

8.º do 75.º Ano

Lisboa, 1 de Julho de 1962

Número 1789

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

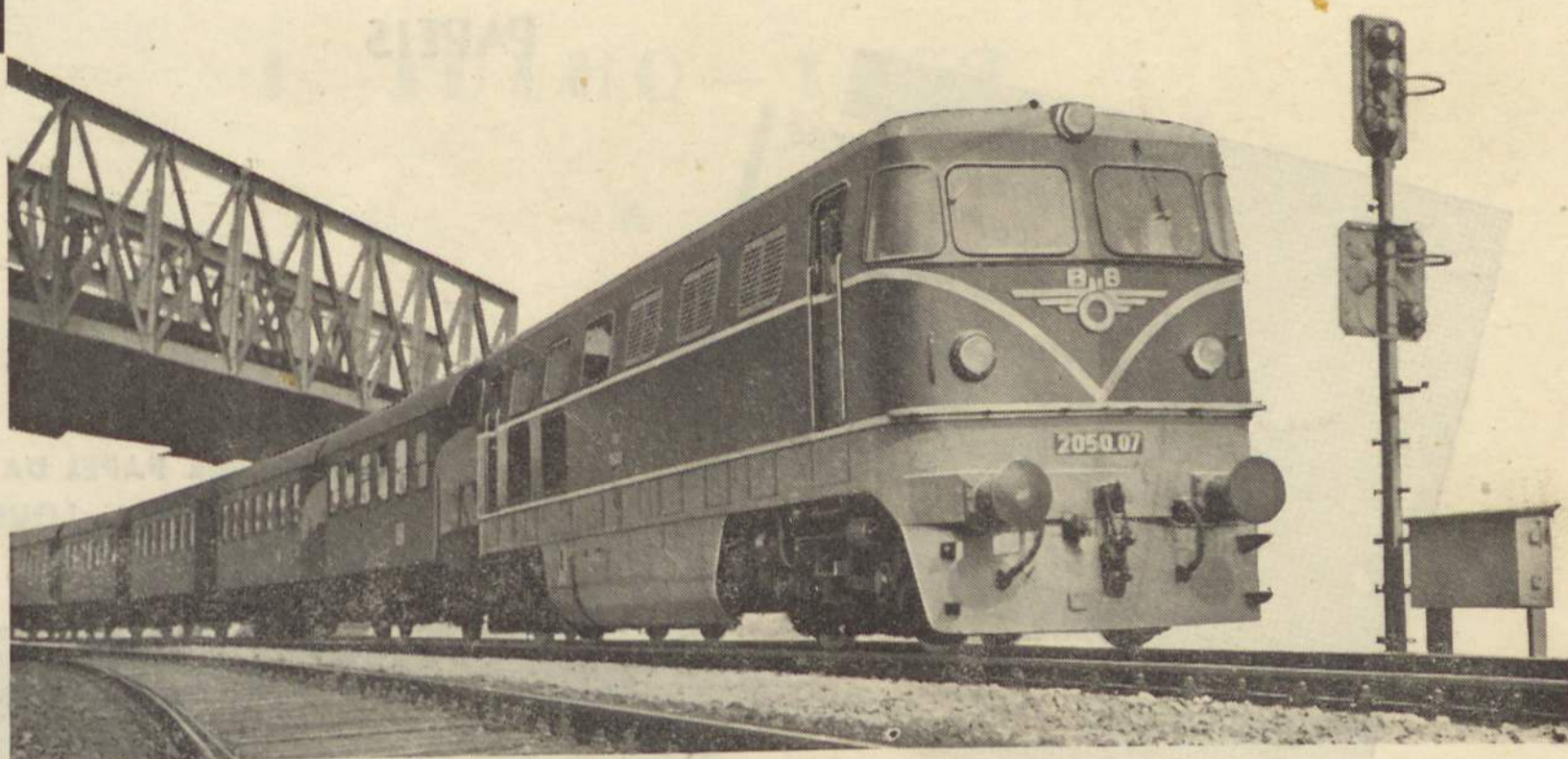
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 320158 — 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 eléctricificação 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 AG KASSEL

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

PAPEIS

cartolinas brancas
e em cores

gomados e
parafinados

sulfite Krafts
affiches

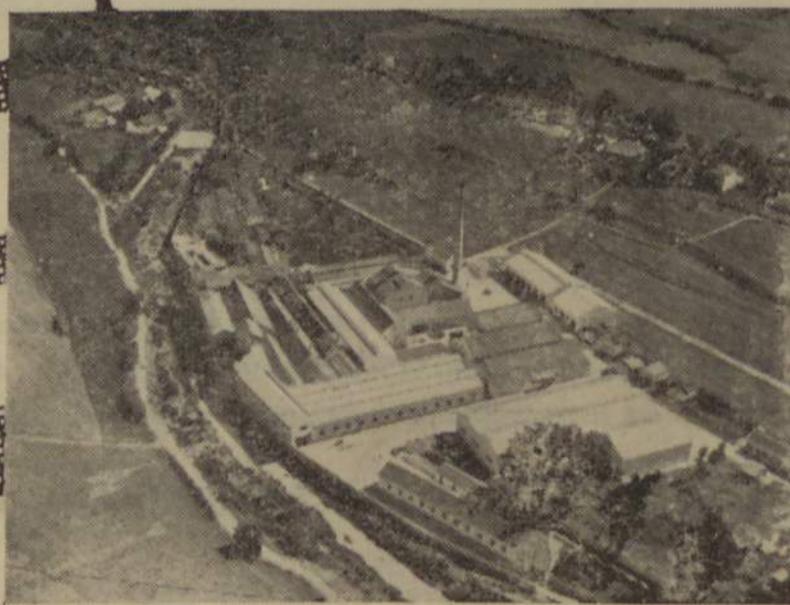
sacos multifolhas
e saquetas

impressão

escritas

DA

FABRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA
TOJAL - LOURES.



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

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 32 01 58; Direcção: 3275 20

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

1789



1 — JULHO — 1962



ANO LXXV

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
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
A. P. MOURÃO

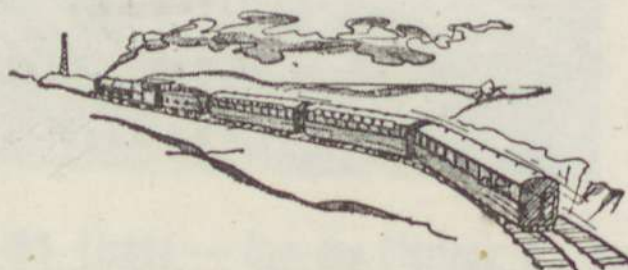
COLABORADORES

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



S U M Á R I O

União dos Sindicatos dos Ferroviários	195
Assembleia Geral dos accionistas da C. P.	197
Um parecer da Procuradoria Geral da República.	198
Os nossos mortos	198
XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, notas de reportagem por CARLOS D'ORNELLAS.	199
Imprensa.	200
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	201
Curiosidades da Imprensa estrangeira, por JORGE RAMOS	202
Carlos d'Ornellas	202
Ecos & Comentários, por SABEL.	204
Gazeta dos Caminhos de Ferro	205
Caminhos de Ferro Ultramarinos	205
Livros e autores	206



União dos Sindicatos dos Ferroviários

DA Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários, cuja sede está instalada em Lisboa, na Praça dos Restauradores, 78-3.º, recebemos o Relatório e as Contas referentes ao exercício de 1961.

Nas breves Considerações Gerais que antecedem este Relatório, sublinha-se que «o limitado âmbito económico da União, *imposto por uma cotização modestíssima em relação aos fins a que a instituição se propõe*, gera, como resultado imediato e no que respeita à Assistência praticada, inúmeros desses problemas de difícil solução — ou até rigorosamente insolúveis nas circunstâncias actuais».

«Dado que ao agravamento progressivo do custo da vida — continua a ler-se no Relatório — acrescido no nosso caso particular das consequências resultantes do aumento anual de beneficiários atendidos nos Serviços de Assistência da União, não tem paralelamente correspondido um maior afluxo de receitas arrecadadas, teriam, como é óbvio, que mostrar-se dia a dia mais sensíveis e logicamente que conduzir à situação um tanto premente que se antevia e já hoje começa a desenhar-se».

Em 1961, o acontecimento mais importante do ano foi, sem dúvida, a celebração dos novos Acordos Colectivos de Trabalho.

Os comentários que o Relatório faz, a propósito destes novos acordos colectivos, têm interesse e por isso passamos a fazê-lhes o merecido registo.

A Direcção da União dos Sindicatos não crê aconselhável que, decorrido aproximadamente um ano após a assinatura dos novos Acordos Colectivos, que tão largo reflexo viriam a ter na grande família ferroviária, haja absoluta necessidade de se historiar, agora, em pormenor, os exaustivos trabalhos empregados com vista à sua

existência. Bastará apenas, mais uma vez, em homenagem a uma verdade que lhe é grato salientar, que se tornou verdadeiramente notável para todos aqueles que, directa ou indirectamente, de perto ou de longe, acompanharam os trabalhos então realizados, o espírito de transigência e de feição manifestamente construtivo revelado pelas entidades superiores do Governo da Nação que, nas remodelações efectuadas, tiveram interferência. E rendendo preito a outra verdade, a Direcção acrescenta que, tanto o Conselho de Administração como a Direcção-Geral da Companhia e da Sociedade «Estoril», mostraram igual espírito de compreensão, de transigência e de boa-vontade.

Tal como se verificou com os ferroviários em serviço activo, os funcionários aposentados e pensionistas (19 000 beneficiários aproximadamente, considerando os inscritos nas onze Caixas distritais hoje integradas na «Caixa de Previdência dos Ferroviários»), viram as suas pensões modificadas a contar do mês de Fevereiro de 1961, com um aumento uniforme da ordem dos 20 %. À maior parte dos antigos servidores da Sociedade «Estoril» foi também melhorada a situação económica, se bem que em moldes diferentes dos que foram estabelecidos para os aposentados e pensionistas da C. P..

Refere o Relatório que no campo da Previdência estão agora, em vias de realização, muitos casos relacionados com uma das benéficas medidas tomadas superiormente, isto é, à faculdade de retrogradação, extensiva a todos os empregados e operários inscritos nas Caixas mencionadas no Artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 39 557.

O Relatório ocupa-se, seguidamente, em capítulo especial, como não podia deixar

de ser, do problema da Assistência. Entendemos ser do nosso dever arquivar nestas colunas algumas linhas desse capítulo. Elas traduzem admiravelmente, como o leitor verificará, o espírito de solidariedade dos ferroviários que se encontram à frente da União dos Sindicatos dos Ferroviários:

«Se se considerar a projecção oferecida pela prática desta modalidade, o auxílio económico que essa prática traduz para a grande massa de beneficiários e, por último, a circunstância de serem neste campo absorvidas, na quase totalidade, as receitas do Organismo, aceitar-se-á compreensivelmente que na Assistência concentraremos particular atenção e que se observem, com o interesse que o seu melindroso exercício reclama, os múltiplos e variados aspectos que dia-a-dia põe perante nós. Com efeito, ainda que a prática dos nove anos anteriores nos possa oferecer, como na realidade tem oferecido, elementos que em certa medida nos habilitam a preverem-se determinados fenómenos de ordem assistencial — e a tomarmos por consequência, oportunamente, as medidas mais consentâneas com as circunstâncias —, devemos convir, por outro lado, que com relativa frequência, surgem também problemas imprevisíveis para os quais se imporiam, de igual modo, providências adequadas — mas quantas vezes proibitivas por motivos alheios à nossa vontade.

«E porque a dor e sofrimento estranhos percutem sem dúvida a alma do dirigente que, por qualquer circunstância, se vê inibido de os suavizar no todo ou em parte, sem esforço avaliarão o quão doloroso se torna tomarmos obrigatoriamente atitudes de passividade, em presença de ocorrências que reclamariam acção decisiva e imediata, dado o aspecto premente de que, geralmente, se revestem. Seja porém dito de passagem que jamais, até hoje, em casos desta natureza, nos votamos ao estatismo. E salvo raras excepções com maior ou menor êxito junto dos poderes constituídos, junto das entidades superiores da Assistência-Geral do País ou até à sombra do honroso espírito de sacerdócio de muitos

médicos que servem a nossa Causa, tem-se-nos oferecido, por vezes, ensejo de contribuímos para a resolução de problemas que transcendem, por circunstâncias várias, as linhas gerais da Assistência praticada por esta União».

Em 1961, foi de 49 551 o número de beneficiários atendidos nos Serviços Assistenciais da União. O Relatório, ao revelar-nos esse número, faz este comentário:

«Se considerarmos este facto e tivermos em vista que o número médio da família portuguesa se compõe de quatro unidades (pai, mãe e dois filhos); — se, simultaneamente, considerarmos também que cada ferroviário contribui com a importância de 5\$00 mensais para garantir a execução de tão largo objectivo, concluiremos desde logo da exiguidade da base em que assenta a assistência praticada, ou seja: *1\$25 mensais, por beneficiário!*»

Não devemos fechar este breve resumo do Relatório sem anotarmos que as receitas totais do exercício de 1961 subiram a 2 264 347\$30, e que o total das despesas atingiu a quantia de 2 193 835\$60.

O Relatório, que é assinado pelos srs. Joaquim Lourenço de Moura, Jorge Dias Pereira, Gonçalo Correia, Manuel Martins Leal Pinto, José Rodrigues Valverde, José Moitas Dinis, Anacleto José Barroso e José Inácio Martins, termina com agradecimentos ao sr. Ministro das Corporações e Previdência Social, aos Conselhos de Administração e Direcções-Gerais da C. P. e da Sociedade «Estoril», e funcionários superiores, aos srs. drs. Joaquim da Mota Correia Pires e Manuel António Pidwell Beja da Costa, pelo auxílio prestado, e à Imprensa, Rádio e Televisão do País pelos serviços feitos em favor da causa dos ferroviários.

Quanto a nós, a dedicada e distinta Direcção da União dos Sindicatos nada tinha que nos agradecer. Apenas cumprimos o nosso dever, o dever de quem reconhece, nos servidores dos caminhos de ferro, os servidores dos interesses colectivos da Nação.

Assembleia-Geral dos accionistas da C. P.

Sob a presidência do sr. dr. José Maria Braga da Cruz, vice-presidente da Assembleia-Geral em exercício, ladeado pelos secretários, srs. dr. Armando Vieira Mendes de Carvalho e Arnaldo Pinheiro Torres, realizou-se no dia 12 de Junho, pelas 15 horas, na sede social, a assembleia-geral ordinária dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses com a seguinte ordem do dia:

1.º — Conhecimento das contas respeitantes ao exercício de 1961, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, votação sobre essas contas e o mais a que se tenha de proceder por virtude da lei geral;

2.º — Preenchimento das vagas existentes nos corpos gerentes da Assembleia-Geral nos termos estatutários.

Estavam presentes os Administradores da C. P. srs. dr. Mário de Figueiredo, presidente; dr. Mário Malheiro Reymão Nogueira, vice-presidente; eng.º Mário Melo de Oliveira Costa, administrador-delegado; eng.º António da Costa Macedo, Conde de Penha Garcia, general Frederico Villar e eng.º José Júlio Martins Nogueira Soares. O Conselho Fiscal estava representado pelos srs. dr. Augusto Víctor dos Santos, dr. Luís Augusto Lopes da Costa e Armando António de Bastos e Silva. Em representação da Direcção-Geral viam-se presentes os srs. eng.º Roberto de Espregueira Mendes, Director-Geral; e o secretário-geral, eng.º António Branco Cabral. O capital accionista achava-se representado pelo sr. dr. Monteiro Fernandes.

Entre os accionistas, viam-se os srs. Coelho dos Reis e Chaves Caminha, que nunca faltam a estas reuniões e foram os primeiros oradores da tarde, e o sr. eng.º Cunha Leal, cuja palavra é sempre escutada com interesse geral.

O Relatório inicia-se com estas palavras, que, como os leitores bem compreenderão, não poderíamos deixar de arquivar aqui, porque exprimem um sentimento colectivo:

«Ao iniciar-se, nos termos estatutários, o relato das actividades da Companhia no ano de 1961 acorrem dolorosamente ao espírito os graves acontecimentos que marcaram a vida nacional neste ano. Desde as tenebrosas carnificinas do Norte de Angola, até à invasão do Estado da Índia e à conspiração internacional contra o nosso País, tudo foi de consequências gravíssimas para Portugal. A situação económica foi profundamente abalada e dela se ressentiu a Companhia; mas sobre todas as considerações

de ordem material estão aquelas que temos de fazer de dor e de repulsa. Confiemos na política firme e honrada do Governo baseada nos princípios eternos da justiça humana, de modo a que sempre possamos honrar a divisa mirandesa, que foi no passado timbre dos portugueses: *por temor num perdas huonor!*»

«Todos quantos trabalham na Companhia sentiram profundamente os males da Pátria e exprimiram esse sentimento por diversas formas, mas julgamos do nosso dever solicitar dos Senhores Accionistas a sua solidariedade com os sentimentos já expressos pela vossa Administração e pelo Pessoal».

O sr. dr. José Maria Braga da Cruz, presidente da mesa, depois de ter verificado que a assembleia podia funcionar legalmente, pois reunia o capital necessário, concedeu a palavra aos oradores inscritos para a discussão do Relatório, srs. José Lucas Coelho dos Reis, que elogiou a obra extraordinária que a Companhia vem desenvolvendo e sugeriu a construção da linha férrea para Leiria servindo Fátima; Chaves Caminha, que felicitou o sr. Prof. Mário de Figueiredo por ter sido o intérprete do Chefe do Governo na memorável exposição feita ao País, sobre a invasão e a anexação de Goa, tendo também produzido algumas considerações acerca de determinados problemas ferroviários.

O sr. eng.º Cunha Leal, que falou em seguida, foi ouvido com muito interesse, pois há dois anos que não comparecia às reuniões dos accionistas. Depois de ter feito algumas considerações sobre várias passagens do Relatório, lavrou, com palavras veementes, o seu protesto contra a agressão de Goa e contra aqueles que, em Angola, pretendem desprestigiar a acção civilizadora de Portugal. Afirmou, depois, que seria um português indigno desse nome se não desse a sua aprovação à proposta do Conselho Fiscal.

O sr. Prof. Mário de Figueiredo, que agradeceu as palavras dos oradores que o antecederam, fez declarações de grande interesse sobre a vida da C. P. e enalteceu o patriotismo do sr. eng.º Cunha Leal.

Falaram ainda o sr. eng.º Cunha Leal e o sr. dr. Carlos Costa, sendo, depois, com base no parecer do Conselho Fiscal, aprovados, «um voto de indignada repulsa pela agressão cometida contra o Estado da Índia e os actos de terrorismo praticados em Angola»; o relatório, balanço, contas e demais actos do Conselho de Administração, relativamente ao ano social de 1961; e um voto de louvor ao Conselho de Administração, tornado extensivo ao Conselho Fiscal.

Passou-se depois às eleições, sendo reeleitos dois membros dos corpos gerentes e eleito presidente da

assembleia geral o sr. eng. Augusto Cancela de Abreu.

* * *

Os resultados do exercício de 1961 foram os seguintes:

RECEITAS TOTAIS:

Receitas do Tráfego — Ferroviário, 828 026 031\$; camionagem, 2 235 845\$; receitas fora do tráfego, 22 784 149\$. Total: 853 046 025\$00.

DESPESAS DE EXPLORAÇÃO:

Despesa dos serviços, 823 058 004\$; Fundo de amortização e renovação do material circulante e amortização do material automóvel, 15 703 145\$; encargos sociais, 136 648 769\$; encargos tributários, 56 574 404\$00. Total: 1 031 984 322\$00.

Resultado da exploração (negativo), 178 938 297\$00.

SUBSÍDIOS:

Subsídios reembolsáveis referentes à parte do imposto ferroviário do ano de 1961 que constitui receita do F. E. T. T., 50 570 812\$; subsídio reembolsável, concedido ao abrigo do n.º 2 do artigo 6.º do Decreto n.º 38 246, 174 690 088\$; subsídio reembolsável, concedido na sequência do Decreto-lei n.º 41 270, 20 000 000\$. Total: 245 260 900\$00.

Encargos financeiros, 128 214 619\$, Total: 117 046 281\$00.

Resultado financeiro da gestão (negativo) 61 892 016\$; despesas de primeiro estabelecimento, 12 785 595\$00.

Resultado do exercício (negativo), 74 677 611\$00.

No próximo número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» faremos uma análise demorada ao notável Relatório do Conselho de Administração da C. P.

Um parecer da Procuradoria Geral da República

sobre licenças de acesso às estações e linhas de caminho de ferro

Acerca de licenças de acesso a estações e linhas de caminho de ferro, e por causa de uma diferente forma, de interpretar a lei, por parte da Direcção Geral dos Transportes Terrestres e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a Procuradoria Geral da República emitiu o seguinte parecer.

«As licenças de atravessamento das linhas férreas e de acesso às estações e suas dependências, nos termos do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 39.780, de 21 de Agosto de 1954, são passadas pela concessionária Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, independentemente de alvará da Direcção-Geral de Transportes Terrestres.»

Os nossos mortos

Eng.º Manuel de Melo Machado Campelo

Faleceu em Lisboa, no dia 2 de Junho, o sr. Eng.º Manuel de Melo Machado Campelo que, durante quarenta e dois anos, prestou, com muita competência, serviço na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Em todos os cargos que desempenhou, quer o de chefe dos Serviços de Material e Tracção e, mais tarde, o de chefe dos Serviços de Abastecimento, se fez notar pelo seu muito valor, pelo rigoroso cumprimento dos seus deveres e ainda pela maneira como tratava não só os seus iguais mas também os seus subordinados, assim conquistando em todos os sectores de trabalho sólidas amizades a que correspondia com lealdade.

No exercício das suas funções de chefe dos Serviços de Material e Tracção, mostrou-se particularmente notável de eficiência, chamando a si os trabalhos de maior responsabilidade, pois tomava a seu cargo pessoal a condução de composições ferroviárias quando se tratava de experiências de velocidade ou quando se tratava de dirigir comboios presidenciais.

À ilustre família do extinto, «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta sentidos pêsames.

Álvaro Figueiredo de Almeida

Os robles também caem. Álvaro Figueiredo de Almeida, nosso querido amigo e velho assinante, faleceu no dia 18 de Junho, com 81 anos, quando, pela sua aparência rija, nos dava a impressão de que ainda não tinha envelhecido. Mas os desgostos estragam mais que o peso dos anos. Tendo enviuvado há poucos meses, o desgosto de ter perdido a esposa estremecida arruinou-o moralmente e alquebrou-o fisicamente. No meio comercial de Lisboa conquistara um grande e justo prestígio, e era um dos aficionados mais conscientes e sabedores dos assuntos respeitantes à arte tauromáquica. Depois de ter sido durante largos anos, sócio de um clube de tauromaquia, fundou, com Carlos d'Ornellas, a Tertúlia «Festa Brava», de que era um dos sócios mais qualificados e queridos pela massa associativa.

A toda a distinta família deste nosso saudoso amigo, e em especial a suas filhas, filhos e sobrinhos, srs. Eduardo de Figueiredo, secretário da administração de «O Século»; Henrique Jorge Pavão, secretário do conselho de Administração da Sociedade Nacional de Tipografia, e a seus segundos sobrinhos, srs. dr. Guilherme de Pereira da Rosa e Carlos Alberto Pereira da Rosa, respectivamente, director e director-adjunto de «O Século», a Direcção e a Redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresentam sentidos pêsames.

XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

No dia 18 de Junho o Dr. Heinrich Lübke, Presidente da República Federal, inaugurou no salão de festas do Museu Alemão, de Munique, este Congresso, em que estiveram representados 64 países, entre os quais também o nosso

Notas de reportagem por CARLOS D'ORNELLAS

Estamos no primeiro andar do Museu Alemão, no vasto salão de festas. São 10-30. Vai realizar-se, pelo Dr. Heinrich Lübke, Presidente da República Federal, a sessão solene da abertura do XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro. Estão presentes 500 delegados que representam 64 nações. Delegados e senhoras de famílias, convidados, jornalistas, ocupam mil e quinhentas cadeiras. O aspecto é festivo. Estandartes de todas as nações participantes. A todos é distribuído um aparelho «Headphone», portátil e o respectivo receptor, com botão que liga à língua que desejamos ouvir, pois o orador fala alemão e a tradução ouve-se imediatamente em inglês ou francês.

O Presidente da República Federal, recebido de pé pela assistência, entra no salão acompanhado dos srs. De Vos, presidente da A. I. C. C. F., Dr. Ehard, Prof. Dr. Oeftering, e outras individualidades. Senta-se na primeira fila, entre altas autoridades alemãs e internacionais.

Atrás, nas filas mais próximas, nota-se a presença de numerosos membros da Comissão Permanente e suas esposas. A orquestra, de 50 figuras, da Filarmónica de Munique, sob a direcção do Prof. Robert Heger, executa, impecavelmente, a «Abertura» da «Ifigénia em Aulis», de Gluck.

Falou primeiramente o Prof. Dr. Heinz Maria Oeftering, presidente local do Congresso, que se congratula com a realização deste Congresso e com a presença do Prof. Dr. Lübke, presidente de honra do Congresso; do Ministro da Presidência, Doutor Ehard, o mais alto representante do Estado Livre da Baviera; Doutor Seeborn, ministro federal dos transportes, os representantes dos governos estrangeiros, os membros da Direcção e da Comissão Permanente da A. I. C. C. F., os ministros e secretários do Estado do Governo bávaro, o governador da capital bávara, Dr. Vogel, a quem exprimiu os agradecimentos do Caminho de ferro federal por os ter recebido em Munique. Saudou em seguida os delegados que vieram de todos os cantos do mundo para tomar parte num congresso verdadeiramente internacional, não se tendo esque-

cido de prestar homenagem às Senhoras que embelezaram o Congresso com o encanto da sua presença. E sublinhou:

«Todos nós que estamos reunidos nesta sala, temos a impressão de constituir uma espécie de parlamento internacional do caminho de ferro, este meio de transporte cuja função suprema é aproximar uns dos outros os povos da terra».

O Prof. Dr. Oeftering concedeu depois a palavra ao sr. Presidente da República Federal, que, subindo à tribuna, começou por manifestar a sua alegria por poder patrocinar o Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro que se realiza, pela primeira vez, na Alemanha, e de saudar, em nome do povo do seu país, os delegados estrangeiros e os convidados da Associação.

«Durante quase vinte e quatro anos, a vossa Associação — continuou o sr. Presidente da República Federal — tem estado ao serviço do progresso técnico em todos os domínios do caminho de ferro. A elaboração dos temas a tratar para as diferentes secções foi muito complexa. Informaram-me que as discussões entre os peritos internacionais se concentram particularmente sobre a questão de uma solução uniforme do «engate automático». Devo confessar que este problema técnico me interessa bastante desde a minha mocidade. O motivo reside na impressão profunda que me deixou um acidente mortal, cuja vítima foi um agente de manobras da minha província natal. A importância deste problema para a prevenção dos acidentes torna-se evidente se compararmos os Estados-Unidos e a Europa Ocidental, porque a frequência dos acidentes na Europa Ocidental, onde o engate com parafusos está sempre em serviço, é três vezes maior do que na América, onde é utilizado o engate automático. No que diz respeito à Europa, estou informado que certos caminhos de ferro da Europa do Leste têm a primazia, sobre a Europa Ocidental, da construção e da prática do engate automático. Seria de desejar que todas as administrações do caminho de ferro coordenassem

os seus esforços para a solução desta questão importante e empreendam juntos a luta contra os acidentes. Adoptando-se este ponto de vista técnico, entre o Leste e o Ocidente, os Caminhos de Ferro poderiam desempenhar o seu tradicional papel, que é o de vê-los portadores da ideia da aproximação dos povos.

«Sabemos que podemos falar com todo o direito desta tradição de aproximação dos povos e de colaboração internacional dos caminhos de ferro, mesmo na nossa época, em que a paz do mundo é ameaçada tantas vezes. Se olharmos para trás, para seguir o desenvolvimento histórico da Europa, verificamos que ao estabelecerem-se comunicações ferroviárias, a maioria dos Estados só pensou no princípio da sua economia nacional. Mas a Bélgica, por exemplo, bastante cedo rompeu com esta estreiteza de vistas. Em 1835, quando o primeiro caminho de ferro do continente começou a circular entre Bruxelas e Malines, a Bélgica já encarava o prolongamento desta linha para a França e para a Alemanha, e considerava a construção de um caminho de ferro que ligasse o porto belga de Antuérpia com as cidades renanas e as do Ruhr.

A linha Herbesthal-Colónia, aberta em 1843, foi a primeira linha férrea da Europa, que atravessava a fronteira. Cem anos mais tarde, um homem consciente do papel histórico desta linha devia ter ficado profundamente comovido ao verificar que foi precisamente que nesta via, depois da terrível 2.^a Guerra Mundial, os primeiros comboios recomeçaram a deslizar para a Alemanha. Nos anos de 1945 a 1946, estes comboios que passavam a fronteira anunciavam o fim da época da guerra, do isolamento e da separação entre os povos europeus provocada pelas forças totalitárias do nosso país. Os nossos hóspedes estrangeiros compreenderão certamente que eu cite aqui o nome do Prof. Friedrich List, o promotor alemão do caminho de ferro como elo de ligação entre os povos. O Prof. List, que foi obrigado a deixar em 1822 a sua pátria, por causa das suas ideias liberais, muito cedo compreendera a grande importância que este novo meio de comunicação podia ter para a economia e para o comércio. Ocupou-se primeiramente de problemas de caminhos de ferro nos Estados Unidos, onde a evolução foi mais rápida do que na Europa. Tendo regressado à Europa, na qualidade de cônsul dos Estados Unidos, publicou um grande número de tratados e projectos importantes respeitantes, entre outros, aos caminhos de ferro na Bélgica, na França, na Alemanha e na Hungria. Nas proposições de Friedrich List verificam-se ideias pan-europeias. No ano de 1840, ele reclamava um «Sistema continental de Transporte, na Europa.» «Da mesma maneira que se constitui um sistema continental de transporte norte-americano, ver-se-á formar também idêntico sistema na Europa»—escrevia ele no célebre «Staatslexikon» editado por Rotteck e Welker, —«e as diferentes nações ciosas da sua indústria

ver-se-ão incitadas por uma recíproca emulação pelo seu instinto de conservação.»

Muitos dos sonhos de um List e de outros promotores de outrora foram *realizados na Europa de hoje.*»

Mais adiante, o Presidente da República Federal Alemã, terminando o seu discurso, afirmou:

«No nosso mundo, onde as distâncias não cessam de diminuir, todas as nossas esperanças devem concentrar-se no desejo de chegar, passo a passo, ao apaziguamento do conflito entre o Leste e o Ocidente, para benefício de todos os homens e de todos os povos, com o objectivo de lhes permitir viver em segurança, em paz e em liberdade. Os caminhos de ferro e, particularmente, os membros da vossa Associação, não podem naturalmente garantir uma paz verdadeira no nosso mundo continuamente ameaçado de crises. Todavia, minhas Senhoras e meus Senhores, lembrar-vos-eis certamente neste Congresso das obrigações particulares da vossa Associação que consistem numa colaboração internacional nos domínios da investigação e da troca dos conhecimentos adquiridos. Aqui mesmo, em Munique, tereis a ocasião de manifestar este sentimento confraternal e profissional e podeis colaborar a fim de que o tráfego através dos países e dos continentes, cumpra a sua tarefa aproximando os povos e servindo assim a paz.

Está aberto o XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro.»

(Continua)

Imprensa

Pedro Correia Marques

Pedro Correia Marques, notável jornalista, teve no dia 17 de Junho, na sua terra natal, a certeza absoluta de que possuía amigos e admiradores e de que a sua obra jornalística, realizada ao longo de mais de quatro décadas de trabalho porfiado, na Imprensa, havia conquistado o respeito e a gratidão de uma enorme maioria de portugueses.

O nome do seu ilustre nome dado à antiga Rua Direita, da Póvoa de Varzim, onde está situada a casa onde nasceu, e o banquete, em sua honra, no Casino Monumental, que reuniu mais de 600 convivas de todas as classes sociais, diplomatas, magistrados, escritores, médicos, estudantes, jornalistas, operários, autoridades locais, o sr. governador civil do Porto e o sr. embaixador de Espanha, aristocratas e representantes do povo — constituíram actos de consagração que comoveram profundamente Pedro Correia Marques e honraram aqueles que promoveram a homenagem.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta ao eminente jornalista vivas felicitações pelas homenagens de que foi alvo.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Teatro Português

Vão desaparecendo a pouco e pouco algumas figuras da cena portuguesa, aquelas grandes figuras que eram os sobreviventes ilustres do teatro português de há meio século. A primeira a partir deste mundo foi Aura Abranches; Lucília Simões e Luz Veloso, a seguir, e ambas no mesmo dia.

Aura Abranches faz parte das melhores recordações da minha juventude: estou ainda a vê-la e a ouvi-la no «Politeama», na protagonista de «A Garota», ao lado de sua mãe, a gloriosa Adelina Abranches, de Laura Fernandes e de Alexandre de Azevedo. Mais tarde, então no velho e já desaparecido «Apolo», vi-a na reposição de «O Grande Amor», de Dário Nicodemi. Aura era mais do que extraordinária: nessa peça dramática era um verdadeiro assombro. O actor Rafael Marques, que assistia, sentado a meu lado, chorava como uma criança, tal a carga de emoção. Fazer chorar um actor experiente, só o consegue um artista de poderosos recursos.

Nunca cheguei a ver Lucília Simões na sua coroa de glória: *Casa de Boneca*, de Ibsen. Mas vi-a noutras peças, como, por exemplo, *A Rajada*, *Uma mulher sem importância*. Braz Burity (Dr. Joaquim Madureira) no seu curioso livro de recordações do Teatro legou-nos o testemunho da sua admiração por esta actriz que, muitas vezes, ombreou com a Duse e outras célebres actrizes estrangeiras.

Luz Veloso, que não chegou às alturas de Aura Abranches e de Lucília Simões, teve, porém, na sua longa carreira artística, grandes e inesquecíveis momentos. Vi-a, pela primeira vez, na minha terra natal. Desempenhava ela, na peça francesa *Zazá*, a protagonista, ao lado de Lucinda do Carmo, grande entre os grandes, de Henrique Alves e de Chaby Pinheiro, que era, à data, um gordo e simpático rapaz de trinta anos.

Mas o desempenho da «Ofélia», no «Hamlet», ao lado de Eduardo Brazão, deu-me a medida do muito valor de Luz Veloso. Não seria possível representar melhor.

Que grande noite, para mim, a noite do «Hamlet»! No *Coveiro*, Ferreira da Silva, um actor como já não há!

O tempo corre e vai sepultando nas horas que passam as grandes e nobres figuras do Teatro, da Arte, da Literatura. E, sem darmos por isso, vai-nos sepultando também a nós!



ÉVORA MONUMENTAL: — ARCADE HISTÓRICA
Aquarela de José Félix

O Lord

*Lord que eu fui de Escócias doutra vida
Hoje arrasta por esta a sua decadência,
Sem brilho e equipagens.
Milord reduzido a viver de imagens,
Pára às montras de jóias de opulência
Num desejo brumoso — em dúvida iludida...
(— Por isso a minha raiva mal contida,
— Por isso a minha eterna impaciência).*

*Olha as Praças, rodeia-as...
Quem sabe se ele outrora
Teve Praças, como esta, e palácios e colunas —
Longas terras, quintas cheias,
lates pelo mar fora,
Montanhas e lagos, florestas e dunas...*

*(— Por isso a sensação em mim fincada há tanto
Dum grande património algures haver perdido;
Por isso o meu desejo astral de luxo desmedido —
E a Cor na minha Obra o que ficou de encanto...)*

MÁRIO DE SÁ-CARNEIRO

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Inventou-se um saco de mão com sinal de alarme, que imita o silvo das sirenes dos carros da polícia.

(do magazine *Balladin* – Paris).

Um dos restaurantes de maior clientela, em Londres, é o que está situado a 152 metros acima do solo, construído no topo de uma torre, montado sobre uma placa giratória. Desloca-se à velocidade de 6 pés por minuto: ao fim de meia hora deu uma volta completa. A torre, de vidro e cimento, tem o diâmetro de 16 metros.

(do semanário *Mondo Occidentale* – Roma).

Na Califórnia estão a adoptar-se sistemas de refrigeração sensacionais: cortinas de ar frio em vez de portas.

(de *Nueva Vida* – México).

Os cientistas polacos pretendem construir um sanatório 500 metros abaixo do solo. Instalado numa antiga mina de sal em Bromig, destinar-se-ia ao tratamento de vias respiratórias: o micro-clima que reina a essa profundidade estimula a actividade do aparelho respiratório.

(de *Giornale del Mattino* – Spezia).

Uma balança fabricada na Roménia utiliza reacções químicas para medir com a máxima precisão as alterações do peso das substâncias originadas pela absorção do vapor da água na atmosfera ou pela influência de um campo magnético.

(da revista *La Falena* – Turim).

Um laboratório dinamarquês preparou a substância aromática «nindi» que está fazendo sensação no mundo dos perfumes. É baseada numa planta agora descoberta em África: o *acolantus gramveliae*.

(de *Le Girondais* – Talence).

A senhora Glória Swall, de Sidney, conquistou o prémio anual da «invenção gastronómica» criando «caracóis gelados» e «doce de tubarão»...

(de *Dal Nord al Sud* – Catanzaro).

Os agentes policiais de Hanover estão a conquistar grande popularidade porque distribuem chocolates aos automobilistas e ciclistas disciplinados.

(da revista *Prometheo* – Toulouse).

Experimentou-se na universidade escocesa de Aberdeen um «professor mecânico» que só passa à pergunta seguinte quando o aluno respondeu correctamente à pergunta precedente.

(de *Lo Scarpone* – Milão).

O mar da Galileia está a tornar-se mais salgado, o que dificulta o emprego das suas águas para a rega e cultivo das zonas até agora desérticas da margem sul. Encara-se a possibilidade de se construir uma central purificadora de água.

(de *Le Peuple* – Ile de la Réunion).

Um oftalmologista alemão declara que os fumadores de cachimbo estão sujeitos a sofrer perturbações de vista ainda que os olhos não sejam directamente afectados. Já se verificou em alguns desses fumadores casos de deslumbramento entre a luz de cor verde ou vermelha.

(de *Risveglio Ossolano* – Domodossola).

Perto de Saint-Tropez, as autoridades que, no Verão, aplicam multas aos banhistas que decidem praticar nudismo reservam o dinheiro assim obtido para comprar roupa para oferecer no Inverno às crianças pobres.

(de *Le Courrier de Saint-Étienne*).

Uma importante muralha fortificada, que data do tempo dos celtas, foi descoberta na colina de Vuly, próximo do lago Morat. Nas escavações efectuadas encontraram-se lanças e outras armas de combate.

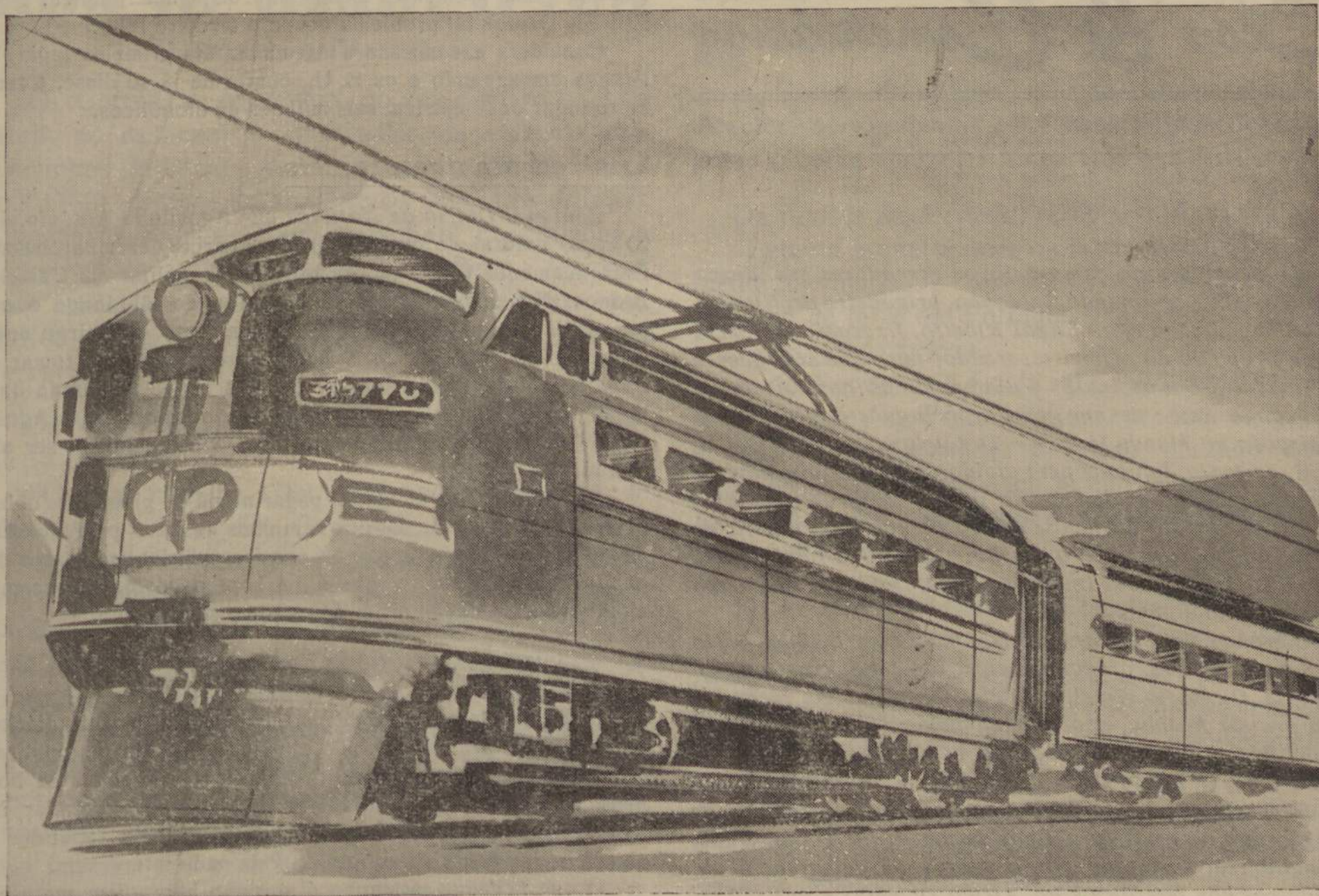
(do *Journal de l'Orne* – Argentan).

Carlos d'Ornellas

A convite da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, seguiu para a Alemanha, o nosso prezado director e amigo, sr. Carlos d'Ornellas que, em Munique, assistiu aos trabalhos do XVIII Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro.

O nosso director, que deve regressar, a Lisboa, na próxima semana, após uma breve digressão pela Itália, fez-se acompanhar por sua esposa e sua filha.

No presente número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» iniciamos a publicação da sua interessante reportagem.



CEL

CABOS ELÉCTRICOS

CAT



Orientando a sua produção no sentido de obter uma **QUALIDADE SUPERIOR** os seus produtos, preferidos por **técnicos competentes**, são exigidos pela **C. P.**



ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS: RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA, 9
LISBOA • TELEFONES: 2 19 78 - 2 89 12 - 2 50 94 - 3 26 16 • TELEGRAMAS: CEL - CONDUTORES — CAT - CABOS

Écos & Comentários

P o r S A B E L

D. Carlos I

Na última sessão camarária, os vereadores srs. Vasco Regaleira, D. Segismundo Saldanha, brigadeiro dr. Nicolau de Bettencourt e o eng.º Cazal Ribeiro, fizeram referência a uma proposta do primeiro vereador para que se erguesse um monumento a assinalar o centenário do nascimento de um grande Rei e de um grande português que causou a admiração no Mundo inteiro — D. Carlos.

É, de facto, liquidar uma dívida de gratidão assinalar o centenário do nascimento do grande soberano, nascido em Lisboa no dia 28 de Setembro de 1863. Estadista de fama, figura brilhante a quem hoje se presta justiça, não só pelas suas boas intenções mas, também, pelo seu carácter e inteligência.

O grande Rei era filho de D. Luís I e de D. Maria Pia de Saboia. Casou, ainda príncipe, em 1886, com a então princesa D. Maria Amélia d'Orléans, que, mais tarde foi uma grande Rainha, abocanhada pelos republicanos que, desde 91, preparavam o golpe selvagem da morte de D. Carlos e D. Luís Filipe, a 1 de Fevereiro de 1908.

D. Carlos foi aclamado Rei em 28 de Dezembro de 1889 e logo a seguir foi vítima de um grave conflito com a Inglaterra, suscitado por assuntos de demarcação de fronteiras nos territórios da África Oriental e que deram lugar ao célebre Ultimatum do Governo Britânico em 11 de Janeiro de 1890. A Inglaterra — continuava nesse tempo, como ainda hoje, nossa aliada. Mas, como íamos dizendo, um ano depois, em 31 de Janeiro de 1891, dava-se no Porto uma revolta de carácter militar, que o Governo prontamente sufocou.

D. Carlos impulsionou a ocupação em África, tanto em Angola como em Moçambique. Dão-se as campanhas do Ultramar e é desenvolvida uma extensa actividade militar e aparecem os grandes heróis que D. Carlos abraça e condecora com a Torre e Espada. Sucederam-se logo a seguir ao seu reinado as visitas de Eduardo VII de Inglaterra, Guilherme II da Alemanha, Émile Loubet, presidente da França, Afonso XIII, Rei de Espanha.

Vieram, depois, as lutas políticas dos falsos amigos do grande Rei e esses falsos amigos, em conjunto com os republicanos, trataram de preparar o atentado ao Rei, e dois bandidos, Alfredo Costa e Manuel Buíça, assassinaram o Monarca e seu filho D. Luís Filipe.

Nesse tempo já existia a carbonária chefiada por Machado dos Santos, António Maria da Silva e Luz d'Almeida.

Enfim, é tempo de prestar homenagem ao grande Rei, fazendo erguer uma estátua, que será certamente inaugurada no dia do aniversário do seu nascimento — 28 de Setembro de 1963.

Bem haja quem presta justiça a um Bom Rei de Portugal.

Os alcóolicos nos E. U.

A comissão internacional de prevenção contra o alcoolismo chegou à conclusão de que por cada nove norte-americanos um vem a tornar-se alcoólico. W. A. Scharffenberg, presidente da referida comissão executiva, declarou que o

alcoolismo que existe em todas as nações é considerado como um dos mais prementes problemas da saúde pública. Nos Estados Unidos tal problema ocupa o terceiro lugar.

Considera a comissão a Alemanha em primeiro lugar, a França em segundo e os E. U., conforme já se disse, o terceiro lugar onde existem seis milhões de alcoólicos.

Um recruta que promete

Contou o *Diário de Notícias* que Agostinho António, de 20 anos, natural de Macedo de Cavaleiros, desembarcou no Entroncamento a fim de prestar serviço militar em Castelo Branco. Nunca o mancebo tinha saído de tão longe e, ao chegar à estação do célebre Entroncamento, enfileirou num grupo de operários da C. P. que se preparava para tomar o trabalho na via, apoderando-se de uma chapa numerada que lhe deu livre trânsito no Depósito das locomotivas. O Agostinho António, ao ver-se no referido Depósito, julgou ser ali o Quartel.

Não sabemos se chegou a pegar na pá ou picareta e colaborar nos serviços de via dos caminhos de ferro portugueses, mas o seu gesto proporcionou aos ferroviários momentos de bom riso. O Agostinho, que é um bom pacóvlo, foi encaminhado para a estação a fim de seguir o seu destino.

A Televisão

Passam pela nossa redacção dezenas de jornais diários e centenas de semanários, não contando com outras publicações, que não se cansam de dedicar à RTP trechos de boa prosa a indicar-lhes o que devem fazer para agradar às pessoas que pagam um dinheirão para ver filmes repetidos e outros estrangeiros que ao nosso País nada interessam.

O que achamos estranho é que não haja quem meta na ordem uns senhores, que devem ser da força de muitos que conhecemos, que incham com os lugares, isto à força de ocuparem 4 desses lugares ou mais ainda auferindo ordenados chorudos.

Como é que esses senhores, ocupando tantos lugares têm tempo para fazerem alguma coisa de jeito?

Fotógrafos ambulantes

Não tem conta a série infinita de burlas feitas por uma vaga de fotógrafos aldrabões que infestam o País. A polícia ainda não conseguiu meter na ordem esses piratas que recebem adiantadamente importâncias de fotografias, algumas das quais nem chegam a tirar.

Os efeitos dessa maldita vaga — que anda à solta não sabemos porquê — são deveras comprometedores como são os assaltantes de automóveis.

Recentemente o «Empress of Canadá» esteve no Tejo e trouxe vários turistas americanos que foram em excursão a Sintra. Quando almoçavam no restaurante de um hotel daquela vila, apareceu um fotógrafo que disse trabalhar na «Agência de Reportagens Nacionais» e que recebeu um dólar por cada fotografia que tirou, ficando de as entregar aos respectivos proprietários antes de o navio largar. Aconteceu que aquele indivíduo não voltou a ser visto e as fotografias não apareceram a bordo. Uma das pessoas lesadas, a sr.ª Henry Sweeney, residente em Washington, queixou-se à Polícia Marítima, explicando que tinha por objectivo apenas proporcionar às autoridades ensejo de evitar a repetição de casos destes, que «prejudicam a agradável impressão que os turistas colhem na passagem por Lisboa».

A Polícia Marítima foi ao laboratório da referida Agência, na rua Andrade Corvo, 32, cave, esq., sala n.º 5, onde, porém, não encontrou qualquer pessoa. A Polícia Marítima entregou o caso à Judiciária.

Até agora nada mais se soube dessa famosa «Agência».

Gazeta dos Caminhos de Ferro

O nosso aniversário

O «Correio de Abrantes», no seu número de 8 de Abril, ao assinalar o aniversário da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», com a edição de 16 de Março (n.º 1782), destaca do sumário os seguintes artigos: Ligação da França à Grã-Bretanha»; Para ajudar a compreender o Átomo, por A. C. F. Pinto; Achegas para a História do Caminho de Ferro do Leste, por Eurico Gama; Ecos e Comentários e Problemas Ferroviários.

De «Vida Ribatejana», de Vila Franca de Xira, de 14 de Abril:

«Com o número 1782, correspondente a 14 de Março, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» fechou 74 anos de publicação. Fundada por Leonildo de Mendonça e Costa, a quem também se deve a fundação da Sociedade de Propaganda de Portugal, esta revista ferroviária, agora na propriedade e direcção do nosso querido amigo e camarada Carlos d'Ornellas, tem conseguido manter a sua alta posição na imprensa técnica, graças não só à acertada e sempre actualizada orientação que lhe tem sido imprimida pelo seu actual proprietário e director, mas também aos seus distintos colaboradores.

Entre os diversos colaboradores deste número, seja-nos permitido dar especial relevo aos srs. eng.º Armando Cameira, Eurico Gama, Guerra Maio e Fernando Almiro Vale.

A Carlos d'Ornellas e aos seus distintos colaboradores efectivos, apresentamos os nossos sinceros parabéns pela entrada, em novo ano, da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Do diário «República»:

«Completo 74 anos de existência a «Gazeta dos Caminhos», que L. de Mendonça e Costa fundou e que há muitos anos é dirigida pelo nosso colega Carlos d'Ornellas, a quem dirigimos os nossos cumprimentos, extensivos a todos os seus colaboradores.»

Referiram-se ainda ao nosso aniversário os seguintes jornais e revistas, cujas palavras de boa camaradagem passamos a arquivar com os nossos melhores agradecimentos.

Da revista «Mundo Motorizado» (Lisboa):

«Com o n.º 1782, de 16 de Março, entrou esta antiga revista técnica portuguesa no 75.º ano de publicação ininterrupta. Setenta e quatro anos de existência, defendendo sempre os transportes ferroviários, marcam como um valor a considerar no número das publicações periódicas, não só pela persistência da sua acção como pela regularidade das suas edições.

Fundada em 1888 por Mendonça e Costa, encontrou em Carlos d'Ornellas um valoroso continuador

da sua obra, modernizando-a e adaptando-a às condições do moderno caminho de ferro, acompanhando nas suas colunas os progressos que se verificam lá fora.

A Carlos d'Ornellas, seu actual proprietário e director, apresentamos as nossas felicitações, desejando à velha «Gazeta» longa vida e prosperidades.»

Da revista *Rodoviária*, (Lisboa):

«Setenta e quatro anos de labor jornalístico, totalmente devotados à história e aos progressos do caminho de ferro em Portugal, completou agora este nosso estimado colega.

L. de Mendonça e Costa foi o fundador da Gazeta dos Caminhos de Ferro, a quem sucedeu, com brilho e aprumo confirmados, o nosso prezado amigo Sr. Carlos d'Ornellas, seu actual director, a quem felicitamos, bem como aos seus colaboradores, pela festiva data.»

Do «Correio do Ribatejo», Santarém:

«Entrou no 75.º ano de vida esta magnífica revista, de que é director-proprietário o distinto jornalista Carlos d'Ornellas e que sempre tem mantido uma elevada orientação, sendo excelentemente colaborada.

Com os nossos parabéns ao seu ilustre director e a quantos com ele trabalham, fazemos votos pelas maiores prosperidades e longa vida.»

Do «Diário do Alentejo»:

«Entrou no seu 75.º ano de publicação o conhecido bissemanário «Gazeta dos Caminhos de Ferro», editado em Lisboa, sob a direcção do jornalista Carlos d'Ornellas.

Pela comemoração da data, endereçamos a todos os seus organizadores e colaboradores as nossas saudações.»

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

A Câmara Municipal do Dondo recebeu da Direcção dos Caminhos de Ferro da Beira uma comunicação de que estes pretendem construir bairros para trabalhadores ferroviários, ao serviço da mesma companhia, em Vila Machado e no Dondo. Está prevista a edificação de trinta e três moradias no Dondo, e trinta e duas em Vila Machado, que se destinam ao pessoal nativo, culculando-se estar, em grande parte, concluídas até ao fim do ano.

Estas construções estão integradas num plano que prevê a edificação de 500 moradias ao longo dos Caminhos de Ferro da Beira a Machipanda.

Cada moradia não pode atingir área superior a cinquenta metros quadrados, dispondo de três quartos, uma sala comum, cozinha e casa de banho, além de uma pequena varanda.

LIVROS E AUTORES

Aspectos Políticos da África Actual —
Pelo Ten.-Coronel Hélio Felgas

O livro *Aspectos Políticos da África Actual*, recentemente publicado, tem por autor uma prestigiosa figura de militar, que é também um valioso nome literário. Com efeito, o sr. Ten.-Coronel Hélio Felgas, que governou o Congo Português de 1956 a 1960 e a quem dedica o volume, é uma figura de alto relevo na vida nacional. Daí, o interesse muito particular das suas obras, que reflectem o espírito de quem estudou e examinou os problemas africanos, e que os vive.

Há vantagem em conhecer este livro para termos na mão o segredo de muitos enigmas.

De um modo geral — diz-nos o Autor na «Introdução» — podemos até dizer que, sem contar com o Sul da África e com os territórios ainda dependentes, o Continente Negro está hoje dividido em três grupos políticos de Estados: os de expressão francesa, os pró-comunistas e os que procuram manter-se neutrais. Numa coisa eles todos concordam, porém: no seu ódio ao colonialismo e aos países colonialistas. E, infelizmente, este é o ponto que a Portugal interessa sobremaneira, apesar de não termos colónias mas províncias ultramarinas. Nem um dos Estados africanos estará do nosso lado neste campo.»

As razões que levaram o antigo Governador do Congo Português a escrever este livro residem no facto de se tornar indispensável saber-se o que vale e o que pensa a África de hoje — *tão diferente da de cinco anos atrás, apenas.*

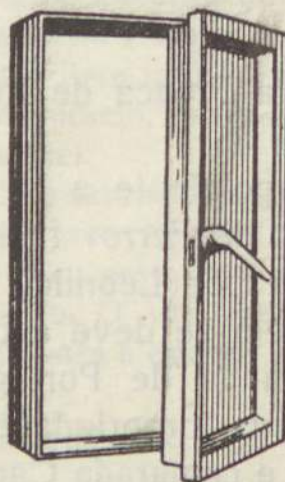
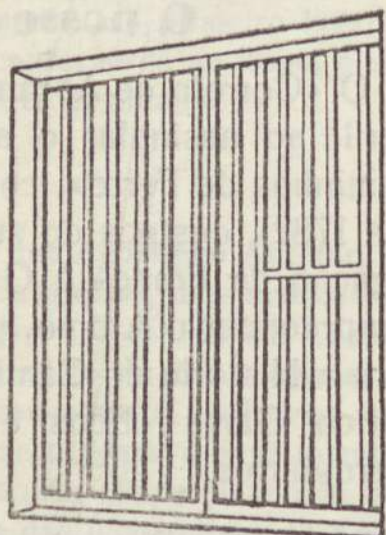
Duas partes constituem este notável trabalho do sr. Ten.-Coronel Hélio Felgas. Na primeira expõe-se a evolução política verificada nos últimos seis anos, tecem-se algumas considerações sobre os territórios franceses e ingleses e a posição política actual dos países africanos face às grandes correntes internacionais, e entre outros assuntos, retere-se ao desenvolvimento e à influência social das grandes cidades africanas e à importância da infiltração asiática na África e ao interesse da Rússia pelo Continente Negro.

A segunda parte deste volume é constituída pelo resumo monográfico actualizado de cada um dos principais países e territórios africanos, nele se incluindo, para maior interesse da obra, dados económicos, geográficos e histórico-políticos que foram actualizados e podem ser considerados de consulta permanente.

Estamos, pois, na presença de um livro que merece ser lido e meditado.

SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

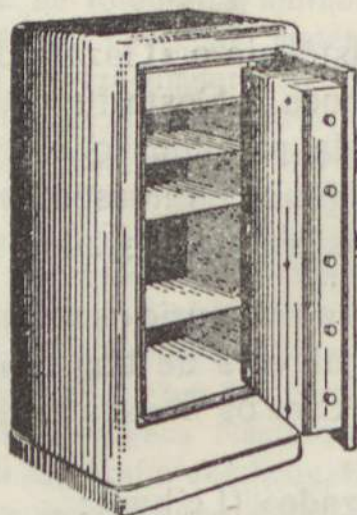
- CAIXILHARIA E FRETE DE ESTABELECIMENTOS EM ALUMÍNIO ANODIZADO E EM FERRO DE VÁRIOS SISTEMAS
- CÚPULAS E LAVADOUROS PARA COZINHA EM AÇO INOXIDÁVEL



- ESTRUTURAS METÁLICAS
- PORTAS EM CHAPA CUNHADA
- TODOS OS TRABALHOS EM FERRO NA SUA ESPECIALIDADE



- FOGÕES EM TODOS OS SISTEMAS COM FUNCIONAMENTO DE ÁGUA, EM AÇO INOXIDÁVEL, TRABALHANDO COM COMBUSTÍVEIS SÓLIDOS E A GASOIL



- COFRES TIPO MONOBLOCO DE UMA E DUAS PORTAS
- PORTAS PARA COFRES FORTES

JOSÉ DA SILVA CARTAXO

ANTIGO SÓCIO DA EXTINTA FIRMA

Alberto da Silva & Irmão, Lda.

Fábrica e Escritórios: Rua do Sol a Chelas, 36-38
 LISBOA — Telefones: 84 06 36 - 84 84 74

Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131
 LISBOA — Telefone: 244 63

Máquinas de misturar, amassar, dissolver,
plastificar, etc.
para as indústrias

químicas e farmacêuticas
de borracha
de plásticos
de viscosidade

Prensas hidráulicas, comandos hidráulicos
Instalações de acumuladores hidráulicos
compressores de alta pressão para ar

Instalações para o tratamento de superfícies metálicas
Instalações para a pintura e secagem de
veículos (automóveis, tractores, etc., etc.).

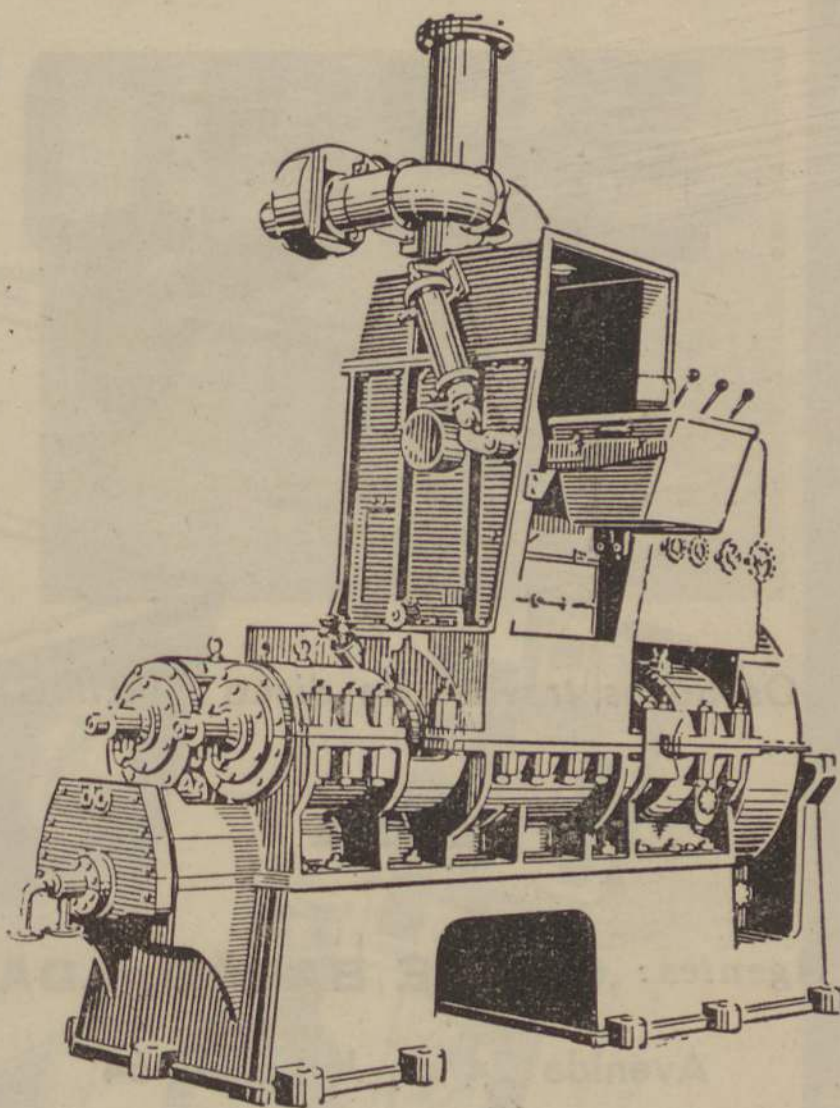
WERNER & PFLEIDERER
Maschinenfabriken und Ofenbau STUTTGART



Representantes:

Rolf KEEL, LISBOA - 5
Rua Frei Manuel Cardoso, 16
Telef. 72 09 94

Walther LEUCHT, PORTO
Rua da Cruz, 222
Telef. 45 30 6



Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

PORTO

Rua do Arsenal, 124 e 146

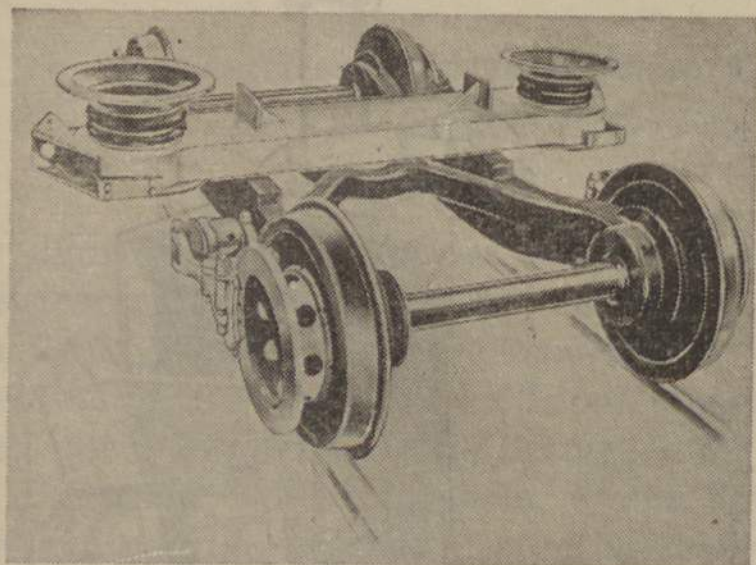
26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. 36 21 51/54 e 36 21 61/64

Telef. P. P. C. 28 475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

SOGÁS

SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS QUÍMICOS

- Oxigénio * Acetileno * Ar Comprimido * Azoto * Protóxido de Azoto * Gás 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

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR **5\$50** em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mor, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — **LISBOA**
Telefone 66 4972

Fábrica de Loiça de Sacavém

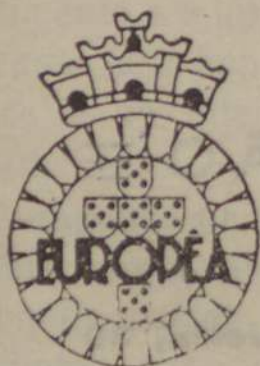
S. A. R. L

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



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

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

End. Teleg. **EUROPÊA**
TELEFONE: 2 0911

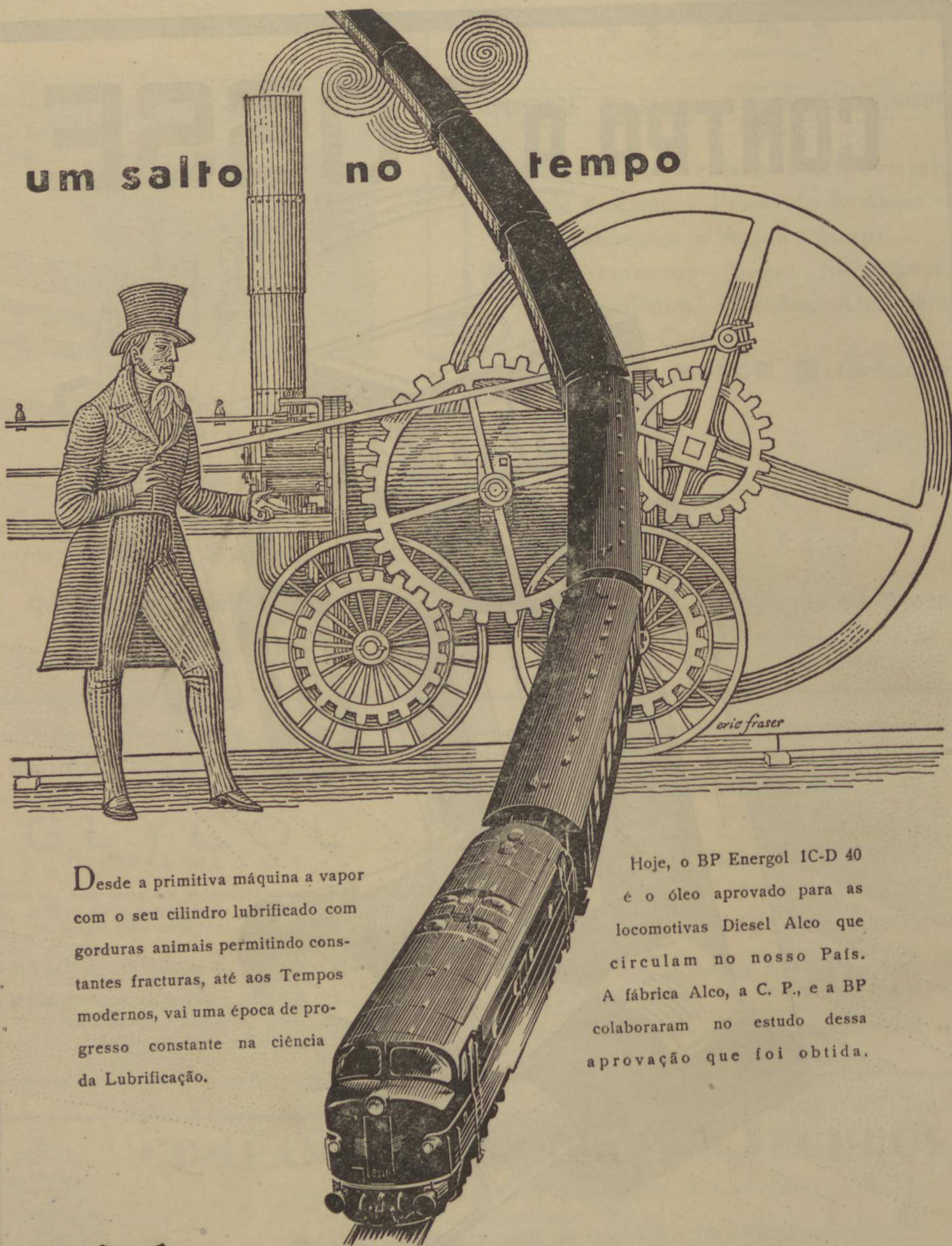
AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

CONTRA A TOSSE



SEMPRE O PRIMEIRO

um salto no tempo



Desde a primitiva máquina a vapor com o seu cilindro lubrificado com gorduras animais permitindo constantes fracturas, até aos Tempos modernos, vai uma época de progresso constante na ciência da Lubrificação.

Hoje, o BP Energol IC-D 40 é o óleo aprovado para as locomotivas Diesel Alco que circulam no nosso País. A fábrica Alco, a C. P., e a BP colaboraram no estudo dessa aprovação que foi obtida.

BP ENERGOL

Lubrificantes Industriais