

4.º do 76.º Ano

Lisboa, 1 de Maio de 1963

Número 1809

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL
FUNDADA EM 1888

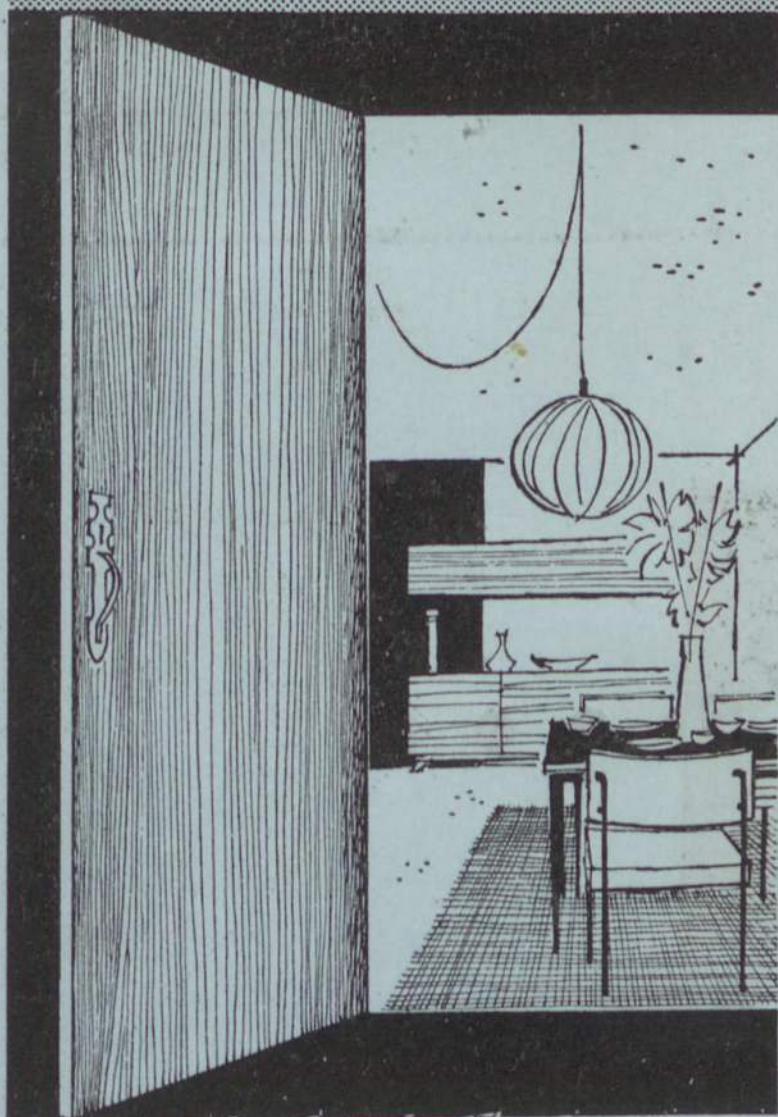
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

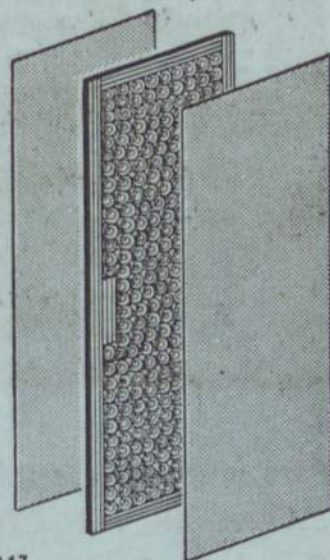
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 320158 — LISBOA



**painel perfeito
para portas
e divisórias**

NOVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fabricos em grande escala, para garantia de qualidade uniforme. Placarol é um painel para portas e divisórias que satisfaz plenamente aos requisitos modernos. É constituído por um aro de madeira laminada, duas placas superficiais e, entre estas, um grande número de espirais de madeira. A estrutura do painel proporciona faces perfeitamente lisas, oferecendo, além disso, grande resistência a pressões e a variações climáticas. Por outro lado, as características da sua constituição asseguram-lhe uma leveza notável. Os tipos de placas superficiais empregados admitem qualquer forma de acabamento. Placarol é também fornecido já folheado a madeiras ricas, o que o torna um valioso elemento de decoração interior.



siaf

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 36 23 31
PORTO — Pálacio Atlântico, 403 - Tel. 3 25 26 e 3 60 17

publicafic

VINHOS DE PORTUGAL

FAÍSCA — ROSÉ

BRANCO SÊCO ESPECIAL

PERIQUITA TINTO GARRAFEIRA

MOSCATEL DE SETÚBAL

DE

Jose Maria da Fonseca, Succ.^a Lda



DISTRIBUIDOS POR SILENO

RUA DA VERÓNICA, 128

Telefones 86 18 91-8

LISBOA

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

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: P B X 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 1954; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

1809



1 — MAIO — 1963



ANO LXXVI

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha pesetas 150 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$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

Dr. MAMUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
A. P. MOURÃO

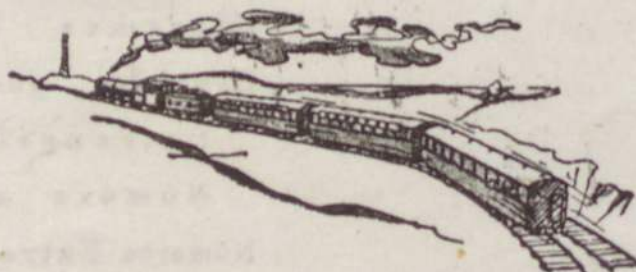
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

A C. P. e o «Dia do Turista»	71
Terras da nossa terra — Monsanto — a aldeia mais portuguesa de Portugal, pelo Eng.º <i>ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO</i> . .	73
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	74
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	76
Pelo nosso Ultramar — Testemunho dos Acontecimentos de Angola, pelo Ten.-Coronel do C. E. M. <i>JOAQUIM ANTÓNIO FRANCO PINHEIRO</i>	77
Terras e Povos, por <i>JORGE RAMOS</i>	81
Há 50 anos	82
Espectáculos	82
Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste	83
Brindes e Calendários	83
Linhas Estrangeiras	83
Parte Oficial	84



A C. P.

e o "Dia do Turista"

A Primavera, feitas bem as contas, não chegou tarde de mais, pois, felizmente, tudo que se havia projectado para celebrar o «Abril em Portugal» e o «Dia do Turista» realizou-se nas datas marcadas com a magnificência de um sol maravilhoso e a suavidade excepcional de um clima que fez do nosso País uma zona incomparável de turismo.

Portugal que, devido a uma campanha persistente, em que tomam parte os próprios visitantes que, de regresso aos seus países de origem, proclamam as belezas da nossa terra e elogiam a gentileza e a hospitalidade da nossa população, recebe actualmente milhares de turistas, registou em Abril um extraordinário número de estrangeiros. A nossa Primavera tem fama — e as nossas praias são tidas, lá fora, como das mais belas e alegres que se encontram na Europa.

O dia 20 de Abril, que caiu num sábado esplendente de sol, ficará célebre no nosso calendário turístico. Foi, como se sabe, o «Dia do Turista», ideia feliz do S. N. I. a que a C. P. deu uma colaboração preciosa, como não podia deixar de ser, visto que os nossos caminhos de ferro e o turismo em Portugal andam de há muito estreitamente ligados, mesmo antes de se pensar a sério, como se pensa actualmente, no turismo como indústria e como fonte de receitas.

No «hall» da estação do Rossio, que se tornou, graças ao talento do saudoso Cotineli Telmo, engenheiro e artista, numa sumptuosa sala de visitas, e onde, frequentemente, se realizam maravilhosas exposições de flores, inaugurou-se uma esplêndida

exposição de flores campestres, organizada pela Direcção-Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas, sob a direcção do sr. Eng. Vasco Lupi. Não podia ter sido mais deslumbrante esse feérico espectáculo. Em toda a extensão daquele vasto salão de altas colunatas de mármore, Lisboa, atónita e grata, pôde observar a beleza e a frescura das nossas flores campestres, numa feliz e harmoniosa combinação de cores. Os Serviços Florestais ganharam, ali, naquela exposição, mais um diploma de honra. Como é opulento, variado, o tesouro das nossas flores campestres: urzes brancas e roxas, o rosmaninho, a flor amarela, de tom quente, das acácias, as flores lilases das olaias, a giesta branca e amarela, a flor amarela do tojo e tantas outras flores que animam poeticamente os nossos campos! E como se isto, esta linda sinfonia de cores, fosse pouco, mãos de artistas que sabem lidar com flores, compuseram, aproveitando o espaço de uma escadaria, o emblema dos Serviços Florestais e o escudo nacional.

Mapas da organização dos serviços da Direcção-Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas, completaram a decoração e nelas o público, que em parte desconhecia a existência e a utilidade daqueles serviços, teve a oportunidade de apreciar a importância da obra realizada por aquela modelar organização.

No piso superior via-se, ao centro, um grande tapete de flores, e junto às paredes, uma série de diapositivos, a cores, que mostravam, a estrangeiros e a portugueses, os atractivos de Portugal, das nossas Ilhas e do nosso Ultramar. A organização desta

exposição foi dirigida pelo S.N.I. com a colaboração da Agência-Geral do Ultramar.

Estas duas exposições, que tiveram, merecidamente, foros de acontecimento citadino, foram inauguradas pelos srs. secretário de Estado da Agricultura e subsecretário de Estado da Presidência do Conselho, os quais foram ali recebidos pelos srs. prof. Mário de Figueiredo, general Frederico Vilar, conde de Penha Garcia, e eng.^{os} Mário Costa e António de Macedo, respectivamente presidente do Conselho de Administração e administradores da C. P., da qual estavam ainda presentes os srs. eng.^{os} Branco Cabral, Espregueira Mendes, Pedro de Brion, Júlio Santos, e dr. Élio Cardoso; dr. Moreira Baptista, e eng.^o Roquete, respectivamente secretário nacional da Informação, e chefe da Repartição de Turismo; general França Borges e Aníbal David, respectivamente presidente e vice-presidente da Câmara Municipal de Lisboa; prof. eng.^o André Navarro, reitor dos Estudos Gerais Universitários de Angola; eng.^o António Bual, da Sociedade Estoril; conde de Penalva, director dos Wagons-Lits; dr. Banha da Silva, agente-geral do Ultramar; sr.^a D. Julieta Ferrão; sr. dr. Emiliano da Costa, da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos, etc..

A Direcção-Geral dos Serviços Florestais fez-se representar pelos srs. eng.^{os} José Alves, director-geral; D. Segismundo da Câmara, chefe da Circunscrição Florestal de Lisboa, e pelo eng.^o Vasco Lupi, que, como já referimos, dirigiu a exposição, e acompanharam os numerosos visitantes, elucidando-os sobre o valor e a utilidade das espécies expostas.

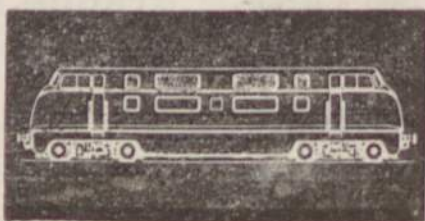
De outra feliz iniciativa da C. P., integrada na comemoração do «Dia do Turista», cabe-nos o prazer de arquivar aqui: referimo-nos à excursão a Sintra, em colaboração com o Secretariado Nacional da Informação e a Comissão do Turismo de Sintra.

O sr. eng.^o Roberto de Espregueira Mendes, ilustre director-geral da C. P., assistiu, no Rossio, à partida dos excursionistas, que tomaram lugar em duas carruagens das mais modernas. Acompanharam-nos a sr.^a D. Ana Maria Pinto Soares, em representação do S.N.I., e o inspector da C. P., sr. Espírito Santo.

A viagem, que é sempre agradável, encantou os excursionistas, que tomaram conhecimento não só da paisagem ridente da linha mas também das belas e pitorescas povoações que se estão desenvolvendo no percurso. Em Sintra, os excursionistas eram aguardados pela sr.^a D. Manuela Lopes, locutora da Comissão do Turismo de Sintra, que dirigiu, em autocarro, um passeio pelo circuito Azenhas do Mar, Monserrate, Seteais, Palácio da Vila e Parque Municipal, em cujo palacete os turistas foram obsequiados com um lanche de carácter regional, oferecido pela Comissão de Turismo, que estava representada pelos srs. Rui da Cunha e Consiglieri Martins, estando também presente o distinto escritor Francisco Costa, director da Biblioteca Municipal.

Como recordação da sua estada em Sintra, os excursionistas receberam algumas lembranças da região.

Escusado será acrescentar que os turistas trouxeram do seu passeio as melhores recordações da paisagem fina e da gentileza dos portugueses.



TERRAS DA NOSSA TERRA

MONSANTO

a aldeia mais portuguesa de Portugal

Uma página do Eng.^o ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

FOI uma feliz iniciativa a tomada há vinte e tantos anos pelo Secretariado da Propaganda Nacional, organismo oficial precursor do actual SNI, de promover entre todas as terras do nosso País o original concurso de escolher a *aldeia mais portuguesa de Portugal*. A selecção não foi fácil, pois, entre as concorrentes, contavam-se povoações bem caracteristicamente portuguesas e de grande pitoresco, como a algarvia Alte e, também na Beira Baixa, Paúl; mas a distinção atribuída a Monsanto da Beira, curiosíssima povoação raiana da Beira Baixa, não se pode deixar de reconhecer justa, não só atendendo ao carácter da velha aldeia como também ao papel que ela representou nos primeiros tempos da nossa História.

A uma cinquentena de quilómetros de Castelo Branco e sensivelmente a nordeste desta cidade, ergue-se, no meio de extenso peneplano, a alterosa colina granítica que os homens, há muitos séculos, utilizaram para a edificação de Monsanto.

Os lusitanos tiveram aí um castro, no qual, segundo a lenda, resistiram sete anos a fio ao invasor romano; mais tarde foram os visigodos que se apoderaram também da valiosa posição estratégica. Os nossos primeiros reis tomaram-na dos árabes, repovoaram-na e reconstruíram-lhe o castelo. No tempo do rei Venturoso recebeu a categoria de vila e continuou a desempenhar importante papel militar nas lutas que, no decorrer da nossa História, tivemos de sustentar com a vizinha Castela.

O acesso a Monsanto pode fazer-se actualmente por uma estrada regular, pela qual circulam serviços de camionagem em ligação com os comboios na estação de Castelo Branco. No percurso podem ainda incluir-se igualmente as interessantes povoações de

Proença-a-Velha, bem como as duas Idanhas, a Velha e a Nova, todas de bastante interesse, podendo assim planear-se um instrutivo circuito desta região raiana. Por hoje, contudo, contentemo-nos com a vetusta Monsanto.

Sobe-se ao centro da aldeia por uma íngreme estrada em lacetes, que se aparta da estrada principal no lugar da Relva. Durante a subida, vai-se dilatando o panorama que se contempla sobre os campos da Idanha e sobre as serranias da Estrela, da Guardunha e do Moradal. Logo adiante se descobre a Igreja Matriz — de granito, como todas as construções locais — da invocação de São Salvador e, a caminho da torre do relógio, o pelourinho e a Igreja da Misericórdia. No alto da torre do relógio, encontra-se uma réplica ampliada do galo argênteo, que coube a Monsanto no referido concurso da aldeia mais portuguesa de Portugal. O original, mais pequeno, encontra-se na vila confiado à guarda de um dos seus habitantes, ao que parece, por óbvias razões...

Mas é subindo ao Castelo — o que só a pé pode fazer-se por sinuosas e declivosas ruelas — que se encontram os aspectos mais interessantes da vetusta vila. Vêem-se, pelo caminho, curiosíssimas habitações do tipo pelásgico, para a construção das quais os habitantes aproveitaram um, dois ou mesmo três rochedos graníticos que servem, consoante a sua posição, de paredes ou de telhado. Evidentemente, o pavimento é também, na maioria das habitações deste tipo, constituído por uma laje granítica.

No pequeno largo onde fica a Matriz, é fácil ao visitante arranjar um cicerone que o guie na sua digressão por Monsanto. Ele terá logo o cuidado de lhe mostrar alguma das casas de uma só telha — a qual não tem, como poderia parecer à primeira vis-

Ecos & Comentários

P o r S A B E L

Fragata D. Fernando

Assim era conhecida a Fragata D. Fernando, de velhas tradições.

Só sabemos que um desastre ocasionou o incêndio da velha nau da Índia, registada no Ministério de Marinha como «Fragata D. Fernando II e Glória».

Habitámo-nos a ver a velha nau que, no período do regimen democrático, servia de prisão a vários políticos de opiniões contrárias aos governos, e acabou por, após o 18 de Abril, hospedar uma parte dos oficiais que entraram no movimento, incluindo o general Síncl Cordes.

Mas vamos à velha fragata construída com teca de Nagar-Aveli e cuja mão-de-obra se deve aos construtores de Damão.

Em 1845 fez a sua primeira viagem largando de Goa para Lisboa, sendo utilizada como navio-escola de Artilharia Naval em 1870, serviços que prestou durante mais de 70 anos, abrigando os marinheiros na sua monstruosa habitação

Transportou, em 1852, à Ilha da Madeira a princesa D. Maria Amélia e sua mãe, a imperatriz do Brasil, duquesa de Bragança.

Hoje, a Fragata D. Fernando estava destinada a uma obra de grande alcance social acolhendo perto de uma centena e meia de rapazes, de gente humilde, órfãos desprotegidos, que ali se preparavam para a vida e para honrarem o nome de Portugal.

A obra não morrerá, porque em boa hora foi lançada uma subscrição no «Diário de Notícias», a qual vai a caminho dos cinco mil contos.

O patriotismo dos portugueses está à vista e a obra continuará.

ta, a função de cobertura mas sim de escoamento das águas pluviais. Outras habitações nem mesmo uma única telha possuem, fazendo-se o tal escoamento por regos hábilmente cavados na própria rocha que as cobre.

O Castelo, hoje em ruínas, proporciona um panorama inolvidável. Aí poderão os estudiosos das fortificações descobrir obras dessa natureza executadas ao longo de vários séculos. No seu interior, duas capelinhas também em ruínas, uma românica, a de São Miguel, em cuja parede exterior duas arcadas ogivais abrigam túmulos de personagens desconhecidos, e outra gótica, a de Santa Maria do Castelo. Cavadas na rocha, na proximidade da primeira, vêem-se ainda muitas sepulturas, que se supõe terem pertencido aos Cavaleiros cristãos dos primeiros tempos da conquista. Igualmente cavadas na rocha, encontram-se ainda treze pequenas cavidades semiesféricas que uma lenda local descreve como as malgas em

Acidentes de viação

É um verdadeiro horror o que se lê nos periódicos a propósito de acidentes de viação.

O ano de 1962 atingiu uma cifra jamais registada até hoje. A Junta de Segurança Nacional revelou, em Chicago, que o número de mortos em consequência de desastres de viação nos Estados Unidos, atinge 41.000. No ano de 1941 foram registados 39.966 mortos.

Nas estradas italianas registaram-se no mesmo ano 8.382 mortos e 196.590 feridos, resultado de 284.312 acidentes de viação.

Em Portugal o nível de desastres vai subindo, isto apesar dos muitos avisos e da colaboração permanente das entidades oficiais e organizações particulares.

Vimos que Luanda registou durante o ano passado uma média de cinco desastres por dia. Nos 1.724 acidentes ali verificados, houve 2.839 vítimas, registando-se 1.094 feridos e 29 mortos.

Continuam a bicicleta e as motos a ser um dos maiores causadores dos desastres e a sofrerem-lhes as consequências.

A França tornou obrigatório o uso de cintos de segurança nos automóveis. O governo francês tomou importantes medidas a introduzir no código de estrada. E, a partir de 1 de Abril, os cintos de segurança passaram a ser de uso obrigatório em todos os veículos automóveis, no banco da frente.

A Ponte de Vila Franca

O engenheiro Amaral Neto, deputado pelo círculo de Santarém, pediu, na Assembleia Nacional, a extinção da portagem da Ponte de Vila Franca de Xira.

Durante a sua exposição o ilustre deputado apresentou vários argumentos de valor, que justificam plenamente a extinção da portagem.

O Governo da Nação vai certamente considerar o caso tanto mais que o orador expôs a sua pretensão na defesa dos interesses do seu círculo, no que foi aplaudido pelos deputados assistentes.

que se distribuía em tempos remotos a sopa dos pobres.

Em memória do longo cerco dos Romanos a que atrás nos referimos, realiza-se todos os anos, a 3 de Maio, a curiosa festa de Santa Cruz. O povo transporta para o Castelo talhas de barro ornamentadas, que são depois lançadas de um dos pontos mais elevados da velha fortificação. Assim se evoca a vitela que os sitiados arremessaram ao inimigo para lhe mostrarem a abundância de géneros que possuíam — expediente com que, ao cabo de sete longos anos, conseguiram o levantamento do cerco.

Não se deve, porém, deixar Monsanto, sem ver, na base da colina, as ruínas da capelinha românica de São Pedro de Vila Corça, à qual se acham ligadas piedosas lendas relativas ao eremita Santo Amador. Com esta visita, pode completar o turista a de uma das mais interessantes e pitorescas do nosso País — Monsanto da Beira.



CEL

CABOS ELÉTRICOS

CAT

Tem sido preocupação dominante destas Empresas, imprimirem aos produtos do seu fabrico um grau de qualidade em constante aperfeiçoamento.

Utilizando pessoal especializado em número apreciável, encontram-se ao seu serviço mais de 700 técnicos, empregados e operários.

VENDA NOVA • AMADORA
PORTUGAL

ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS: RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA, 9
LISBOA - PORTUGAL

Telef.: 36 26 16 — 32 19 78 — 32 89 12 — 32 50 94 — 36 68 39
Telegr.: CAT — CABOS CEL — CONDUTORES

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Mestre Aquilino e Mestre Carlos Malheiro Dias

Aquilino Ribeiro, como todos sabem, teve como padrinho literário Carlos Malheiro Dias. O neófito e o paraninfo militavam, politicamente, em campos opostos. Literariamente, eram, porém, amigos. Muitas vezes, a literatura é uma coisa, a política outra, e a amizade é também outra coisa. Esse era o caso de Aquilino e Malheiro Dias. Era igualmente o caso de João de Barros e de Afonso Lopes Vieira. E era ainda, entre muitos outros, o caso da amizade que existia entre Guerra Junqueiro e António Correia de Oliveira.

Carlos Malheiro Dias, quando escreveu o célebre Prefácio para o *Jardim das Tormentas* era, então, uma das mais altas figuras da Literatura portuguesa. Não havia exagero em cognominá-lo «o nosso maior romancista depois de Eça de Queiroz». Romancista, apenas? Também um grande jornalista e um mestre incontestável da prosa. Muitas das suas páginas e muitos dos seus artigos são do melhor, do mais belo, do mais puro oiro que se tem escrito na nossa língua, desde Garrett — o Garrett das *Viagens na minha Terra* — até hoje.

Aquilino era um rapaz e Carlos Malheiro Dias, na plenitude da sua vida literária, era um nome glorioso. Se as palavras do Mestre são uma obra-prima de compreensão e de agudo espírito crítico, que sabe ver para além das circunstâncias, os contos de Aquilino maravilham quantos os leram. Há neles qualquer coisa de novo e de surpreendente.

Aquilino soube corresponder à amizade e aos vaticínios do Mestre. É hoje, incontestavelmente, uma das figuras mais gloriosas da literatura portuguesa.

Agora que se recordou o padrinho literário de Aquilino, por que não se reedita a obra completa de Carlos Malheiro Dias? Não basta que o lembrem um ou outros dos seus admiradores. É preciso que os nossos editores se lembrem dele, desse grande prosador e desse grande romancista e jornalista, cuja obra as novas gerações, sedentas de beleza, gostariam de conhecer. Se houve um benemérito que reeditou a obra completa de Manuel Teixeira-Gomes, por que não surge um outro benemérito que empreenda a publicação das obras do romancista insigne de *Maria do Céu*?

Os grandes escritores, como os grandes poetas precisam de ser lidos e meditados de vez em quando. Têm sempre alguma coisa nova para nos dizer, uma lição de beleza que não tendo sido compreendida ontem, encontra hoje quem mais a entenda e admire.

Os nossos artistas



RUA DE ALDEIA — Aguarela de José Manuel Soares

O COMBOIO

Disseram-me uma vez
que eu parecia «uma pessoa
sempre de pé
à espera de um comboio
que nunca mais chegava»
e o comboio passou mas não levava
ninguém ninguém ninguém
que o conduzisse aonde
fumegava de mais para que o visse.

De pé eu continuo.
Os joelhos a dobrarem,
a nuca dolorida.

— E a noite era tão fria!
E eu fiquei na noite
a perguntar porque é que
a minha noite não dormia.

ANA DE MEDEIROS

PELO NOSSO ULTRAMAR

Testemunho dos Acontecimentos de Angola

Pelo Ten.-Coronel do C. E. M. JOAQUIM ANTÓNIO FRANCO PINHEIRO

A «Revista Militar» publicou, num dos seus últimos números, um notável artigo devido à pena do sr. Ten.-Coronel do C. E. M. Joaquim António Franco Pinheiro. Trata-se de um documento de extraordinário interesse para a História dos acontecimentos verificados em Angola. Testemunho desassombrado, de flagrante oportunidade, queremos arquivá-lo nas colunas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», certos de que os nossos leitores habituais apreciarão devidamente a sua transcrição.

O TESTEMUNHO E A HISTÓRIA

PARECE cedo para historiar os *Acontecimentos de Angola*. A História deve ser objectiva, desapassionada, escrita com base em documentação variada, por pessoas que se julgam imparciais, precisamente porque examinam, à distância, acontecimentos de que não foram comparsas.

Mas, se é cedo para historiar os *Acontecimentos de Angola*, não deixará de ser oportuno oferecer à História um testemunho do dealbar desses acontecimentos. Tarefa pouco ambiciosa, revestindo por vezes o simples aspecto de tentar emitir opinião sobre determinadas facetas daqueles acontecimentos, este testemunho pode ficar, porém, como subsídio para empreendimento de maior vulto, de alguém que deseje registar para a posteridade tudo o que se relacione com os crimes do terrorismo em Angola e com as reacções das forças da ordem, em especial os antecedentes de tais crimes e a preparação daquelas reacções.

Esta despretensiosa narrativa refere-se a factos que tiveram reduzido número de testemunhas no meio militar, já que se vai reportar, exclusivamente, à época em que eram muito pequenos os efectivos das forças militares e militarizadas, incumbidas de assegurar a defesa de Angola.

ANTECEDENTES DOS ACONTECIMENTOS

a) A Previsão

Em meados de 1959, qualquer observador

desapaixonado poderia verificar que se desenhavam em Angola duas tendências bem distintas, quanto à previsão do que, nos anos mais próximos, se iria passar na Província.

Para uns, a calma era absoluta e nada havia que fizesse temer pela segurança das populações. A nossa incontestável vocação para o entendimento com as massas nativas, entendimento que vem de há mais de 400 anos, fazia crer que a efervescência do Continente Africano, em especial os tumultos no Congo Belga, no início do ano de 1959, pouco ou nada se reflectiria em Angola. De uma maneira geral, acreditavam que tumultos como os do Congo Belga não eram possíveis em Angola, dado que o nativo, cativado pelo tratamento racialmente igualitário, que nós, portugueses europeus, lhe dispensávamos, nunca tentaria quaisquer actos que pusessem em jogo a segurança das populações e, muito menos, a nossa soberania.

Outra corrente, talvez menos numerosa, não tinha visão tão optimista do futuro. Para os que militavam nesta corrente, era *aparente* a calma reinante. Sabiam que vários movimentos subversivos infiltravam agitadores no nosso território, tentavam captar adeptos, colectavam fundos e desenvolviam activa propaganda contra Portugal. Aventuravam-se a supor que, se os Belgas abandonassem o Congo, acontecimentos graves se produziriam em Angola. Alguns tinham conhecimento de trocas de impressões entre indígenas, que não eram de molde a tranquilizar-nos; outros tinham visto panfletos em que se fazia apelo à *crueldade* para obrigar o *branco* a abandonar Angola. Era certo que os indícios detectados não diziam respeito a acontecimentos de geração espontânea; eles eram insuflados do exterior, mas nem por isso poderiam considerar-se inócuos.

No meio militar, falava-se menos de guerra subversiva do que hoje. No entanto, alguns oficiais que, meses antes, haviam frequentado na Argélia um estágio de contraguerrilha, tinham bem vivas no espírito as palavras dos instrutores: «Ao princípio numa guerra subversiva, não há nada, nada se passa. Só algumas pessoas percebem que vai acontecer qualquer coisa, afir-

mam-no aos responsáveis e, naturalmente, estes encolhem os ombros. Então, sem aviso prévio, desencadeiam-se atentados que colhem de surpresa os optimistas, aqueles que acreditavam viver no melhor dos mundos».

No início de 1960 — eram decorridos, portanto, poucos meses — engrossara sensivelmente o número daqueles que militavam naquela última corrente. É que, entretanto, adquirira-se a certeza da breve independência do Congo Belga, e os agitadores, que de ali começavam a chegar, tinham já conseguido turvar ligeiramente a límpida atmosfera angolana, de amável convivência entre brancos e pretos: eram já evidentes certos sinais de insubordinação entre alguns trabalhadores nativos, do Norte da Província.

No entanto, alguns funcionários do Estado, aliás distintos e conhecedores do meio, mantinham-se optimistas. Não negavam já a possibilidade de se darem alterações da ordem, mas convenciam-se de que, com uns safanões a tempo, a situação seria facilmente dominada.

Quando, em princípios de 1960, o Comando Militar de Angola julgou conveniente difundir, por palestras e artigos, conhecimentos sobre os problemas da subversão e da guerra psicológica, a esmagadora maioria dos oficiais lançou-se, de alma e coração, ao estudo daquelas matérias. Poderiam os optimistas continuar a afirmar que eram descabidas tais preocupações, mas *quod abundat non nocet* e, desta forma, uma subversão não colheria destituídos de conhecimentos sobre a matéria os quadros que deviam conduzir a luta contra ela.

Pode, agora, perguntar-se a que vem esta longa dissertação sobre a falta de unanimidade de vistas, frente à tempestade que se avizinhava. É simples: pretende-se focar um ensinamento importante. É o seguinte: *enquanto o comunismo prepara activamente a subversão, ou colabora afinadamente nessa preparação, o Ocidente revela imediatamente a sua fraqueza, ao deixá-la desencadear sem que os responsáveis e a própria opinião pública tenham conseguido unanimidade de vistas, quanto aos perigos que ameaçam o território em que a insurreição se prepara.*

Fraqueza do Ocidente, ou triste mérito das artimanhas subversivas inspiradas pelo comunismo, o certo é que, neste aspecto, Angola é testemunho de que o consabido «quem não deve, não teme» deixou de ser verdadeiro, perante um inimigo cínico, impiedoso e brutal.

b) Preparação da defesa

Não foi de simples expectativa a atitude do Comando Militar de Angola, perante a tempestade que se avizinhava.

Começaremos por aludir ao esforço, feito no sentido de adaptar o dispositivo das nossas forças à eventualidade de uma subversão.

Em meados de 1959, uma missão militar visitara Angola e concluía pela necessidade de remodelar e reforçar o dispositivo militar daquela Província. Com efeito, a organização militar de Angola fundamentava-se, ainda, numa concepção que a efervescência da África Negra se encarregara de ultrapassar. Esta concepção admitia uma ocupação militar por forças do efectivo aproximado ao de uma Divisão de Infantaria, forças repartidas pelas três cidades principais. Existiam, desta forma, fundamentalmente, três agrupamentos, os quais se deveriam manter em condições de acorrer a qualquer local da Província, em que se verificassem acções de guerra. Portanto, a maioria esmagadora das localidades — algumas de grande importância — não dispunha de guarnição militar.

Era, porém, bem diferente o rumo que as tentativas de subversão indicavam dever ser seguido. Deixara de poder ver-se na defesa de Angola um problema de guerra convencional, exclusivamente, e aparecia, clara, nítida, a necessidade de *estar presente, contactar com as populações, auscultá-las, impedir os manejos* de possíveis agitadores. A missão militar, a que aludimos, viu claramente o problema e do estudo que, então, efectuou saiu a ideia básica da *ocupação em superfície*. Esta nova concepção condizia à dispersão das forças militares pelo maior número possível de localidades, salvaguardada, claro está, a segurança das forças dispersas. O número de localidades guarnecidas militarmente era sensivelmente superior ao da organização anterior e cremos que, se tivesse havido possibilidade de realizar integralmente este dispositivo, se teria obstado a uma tão rápida eclosão dos acontecimentos em Angola.

O esforço do Comando Militar de Angola no sentido de organizar e instalar as unidades que constavam da nova concepção foi, em todo o caso, meritório. Basta recordar que, durante o ano de 1960, se criaram e instalaram 2 Comandos de Batalhão de Caçadores, 2 Companhias de Caçadores (Indígenas), 3 Companhias (reduzidas) de Caçadores (Indígenas) e se elevaram a Companhia de Caçadores (Indígenas) 2 pequenos destacamentos. Ainda durante o mesmo ano de 1960, ficaram instaladas 4 Companhias de Caçadores Especiais, expedicionárias da Metrópole. Se tivermos em consideração que a esmagadora maioria destas unidades se destinou aos distritos de Luanda, Congo e Cabinda e se pensarmos na complexidade dos problemas decorrentes da organização e instalação, face à carência de meios, ter-se-á ideia do valor do esforço e do acerto da previsão daquele Comando.

Ao mesmo tempo que tudo fazia para conse-

guir uma razoável densidade de ocupação nas regiões mais ameaçadas, o Comando Militar de Angola considerava seriamente os problemas da instrução dos quadros e das tropas. Palestras para oficiais deram-lhes a conhecer os problemas da guerra subversiva e da guerra psicológica. Onde não foram os conferentes chegaram pelo menos os artigos de um «Boletim Militar», que então foi fundado e cuja obra de divulgação não necessita ser encarecida, bastando folhear a colecção dos números então publicados para se fazer ideia do muito que a instrução dos quadros lhe ficou devendo.

Simultaneamente, nos exercícios de campo, abandonavam-se os temas de guerra convencional e punham-se problemas de subversão. Toda a instrução foi revista, sendo curioso assinalar que o tiro instintivo viu o seu advento em Angola.

Resumindo, pode afirmar-se que a instrução da guarnição militar de Angola foi melhorada, com vista aos acontecimentos que se temiam.

Outro aspecto a assinalar é o da actividade operacional da reduzida guarnição de Angola, guarnição para a qual cessaram, em 1960, todas as comodidades do tempo de paz. Com efeito, os planos de defesa, então elaborados, obrigavam a repartir as companhias em dois escalões, no mínimo: um destinado à segurança da localidade da sede da companhia e, normalmente, também do seu aeródromo e outros pontos sensíveis próximos dessa localidade; o outro escalão encarregado de acorrer a qualquer local da área de responsabilidade da unidade. Esta área de responsabilidade era constantemente percorrida e reconhecida, por meio de patrulhamentos, muitas vezes penosos, com a finalidade de colher informações, contactar com as populações, exercer acção psicossocial sobre estas e elaborar toda a documentação necessária a uma tropa que se prepara para combater, com êxito, uma subversão. No capítulo da acção psicossocial, de harmonia como primeiro plano do género elaborado no nosso Exército, parece ter sido proveitosíssima a actuação das forças militares. Talvez lhe devamos dois sucessos iniciais, a saber: o primeiro, não ter havido rebelião das praças nativas; o segundo, não se terem verificado acontecimentos graves no Distrito de Cabinda, onde a acção psicossocial foi particularmente intensa e magistralmente conduzida. Ainda no mesmo capítulo, convém dizer que nem sempre o plano de acção psicossocial foi bem compreendido. Alguns sectores da opinião pública, em Angola, não estariam suficientemente amadurecidos para compreender que o Exército, instrumento da força, tudo deva fazer para evitar o seu emprego, tentando, por meios pacíficos, orientar e esclarecer e, consequentemente, afastar os perigos da subversão e concomitantes horrores.

Em todas estas actividades, sofrendo as inclemências de um clima depauperante e as depauperantes inclemências de algumas incompreensões, se desenrolou, para aquela pequena guarnição, o ano de 1960. Findo este, era já evidente que algo de muito grave se preparava em Angola e que, infelizmente, as cautelas, com que o Comando encarara os problemas que focámos, não podiam considerar-se filhas de um pessimismo injustificado.

c) Outras medidas defensivas

Também por esta altura — Janeiro de 1961 — o Governo Geral de Angola não partilhava do optimismo de alguns dos seus funcionários. É curioso assinalar que em Angola, como na Indochina e na Argélia, eram algumas autoridades, mais directamente ameaçadas pela subversão, quem defendia à outrance a tese de que tudo corria normalmente, de que nada de extraordinário podia acontecer. Um oficial estrangeiro, com quem percorremos grande parte do Norte de Angola, lembrou, nessa altura, por pilhéria, que nas antigas possessões francesas era hábito classificar certa categoria de funcionários, consoante a sua actividade, em dinâmicos, estáticos e «prostáticos». Estes últimos — assim designados pelo seu amor à vida sedentária — incapazes de abandonar o gabinete de trabalho, eram precisamente aqueles que, cegos e surdos, enganados pelas informações dos seus auxiliares nativos, asseveravam que tudo decorria normalmente, rindo-se dos temores daqueles que, por mais dinâmicos, conheciam profundamente a área sob a sua jurisdição e, consequentemente, os perigos que nela fermentavam. Ora, em Angola, a regra enunciada por este estrangeiro teve a sua confirmação...

Mas, de facto, por esta altura o Governo Geral de Angola não partilhava de certos optimismos injustificados. Várias medidas foram encaradas e estudadas, designadamente o problema da informação e propaganda, o da coordenação das informações, o da melhoria das comunicações rodoviárias, a constituição de corpos de voluntários, o reforço das forças militarizadas, a aquisição de armas, etc.

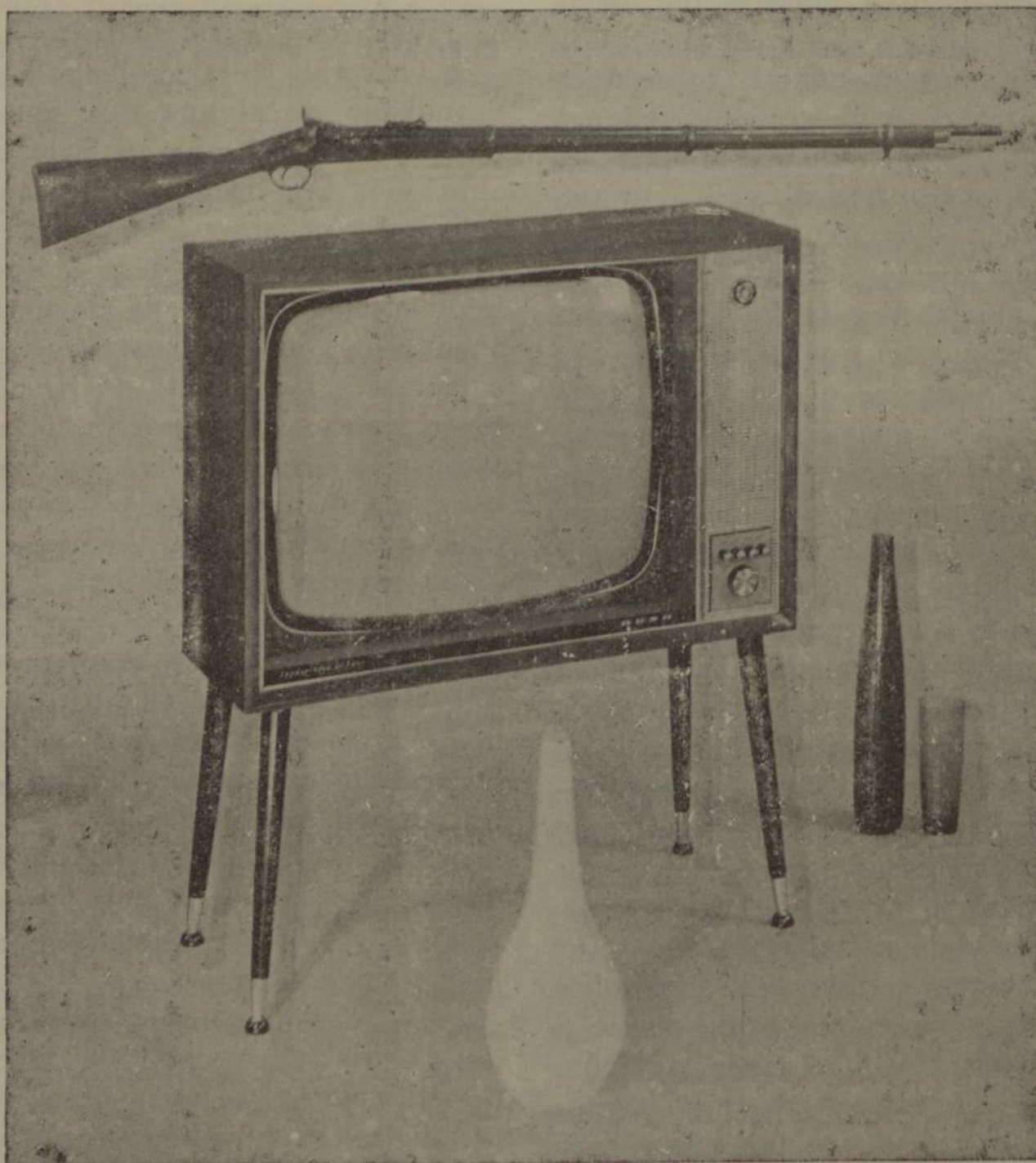
Infelizmente, a subversão veio encontrar todas as medidas preconizadas na fase de estudo, não tendo havido possibilidades de passar à execução, antes dos acontecimentos.

d) Balanço de actividades, em 1960

Do exposto, na parte que interessa assinalar, conclui-se facilmente que, no campo militar, se trabalhou afincadamente com vista à prevenção de possíveis acontecimentos graves.

(Continua)

 BUSH - 59 cm.



Agora mais belo mas sempre com as mesmas características **Bush**,
SÍMBOLO DE CONFIANÇA

RÁDIOS TRANSISTORES PORTÁTEIS E DE MESA
RADIOGRAMOFONE, GRAVADORES DE SOM, ETC.

Representantes: UTILIDADES ELÉCTRICAS, L.^{DA} Rua Alexandre Herculano, 5-1.º

LISBOA

Terras e Povos

Por JORGE RAMOS

O EGIPTO DE HOJE

Como a Turquia, a Síria ou o Líbano, o Egipto modernizou-se também. O Cairo, duas vezes maior que Paris, com mais de três milhões de habitantes, já não é um formigueiro de raças exóticas, de tribos do deserto, de mercadores do Levante e do Oriente, mas uma enorme cidade quase ocidental, com hotéis de luxo e serviço de turismo. O viajante, ao pisar a capital desse país que foi o berço de uma das mais velhas civilizações do Mundo, depois da asteca e da chinesa, deseja logo dirigir-se a Guizza para admirar a esfinge — impressionante documento da expressão mística de uma raça estranha que ergueu, há muitos milhares de anos, sobre os anais sem fim, o esplendor de um império. O mais rico museu de antiguidades do Mundo está situado no centro da capital do Egipto, perto da nascente do Nilo. O Cairo transformou em museus algumas das residências dos membros da ex-família real, como o Palácio Abdine e o Palácio Faruk. Mas a sedução da África milenária semicristianizada, desse continente por onde irradia o pensamento islamita e que mantém ao Norte uma feição peculiar (árabe-ocidental) está ainda para o turista, nos velhos bazares do Cairo, entre eles o Qhan-Khali, ou, a poucas horas da «Terra das mil mesquitas» em Luxar, a Cidade do Sol, com as ruínas dos seus templos — evocando a Tebas das cem portas e a fascinante Cleópatra que César teve a seus pés...

O TELHADO DO MUNDO

O Tibet, na Ásia Central, com três milhões de habitantes, é o país mais alto do Mundo, porquanto se encontra na famosa cordilheira do Himalaia. Daí a designação de «telhado do Mundo». A religião oficial é o budismo. O Grande Sacerdote (Dalai-Lama) é uma personagem rodeada de mistério: vive num templo isolado, onde, com outros sacerdotes, realiza o ritual sagrado, e é considerado pelos tibetanos como o intermediário entre o homem e as forças divinas. Na «floresta mágica», o culto Boni, mais remoto que o budismo, é praticado pelos feiticeiros Yama, demónio de nove cabeças, a que outrora os nukwas, antepassados dos tibetanos, sacrificavam criaturas humanas.

A CIDADE PERDIDA

Cuzco é uma das mais curiosas e antigas cidades

do Peru. O seu nome significa *umbigo*, naturalmente por causa da sua posição. Situada a cerca de três mil e quinhentos metros de altitude, num pitoresco vale da Cordilheira dos Andes, encontra-se a 650 quilómetros de Lima, capital do país, e está ligada à costa pelo caminho de ferro. Possui 60 mil habitantes na maioria mestiços e índios que fabricam tecidos com desenhos muito originais, criam *lamas* e exportam peles. Cuzco foi a antiga capital dos Incas (*inca* significa senhor, designação pela qual eram chamados os soberanos do Peru antes da conquista espanhola) e foi construída por Mampo-Cajac, fundador do império do Peru. Partindo de Cuzco, em direcção às montanhas mais altas, encontra-se a *Cidade Perdida* que, até há relativamente pouco tempo, constituía um dos maiores mistérios para os estudiosos da pré-história americana.

ADDIS - ABEBA

Em Maio de 1893, isto é, há 70 anos, nascia a cidade de Addis-Abeba, capital da Abissínia. A «Nova Flor» deve a origem à visita que Menelik II e sua esposa, Taiti, fizeram às fontes de água sulfurosa de Uhaha. Os soberanos ficaram encantados — e um francês, Vigardet, foi encarregado de arborizar a região numa superfície de cerca de três mil hectares. É entre uma profusão de eucaliptos bem desenvolvidos graças às águas dos riachos Kobana e Akahi, que atravessam a cidade, que se encontram dispersas as habitações, de alvenaria e telhados salientes, para as proteger das chuvas torrenciais do Inverno. Dominando a cidade, do alto de uma colina, fica o «quebbi», residência do imperador, cerrada de muralhas. Outra elevação destaca-se a igreja de São Jorge, o famoso templo octogonal onde se realizaram as cerimónias da coroação de Hailé Salassié.

A CIVILIZAÇÃO DA RENA

O professor Gourkan acaba de publicar um estudo acerca da civilização fundada pela divinização da rena no período paleolítico. Essa «civilização da rena» abrangia quase toda a Europa, incluindo a Península Ibérica, a Ásia e a América do Norte. Pinturas e ossos lavrados dessa época oferecem assombrosa semelhança com os elementos actuais da cultura das populações árticas (esquimós e lapões). Alguns dos

primeiros homens da época da rena foram repelidos para o norte, e outros absorvidos por populações de culturas diferentes que invadiram o seu território quando os gelos retrocederam e o clima se tornou mais suave. Esses movimentos exigiram dezenas de séculos e coincidiram com o desaparecimento da rena europeia.

O DESERTO DOS DIAMANTES

O deserto de Namil, na Nasnalândia, território que está sob o mandato da União Sul Africana, é um dos lugares mais desolados, tristes e áridos do globo. Ali, não se vê uma árvore, uma colina, nem qualquer animal. A perder de vista, só se notam ondas de areia avermelhada ou amarela rolando incessantemente. Foi a esse ponto que há cinquenta anos chegou um negociante de Bremen, que comprou, ao chefe das tribos indígenas da região, o território de Angra Pequena, na margem do Atlântico. É neste deserto que existem fabulosos tesouros inesgotáveis, durante dezenas de anos desconhecidos dos homens ávidos de riqueza e aventuras. Em 1908 um empregado do caminho de ferro descobriu, na areia movediça, um corpo cintilante. Um trabalhador indígena, que estivera nas minas de Kimberley, compreendeu imediatamente que se tratava de um diamante. Convergiram para ali centenas de aventureiros à procura de riqueza. Em poucos meses construiu-se uma cidade que hoje conta muitos milhares de habitantes. Em 1938 descobriu-se o campo diamantífero de Kap.

O ARQUIPÉLAGO VERMELHO

As Bermudas constituem um arquipélago de trezentas ilhotas numa área de 54 quilómetros quadrados, situadas no Atlântico, a 900 quilómetros do Cabo Hateras, e a 4 800 quilómetros da Europa. A maior das ilhas é Main Island, a grande Bermuda, com a extensão de 22 quilómetros, tendo a oeste o Pequeno Sound e ao norte várias ilhotas, entre elas a de Somerset e a de Cooper. É curioso anotar que todos estes nomes evocam personagens literários e autores: o capitão Hateras, de Júlio Verne, Fenimore Cooper, Somerset Maughan... Estas ilhas sem insectos, mas povoadas pela «tartaruga verde» e pela maior variedade de aves, permaneceram inabitadas até 1511, quando o espanhol Juan Bermudez naufragou a caminho de Cuba, ali desembarcando. Em 1609 uma frota de nove barcos ingleses com quinhentos colonos que emigravam para Virgínia, é assaltada por uma borrasca tormentosa e o barco «Venture» desmantela-se obrigando o capitão Somers a passar o Inverno numa das ilhas, alimentando-se de plantas e da caça. A aventura de Somers (conseguiu construir uma embarcação e atingir a Virgínia em Maio de 1610) inspirou a Shakespeare a peça «A Tempestade» [1612].

Há 50 anos

(Da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de 1 de Maio de 1913)

Linhas portuguesas

Porto a Famalicão. — A companhia d'este caminho de ferro sollicitou auctorização para prolongar a linha de Ortiz, atravessando a estrada nacional n.º 31, das Portas-Fronhas a Guimarães.

Valença a Lapella. — Espera-se que no principio do proximo mez de junho se abra á exploração o troço de Valença a Lapella, no novo caminho de ferro de Valença a Monsão.

Afim de se activarem os trabalhos, foram alli admittidos ultimamente 200 trabalhadores.

S. Thomé. — Foi remetido ao governador da provincia de S. Thomé e Príncipe, o processo relativo ao concurso para a execução, por empreitada, dos estudos definitivos dos caminhos de ferro na primeira d'estas ilhas, afim de que o Conselho de administração dos portos e viação da provincia, dê o seu parecer sobre as propostas apresentadas pelos concorrentes, engenheiros Srs. Poças Leitão e Ezechiél de Campos.

Moçambique ao Chirua. — Houve a 15 do passado uma demorada conferencia, com o Sr. ministro das Colonias, relativamente ao novo caminho de ferro que vae construir-se de Moçambique ao Chirua, sendo os conferentes os Srs. tenente-coronel Alfredo Veiga, o chefe da 4.ª Repartição da Direcção Geral das Colonias e o Sr. engenheiro Delphim Monteiro, encarregado do estudo e da construcção da referida linha.

Niassa-Zambeze. — A Companhia British-Central-Africa apresentou o projecto do caminho de ferro, que, por contracto de 22 de junho de 1912, foi auctorizada a construir e a explorar, entre a fronteira de Niassalandia e o Zambeze. A linha terá a extensão de 72 kilometros no territorio portuguez e ligar-se-ha com o prolongamento da linha ingleza, já construida, de Blantyre a Port-Herald.

Mutamba a Inharrime. — Parece ser muito promettedor o rendimento d'este caminho de ferro, no districto do Inhambane, em vista das tarifas baratas, actualmente em vigor. O rendimento bruto, durante o mez de janeiro ultimo, foi de 907 7000, crescendo no mez de fevereiro para 1:489 7000.

Prevê-se que, desde que a ponte ao kilometro 50 dê passagem aos comboios, o que se realizará em breve, o trafego d'esta linha chegue a cobrir todas as despesas de exploração. A linha está já assente até ao kilometro 58, devendo dentro em pouco chegar a Inharrime.

A 16 de janeiro inaugurou-se outra ponte, ao kilometro 12.

Chaves a Orense. — A commissão de engenheiros portuguezes, composta dos Srs. Justino Teixeira e Severo da Cunha, que foi á Galliza tratar da ligação da linha de Orense com a nossa Regoa a Chaves, encontrou muito adeantadas as diligencias para a constituição da empresa que ha-de construir aquella linha.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN—Às 15,30 18,15 e 21,30 — «Para além do Amanhã».
COLISEU — Cinema.

Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste

Corpos gerentes para 1963

Para o exercício de 1963, foram eleitos, em assembleia geral, os seguintes corpos gerentes:

Direcção, Efectivos — José Joaquim Fernandes Canhão — Agente Comercial Principal, reformado; Feliciano António Tonicher — Chefe de 1.^a classe, reformado; Joaquim Baptista Candeias — Factor de 1.^a classe; Ezequiel da Costa Cavaco — Adido Técnico, Divisão de Tracção; Joaquim José Guilherme — Contramestre, Oficinas; Ricardo Correia Júnior — Torneiro; Manuel José Faustino — Chefe de Brigada, Oficinas.

Suplentes — Joaquim Pereira Gonçalves — Factor de 1.^a classe, reformado; José António Marques — Revisor de material de 1.^a classe, reformado; Manuel Joaquim Vaz — Telegrafista Principal.

Assembleia Geral — Presidente: Joaquim da Silva Simplicio Júnior, Chefe de Circunscrição, reformado; Vice-Presidente: Aníbal Pereira Fernandes, Agente de Tráfego, do S. Central; 1.^o Secretário: Gilberto Tavares dos Santos, Contramestre, Oficinas; 2.^o Secretário: Joaquim Martins Entrudo Júnior, Chefe de Secção, Exploração.

Conselho Fiscal — João Azevedo do Carmo — Chefe de Escritório, Direcção Geral; Carlos Diogo da Cunha — Chefe de Secção, de Escritórios, reformado; Manuel Joaquim de Jesus Correia — Contramestre, Oficinas.

Junta Consultiva — Alexandre Correia Matias — Subchefe de Serviço, reformado; Manuel Martins Entrudo Júnior — Inspector de Zona de Exploração, reformado; Valdemar da Silva Quaresma — Chefe de Escritório, Caixa de Reformas; José Joaquim Cabaça — Subchefe de Escritório, Exploração; Olindo Fedro Marmota — Chefe de Secção, de Escritório, Vía e Obras.

Brindes e Calendários

Com os cumprimentos da Goodyear Portuguesa, recebemos um exemplar do luxuoso calendário desta firma para 1963. Magnificamente ilustrado com vistas diversas, as duas primeiras folhas são de homenagem a Portugal e ao Brasil, com a reprodução, respectivamente, de um aspecto do Mosteiro dos Jerónimos e de um aspecto da nova cidade Brasília.

Agradecemos.

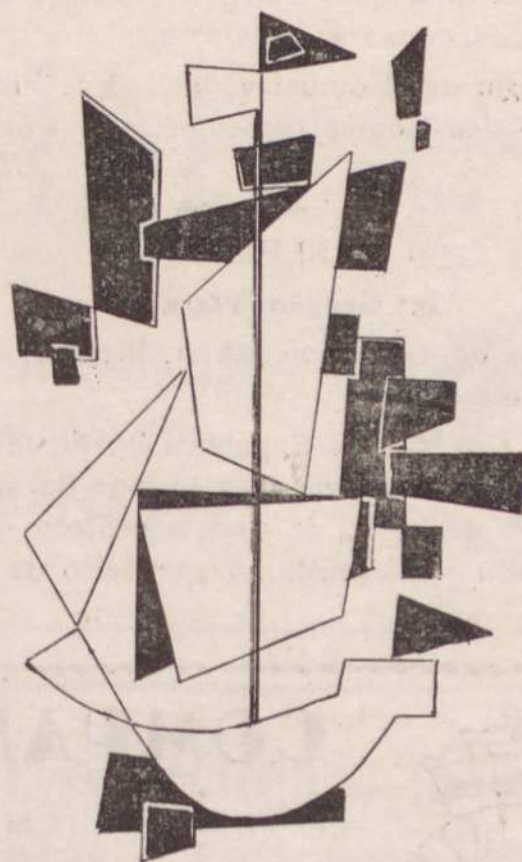
Linhas Estrangeiras

GRÃ- -BRETANHA

Os horários dos caminhos de ferro britânicos serão estabelecidos, este ano, por um computador electrónico. Esta máquina, fruto de cinco anos de estudos e cuja produção custou cerca de 8000 contos será, no dizer dum responsável dos caminhos de ferro da Grã-Bretanha, o primeiro computador electrónico utilizado no Mundo para estabelecer horários ferroviários.

Graças ao novo aparelho, duas operadoras poderão estabelecer um horário completo em trinta horas de trabalho. Anteriormente, eram necessárias 2000 horas e cinco funcionários para estabelecerem o mesmo horário. Calcula-se que o preço de instalação deste aparelho será integralmente recuperado no prazo de três anos.

Diversos países estrangeiros manifestaram o seu interesse por este tipo de aparelhos. Na Europa, funcionários dos caminhos de ferro dinamarqueses tiveram já oportunidade de o apreciar minuciosamente, e as autoridades ferroviárias da Itália e da Suécia também já pediram para o verem em funcionamento.



FEIRA DE PARIS
22 DE MAIO a 3 DE JUNHO

Informações:

Rua Eça de Queiroz n.º 20-A
Tel. 426 88 **LISBOA**



PARTE OFICIAL

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS,
CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES
DA PROVINCIA DE MOÇAMBIQUE

Armazéns gerais

2.^a SECÇÃO

Aviso-circular n.º 9/63 — Concurso n.º 25/63

O «Diário do Governo», n.º 54, III Série, de 5 de Março de 1963, publica o seguinte:

O concurso n.º 25/63, referente ao fornecimento de postos emissores-receptores, que se devia realizar no dia 13 de Fevereiro, fica adiado para o dia 6 de Março de 1963, à mesma hora.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, 2 de Fevereiro de 1963. — O Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.^a Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 62, II Série, de 14 de Março de 1963, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto dos trabalhos de consolidação da trincheira existente entre os quilómetros 132,689 50 e 132,766 20 da linha do Norte, incluindo a expropriação, por utilidade pública, de uma parcela de terreno entre os referidos pontos quilométricos, com a área de 57 m².

O Ministério das Comunicações, 28 de Fevereiro de 1963. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

3.^a REPARTIÇÃO

3.^a Secção (Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 91, II Série, de 17 de Abril de 1963, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, o projecto de construção de um abrigo para passageiros no apeadeiro de Jardim, ao quiló-

metro 20,20 500 do ramal do Montijo, incluindo a expropriação, por utilidade pública, de uma parcela de terreno, com a área de 26,19 m², entre os quilómetros 20,19 825 e 20,21 175 (desenho n.º 3266-CP), da referida linha férrea.

Ministério das Comunicações, 1 de Abril de 1963. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

Secretaria-Geral

O «Diário do Governo», n.º 84, II Série, de 9 de Abril de 1963, publica o seguinte:

Por portarias de 12 de Março, visadas pelo Tribunal de Contas em 19 do mesmo mês:

Dr. Carlos Simões de Albuquerque — reconduzido no cargo de vogal suplente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, em representação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos da alínea m) e § 3.º do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 35 196, com a redacção dada pelo artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 44 393, de 9 de Junho de 1962.

Engenheiro Júlio José dos Santos — reconduzido no cargo de vogal suplente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, em representação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos da alínea m) e § 3.º do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 35 196, com a redacção dada pelo artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 44 393, de 9 de Junho de 1962.

(Não são devidos emolumentos, nos termos do Decreto n.º 22 257).

Secretaria-Geral do Ministério, 3 de Abril de 1963. — O Engenheiro Secretário-Geral, *José António Miranda Coutinho*.



End. Telog. EUROPÊA
TELEFONE: 2 0911

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.

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

COMPANHIA DE SEGUROS

SAGRES

SEDE EM LISBOA

Avenida António Augusto de Aguiar, 112
Telef. P. P. C. 736935

DELEGAÇÕES EM

**PORTO, COIMBRA, BEJA, ELVAS
E LUANDA**

AGENTES EM TODO O PAIS

Seguros dos seguintes ramos:

ACIDENTES PESSOAIS — ACIDENTES DE TRABA-
LHO — AÉREO — AGRÍCOLAS — AUTOMÓVEIS
— CRISTAIS — FOGO — MARÍTIMOS — POSTAIS —
RESPONSABILIDADE CIVIL — ROUBO — TRANS-
PORTES — TERRESTRES E AÉREOS —
VIAGENS E VIDA

AGE

LIMITADA

CONSTRUÇÕES METÁLICAS
MÓVEIS

EM AÇO PARA ESCRITÓRIO

Sala de Exposição de Móveis para Escritório:

RUA DOS BACALHOEIROs, 24-D

Telef. 32 84 53

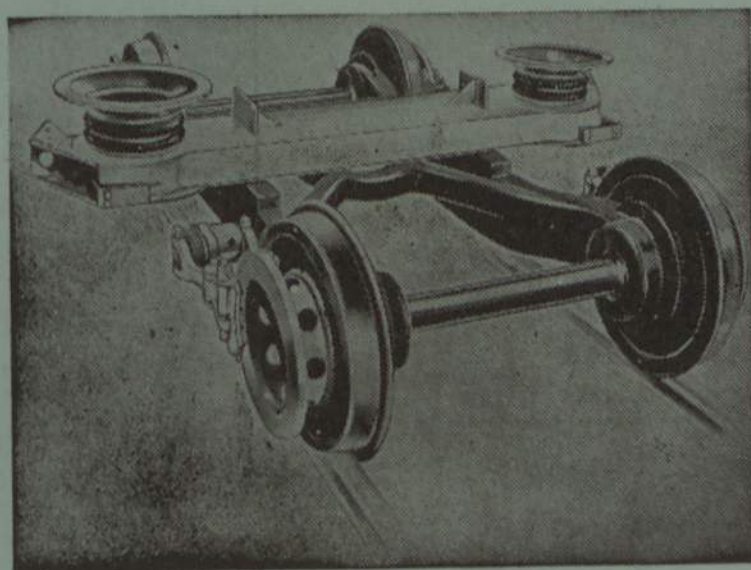
Fábrica:

ESTRADA NOVA DE VALEJAS

QUELUZ DE BAIXO

Telef. 95 06 46

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 66 61 86

LISBOA



**SITAL — Sociedade Industrial
de Tintas e Anticorrosivos, L.^{da}**

PORTO — R. Entreparedes, 62, 1.º Tels. 3 01 00-3 06 66
LISBOA — R. Gonçalves Crespo, 33, 2.º-Esq. Tel. 736773

Fábrica em Ovar — Tel. 119

Tintas Anticorrosivas — «INERTOL» «ICOSIT» e «TOPOL»

fabricadas em Portugal sob licença do grupo
LECHLER BAUTENSCHUTZCHEMIE OHG — Alemanha

Produtos «BARRA» — hidrófugos e aditivos
para todos os Trabalhos de betão

BENZO-DIACOL

DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE

