

6.º do 76.º Ano

Lisboa, 1 de Junho de 1963

Número 1811

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

VINHOS DE PORTUGAL

FAÍSCA — ROSÉ

BRANCO SÊCO ESPECIAL

PERIQUITA TINTO GARRAFEIRA

MOSCATEL DE SETÚBAL



DISTRIBUIDOS POR SILENO

RUA DA VERÓNICA, 128

Telefones 86 18 91-8

LISBOA

Jose Maria da Fonseca, Succ.ª Lda

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

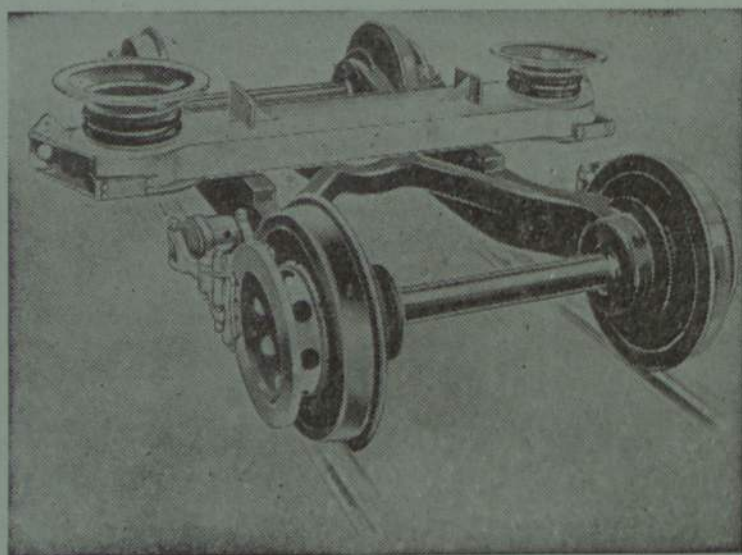
NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

*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

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

AGE
LIMITADA

CONSTRUÇÕES METÁLICAS
MÓVEIS
EM AÇO PARA ESCRITÓRIO

Sala de Exposição de Móveis para Escritório:
RUA DOS BACALHOEIRO, 24-D
Telef. 32 84 53

Fábrica:
ESTRADA NOVA DE VALEJAS
QUELUZ DE BAIXO

Telef. 95 06 46

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

1811



1 — JUNHO — 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

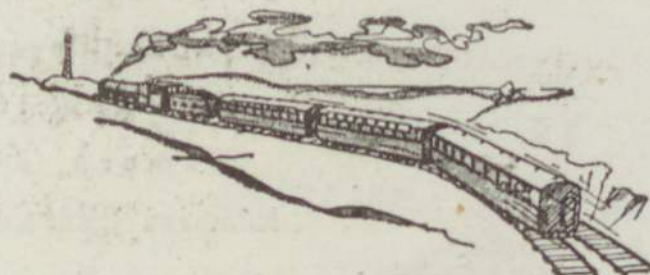
COLABORADORES:

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

Engenheiro Manuel José Pinto Osório	103
Terras da nossa terra—A Arrábida, pelo Eng.º <i>ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO</i>	104
A tragédia do Cais do Sodré	105
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	106
Pelo nosso Ultramar — Testemunho dos Acontecimentos de Angola, pelo Ten.-Coronel do C. E. M. <i>JOAQUIM ANTÓNIO FRANCO PINHEIRO</i>	107
Parte Oficial	110
Companhia Carris de Ferro de Lisboa.	113
A Imprensa e os 75 anos da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»	114
Terras e Povos, por <i>JORGE RAMOS</i>	115
Imprensa.	116
Publicações recebidas.	116
Viagens e Transportes	116
Espectáculos	116



Engenheiro Manuel José Pinto Osório

N O dia 18 de Maio faleceu no Porto o sr. Coronel de Engenharia Manuel José Pinto Osório, que exerceu o alto cargo de Administrador dos Caminhos de Ferro do Estado vindo depois a ocupar o lugar de Vice-presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Durante largo espaço de tempo honrou a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» com a sua valiosa colaboração e, a nosso convite, fez parte, nestes últimos anos, do nosso Conselho Directivo, na qualidade de Presidente.



Eng. MANUEL JOSÉ PINTO OSÓRIO

Por muitos títulos, era o sr. Coronel de Engenharia Manuel José Pinto Osório uma figura ilustre, com relevantes serviços prestados ao País, não apenas na qualidade de ferroviário e de engenheiro, mas também como militar.

O Eng. Manuel José Pinto Osório alistou-se, como voluntário, no Regimento de Caçadores 9, em 2 de Fevereiro de 1887. Contava então 17 anos de idade. Estudioso e revelando excepcionais dotes de inteligência, fez os preparatórios com altas classificações, pelo que foi destinado à Arma

da Engenharia, cujo curso concluiu na Escola do Exército, em 22 de Outubro de 1894.

A política seduziu-o, não para satisfazer interesses pessoais, mas para servir, acima de tudo, os interesses do País. Assim, vemo-lo Governador Civil do Distrito do Porto em 1915, deputado da Nação em 1918 e Ministro do Comércio em 1918 e 1919.

Como militar, fez parte do C. E. P., na 1.^a Grande Guerra.

No Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o sr. Coronel de Engenharia Manuel José Pinto Osório desempenhava, como homenagem aos serviços prestados à C. P., o cargo de Vice-Presidente Honorário.

Era uma figura de excepcional prestígio, tendo-se imposto não apenas pela sua competência de ferroviário, pelo seu exemplar comportamento de militar que soube honrar a sua farda e as tradições patrióticas do Exército Português, mas ainda pela nobreza do seu carácter.

A sua folha de serviços de militar ilustre, está cheia de louvores, e possuía as seguintes condecorações: medalha de prata da Cruz Vermelha de Espanha, medalha de ouro da classe de comportamento exemplar, medalha de bons serviços, cavaleiro e Grande Oficial da Ordem Militar de Avis, Comendador da Ordem Militar de Cristo, Campanhas do Exército Português, Medalha de Vitória, etc.

Faleceu com 93 anos de idade, mas, de rija compleição, parecia andar ainda na casa dos sessenta e tantos. Até nisso, nessa robustez física, o nosso ilustre colaborador se mostrava um grande português à antiga.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» inclina-se, respeitosamente, perante a sua memória.

TERRAS DA NOSSA TERRA

A Arrábida

Uma página do Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

A escassa distância de Lisboa, ergue-se imponente e majestosa a serra da Arrábida que encerra alguns dos mais belos trechos paisagísticos de todo o nosso País e mesmo do Mundo. Infelizmente, o desenvolvimento desta zona turística sem par tem sido extremamente lento e desordenado, não estando, por exemplo, ainda dotada de razoáveis facilidades de comunicação nem tão-pouco de estabelecimentos hoteleiros capazes de satisfazer a um mínimo de exigências por preços acessíveis.

A região da Arrábida é actualmente servida por duas estradas, uma vinda do lado de Lisboa, que se destaca em Aldeia de Irmãos da que de Azeitão se dirige a Sesimbra, e outra procedente do lado de Setúbal, por Outão, que vem pela Serra e entronca na precedente alguns quilómetros depois de passar ao Convento da Arrábida. Há longos anos se encontra em construção uma nova estrada que constituirá o prolongamento da primeira, sempre pela beira-mar, seguindo para as praias de Galapos, Figueirinha, Outão e Albarquel e desta a Setúbal. Presentemente, falta apenas o troço compreendido entre o Portinho e a Figueirinha, obra de uns cinco quilómetros, de difícil construção é certo, mas de incontestável interesse para o turismo nacional.

Entre Cacilhas e o Portinho existe uma carreira de autocarros durante todo o ano, se bem que de inverno só circule uma vez por mês. O serviço está porém longe de ser eficiente e cómodo, apesar de no período estival se efectuarem, além do serviço normal, algumas carreiras eventuais. Entre Setúbal e o Portinho, circula nos meses de Verão, aos domingos, uma carreira pela estrada da Serra; nesses dias, é possível completar o circuito Vila Nogueira pe Azeitão-Portinho-Setúbal-Vila Nogueira de Azeitão.

Seguindo de Azeitão para a Arrábida, passa-se primeiro em Aldeia de Irmãos e depois numa série de pequenas povoações dispostas nas faldas da serra; um caminho à esquerda mais adiante leva o turista à capelinha de El-Carmen, donde se disfruta um panorama deslumbrante. Mais adiante, e sempre no meio da bela e luxuriante vegetação, atinge-se o entroncamento da estrada de Setúbal. E, se antes de lá chegar, já se tinham gozado lindíssimas vistas para o mar, agora a descida para o Portinho proporciona uma série de encantadores panoramas. Um caminho à direita leva à pequena praia de Alpertuxe, hoje já rodeada de algumas belas vivendas de nacionais e de estrangeiros; outro caminho, um pouco mais além, conduz o visitante à Lapa de Santa Margarida, vasta gruta natural, com uma pequena capela daquela invocação. É acessível tanto pelo lado do mar como pelo lado de terra e, sob a sua abóbada ornada de estalactites e de estalagmites, cabem à vontade mais de quinhentas pessoas.

Continuando a descer a estrada, vê-se à direita a velha fortaleza seiscentista, que serve hoje de estalagem e, logo em seguida, chega-se ao Portinho, maravilhosa enseada de água cristalina, autêntica visão de sonho das mil e uma noites. A Serra, coberta da sua formosa vegetação, dispõe-se em anfiteatro sobre o mar e este, de um azul sem rival, vem docemente bater na magnífica praia de areia fina. Fronteira à sua parte oriental, ergue-se a Pedra da Anicha, curioso rochedo, de formas caprichosas, onde as ondas escavaram um belo pórtico ogival. A praia, excelente para banhos pela tranquilidade e limpidez das suas águas, está hoje bordada de pequenas habitações de vilegiatura e já é bastante frequentada, mas a sua fama está longe de corresponder às suas excelentes qualidades de estância balnear e climatérica.

Retrocedendo e tomando agora a estrada para Setúbal vão-se os olhos deslumbrando no gozo de alguns dos mais belos panoramas da nossa Terra. Dentro em breve se chega ao Convento Novo, actualmente pertença da Ex.^{ma} Casa Palmela e visitável mediante sua autorização ⁽¹⁾. Logo à entrada, uma curiosa escultura de frei Martinho de Santa Maria, um dos primeiros eremitas do Convento. Tem os olhos vendados para não ver as maldades do Mundo, os ouvidos vendados para não escutar as más palavras, a boca fechada a cadeado para depositar o silêncio, o coração cerrado com uma fechadura para fechar os sentidos para o Mundo. Tem os braços abertos e crucificados e, na mão direita, segura um castiçal (ao qual já falta a vela) e na mão esquerda sustenta um cilício a que já faltam as disciplinas. Sob os pés tem uma serpente que simboliza o demónio; a estátua assenta sobre uma esfera que simboliza o Mundo, na qual se lê, em latim esta inscrição: «Esta figura representa ao Padre Frei Martinho de Santa Maria, o qual neste barbárico monte e santo lugar assim fundou o primeiro convento desta santa religião dos capuchos da Arrábida, no ano de 1542.

(1) — O A. deseja exprimir aqui o seu reconhecimento à Administração da Ex.^{ma} Casa Palmela pelas facilidades que teve a amabilidade de lhe conceder.

O senhor D. Álvaro, quarto duque de Aveiro e terceiro padroeiro desta Santa Província, para que permanecesse a memória de tão grande varão a seus filhos, pôs aqui esta figura no ano de 1662, para que aqui filhos atendeis ao fundamento de onde descendeis». A esta imagem está ligada uma curiosa tradição popular.

Entra-se no Convento por um sombrio corredor, no qual se observam alguns painéis de azulejos representando frades da Ordem, entre os quais o poeta da Arrábida, frei Agostinho da Cruz. Ao lado, a Capela, pequena e harmoniosa, e mais adiante as restantes dependências: a cozinha, o refeitório, as pequenas celas e, de onde em onde, uma fonte de óptima água.

Ainda no Convento Novo, a ermida do Bom Jesus, quadrada, de cúpula azulejada e precedida de curiosos grupos escultóricos. Mais acima, as sete capelinhas, com os passos da Paixão, que, com algumas celas dispersas pela serra, integravam o Convento Velho.

Quem prosseguir para Setúbal não tardará a encontrar o mais belo miradouro da Serra; daí se avistam a um tempo o Tejo e o Sado e as duas metrópoles tagana e sadina. É um panorama de uma grandeza e beleza inolvidáveis. Só para o disfrutar vale a pena visitar esta privilegiada região — infelizmente ainda tão abandonada dos homens...

A TRAGÉDIA DO CAIS DO SODRÉ

No passado dia 28 de Maio, pelas 16 horas e 7 minutos, hora de regular movimento na estação do Cais do Sodré, uma terrível catástrofe se deu ali, com a derrocada do alpendre, de betão e ferro, que era de construção relativamente recente. Mais de 100 pessoas ficaram soterradas sob o peso da cobertura. Tendo-se procedido imediatamente aos trabalhos de salvamento das numerosas vítimas, apurou-se o seguinte balanço: 49 mortos e 69 feridos. A notícia surpreendeu, dolorosamente, toda a capital e o País.

Informados imediatamente da tragédia, o Presidente do Conselho manteve-se em contacto permanente com as entidades que lhe podiam fornecer as notícias exactas e o Chefe de Estado demorou-se mais de uma hora no local da tragédia. Os ministros do Interior, Obras Públicas, Comunicações e Saúde tomaram as providências requeridas na triste emergência, tendo sido nomeada uma comissão de inquérito, que logo iniciou os seus trabalhos. O ministro da Saúde e Assistência, por despacho do dia imediato ao da tragédia, determinou que, pelo Instituto de Assistência à Família, se procedesse imediatamente a um inquérito sobre a situação económica das famílias vítimas do desabamento. Segundo esse despacho, os subsídios que sejam prestados a essas famílias constarão de conta especial a abrir pelo Instituto.

Lamentamos profundamente o triste acontecimento. Aguarda-se o comunicado da comissão de inquérito.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O Pintor Severo Portela

O grande Pintor Severo Portela expôs na Sociedade de Belas Artes, na segunda quinzena de Maio, mais de 100 trabalhos, que abrangem um largo período de actividade de 37 anos, pois vai de 1926 a 1963.

Artista que domina todos os géneros de pintura e desenhador de técnica poderosa, Severo Portela levou também para a sua exposição, que ocupou todo o salão nobre do Palácio da rua Barata Salgueiro, dois bronzes admiráveis: uma *Máscara*, cheia de expressão, e um *Baixo relevo*. O conhecimento dessas esculturas fez-me compreender melhor a técnica, como desenhista, de Mestre Severo Portela. Os frequentadores dos salões de arte, que admiram o grande pintor, admiram também nele um desenhador extraordinário, de traço vigoroso, que sabe dar volume às suas figuras. No desenhador — acabei de descobrir o segredo — está oculto o escultor.

Filho de um notável prosador e irmão de um grande jornalista, que faleceu em plena glória, Severo Portela é um dos nossos grandes Mestres de hoje, que tem sabido, como poucos, renovar constantemente a sua pintura. A sua arte, por essa circunstância, mantém-se sempre jovem.

Paisagista, retratista, pintor de natureza morta e de flores, o Alentejo apaixonou-o e proporcionou-lhe o estudo de algumas figuras curiosas, de inconfundível tipismo, como os maiorais e os ceifeiros.

A arte religiosa tem também em Severo Portela um notabilíssimo servidor. O quadro *S. Vicente de Lisboa* tem grandeza. O desenho *Cristo Crucificado* tem expressão dolorosa. E as Cabeças de estudo para as Igrejas da Merceana, de Almodôvar e de S. João de Brito, bem como os desenhos que figuram um Apóstolo e um Profeta dão-nos soberbas figuras de homens de acção, cuja força lhes vinha da sua fé.

De pequenas coisas o pintor consegue tirar partido, como, por exemplo, uma figura da rua — *Homem das gravatas*, que é linda nota de cor. Um outro óleo que me cativou intitula-se *Ciganos em Beja*. E os retratos de Senhoras, como, por exemplo, aquelas que se intitulam *A boina vermelha* e *Senhora vestida à moda antiga*?

Foi uma grande exposição de um pintor excepcional que domina uma técnica maravilhosa. O seu pincel bem como o seu lápis obram prodígios.

Saudemos nos grandes pintores o espírito sempre jovem de uma nação que encontra nos seus artistas e nos seus poetas uma expressão de beleza e de eternidade.

Os nossos artistas



CABEÇA DE VELHO — Desenho à pena de Alfredo Moraes



SEGREDO

Vida passada deixa-te ficar,
não dês alento a cinzas esquecidas,
a minha faculdade de sonhar
já não entende imagens repetidas.

Não são as cinzas que me vêm lembrar
o fogo que ascendeu erguendo vidas,
o fogo é sempre vida a crepitar,
cinzas são coisas fúnebres, perdidas.

Só é perfeito o sonho irrevelado
e grande e forte o amor ilimitado,
e bela a cisma que nos faz viver.

Só não foi bela a vida para nós,
pois prendeu para sempre à minha voz
o teu segredo que eu não sei dizer.

AUGUSTO RICARDO

PELO NOSSO ULTRAMAR

Testemunho dos Acontecimentos de Angola

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

(Continuação)

— O Esq. Rec., de harmonia com as informações obtidas, era deslocado, quase todas as noites, para um local de onde pudesse facilmente acorrer a qualquer ponto de periferia da cidade, onde se revelassem grupos de amotinados.

— As tropas indígenas guardavam os aquartelamentos, faziam alguns patrulhamentos e incumbia-lhes, ainda, os cercos nas rusgas, que se tornaram imperiosas, ou o isolamento de algumas áreas da cidade.

Estas disposições vieram a revelar-se perfeitamente adequadas, representando o melhor aproveitamento possível dos fracos efectivos disponíveis.

Entretanto, no domingo, logo a seguir aos primeiros acontecimentos, deram-se incidentes de certa gravidade

Realizavam-se, ao cair da noite, os funerais das vítimas dos acontecimentos de 4 de Fevereiro. Alguém, possivelmente um agitador, denunciou um pequeno grupo de nativos como pretendendo atacar os acompanhantes dos funerais, entre os quais se incluíam as autoridades mais representativas de Angola. Não foi necessário mais para que se estabelecesse a confusão e o pânico alastrasse, deles resultando nutrido tiroteio, de que foram vítimas alguns nativos. Este incidente servia a causa da subversão, pois era uma tentativa de abertura do fosso, a separar as comunidades de duas raças diferentes.

Quando, precisamente uma semana depois dos primeiros acontecimentos, foram denunciados novos assaltos para essa noite, tomaram-se as providências que a informação aconselhava.

O plano terrorista era o seguinte: Um grupo de terroristas acoitar-se-ia na zona florestal da cidade, ao escurecer. À hora combinada — duas e meia da madrugada — atacaria um colégio de religiosas, ali existente, e, se possível, espriar-se-ia pela cidade baixa, onde assaltaria estabelecimentos, partiria montras e assassinaria transeuntes. Um

outro grupo, a concentrar fora da cidade, atacaria à mesma hora a prisão de S. Paulo, assassinando os guardas e libertando os presos. O terceiro grupo, vindo dos lados do Aeroporto, atacaria o bairro da praia do Bispo e espriar-se-ia, por Oeste, pela parte baixa da cidade, com os mesmos objectivos do primeiro grupo.

Embora, durante a última semana, os alarmes tivessem sido frequentes e as informações se tivessem revelado anárquicas e superabundantes, havia que preparar tudo para fazer face à situação. Ficou decidido que, cerca da meia-noite, isto é, duas horas e meia antes dos presumíveis ataques, tropas do R. I. L. e do G. A. C. L., com a colaboração da P. S. P., cercariam a zona florestal, impedindo a saída dos terroristas.

Este grupo seria, assim, neutralizado, aguardando-se o raiar da aurora, para, numa operação de rusga, deter os terroristas que ali se tivessem acoitado. À mesma hora, o serviço de patrulhamento da P. M. seria reforçado com uma bateria do G. A. C. L., de modo que fosse intensamente patrulhada a zona Aeroporto - Bairro da Praia do Bispo - Ponte da Ilha, evitando, nessa zona, qualquer movimento de terroristas. Quanto à prisão de S. Paulo, ela ficaria a cargo do piquete da P. M., que ali acorreria logo que se desenhasse o ataque. A reserva deste dispositivo era o Esquadrão de Reconhecimento, que tomava posição numa zona central (cruzamento da Avenida dos Combatentes com a Rua D. João II) para, à ordem do Q. G., acorrer aos locais em que se revelasse necessária a sua intervenção.

É de crer que o plano terrorista seria executado conforme a denúncia recebida. Simplesmente, o bando que devia assaltar S. Paulo, vítima da euforia em que o lançara o sucesso da semana anterior, não esperou pelas 2,30 da madrugada e atacou cerca das 22,45. Houve, da nossa parte, dificuldade em acelerar a instalação do dispositivo, prevista para a meia-noite, e em acorrer a S. Paulo em tempo útil. De qualquer modo, as forças da ordem foram bem sucedidas, cifrando-se o resultado em duas dezenas de mortos dos assaltantes

de S. Paulo e umas dezenas de detidos do bando acoitado na zona florestal. O bando que deveria atacar o Bairro da Praia do Bispo não se revelou.

Não houve baixas nas forças da ordem.

Como nos ataques da semana anterior, os terroristas vinham drogados, verdadeiramente enlouquecidos, atacando à catanada.

Criminosamente convencidos de que as nossas armas não matavam, insensibilizados pelas drogas que lhes haviam sido ministradas, chegavam ao contacto com as nossas tropas, já depois de gravemente feridos a tiro, tornando extraordinariamente perigosa a missão das forças da ordem. O insucesso do ataque a S. Paulo, deve, no entanto, ter tido o efeito salutar de tornar difícil o recrutamento de mais terroristas, evitando que houvesse mais ataques em massa, em Luanda, o que permitiu tornar menos opressivo o clima de insegurança criado e evitar que se cavasse o fosso, tão desejado pelo M. P. L. A., entre brancos e pretos.

Dos acontecimentos de Luanda, foi possível tirar os seguintes ensinamentos e conclusões:

1.º — Os acontecimentos, inspirados pelo M. P. L. A., tais como os da Baixa de Cassange, desencadeados no momento em que na O. N. U. se discutia o «caso» de Angola, eram um claro aviso de que se preparava a opinião pública mundial para aceitar uma subversão generalizada em Angola, de modo que essa mesma opinião pública visse nos crimes do terrorismo, que se seguiram, uma reacção contra um *opressor*.

Por este motivo, quando em 15 de Março estalou a subversão no Congo, Cuanza Norte e parte de Distrito de Luanda, não estavam nem podiam estar, esquecidos os acontecimentos de Luanda, contrariamente ao que já vimos escrito.

2.º — Continuavam escassos os meios de que dispúnhamos. O nosso sucesso, durante o segundo ataque a Luanda, não podia fazer imaginar que era impossível virmos a ser surpreendidos. De resto, as nossas tropas e o próprio pessoal do Comando Militar encontravam-se já extremamente fatigados e só à custa de muita força de ânimo se mantinha uma vigilância eficaz.

3.º — As nossas tropas eram magníficas. Todo o pessoal se revelara capaz dos maiores sacrifícios; todos mostravam claramente a disposição inabalável de se baterem valentemente em Angola, que consideravam seriamente ameaçada.

* * *

Foi propositadamente longa e minuciosa a exposição que chamámos «operações preliminares» (Baixa de Cassange e Luanda). Tivemos em mira duas finalidades importantes.

A primeira, com vista aos historiadores: parece errado desprezar os acontecimentos da baixa de Cassange e de Luanda, pois foram eles que abriram caminho à terrível chacina de 15 de Março.

A segunda, de ordem puramente didáctica: a guerra subversiva é, na realidade, «perigosa e enganadora», como a classificam os franceses. Perigosa, porque tudo pode ruir, logo na fase pré-insurreccional; enganadora, porque, nessa fase, em que a guerra pode ser já uma guerra perdida, ainda há quem se dê ao luxo de não acreditar na gravidade da situação.

b) O desencadeamento do terrorismo

Uma interpretação dos acontecimentos

Quando, na manhã de 15 de Março, chegaram ao Comando Militar notícias das chacinas de europeus nas regiões de Buela, Luvaca, Cuimba, Madimba, Nambuangongo e Quitexe, o facto vinha provar que estava certo o pressentimento de que algo de grave se preparava.

No entanto, sabia-se que era demasiado cedo para início da fase insurreccional. Com efeito, os terroristas não dispunham de armamento — tinham atacado à catanada — e não parecia que tivessem uma organização político-administrativa convenientemente estruturada. A que se devia esta irrupção súbita do 3.º tempo da guerra subversiva?

Tratava-se, claramente, de uma prova de velocidade entre os dois principais movimentos: a U. P. A. e o M. P. L. A.

O M. P. L. A. não se aventuraria a passar à fase insurreccional sem ter conseguido o mínimo necessário: armamento e uma organização político-administrativa (O. P. A.). Os comunistas trabalham metódicamente a guerra subversiva e não se aventuram numa fase, sem que estejam garantidas as condições mínimas para o sucesso dessa fase.

Por outro lado, a U. P. A., vendo com apreensão a iniciativa passar para o M. P. L. A. — os acontecimentos da baixa do Cassange e de Luanda devem ser da sua lavra — resolveu aproveitá-los em seu benefício e entrar no 3.º tempo, nas regiões que dominava e nas quais fizera larga colecta de fundos.

(Continua)

DUAS GRANDES EMPRESAS AO SERVIÇO DA NAÇÃO!



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.

CABOS ELÉCTRICOS

CEL CAT

VENDA NOVA • AMADORA
PORTUGAL

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



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 45 033

O «Diário do Governo», n.º 115, I Série, de 15 de Maio de 1963, publica o seguinte:

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. São aprovados, para ratificação, a Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro (CIM), a Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminho de ferro (CIV), o Protocolo adicional às citadas Convenções e a respectiva Acta Final, cujos textos, em francês e respectiva tradução para português, vão anexos ao presente decreto-lei.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 15 de Maio de 1963. —
AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — António de Oliveira
Salaçar — Manuel Gomes de Araújo — Alfredo Rodrigues dos
Santos Júnior — João de Matos Antunes Varela — António Manuel
Pinto Barbosa — Joaquim da Luz Cunha — Fernando Quintanilha
Mendonça Dias — Alberto Marciano Gorjão Franco Nogueira —
Eduardo de Arantes e Oliveira — António Augusto Peixoto Cor-
reia — Inocêncio Galvão Teles — Luís Maria Teixeira Pinto —
Carlos Gomes da Silva Ribeiro — José João Gonçalves de
Proença — Pedro Mário Soares Martinez.

Convenção Internacional relativa ao Transporte de Mercadorias por Caminho de Ferro (CIM)

Os plenipotenciários abaixo assinados, tendo reconhecido a necessidade de rever a Convenção Internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminho de ferro, assinada em Berna, em 25 de Outubro de 1952, resolveram, em conformidade com o artigo 67 da citada Convenção, estabelecer uma nova Convenção sobre esta matéria e chegaram a acordo sobre os artigos seguintes:

TÍTULO I

Objecto e âmbito da Convenção

ARTIGO 1

Caminhos de ferro e transportes aos quais se aplica a Convenção

§ 1. A presente Convenção aplica-se, ressalvadas as excepções previstas nos parágrafos seguintes, a todas as remessas de mercadorias entregues para transporte com uma declaração de expedição directa, que utilizem percursos situados nos territórios de, pelo menos, dois dos Estados contratantes e se efectuem exclusivamente em linhas constantes da lista estabelecida nos termos do artigo 59.

tuem exclusivamente em linhas constantes da lista estabelecida nos termos do artigo 59.

§ 2. As remessas cuja estação (1) de expedição e de destino estejam situadas no território de um mesmo Estado e que apenas em trânsito atravessem o território de outro Estado, ficam sujeitas à legislação do Estado de partida:

a) Quando as linhas pelas quais se efectua o trânsito são exclusivamente exploradas por um caminho de ferro do Estado de partida;

b) Quando, embora as linhas pelas quais se efectua o trânsito não sejam exploradas exclusivamente por um caminho de ferro do Estado de partida, os caminhos de ferro interessados estabeleceram acordos em virtude dos quais esses transportes não são considerados internacionais.

§ 3. As remessas entre estações de dois Estados limítrofes, quando as linhas pelas quais se efectua o transporte forem exclusivamente exploradas por caminhos de ferro de um destes Estados, estão sujeitas à legislação desse Estado, se o expedidor, pela escolha do modelo da declaração de expedição, reivindicar o regime de regulamento interno aplicável a esses caminhos de ferro e a tal se não opuserem as leis e regulamentos de qualquer dos Estados interessados.

ARTIGO 2

Disposições relativas aos transportes combinados

§ 1. Podem ser inscritas na lista prevista no artigo 1, além das linhas de caminho de ferro, as linhas regulares de serviços automóveis ou de navegação que completem os percursos por caminho de ferro e nas quais se efectuem os transportes internacionais, sob reserva de que essas linhas, na medida em que elas liguem pelo menos dois Estados contratantes, não podem ser inscritas na lista citada senão com o mútuo consentimento desses Estados.

§ 2. As empresas que exploram essas linhas estão sujeitas a todas as obrigações impostas e estão investidas de todos os direitos reconhecidos aos caminhos de ferro pela presente Convenção, sob reserva das derrogações que resultem necessariamente das diferentes modalidades de transporte. Contudo, as normas de responsabilidade estabelecidas pela presente Convenção não podem ser objecto de derrogações.

§ 3. Qualquer Estado que deseje inscrever na lista citada uma das linhas designadas no § 1 deve tomar as medidas necessárias para que as derrogações previstas no § 2 sejam publicadas segundo as mesmas normas que as tarifas.

§ 4. Para os transportes internacionais que utilizem ao mesmo tempo o caminho de ferro e serviços de transporte diferentes dos que estão definidos no § 1, os caminhos de ferro podem estabelecer, de comum acordo com as empresas de transporte interessadas, disposições tarifárias que apliquem um regime jurídico diferente do da presente Convenção, a fim de serem tidas em conta as particularidades de cada modalidade de transporte. Podem, neste caso, prescrever o uso de um título de transporte diferente do previsto pela presente Convenção.

ARTIGO 3

Objectos excluídos do transporte

São excluídos do transporte:

a) Os objectos cujo transporte é reservado à administração dos correios, mesmo que seja só num dos territórios a percorrer;

(1) Por «estação» entende-se igualmente os portos dos serviços de navegação e qualquer estabelecimento de serviços automóveis abertos ao público para a execução do contrato de transporte.

b) Os objectos que, pelas suas dimensões, peso ou acondicionamento não se prestem ao transporte requerido, em virtude das instalações ou do material, mesmo que seja só num dos caminhos de ferro a utilizar;

c) Os objectos cujo transporte é proibido, mesmo que seja só num dos territórios a percorrer;

d) As substâncias e objectos excluídos do transporte, em virtude do Anexo I à presente Convenção, sob reserva das derrogações previstas no artigo 4, § 2.

ARTIGO 4

Objectos admitidos ao transporte sob certas condições

§ 1. Os objectos abaixo mencionados são admitidos ao transporte nas seguintes condições:

a) As substâncias e objectos mencionados no Anexo I à presente Convenção são admitidos nas condições nele estabelecidas;

b) Os transportes fúnebres são admitidos nas seguintes condições:

1.º O transporte é efectuado em grande velocidade, sob a guarda de uma pessoa que o acompanhe, salvo se a dispensa de acompanhamento for admitida em todos os caminhos de ferro que participem do transporte;

2.º As despesas devem ser pagas pelo expedidor;

3.º O transporte está sujeito às leis e regulamentos de cada Estado, a não ser que seja regulado por Convenções especiais entre vários Estados;

c) Os veículos de caminho de ferro rodando sobre as próprias rodas são admitidos, desde que um caminho de ferro verifique que estão em estado de circular e o ateste por meio de uma inscrição aposta no veículo ou por um certificado especial; as locomotivas, tenders e automotoras devem, além disso, ser acompanhados por um agente, fornecido pelo expedidor, competente sobretudo para assegurar a lubrificação; os veículos de caminho de ferro rolando sobre as próprias rodas, que não sejam locomotivas, tenders e automotoras, podem ser acompanhados por um agente, destinado sobretudo a garantir a lubrificação. Se o expedidor quiser servir-se desta faculdade deve mencioná-lo na declaração de expedição;

d) Os animais vivos são admitidos nas seguintes condições:

1.º As remessas de animais vivos devem ser acompanhadas por um guarda fornecido pelo expedidor, a não ser que se trate de animais de pequeno porte entregues ao transporte em gaiolas, caixas, cestos, etc., bem fechados; no entanto, o acompanhamento não é exigido no caso de excepções previstas por tarifas internacionais ou por acordos estabelecidos entre caminhos de ferro. O expedidor é obrigado a mencionar na declaração de expedição o número de acompanhadores ou, no caso de as remessas não serem acompanhadas, a mencionar: «Sem acompanhador»;

2.º O expedidor deve conformar-se com as prescrições da polícia veterinária dos Estados de expedição de destino e de trânsito;

e) Os objectos cujo transporte apresente dificuldades especiais, em virtude das suas dimensões, peso ou acondicionamento em relação às instalações ou ao material, mesmo que seja só num dos caminhos de ferro a utilizar, apenas são admitidos sob condições especiais, a determinar, para cada caso, pelo caminho de ferro, depois de consulta feita pelo expedidor; estas condições podem derrogar as prescrições estabelecidas pela presente Convenção.

§ 2. Dois ou mais Estados contratantes podem estabelecer, por meio de acordos, que determinadas substâncias ou determinados objectos excluídos do transporte pelo Anexo I à presente Convenção sejam admitidos, sob determinadas condições,

ao transporte internacional entre esses Estados, ou que as substâncias e objectos designados no Anexo I sejam admitidos sob condições menos rigorosas do que aquelas que estão previstas neste anexo.

Os caminhos de ferro podem também, por meio de cláusulas insertas nas suas tarifas, aceitar determinadas substâncias ou determinados objectos excluídos do transporte pelo Anexo I à presente Convenção ou adoptar condições menos rigorosas do que as que estão previstas no Anexo I para as substâncias e objectos admitidos condicionalmente por esse anexo.

Os acordos e disposições tarifárias deste género devem ser comunicados à Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro.

ARTIGO 5

Obrigações para o caminho de ferro de efectuar o transporte

§ 1. O caminho de ferro é obrigado a efectuar, nas condições da presente Convenção, qualquer transporte de mercadorias desde que:

a) O expedidor se conforme com as prescrições da Convenção;

b) O transporte seja possível pelos meios de transporte normais que permitam satisfazer as necessidades regulares do tráfego;

c) O transporte não seja impedido por circunstâncias que o caminho de ferro não pode evitar e que não está ao seu alcance remediar.

§ 2. O caminho de ferro não é obrigado a aceitar objectos cuja carga, transbordo ou descarga exijam o emprego de meios especiais, a não ser que as estações onde essas operações devem ser efectuadas disponham desses meios.

§ 3. O caminho de ferro só é obrigado a aceitar as remessas cujo transporte possa ser efectuado sem demora; as prescrições em vigor na estação expedidora determinam os casos em que esta estação é obrigada a aceitar provisoriamente em depósito as remessas que não satisfaçam esta condição.

§ 4. Quando a autoridade competente decidiu que:

a) O serviço será suprimido ou suspenso no todo ou em parte;

b) Certas expedições serão excluídas ou admitidas apenas sob certas condições;

as medidas tomadas para este efeito devem ser, sem demora, levadas ao conhecimento do público e dos caminhos de ferro, ficando a cargo destes comunicá-las aos caminhos de ferro dos outros Estados para que sejam tornadas públicas.

§ 5. Os caminhos de ferro podem decidir, de comum acordo e sob reserva do assentimento dos seus respectivos Governos, limitar o transporte de mercadorias, em determinadas relações por pontos fronteiriços e países de trânsito previamente determinados.

Deve ser dado conhecimento destas medidas à Repartição Central, que as comunicará aos Governos dos Estados contratantes. Elas são consideradas aceites se, no prazo de um mês, a contar da data da comunicação, não derem origem a nenhuma oposição da parte de um Estado contratante. Em caso de oposição e se a Repartição Central não conseguir eliminar as divergências, reunirá os representantes dos Estados contratantes.

Desde que estas medidas podem ser consideradas aceites a Repartição Central informa do facto os Estados contratantes. São então mencionadas em listas especiais e publicadas sob a forma prevista pelas tarifas internacionais.

Estas medidas entram em vigor um mês após a comunicação da Repartição Central prevista no terceiro parágrafo.

§ 6. Qualquer infracção, cometida pelo caminho de ferro, às disposições do presente aviso pode dar lugar a uma acção de reparação do prejuízo causado.

TÍTULO II

Do contrato de transporte

CAPÍTULO I

Forma e condições do contrato de transporte

ARTIGO 6

Teor e forma da declaração de expedição

§ 1. Para cada expedição internacional sujeita à presente Convenção deverá o expedidor apresentar uma declaração de expedição estabelecida por decalque e conforme o modelo previsto no Anexo II à presente Convenção. Este modelo compreende os cinco impressos seguintes:

- N.º 1 — Declaração de expedição;
- N.º 2 — Guia de trânsito;
- N.º 3 — Boletim de chegada;
- N.º 4 — Duplicado da declaração de expedição;
- N.º 5 — Talão.

As tarifas podem prescrever, para determinados tráfegos importantes ou para determinados tráfegos entre países limítrofes, o emprego de um modelo da declaração de expedição simplificado, adaptado às características dos tráfegos considerados.

O modelo da declaração de expedição deve ser impresso em papel de escrever branco, resistente; cada um dos impressos tem, para a grande velocidade, duas faixas vermelhas de, pelo menos, 1 cm de largura, uma no bordo superior e outra no bordo inferior, no anverso e no verso.

§ 2. As declarações de expedição devem ser impressas em duas ou eventualmente três línguas, sendo, pelo menos, uma delas escolhida entre as línguas francesa, alemã e italiana.

As tarifas internacionais ou os acordos entre caminhos de ferro podem determinar a língua em que deve ser redigida a parte da declaração de expedição a preencher pelo expedidor. Na falta de disposições nesse sentido, o expedidor deve redigir as suas indicações numa das línguas oficiais do país expedidor e juntar uma tradução em francês, alemão ou italiano, a não ser que as inscrições sejam redigidas numa destas línguas.

O caminho de ferro pode exigir que as indicações e declarações a inscrever pelo expedidor na declaração de expedição e nos seus anexos sejam feitas em caracteres latinos.

§ 3. As partes do modelo enquadradas por traços grosseiros devem ser preenchidas pelo caminho de ferro e as restantes pelo expedidor. O expedidor deve riscar com um traço as casas inúteis.

§ 4. A escolha do modelo branco da declaração de expedição ou do modelo com faixas vermelhas indica se a mercadoria deve ser transportada em pequena ou em grande velocidade. O pedido de grande velocidade numa parte do percurso e de pequena velocidade noutra parte não é admitido, a não ser que haja acordo entre todos os caminhos de ferro interessados.

§ 5. As indicações feitas na declaração de expedição devem ser escritas ou impressas em caracteres indeléveis e nos outros impressos do modelo devem ser perfeitamente legíveis. As declarações de expedição com entrelinhas, rasuradas ou aquelas em que tenham sido colados bocados de papel não são aceites. São admitidas emendas sob condição de o expedidor as ressaltar com a sua assinatura e de escrever, por extenso, as quantidades rectificadas quando se tratar do número ou do peso dos volumes.

§ 6. A declaração de expedição deve obrigatoriamente conter as seguintes indicações:

- a) O local e a data da apresentação da declaração de expedição;
- b) A designação da estação destinatária, com as especificações necessárias para evitar qualquer confusão entre as

diversas estações que servem uma mesma localidade com o mesmo nome ou com um nome análogo;

c) O nome e a morada do destinatário. Deve ser indicado como destinatário uma única pessoa física ou uma única entidade de direito. A indicação, como destinatário, da estação ou de um agente da estação destinatária, não é aceite, a não ser que a tarifa aplicável o permita expressamente. As moradas que não indiquem o nome do destinatário, tais como «à ordem de...» ou «ao portador do duplicado da declaração de expedição», não são autorizadas;

d) A designação da mercadoria, a indicação do peso ou, na sua falta, uma indicação análoga; conforme as prescrições do caminho de ferro expedidor. Quando as leis ou regulamentos do país de partida autorizarem o expedidor a entregar para transporte as suas remessas sem indicação do peso ou de indicação que a substitua, esse peso ou essa indicação serão inscritos pelo caminho de ferro expedidor.

As mercadorias devem ser designadas: as que figuram no Anexo I, sob o nome que lhes é dado nesse Anexo; as outras mercadorias, quando o expedidor pede a aplicação de uma determinada tarifa, sob o nome que lhes é dado nessa tarifa e em todos os outros casos sob a designação correspondente à sua natureza, empregada pelo comércio no Estado de partida;

e) Para as remessas de detalhe: a quantidade de volumes; as suas marcas e números ou, na sua falta, a indicação de que estes volumes trazem a morada do destinatário; a descrição da embalagem. Estas mesmas indicações devem figurar na declaração de expedição respeitante a vagões completos, comportando um ou vários volumes da carga, despachados em tráfego por via férrea-via marítima e que devem ser transbordados.

Para as remessas cuja operação de carga incumbe ao expedidor: o tipo (vagão fechado, aberto, especial ou particular); o número; as marcas de propriedade do vagão e, para os vagões particulares, a tara;

f) A enumeração pormenorizada dos documentos exigidos pelas alfândegas e outras autoridades administrativas e que se juntam à declaração de expedição ou se mencionam como postos à disposição do caminho de ferro numa determinada estação ou num posto de alfândega ou de qualquer outra autoridade;

g) A assinatura do expedidor, bem como a indicação do seu nome e morada, completados, se o julgar útil, com o seu endereço telegráfico ou telefónico. A assinatura pode ser impressa ou substituída pelo carimbo do expedidor se as leis e regulamentos em vigor na estação expedidora o permitem. Uma só pessoa física ou outra entidade de direito deve figurar, na declaração de expedição, como expedidor.

§ 7. Além disso, a declaração de expedição deve, se for caso disso, conter todas as outras indicações previstas pela presente Convenção, em especial as seguintes:

a) A indicação «a entregar na estação» ou a menção «entrega ao domicílio», desde que estes modos de entrega sejam admitidos na estação destinatária;

b) As tarifas a aplicar, nomeadamente as tarifas especiais ou excepcionais previstas no artigo 11, § 4, alínea c), e no artigo 35;

c) A quantia, em algarismos, correspondente ao interesse na entrega, declarado em conformidade com o artigo 20;

d) As despesas que o expedidor toma a seu cargo em conformidade com as disposições do artigo 17;

e) O total do reembolso, em algarismos e por extenso e dos desembolsos, em algarismos (artigo 19);

f) O itinerário prescrito, em conformidade com as disposições do artigo 10, § 1, e a indicação das estações em que devem ser efectuadas as operações de alfândega e de outras autoridades administrativas;

(Continua)

Companhia Carris de Ferro de Lisboa

À cerimónia de distribuição de distintivos de «Boa Condução» a motoristas e guarda-freios presidiu o Director-Geral dos Transportes Terrestres, sr. Eng. José António Miranda Coutinho

Repetiu-se este ano, no dia 17 de Maio, a já tradicional cerimónia da entrega de distintivos e diplomas de «Boa Condução» aos motoristas e guarda-freios que, de conformidade com o respectivo Regulamento, merecidamente os alcançaram.

A cerimónia da distribuição de distintivos e diplomas efectuou-se no Refeitório do Pessoal da Companhia, em Santo Amaro, sob a presidência do sr. Eng. José António Miranda Coutinho, Director-Geral dos Transportes Terrestres, ladeado pelos srs. Eng. Manuel Gagliardini Graça, Delegado do Governo junto da Companhia; Directores da Companhia, srs. R. J. Smith, dr. José d'Almada, general D. Fernando Pereira Coutinho, William Bailly e dr. José L. da Câmara Saldanha; e representantes da Câmara Municipal, do Instituto Nacional do Trabalho e da Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho.

Aberta a sessão, o sr. Administrador-geral da Companhia, Mr. Reginald John Smith, proferiu o seguinte discurso:

«Meus Senhores:

Ao apresentar os meus agradecimentos a todas as ilustres individualidades aqui presentes, pela deferência que connosco tiveram, aceitando o nosso convite, seja-me permitido fazer referência especial ao Ex.^{mo} Senhor Engenheiro Director-Geral de Transportes Terrestres, que mais uma vez, com a sua habitual e cativante boa vontade, se prontificou a assumir a presidência da breve cerimónia que vai seguir-se. O prestígio da sua personalidade, e a representação do alto cargo que tão dignamente desempenha, dão especial realce e significado a esta sessão. A Direcção da Companhia, bem como o Pessoal do Movimento aqui presente, está muito reconhecida a S. Ex.^a, por mais esta atenção que lhe dispensou.

Repete-se, neste ano de 1963, a já tradicional cerimónia da entrega de distintivos e diplomas de «BOA CONDUÇÃO» aos Motoristas e Guarda-freios que os

alcançaram, de conformidade com o respectivo Regulamento. Esta entrega reporta-se ao ano de 1961, e são em número de 548 os funcionários que se qualificaram para receber esses galardões.

Serão conferidas 4 «Estrelas de Ouro», cada uma das quais corresponde a dez anos consecutivos de «BOA CONDUÇÃO», e 36 «Estrelas de Prata», correspondentes a 5 anos consecutivos de «BOA CONDUÇÃO».

Em representação dos 508 funcionários que obtiveram Diplomas, cada um referente a um ano de «BOA CONDUÇÃO», serão chamados um Guarda-freio das Estações de Santo Amaro, Amoreiras e Arco do Cego, e um Motorista das Estações de Amoreiras e Cabo Ruivo, para receberem o Diploma em nome dos seus Colegas. A entrega dos restantes Diplomas será feita em data posterior.

Tal como se tem verificado em anos anteriores, não foi alarmante em 1961 o número de acidentes que se registou com os veículos da Companhia, e na grande maioria dos casos foram os próprios acidentados os responsáveis. Não há dúvida que uma disciplina intensiva das regras do trânsito viria diminuir grandemente o número de acidentes que se regista de ano para ano. Tudo fazemos para que essa disciplina seja rigorosamente observada pelo nosso Pessoal. E é animador e grato constatar que este grave problema da segurança do trânsito tem ultimamente merecido a atenção de muitas e ilustres entidades, oficiais e particulares, que sobre ele se têm pronunciado de forma construtiva.

De assinalar ainda as úteis campanhas a favor da segurança no trânsito levadas a efeito pela Imprensa, Automóvel Clube de Portugal, etc.

Pela nossa parte, cumpre-nos reconhecer e agradecer a excelente colaboração das entidades oficiais, sem a intervenção das quais seria impossível a circulação ordenada de veículos, em Lisboa, nomeadamente daqueles que têm horários a cumprir e têm de oferecer inteira segurança aos passageiros que transportam.

A Imprensa e os 75 anos da "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

A propósito do 75.º aniversário da «Gazeta enviaram-nos também cartões de felicitações, os srs: Dr. Alajandro Freijal, Rev.º P.º Manuel Lima, director da Creche de São Julião do Monte Trigo; José da Natividade Gaspar.

De «Novidades», de 12 de Abril:

«Com o número 1806 já em distribuição, relativo à segunda quinzena de Março, festejou a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» as suas Bodas de Diamante, isto é, três quartos de século ao serviço dos caminhos de ferro portugueses.

Foi em 15 de Março de 1888, que L. de Mendonça e Costa, fez sair o primeiro número da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de Portugal e Espanha, acrescentava-se em subtítulo. Por isso tinha duas redacções: uma em Lisboa outra em Madrid.

Propugnando pelo maior e melhor desenvolvimento do ferroviarismo peninsular, aquela revista defendia os interesses do público, que seria mais bem servido.

Ao seu actual director e proprietário Carlos d'Ornellas apresentamos os nossos cumprimentos de felicitações».

De «Vida Ribatejana», de 13 de Abril:

«A «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

comemorou, com a sua edição de 16 de Março, as «Bodas de Diamante» da sua existência.

Fundada em 1888 por L. de Mendonça e Costa, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» tem sabido impor-se como órgão da Imprensa Técnica, graças a um escol de colaboradores ilustres, em cujo número figurou, por exemplo, o eng.º José Fernando de Sousa, e de cujo Conselho Directivo fazem actualmente parte os srs. eng.º Manuel J. Pin'º Osório, comandante Álvaro de Melo Machado, eng.º António da Silva Bual, prof. dr. João Faria Lapa e o general Júlio Botelho Moniz.

Tem interesse a colaboração deste número comemorativo dos três quartos de século da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», assinada por, entre outros nomes, Eurico Gama (Para a história do Caminho de Ferro do Leste); eng.º Armando Cameira (O Instituto de Investigação Técnica dos Caminhos de Ferro Japoneses); António Simões do Rosário (A Pérola do Atlântico).

A Carlos d'Ornellas, director-gerente e a Rebelo de Bettencourt, secretário da Redacção, o nosso abraço amigo de felicitações pelo 75.º aniversário da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Aos Motoristas e Guarda-freios que se distinguiram em 1961, e que vão ser justamente galardoados, dirige a Administração e a Direcção da Companhia Carris o seu caloroso louvor e testemunho de elevado apreço.»

Feita a leitura deste discurso, que a numerosa assistência aplaudiu calorosamente, o sr. D. Francisco Avelaz, digno Secretário-geral da «Carris», procedeu à chamada dos galardoados, tendo começado por um guarda-freio e um motorista de cada Estação, que receberam das mãos de Mr. R. J. Smith diplomas de um ano de «Boa Condução» em representação de 508 colegas, aos quais os diplomas serão entregues mais tarde.

Em seguida, foram chamados 36 motoristas e guarda-freios com direito a uma «Estrela de Prata», correspondente a 5 anos de «Boa Condução» e, ainda, 2 guarda-freios e 2 motoristas, galardoados com «Estrelas de Ouro», correspondentes a 10 anos de «Boa

Condução». As «Estrelas de Ouro» foram entregues, a pedido do sr. Administrador-Geral, Mr. Reginald John Smith, pelo sr. Eng. Miranda Coutinho.

Os guarda-freios que receberam este galardão foram os srs. António Antunes e Manuel Jesus Santana; e os motoristas foram os srs. Mário Ferreira da Fonseca e António A. Barata de Oliveira.

Antes de se encerrar a sessão, o sr. Director-geral de Transportes Terrestres pronunciou algumas palavras, tendo saudado em primeiro lugar os srs. Administrador-geral, os Administradores e o Delegado do Governo junto da Companhia. Depois, dirigindo-se aos motoristas e guarda-freios, afirmou que eles eram merecedores do nosso respeito e da nossa consideração, por mais uma vez terem provado que se podia conduzir com segurança.

As suas palavras foram sublinhadas com uma calorosa salva de palmas.

Após a sessão, foi servido aos convidados e ao pessoal da Companhia um abundante copc-d'água.

Terras e Povos

Por JORGE RAMOS

A TERRA DA MANHÃ CALMA

Desde o século XIV que existe «o reino de Tyu-Syen», a famosa Terra da Manhã Calma, hoje Coreia, cuja capital, já nesses tempos distantes, era Seúl, governando ali um soberano chinês. Os raros viajantes que tentaram revelar ao resto do Mundo os tesouros quase lendários desse país, pouco sabiam sobre as origens do estranho povo que o habitava. Atribuíram-lhe ascendência mongólica, constataram a perfeita individualidade do idioma e a singeleza do alfabeto de 25 letras, mas desconheciam «a alma popular» coreana.

A Coreia representava um tipo elevado de civilização: fabricava cerâmica artística de grande beleza, criara os caracteres móveis de impressão, o papel moeda circulava no país, conhecia o barómetro e até, em 1592, opôs navios couraçados aos invasores japoneses do almirante Hydesoy! Hoje a Terra da Manhã Calma (nome sugestivo para um poema...) é considerada como a mais fiel à tradição, e ao mesmo tempo a mais progressiva da Ásia, exceptuando o Japão, sob cujo protectorado esteve, quando, há 30 anos, os dicionários de geografia anotavam: «península montanhosa entre o mar do Japão e o Rio Amarelo»... Só mais tarde se soube que no seu folclore a Cinderela se chamava Kongi e o Barretinho Vermelho era um anão que acaba devorado pelo tigre. A tartaruga dos contos maravilhosos e as bruxas da Bretanha, animavam a tradição oral das narrativas fantásticas dos coreanos.

Há 2 mil anos o budismo e o confucionismo penetraram no reino de Tyu-Syen, o primeiro expandindo-se numa arquitectura maravilhosa em que parece confundir-se o sobrenatural e a filosofia, o segundo exteriorizando uma moral de piedade e tolerância e cultivando a «memória sagrada» pelos antepassados. Mas os coreanos nunca abandonaram as velhas crenças — os seus ritos em honra do Sol e da Lua. Algumas montanhas são ainda hoje veneradas como moradas dos génios e das divindades protectoras. Relembramos que a escultura japonesa nasceu da arte coreana no século XV e que a Coreia foi, por assim dizer, o canal por onde a civilização se introduziu no Japão.

DE ONDE VEM O NOME DE ÁFRICA

No antigo mundo grego chamava-se a este continente, ou melhor, à sua parte Norte, que era a única

conhecida, Tíbia, por derivação do nome dos seus habitantes, os lílios. Depois da conquista de Cartago, os romanos tomaram posse da costa, designando esse território por «província África», do nome de uma tribo, os Afres. Durante certo tempo coexistiram os dois nomes, Líbia e África, até que a denominação romana suplantou o nome inicial.

CATEDRAIS DE MADEIRA

Não se encontram na Noruega as flores de pedra que no centro ou no sul da Europa desafiam o tempo: esta ou aquela maravilhosa catedral, direita como um I, este ou aquele castelo ainda ativo onde viveram páginas de história. País nórdico, sem palácios magníficos, a Noruega tem as suas catedrais de madeira — as *stavekirker* «igrejas de abeto». Como se sabe, das costas da Escandinávia, e principalmente da Noruega, tomaram o caminho de Roma, no ano 800 antes da coroação de Carlos Magno, as embarcações dos Filhos dos Golfos, ou sejam os Vikings. Impregnada totalmente de cultura romana, a Europa entrava assim em contacto com a civilização de um país desconhecido. O poderoso *drakkar*, o dragão que aterrorizava as populações inteiras, deixou atrás de si o rasto das pilhagens, mas trouxe, ao mesmo tempo, a contribuição norueguesa à «cultura de uma Europa já envelhecida» — contributo representado por obras de arte, armas incrustadas de prata, objectos de ferro, esporas de ouro, porquanto a arte de forjar era o ofício nobre dos Vikings na Idade Média. No ano 1.000 o cristianismo penetra naquele extremo setentrional do continente europeu, tão cheio de lendas envolvidas num véu de neve e de bruma... Os elementos do mundo clássico, até então ignorados nos países escandinavos, infiltram-se juntamente com a fé cristã, e desta forma a arte medieval caracteriza-se ali por uma luta surda entre a tradição e um novo pensamento religioso.

As igrejas de madeira surgem então. Constituem um exemplo típico da arte nacional: é o gótico proveniente do estrangeiro, mas adaptado ao carácter do país. Sobre os telhados dessas igrejas de madeira de abeto erguiam-se cabeças de dragões, tal como figuravam à proa dos barcos vikings.

As igrejas de pedra parecem nuas e simples comparadas com as de madeira, repletas de motivos decorativos. Pinturas murais, de cores vivas, exprimem de maneira ingénua mas eloquente, a fé cristã. Essas igrejas continuam a resistir ao tempo. Na de

Imprensa

O Açoreano Oriental

Com a sua edição de 20 de Abril, entrou no 129.º ano de existência «O Açoreano Oriental», que se publica na cidade de Ponta Delgada, Ilha de S. Miguel dos Açores.

Dirige actualmente este mais antigo jornal português o sr. dr. José de Oliveira San-Bento, ilustre advogado e escritor, a quem dirigimos os nossos cumprimentos e felicitações e a quantos que com ele trabalham em «O Açoreano Oriental».

Publicações recebidas

Turismo Espanhol

Por oferta do ilustre Delegado Oficial do Turismo Espanhol, Dr. Alejandro Freijal del Villar, recebemos mais alguns folhetos de propaganda turística, entre os quais um sobre a regulamentação de Agências de Viagens em Espanha.

Também recebemos um número de «Espana Semanal», de grande interesse, e uma notícia acerca das características fundamentais do Aeroporto de Alvedro, na Corunha, inaugurado oficialmente no dia 25 de Maio.

Urnes encontra-se a mais antiga porta de madeira conservada na Noruega (ano de 1.050).

ORIGEM DOS NOMES DE ALGUNS PAÍSES

PORTUGAL — Vem de Portus Cale, designação que os romanos deram à antiga cidade do Porto.

HOLANDA — Forma moderna de *ollant*, vocábulo dinamarquês que significa «país pantanoso».

ESPAÑA — De *span*, em cartaginês «coelho».

CHILE — A palavra *chile* significava entre os índios neve.

JAPÃO — Nipon, país do Sol nascente. Os chineses chamavam-lhe o país do Sol (Jepen).

PAÍS DE GALLES — Antiga Câmbría, habitada pelos cimbrios, povo nunca vencido pelos romanos. Os ingleses chamavam-lhe *galeses* (estrangeiros).

FRANÇA — Outrora Gália. Com a conquista dos francónios, estes deram-lhe o nome de Frank-Reich «reino dos francos».

ESCÓCIA — De *escotos*, tribo do Norte da Irlanda que conquistou, no século III, a antiga Caledónia.

CHINA — De *Tsin*, o imperador que mandou construir a Grande Muralha.

BIRMÂNIA — Nome português de Uram Bamma, casta guerreira.

ALEMANHA — O país denominou-se ao princípio *Inonges*, nome que os romanos trocaram pelo de Germânia, forma latinizada de uma palavra gaulesa que significa «vizinho».

Viagens e Transportes

2.ª classe no «Sud Express»

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses resolveu, a partir de 26 do mês findo, que o «Sud Express», além das actuais carruagens-camas e da carruagem de lugares simples de primeira classe, passe a ter mais uma carruagem simples de segunda classe, directa de Lisboa até, e desde, a fronteira de Irun-Hendaye.

Com o mesmo intuito foi ainda estabelecido que pela utilização desta carruagem seja cobrada, no percurso português, a importância correspondente aos preços de 3.ª classe.

Supressão de carruagens nos rápidos

Desde o dia 26 do passado mês foi suprimida a circulação, nos rápidos do Porto e da Beira, da carruagem mista de lugares simples de 1.ª e 3.ª classes, entre Lisboa e Hendaye.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN—Às 15,30 18,15 e 21,30 — «Do outro lado da Cidade»,
COLISEU — Cinema.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Importadores e Exportadores

Sede: R. dos Sapateiros, 39-1.º

LISBOA



Nova Secção de Produtos Químicos:

Rua da Madalena, 179-1.º Telef. 366171/5

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA

» » PARA INDÚSTRIA

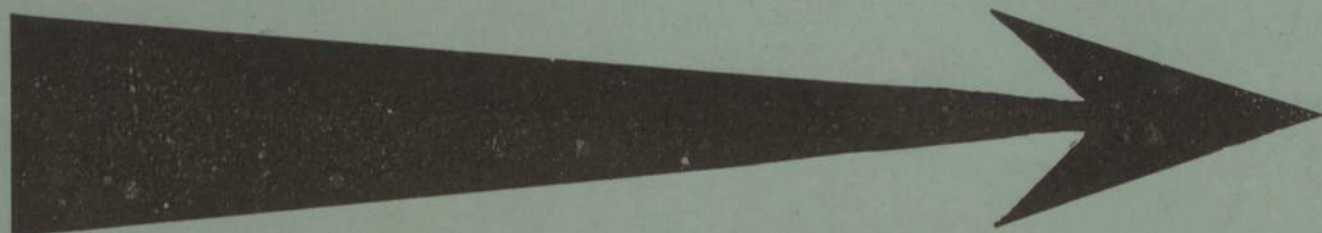
Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

**Deseja beber um café ?
Mas um café ?**



Fundição de Mangualde Embel, Lda.

**ESTANHO PURO
E
SEUS DERIVADOS
MANGUALDE
(PORTUGAL)**

Teleg. «EMBEL» — APARTADO 21
Telefs. 62421-62422-62423

FORNECEDORES DA C. P.

Agência em Lisboa:
RUA DO CARMO, 51-6.º
Telefs. 325587-30646 e 367750
Teleg.: «Contexim» — Lisboa

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 32 65 19

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 18 horas
Dr. Coelho de Castro — Cirurgia — Ossos e Articulações — às 18 horas
Dr. Nelson de Figueiredo — Rins e vias urinárias — às 16 horas
Dr. Romão Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 14 horas
Dr. António Ferrão — Doenças dos olhos — às 14 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 18 horas
Dr. Pinto Bastos — Boca e dentes, prótese — às 10 horas
Prof. Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 16 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 16 horas
Dr.ª Maria José Leão — Análises clínicas — às 9 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47 — LISBOA — Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos
Institutos Comercial e Industrial



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
TELEPHONE: 2 0911

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

BENZO-DIACOL

DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE

