Londres, New-York e Moscovo ficariam submersas. Para evitar esses inconvenientes a única solução consistiria em substituir os motores térmicos por fontes de energia que não aqueçam a atmosfera.

(da revista *Linea* – Milão)

Escavações realizadas junto à catedral de S. Paulo permitiram a descoberta de cerâmicas romanas. O professor Hanger, que dirige os trabalhos, afirmou que esses vestígios da permanência romana na região podem levar à conclusão da existência de uma antiga Londinium romana.

(da revista *Belfagor* – Florença)

Vai ser construído em Bari um museu de espeleologia. Será único no género em todo o mundo e exibirá as primeiras manifestações da vida humana na região, fornecendo o seu testemunho sobre a fauna e a flora pre-históricas.

(de *Echi d'Itália* – Roma)

Na Conferência Médica de Baltimore emitiu-se a opinião de que as grávidas que fumam 20 cigarros por dia teriam duas vezes mais riscos de dar à luz um prematuro ou uma criança de peso reduzido.

(de *Scienza e Vita* – Veneza)

Ao ser restaurado um policromo mosaico romano do século III, descoberto na antiga Ulpia, os arqueólogos do museu de Pleven verificaram que as figuras nele representadas pertencem a uma comédia inédita de Menandrus, intitulada «Achaeans».

(do magazine *Botteghe* – Roma)

O dr. Steven, da Universidade de Filadelfia, afirmou que, por volta de 1980, segundo cálculos esta-

tísticos, metade da população norte-americana contará mais de 45 anos, e, destes, 35 por cento terão mais de 65. «Não existe – assevera o dr. Steven – nenhuma medida exacta para a senilidade. Muito embora a escala da idade seja regra dependente do tempo, o envelhecimento não se conforma com a calibragem rígida do tempo; a idade fisiológica e a idade cronológica não são sinónimos, visto que as funções orgânicas se alteram de forma diferente à medida que a idade avança».

(do semanário *Il Cristallo* – Bolzano)

Uma placa de mármore consagrada a Apolo pelo general Apolonius, governador de Anchialo, figura agora na colecção do Museu de Burgas. Foram já decifradas as inscrições gregas nela gravadas, que datam da primeira metade do século I da era cristã. Estas inscrições revelam que a Trácia foi dividida depois da sua conquista pelos romanos em três províncias: Risuca, Seletica e Anchiano.

(de *Il Parole e le Idee* – Napoles)

Foi descoberto um túmulo etrusco do século VI antes da era cristã, junto ao Monte Abetano. Continha valiosos utensílios entre os quais ânforas, vasos, estatuetas e moedas de 50 «peças». O túmulo consta de três divisões, a maior das quais é a central e data do decénio 540-550.

(do *Letture per tutti* – Roma)



Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Agosto de 1911)

Villa Viçosa a Elvas

Noticiaram alguns jornaes que a commissão municipal de Elvas solicitara do Governo a construção do prolongamento do caminho de ferro de Villa Viçosa áquella cidade.

Não virá, pois, fóra de proposito recordar os antecedentes do assumpto, evidenciando a importancia daquele troço e a oportunidade da sua construção.

Quando se pensou na ligação de Lisboa por caminho de ferro com a vizinha Espanha, foi pelo engenheiro belga Dupré, chamado pela Companhia de Obras Públicas de Portugal, estudada em 1845 e posta de parte a hypothese da construcção de uma linha partindo de Aldegallega em direcção a Badajoz.

Mais tarde, o engenheiro Th. Rumball, ao serviço da Companhia Central Peninsular, organizada por Hardy Hislop, pre-conizava para a linha de Leste o traçado pelo valle do Sorraia, na direcção de Estremoz, Elvas e Badajoz, vindo a linha atravessar o Tejo nas alturas do Carregado.

Publicou-se em 1859 ou 1860, segundo creio, um interessante folheto sob as iniciais F. M. e sob o título seguinte:

«Nas actuaes circumstancias de Portugal qual é das nossas linhas ferreas a que primeiro deve encaminhar-se a fronteira por Badajoz? Breves considerações sobre o assumpto.»

Apreciam-se nelle quatro traçados:

1.º — O projecto Nunes de Aguiar, por Santarém, Barquinha, Abrantes, Portalegre e Elvas;

2.º — O projecto Waltier, por Santarém, Aviz, Estremoz, Elvas e Badajoz.

3.º — O projecto Rumball, pelo Carregado, Sorraia e por Estremoz.

4.º — O projecto Sousa Brandão, para a linha do Sul por Vendas Novas, Evora a Alandroal, Elvas a Badajoz.

Terminava o folheto por aconselhar que se desse a preferencia á ligação pela linha do Sul por ser a mais curta.

Em 3 de janeiro de 1860 foi contratado com a Companhia de Sueste a construcção e exploração da linha de Vendas Novas a Evora e Beja, e em 10 de Setembro de 1861 resgatou-se o troço do Barreiro a Vendas Novas, para lhe dar a largura de 1^m,67, pouco mais tarde.

Era natural que muitos espíritos, seduzidos pela ideia da ligação internacional mais curta, se inclinassem ao prolongamento da linha por Elvas a Badajoz.

O proposito de evitar a travessia do Tejo e de servir com um troço commum as relações com o Norte e com a Espanha fizeram adoptar a directriz pelo Entroncamento, conforme a concessão feita em 1859 a D. José de Salamanca.

Pensava-se entretanto no prolongamento da linha de Evora até entroncar no Leste, o que determinou naturaes receios de concorrência na Companhia Real.

O Conselho de obras publicas em parecer de 12 de março de 1862 affirmava o direito do Governo á construcção do prolongamento, apellando porém para a equidade e boa fé dos contratos no intuito de se conciliarem os legitimos interesses das duas companhias concessionárias.

A portaria de 9 de abril de 1862 resolveu de momento a questão, determinando que a linha de Evora se prolongasse na direcção de Estremoz sómente até um pouco fóra da zona de 40 kilometros de protecção da linha de Leste e no contrato de 1864 com a Companhia do Sueste incluiu-se o prolongamento, não para Elvas, mas para o Crato.

Posteriormente a 1869, anno em que o Governo tomou

posse das linhas do Sul e Sueste, foram mandadas estudar diversas ligações com a linha de Leste, para Ponte de Sôr, para Chança e para Elvas. O troço de Estremoz a Elvas foi estudado por Lecrenier, partindo da estação de Estremoz, hoje denominada do *Ameixial*, passando a mais de 1 kilometro de Estremoz e a mais de 2 de Borba para ir entroncar em Elvas na linha de Leste, com uma extensão a construir de cerca de 56 kilometros.

A estação de Borba ficava a 18 kilometros da origem do traçado.

As leis de 6 de maio de 1878 e 29 de março de 1883, relativas ambas à conclusão das linhas do Sul e Sueste, previam a construcção do prolongamento das linhas do Sul e Sueste desde as pontes que fossem marcadas nos projectos até ao caminho de ferro de Leste, sem indicarem o ponto de entroncamento, o que de algum modo revogava a portaria de 1862.

Em 1898, quando uma commissão technica foi encarregada de delinear o plano da rede complementar, encontrou deante de si a opposição que certos elementos militares auctorizados faziam ao prolongamento da linha de Evora até Elvas, e por isso, julgando embora justificado sob o ponto de vista economico esse troço da linha de Estremoz por Borba-Elvas, limitou-se a alvitrar a construcção do prolongamento de Estremoz-Vila Viçosa.

Desse parecer foi a Commisão superior de Guerra em 1901, aconselhando apenas a construcção do troço Estremoz-Vila Viçosa.

O decreto de 27 de novembro de 1902, firmado pelo Conselheiro M. F. de Vargas, que classificou as linhas complementares ao Sul do Tejo, baseando-se nos pareceres da Commisão technica, da Commisão superior de Guerra, do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado e do Conselho Superior de Obras Públicas, não se limitou a indicar as novas linhas e prolongamentos, que eram reconhecidos de utilidade publica e, como tal, classificados. Fez mais: considerou tanto as linhas já construidas e em exploração como as que se projectava construir, formando systema, a cada linha deu uma denominação official, curta e caracteristica, baseada na situação topographica ou no nome do principal centro de população servido.

Ao mesmo tempo um prudente e criterioso ecletismo reduzia ás justas proporções as opiniões divergentes das corporações consultivas, e procurava harmonizar no plano decretado as conveniencias de ordem economica com as exigencias da defeza do paiz. Para cada linha indicavam-se os troços por construir e os principaes pontos servidos.

Assim, julgava-se justificado pela sua importancia economica o prolongamento de Estremoz a Elvas, considerado como o ultimo troço da chamada linha de Evora. Casa Branca a Elvas, recebendo o seu nome da cidade capital do Alentejo e principal empório do commercio de productos agricolas regionaes.

Os pontos obrigados do prolongamento eram Estremoz Borba, Vila Viçosa e Elvas.

Faltava, porém, auctorização legal para a construcção. O sr. conde de Paçó-Vieira, empenhando-se em activar quanto possível a construcção de caminhos de ferro, propoz e fez votar a lei de 1 de julho de 1903, ampliando a auctorização da base 4.^a da lei de 14 de julho de 1899 pelo reforçamento da verba auctorizada e pela enumeração de novas linhas a construir.

Entre estas inclui o troço de Estremoz a Vila Viçosa, cujo projecto já se achava elaborado, sendo a extensão, de 23 kilometros, e o custo orçado, 300:000\$000 réis.

No relatório demonstrava-se o incontestavel direito do Governo a construir aquelle troço, em vista da manifesta convergencia das linhas de Evora e de Leste e da noção de parallelismo esclarecida pela sentença arbitral de 7 de agosto de 1880. Nada se dizia do troço de Villa Viçosa a Elvas, cuja

construção se não propoz para não suscitar dificuldades de ordem militar, ficando para ocasião oportuna.

Em 1906 foi mandado estudar o troço adiado, de forma, porém, que não houvesse reversão em Villa Viçosa. Próximo desta povoação o terreno descia rapidamente para o Guadiana, formando a bacia secundaria da ribeira da Asseca. Para evitar a accidação do perfil seria preciso passar a ponte da Tapada, o que era difficil sem reversão.

Foi o estudo intelligente e cuidadosamente feito pelo habil engenheiro José António Moraes Sarmento, que adoptou o traçado descendo desde Villa Viçosa até proximo do Guadiana pela vertente directa da ribeira de Asseca, atravessada proximo da foz em ponte-viaducto. Um apeadeiro a 7 kilometros do Alandroal servia essa povoação, havendo mais longe uma estação para serviço da região, que, além dos productos agricolas, contem numerosas minas. Junto de Juromenha, uma estação proxima da fronteira seria aproveitada pelo trafego da zona vizinha espanhola e principalmente pelo território de Olivença. Além da Juromenha a linha subia até Elvas, servindo a cidade com uma estação antes da entrada na da linha de Leste.

A extensão a construir entre Villa Viçosa e Elvas será, segundo este projecto, de 46km,6 de facil construção, merecendo apenas menção, entre as obras de arte, a ponte-viaducto da Asseca.

Se nenhum troço houvesse construido além de Estremoz, seria admiravel passar a Oeste de Borba e seguir para Elvas para encurtar a linha e obter melhor perfil conforme a solução estudada por Lecrenier.

Essa hypothese está hoje, porém, fora do campo da legalidade e tem contra si as mais ponderosas razões de ordem economica, desde que se construiu o troço de Estremoz a Villa Viçosa.

O decreto de 27 de novembro de 1902 classificou a linha de Evora, *Casa Branca a Elvas*, e deu-lhe por pontos obrigados intermedios *Borba e Villa Viçosa*. Como o decreto de 6 de outubro de 1898 preceitua que as linhas a estudar serão préviamente classificadas, esse estudo tem de se orientar pelo decreto de classificação de 1902.

Além disso, a carta de lei de 1 de julho de 1903 considerou o troço de Estremoz a Villa Viçosa, cuja construção autorizou, *como um lanço da linha de Evora, o que implica forçosamente o seu prolongamento ulterior na direcção de Elvas*.

Os diplomas de 1902 e 1903 pozeram, pois, de parte e prejudicaram a hypothese do seguimento directo da linha de Borba para Elvas.

Esse seguimento teria hoje por consequencia a criação de mais um ramalículo de 5 ou 5 kilometros nas linhas do Sul e Sueste, com as consequentes complicações de exploração e incomodos para o publico.

Pode-se objectar que seguindo de Borba e despresando o pequeno troço até Villa Viçosa haverá menos 7 ou 8 kilometros a construir e a percorrer; que o perfil melhora por se passar em cota mais alta a ribeira de Asseca, podendo-se, pois, realizar uma economia talvez de 120 contos que não é para desprezar.

A contrabalançar essa economia ha as despesas e incomodos resultantes da criação de mais um ramal. Deve-se notar que desde que esteja construida a linha de Estremoz a Portalegre, Castello de Vide a Villa Velha de Rodam, que liga a linha de Evora com as de Leste, de Caceres e da Beira Baixa, o serviço directo de comboios, como mais importante, será o que segue para aquella linha, ficando o de Estremoz e Elvas constituindo serviço de ramal. Pois ainda Villa Viçosa ficará em ramal de ramal com a alternativa de carruagens directas e *fourgons* mal aproveitados, ou baldeações sucessivas nos entroncamentos.

Outra consideração de capital importancia convem pôr em relevo. A linha de Borba a Elvas segue a pequena distancia

da estrada, atravessando uma zona em que as communicações já são faceis.

O prolongamento de Villa Viçosa por Juromenha serve uma região vasta de incontestavel valor agricola e mineiro, privada de meios de communicação, e conquista para a sua zona tributaria territorio espanhol, de que por outra forma não vem trafego á linha.

E' hoje doutrina corrente que no traçado de linhas secundarias se não deve hesitar perante alongamentos de traçado, que permittam drenar melhor a região e aproveitar todos os elementos de trafego.

Que importa que o tráfego do transito tenha o percurso um pouco maior? Se comporta o excesso de frete, obtem-se uma receita suplementar sem ramificar uma região que carece da viação facil para progredir. Se num ou noutro caso convem reduzir o frete, a modificação de tarifa permite corrigir o excesso de percurso.

A linha de Evora não deve ser concluida até Elvas no intuito da concorrência á de Leste, como era a ideia de muitos no seu inicio e como que se quiz evitar pela portaria de 1862. Já não se pensa em disputar áquella o trafego internacional, fadado para sonhadas grandezas, que foram sempre miragem sem realidade.

Essa linha tinha uma função legitima e natural: — facilitar ás relações do Alto e Médio Alemtejo, sobretudo do mercado agricola de Evora com a vizinha Espanha, servindo ao mesmo tempo o melhor possivel a zona atravessada.

Que importam alguns kilometros a mais em troca dos beneficios dispensados aos concelhos de Villa Viçosa e Alandroal do trafego local conquistado em territorio espanhol, e da supressão de um ramal a mais onde tantos ha a encarecerem e a dificultarem a exploração?

Aquelles concelhos protestariam decerto contra uma solução que, alterando o plano decretado em 1902 e sancionado pela lei de 1902, os prejudicariam consideravelmente.

Salvo, pois, melhor juizo, parece-me poder concluir que nas circumstancias actuaes e em vista da existencia de um troço em exploração até Villa Viçosa, a unica solução justificavel sob o ponto de vista legal e a mais conveniente pelo lado economico é o prolongamento além de Villa Viçosa, conforme o projecto já estudado com tanto esmero. O que é preciso é executal-o e obter por isso a necessaria autorização legal.

J. Fernando de Sousa

Publicações recebidas

Plano de Obras, Colonização, Industrialização e electrificação da Província de Jaen

Por atenciosa oferta do Sr. Delegado Oficial do Turismo Espanhol, D. Alejandro Freijal del Villar, recebemos um exemplar da obra «Plano de Obras, Colonizacion, Industrializacion y Electrificacion de la Provincia de Jaen».

Este plano foi estudado e redigido pela Comissão Técnica Mixta nomeada pela Presidência do Governo, por decretos de 22 de Abril e de 5 de Maio de 1952, para completar o de 27 de Fevereiro daquele mesmo ano.

Este volume abrange os seguintes capítulos: as grandes obras hidráulicas, regas e colonização agricolas, novas indústrias, criação e melhoria das massas florestais, pesquisa e exploração mineira, electrificação, transportes e caminhos de ferro, problemas especiais da província, ordem, ritmo, necessidades e orçamentos gerais do plano, estudo económico.

Aviação

Por FERNANDO ALMIRO VALE

O «X-15» — o célebre avião-foguete — bate dois importantes recordes absolutos

Muito se tem escrito acerca do extraordinário «X-15», o avião-foguete experimental, que tem como principais responsáveis o Air Research and Development Command e o seu chefe, General Bernard Adolph Schriever, da United States Air Force.

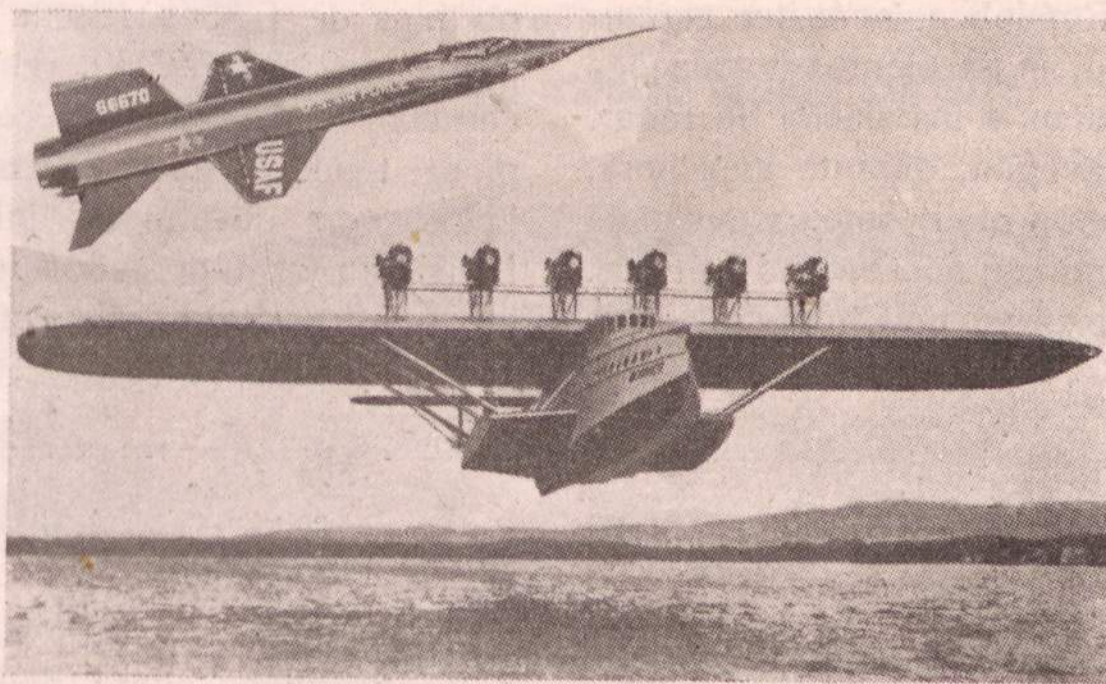
Este pequeno aparelho que não descola por si, mas é sempre transportado debaixo da asa direita do bombardeiro pesado B-52, e solto, automaticamente, à altitude de 14.000 metros, acaba de cometer uma sensacional proeza para a qual vem sendo preparado, sistematicamente, há mais de dois anos.

Este aparelho, semiavião e semifoguete, já não é novo, mas tem sido bastante interessante seguir a escala extraordinariamente progressiva dos seus

Já voaram sucessivamente a bordo do «X-15» os pilotos de ensaios Peterson, Richardson, Walker, White e Crossfield que ia sendo vítima dum incêndio a bordo.

Ao atingir a velocidade espantosa de 5053 Km/h., o revestimento metálico do aparelho — uma liga especial — atingiu na parte exterior a elevadíssima temperatura de 370°. Também o impecável funcionamento dos seus doze pequenos reactores, foi cuidadosamente ensaiado na atmosfera rarefeita que existia à altitude dos 50.300 metros que o avião-foguete atingiu.

Julga-se saber que os americanos pensam num futuro próximo colocar o «X-15» em órbita, assim que tenham concluídos os estudos de ligas mais resistentes ao calor e um perfeito isolamento térmico da célula.



Ao alto: o avião experimental «X-15» em voo. Em baixo: o «Dornier» Dox, de 12 motores (7200 cv.)

ensaaios. O voo que acaba de ser realizado em 21 de Abril, pelo piloto de ensaios Robert White, e em que o aparelho atingiu a espantosa velocidade de 5053 Km/h. não foi uma tentativa para bater o record mundial, absoluto, de velocidade, o que aliás conseguiu; assim como o voo levado a efeito em 30 de Março passado, em que o piloto Joe Walker conduziu, por sua vez, o «X-15» à altitude de 50.300 metros —recorde mundial—igualmente não foi uma tentativa para bater recordes.

Desta maravilhosa série de ensaios tenta-se estudar completamente as possibilidades deste aparelho experimental, que se espera possa alcançar mais de 6000 Km/h. de velocidade e uma altitude que ainda não está bem determinada, mas se espera atinja 150 Km.

A Medicina do Espaço estuda também, minuciosamente, as reacções duma aceleração, cada vez maior, sobre os pilotos que vão sucessivamente experimentando o aparelho.

4 travessias aéreas do Atlântico, que se tornaram célebres e se realizaram em Junho

Não deve ser, positivamente, uma coincidência histórica, mas uma escolha propositada dos responsáveis pelas quatro travessias do Atlântico que ficaram na História, a escolha do mês de Junho para tais cometimentos, pois esse mês foi sempre considerado como um dos mais favoráveis e dos melhores em condições meteorológicas.

Viagens e Transportes

Carreiras Lisboa-Barreiro — O Chefe do Estado visitou e navegou no novo navio «Algarve»

Na manhã do dia 1 do corrente, o sr. Presidente da República, acompanhado pelo seu ajudante sr. capitão-de-fragata Reis Tomás, visitou e navegou no navio «Algarve», um dos dois barcos utilizados nas carreiras Lisboa-Barreiro.

Tanto o «Estremadura» como o «Algarve» foram construídos nos estaleiros de Viana do Castelo, oferecendo a todos os passageiros óptimas acomodações.

No cais, o Chefe do Estado, que desde tempos havia manifestado o desejo de conhecer uma dessas unidades da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, era aguardado pelo Ministro das Comunicações, sr. Eng.º Carlos Ribeiro, e pelos srs. Prof. Mário de Figueiredo, Eng.º Mário Costa, General Frederico Vilar, eng.º Costa Macedo e Conde de Penha Garcia, administradores da C. P., e pelo Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, director-geral da Companhia.

O sr. Presidente da República, após ter percorrido, com a maior atenção, as excelentes instalações do barco, observou também a instalação de radar. O barco, em seguida, navegou, durante uma hora, descendo o rio até Belém, e dali tomou rumo para cabo Ruivo. A viagem terminou no Terreiro do Paço.

A visita e a viagem deixaram no Chefe do Estado as melhores impressões.

Assim, temos por sua ordem cronológica: No dia 4 de Junho de 1919, J. Alcock e Arthur W. Brown, dois ingleses, levam a efeito a sua discutida primeira travessia do Atlântico-Norte, Oeste-Leste, voando de Terra Nova à Irlanda, a bordo do Monomotor «Vickers-Vimy». Extraordinária proeza foi esse histórico voo de 1880 milhas, que fez atribuir aos seus pilotos o grande prémio de 10.000 libras, oferecido pelo «Daily Mail», e aborrecer de despeito outros competidores, que, do lado de lá do Atlântico, preparavam salto idêntico sobre o indómito mar. Voo extraordinariamente difícil e tormentoso foi esse, considerando a época em que foi realizado, e as deficiências do material para tamanho cometimento.

Foi então que, já em 1922, a 17 de Junho, se registou a triunfal chegada de Gago Coutinho e Sacadura Cabral à Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro.

Tendo partido de Lisboa a 30 de Março desse ano, os bravos aviadores, depois de várias escalas e terem perdido dois aparelhos, terminam em apoteose a primeira travessia aérea do Atlântico-Sul, em que

Supressão de 2.ª classe nalguns comboios

Comunica-nos a C. P. que, desde as datas abaixo indicadas, passaram apenas a fazer serviço de 1.ª e 3.ª classes, os seguintes comboios:

Desde 10 de Julho — Partida de Lisboa (Santa Apolónia) às 15,45 e chegada a Valência de Alcântara às 21 horas (comboio n.º 2011). Partida de Torre das Vargens às 18,50 e chegada a Badajoz às 22,05 horas (comboio n.º 2623, ligação do comboio n.º 2011).

Desde 11 de Julho — Partida de Valência de Alcântara às 18,50 e chegada a Lisboa (Santa Apolónia) às 14,25 horas (comboio n.º 2010). Partida de Badajoz às 7,50 e chegada a Torre das Vargens às 11 horas (comboio n.º 2620, ligação ao comboio n.º 2010).

Relações ferroviárias com a Beira Alta Norte de Espanha e França

Desde 15 de Julho circula o comboio «Ibéria Expresso» que conduz carruagens directas de 1.ª e 3.ª classes para a linha da Beira Alta, Norte de Espanha e Hendaia (França), em ligação imediata para Paris. No período da circulação deste comboio que parte de Lisboa (Santa Apolónia) às 23,25 e que conduz uma carruagem directa de 3.ª classe para Serpins, os comboios-correios n.ºs 13 e 14, com partidas de Lisboa (Santa Apolónia) e Porto (São Bento às 23,35 e 23,50, respectivamente, deixam de conduzir carruagens directas «Beira Alta» e «Serpins», tendo os passageiros que utilizam estes comboios, com destino às linhas da Beira Alta e da Lousã ou com procedência das mesmas linhas, de efectuar transbordo, respectivamente, em Pampilhosa e Coimbra-B.

gastaram 62 horas e 26 minutos de voo, para percorrerem as 4.527 milhas

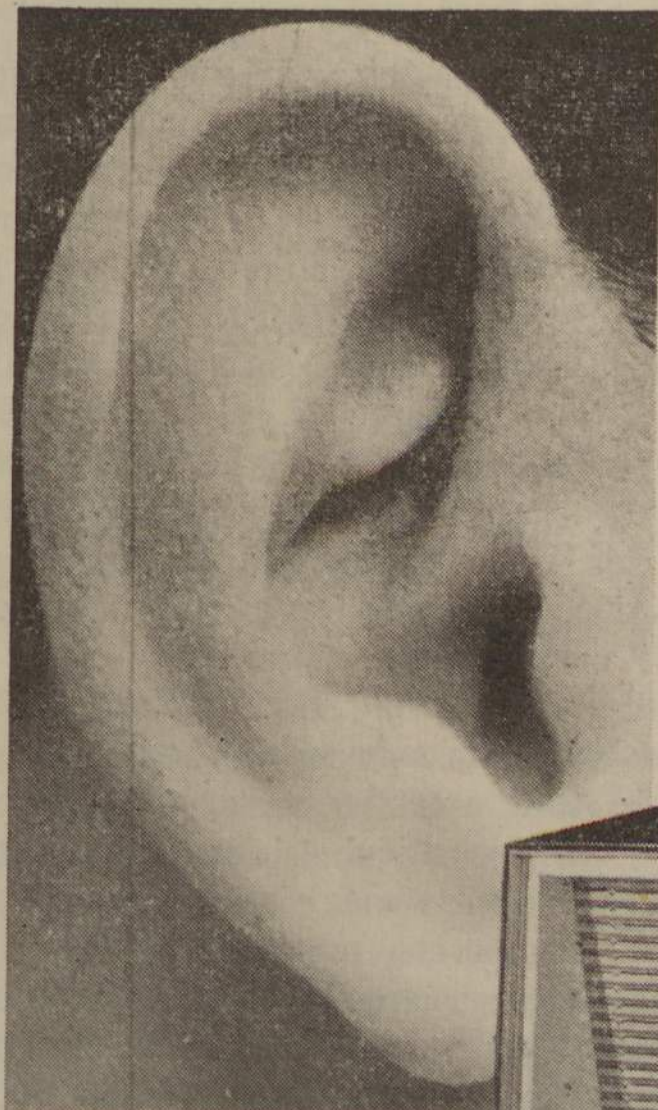
Nove anos depois, a 4 de Junho de 1931, uma nova máquina, agora mais potente e perfeita, o «Dornier» Dox, com 13 homens a bordo, e 25.000 litros de gasolina nos seus depósitos, descola de Cabo Verde e alcança Fernando Noronha às 2,15 da madrugada de 5, tendo percorrido 2.200 Km., em 12 h. e 26 minutos de voo sem escala e sem história.

A quarta proeza, indiscutivelmente já menos temerária, pois as máquinas de voar, já cada vez mais perfeitas, tal permitiam, foi levada a cabo em 28 de Junho de 1939, dia em que largou de Port Washington o «Yankee Clipper», da Pan American Airways, para realizar a primeira travessia aérea comercial do Atlântico-Norte com passageiros, iniciando-se assim os serviços aéreos comerciais transatlânticos, voos que continuaram num ritmo cada vez mais acelerado, se considerarmos que só nos primeiros cinco anos se realizaram 900 travessias.

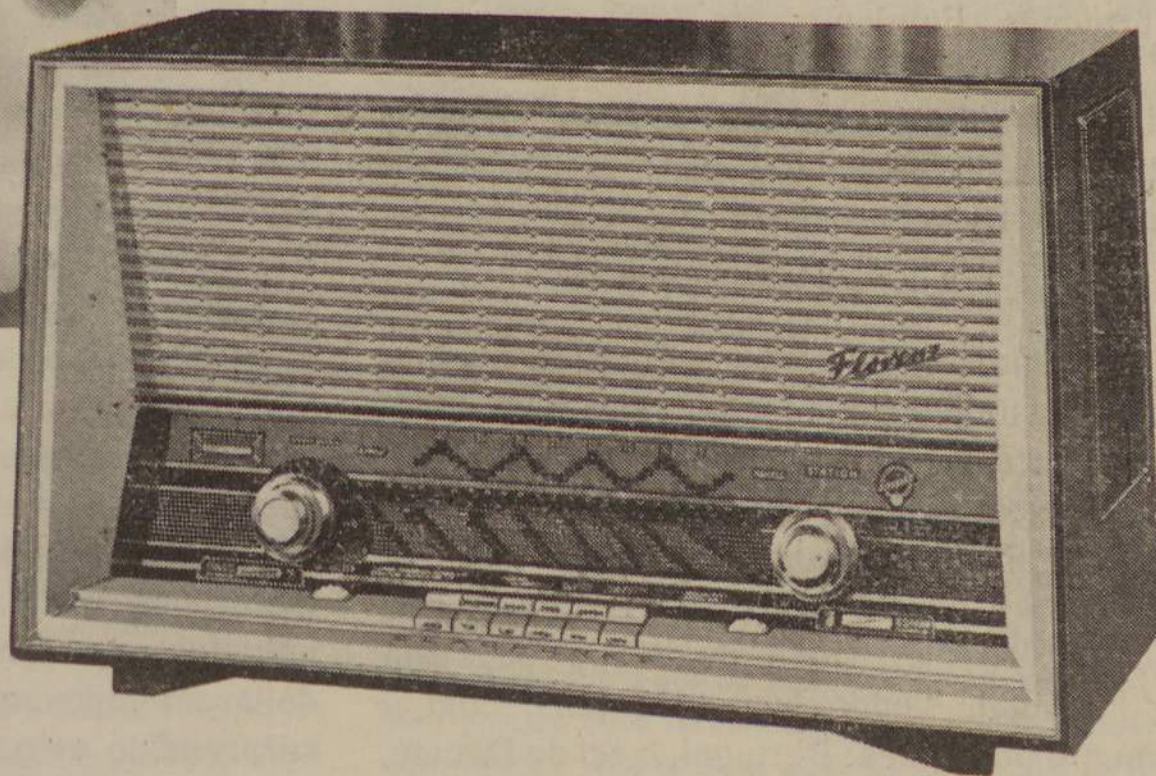
E aqui têm os leitores quatro importantes voos que fizeram história, e para sempre haviam de ficar pela História consagrados.

nunca foi tão fácil escolher o melhor...

**basta ouvir
um rádio**



- Recepção radiofónica da mais alta qualidade
- Sistema de som de super-alta-fidelidade
- Desdobramento especial de ondas curtas
- Conforto e facilidade de manejo
- Antena Ferrit incorporada e desligável
- Ligações para gravador e gira-discos
- Assistência técnica perfeita



ROBERT BOSCH (PORTUGAL) LDA.

Sede : Lisboa — Av. A. A. de Aguiar, 32 — Tel. * 73 69 91 • Filial : Porto — Abertura em breve



ponto por ponto o melhor

S. João Baptista de Ajudá deixou de existir!

O insólito ultimato do Daomé

QUANDO, no dia 1 deste mês de Agosto, os jornais da tarde publicaram a notícia de que S. João Baptista de Ajudá deixara de existir, pois o residente português, Saraiva Borges e o seu adjunto, Mendes Alves, haviam-lhe lançado fogo, dando assim a merecida resposta a um covarde ultimato de Daomé, o sr. Ministro do Ultramar, sr. Prof. Doutor Adriano Moreira, ao ser procurado pelos representantes da Imprensa, não hesitou em afirmar que ambos tinham cumprido o seu dever. De facto, cumpriram-no. A história de S. João Baptista de Ajudá — porque a tem, para orgulho e honra dos portugueses e vergonha dos nossos declarados inimigos — pode contar-se em poucas linhas.

Datava do reinado de D. Pedro II esse estabelecimento português. Fundou-o, em 1680, Bernardim Freire de Andrade, capitão-general de S. Tomé. O palácio ali construído e que desapareceu, há dias, era, simultaneamente, naquela data, armazém de mercadorias e forte com guarnição militar e um governador, a cujo cargo estavam os interesses nacionais da região.

Era de prestigio a nossa posição. O rei do Daomé tinha no nosso estabelecimento um representante e recebia uma tença anual de quatrocentos mil réis, quantia principesca para a época.

A nossa feitoria fazia, então, grande comércio com a Metrópole e com o Brasil, e os estrangeiros que negociavam em S. João de Ajudá pagavam díizimos a Portugal. Todos lucravam, pois, com o estabelecimento português: Portugal, o rei de Daomé, o Brasil e todos os países que comerciavam connosco. Presença de Portugal, S. João de Ajudá era, porém, uma presença amiga e pacífica, de convívio e boas relações entre vários países.

Como, no princípio do século XIX, esse comércio diminuiu, retirou-se a guarnição militar, ficando a feitoria, por esse facto, a cargo do último escrivão do almoxarifado, Francisco Félix de Sousa.

Francisco Félix de Sousa alcançou, pelas suas qualidades morais, pela sua inteligência, um grande e justo prestigio na região, chegando a usar o título de governador de todos os bancos, que o rei lhe concedeu em 1817. Por sua morte sucedeu-lhe

seu filho Isidoro. Em 1865 registou-se um facto bem triste: a nossa autoridade em Ajudá foi ameaçada pelos franceses ali residentes. O governador de S. Tomé, Xavier de Almeida, enviou, então ali um barco de guerra sob o comando do tenente Carlos Eugénio Correia da Silva, futuro visconde de Paço de Arcos, que levava consigo uma guarnição militar e um capelão. O representante do rei de Daomé, homem probo, reconheceu os nossos direitos e no palácio foi içada de novo, solenemente, a bandeira portuguesa. Era por nós, era nosso amigo o rei do Daomé.

Anos depois, S. João Baptista de Ajudá passou a constituir um comando militar, com oficial e guarnição própria, tendo-lhe sido adstrito, em 1885, e ficando sob a nossa soberania o bairro que prolonga o porto de Adra, e estabelecendo-se o nosso protectorado na costa marítima. Quando os franceses, em 1894, bateram o Daomé e desterraram o seu rei Behanzim, a nossa soberania ficou reduzida ao velho palácio. Com o seu jardim, as suas velhas e inofensivas peças de guerra, a Fortaleza era, apenas, uma presença amiga e fidalga de Portugal. A região podia orgulhar-se dessa amizade, que era leal, e dessa presença, que era uma garantia de paz firme. Nunca atraioámos essa amizade nem nunca, também, ameaçámos a paz estabelecida.

S. João Baptista de Ajudá deixou de existir no dia 31 de Julho. O residente português e o seu adjunto, em resposta ao covarde ultimato do Daomé, deitaram fogo ao velho palácio. O gesto devia ter surpreendido os nossos adversários, mas não nos surpreendeu a nós. Foi um gesto digno de portugueses. Foram sempre assim os homens de brio e de audácia. Portugal, com esse gesto, respondeu, com dignidade, a um insólito ultimato. Não podia ter sido outra a nossa resposta. Os portugueses continuam a dar lições de moral a grande parte do mundo.

Feita a pequena e dramática história de S. João Baptista de Ajudá, passamos a transcrever a seguinte nota oficiosa do Ministério dos Negócios Estrangeiros enviada à Imprensa e publicada no dia 2 do corrente:

«Em obediência às mesmas pressões estrangeiras que têm motivado iguais atitudes de injustificada

Recortes sem comentários

Julgamento de 8 padres!

Quem visse este título a encimar uma notícia publicada no último número de certo jornal, sempre solícito em dar aos seus leitores notícias sensacionais a respeito de padres, poderia ser levado a pensar que a humana fragilidade teria levado esses homens a cometer qualquer delito pelo qual agora estavam a contas com a justiça.

Mas sosseguem os leitores do periódico!

Os padres julgados por essa farsa do tribunal de Budapeste não cometeram crime nenhum.

Segundo a agência que transmitiu a notícia, o mais «culpado» deles é acusado dos seguintes «crimes» (*coisa gravíssima, já se vê*).

Primeiro: ensinou catequese. Segundo: escondia na cama livros de carácter religioso, livros teológicos.

Isto de ensinar a doutrina de Jesus e ler livros religiosos são realmente *crimes horrendos* nos países onde a liberdade de pensamento e as mais elementares liberdades há muito que foram banidas.

É o que deve estar a acontecer em Cuba e é o que aconteceria em Portugal se os ventos de Leste, os tais *ventos da História*, conseguissem abalar as nossas instituições.

Mas disso, devem eles estar bem livres.

(De «Boa Nova»)

hostilidade por parte de alguns países africanos, as autoridades do Daomé apresentaram ao Residente de S. João Baptista de Ajudá o pedido de entrega do Forte. Por ter data fixada para sua satisfação, revestiu-se o pedido de carácter de ultimato. Por este motivo, e ainda porque não tinha fundamento válido o que era solicitado, não foi dada qualquer resposta.

«As construções existentes no local foram destruídas, não tendo assim caído em poder dos usurpadores.

Não dispõe ainda o Governo de informações completas, mas não pode deixar de se considerar a acção das autoridades do Daomé como violadora de direitos acompanhada de agressão não provocada. Além dos títulos históricos e jurídicos, cuja validade não é contestável, e que sempre foram reconhecidos a Portugal, deverá acrescentar-se que a própria Assembleia Geral das Nações Unidas, embora partindo de um angulo diferente, considerou S. João Baptista de Ajudá, pela resolução 1442 (XV), aprovada em 15 de Dezembro de 1960, como território português, sobre que exercíamos legitimamente a soberania e a administração. Deste modo, as autoridades do Daomé praticaram também um atentado contra uma deliberação da Organização das Nações Unidas e respectiva Carta.

«O Governo Português regista o seu protesto formal, responsabiliza o Governo de Daomé pelo acontecido e reserva expressamente os seus direitos que defenderá por todos os meios ao seu alcance».

A golpes de catana

NACALA, MOÇAMBIQUE — Dois corajosos indígenas, residentes em Muxilipo, atacaram com azagaias e flechas uma leoa enorme, que depois acabou por ser morta a golpes de catana.

A leoa tinha a pata direita mutilada por um tiro dado em Janeiro pelo caçador Augusto Cabral. Esta fera foi uma das que há semanas surgiu na área do Posto Administrativo de Matibane. — L.

Arrufos de namorados

WOLVERHAMPTON (Inglaterra), 19 de Julho — Aborrecido porque a namorada rejeitara o seu pedido de casamento, Phineas Whitehouse roubou uma locomotiva e deu um passeio de 40 quilómetros.

O advogado de defesa conseguiu convencer o juiz de que o seu constituinte cometeu o roubo num momento de perturbação emocional.

«Podia ter escolhido outra maneira de esquecer a arrelia», comentou o juiz, que condenou o Whitehouse a uma pena ligeira, suspensa por dois anos. — (ANI).

Reboliço nos caminhos de ferro ingleses

LONDRES, 2. — A guia de remessa referia-se a uma «elefante fêmea, com o peso de duas toneladas, com destino à estação de Picadilly». E acrescentava: «Atenção: deve ser tratada com especial cuidado, por estar grávida». O vagão estava, porém, vazio.

Tal foi o problema que levou o chefe da estação de caminhos de ferro de Picadilly a pedir o auxílio da Polícia, que iniciou uma batida ao animal. Esta durou um dia, e só foi dada por finda durante a noite, quando se verificou tratar-se de gracejo de um funcionário dos caminhos de ferro, que forjara a guia de remessa. — (ANI).

Libertado por comer coisas esquisitas

O Supremo Tribunal de Inglaterra deu ordem para que fosse libertado, antes de cumprir a sua pena, um preso que está a dar muito que fazer aos guardas. Desde que está preso, comeu uma corrente de bicicleta, uma boquilha, uma dentadura postiça e um termómetro, tendo sido necessário fazer-lhe uma difícil e dispendiosa operação para lhe tirarem do estômago todas estas coisas. Sem dúvida, o recluso resolveu usar este expediente para ser libertado rapidamente.

(D) «Jornal do Médico».

A 80 quilómetros à hora

SIDNEY, 11 de Julho — O condenado Ralph Gustav Wahle, alemão de nascimento, fugiu hoje aos guardas que o escoltavam — apesar de algemado — saltando de um comboio rápido que seguia a oitenta quilómetros à hora.

Mais de 100 polícias armados foram enviados à procura do fugitivo na floresta densa, perto de Sidney.

Whale, um terrível salteador, estava a ser transferido de uma prisão para outra quando fugiu. — (ANI).

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉCTRICOS 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



MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante: **SOMIL**

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



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 —

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—às 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 anorectais — 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



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. EUROPEA

TELEFONE: 2 0911

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

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

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

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

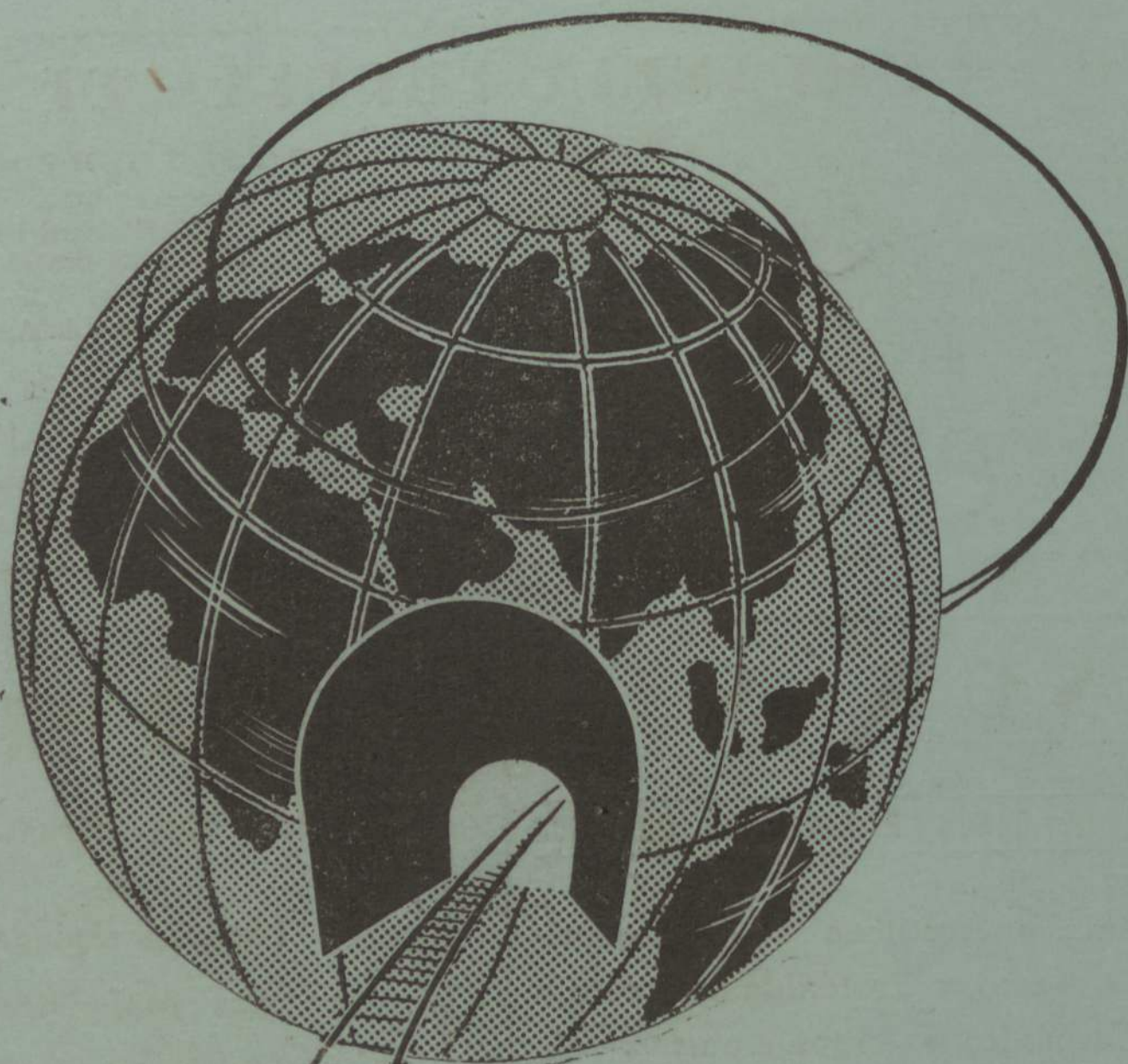
Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

- 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



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE