

7.º do 76.º Ano

Lisboa, 16 de Junho de 1963

Número 1812

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

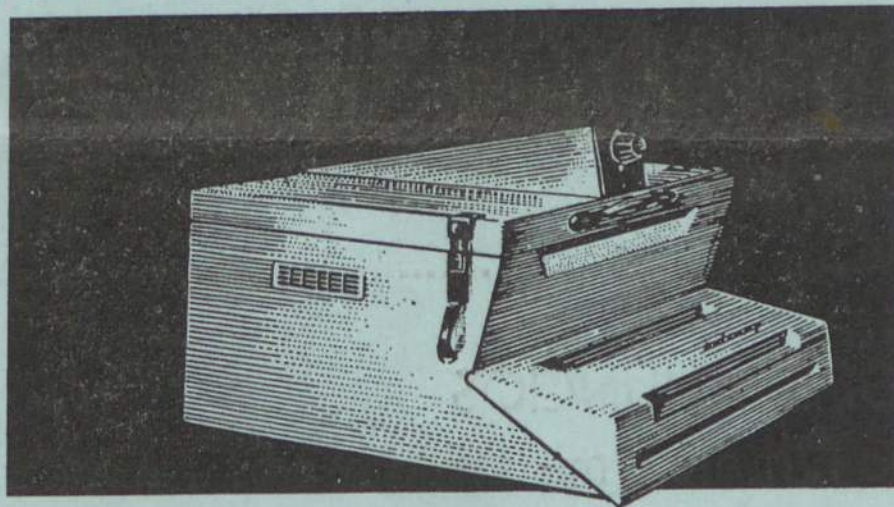
Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 32 01 58 — LISBOA



205
ELO

Uma Fonte de Economia...



Dalcopy

SIMPLICIDADE E RAPIDEZ

- compare • Utilização dispensando câmara escura
- as vantagens • Um único tipo de papel para negativos e positivos
- do sistema • Um número ilimitado de positivos a partir dum único negativo
- DALCOPY • Arquivo do negativo para posteriores reproduções
- com • Uma única folha de papel para originais impressos numa só face
- qualquer • Eficiente reprodução de tons contínuos
- outro • Ampliações de microfilmes
- processo • Cópias a partir de qualquer negativo
- de • Discrição na obtenção de cópias confidenciais
- Fotocopiar • Facilidade de manejo, economia e rapidez

Representantes

SALVADOR PAMPULIM, LDA.

R. FANQUEIROS, 65-3.º C - LISBOA - 2 - TEL. 32 28 63 - 36 78 33

RUA FORMOSA, 432 - 1.º - PORTO - TELEF. 31 32 0

KORES, L.^{DA}

FÁBRICA DE:



CABO RUIVO

TELEFONES: 389291-389292

LISBOA



PAPÉIS
QUÍMICOS



FITAS
PARA MÁQUINAS DE ESCRIVER



STENCILS

E



TINTAS
PARA DUPLICADORES

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

*Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 3 50 35*

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

1812



16 — 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 :

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

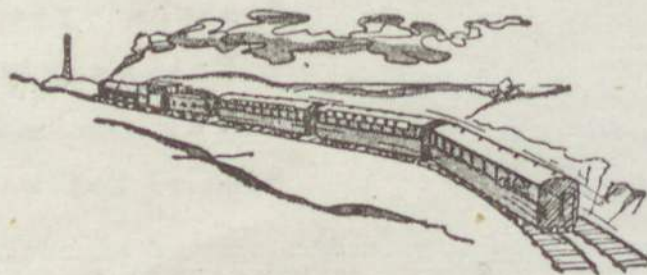
COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINHEIRO
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

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	119
Reflexões sobre alguns projectos de vias navegáveis	121
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	123
Vida Ferroviária	123
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	124
Terras e Povos, por JORGE RAMOS.	125
A Sociedade «Estoril» enviou um comunicado à Imprensa	126
O emprego da cibernética nos Caminhos de Ferro	126
Pelo nosso Ultramar — Testemunho dos Acontecimentos de Angola, pelo Ten.-Coronel do C. E. M. JOAQUIM ANTÓNIO FRANCO PINHEIRO.	127
Na Estação do Rossio	129
Caminho de Ferro da Beira.	129
Ecos & Comentários	130
Linhas Estrangeiras.	130
Parte Oficial	131
Companhia do Caminho de Ferro de Benguela	132



Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Resultados do Exercício de 1962

PARA conhecimento das Contas respeitantes ao exercício de 1962, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, votação sobre essas Contas e, ainda, preenchimento das vagas existentes nos corpos gerentes, nos termos estatutários e eleição da Comissão a que se refere o art. 25.º dos Estatutos, realizou-se, na tarde do 8 do corrente, a assembleia geral de accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Presidiu à reunião, que esteve muito concorrida, o sr. engenheiro Cancela de Abreu, secretariado pelos srs. drs. Armando Mendes de Carvalho e Arnaldo Pinheiro Torres.

Aberta a sessão de trabalhos, o presidente comunicou à assembleia que o Conselho de Administração propunha à assembleia três votos de pesar a exarar na acta: um pelo falecimento do Papa João XXIII; outro pela morte do sr. coronel de engenharia Manuel José Pinto Osório, vice-presidente honorário do Conselho de Administração da C. P. e, finalmente, um outro para manifestar o profundo desgosto causado pela catástrofe verificada, na tarde de 28 de Maio, na estação do Cais do Sodré, o qual foi redigido nos seguintes termos:

«No dia 28 de Maio ocorreu na estação do Cais do Sodré um gravíssimo acidente, em que houve muitos mortos e feridos. Não só como ferroviários, mas também como portugueses, não devemos deixar de manifestar o nosso desgosto por tão infausto acontecimento e por isso propomos que, na acta desta sessão, seja exarado um voto de grande pesar».

Foi de pé, no meio do mais respeitoso silêncio, que a assembleia aprovou, por unanimidade, estes três votos, tendo o sr. Raul Mendes de Carvalho proferido, a propósito, algumas palavras.

O Relatório apresentado pelo Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses é um documento notável, de grande interesse, que nos coloca na presença de números e de factos que bem mostram, como se lê no Parecer do Conselho Fiscal, assinado pelos srs. dr. Augusto Víctor dos Santos, presidente, dr. Luís Augusto Lopes da Costa e Armando António de Bastos e Silva, vogais, que, apesar da superior orientação que foi possível imprimir à gerência de 1962, foi inevitável o saldo deficitário averiguado, como não podia deixar de ser, atentas as enormes dificuldades, económicas e financeiras, com que a Companhia se debate, se bem que, dum modo geral, a situação dos Caminhos de Ferro na Europa, e até no Mundo, não seja brilhante, em virtude de perdas originadas pela concorrência que lhes é produzida por outros meios de transporte, dando azo a que as respectivas empresas suportem, anualmente, saldos negativos.

Os resultados da administração da Companhia, em 1962, foram os seguintes:

Receitas totais, 867 723 291\$00; despesas de exploração, 1 060 828 273\$00; subsídios, 226 646 038\$00; encargos financeiros, 142 273 078\$00, despesas de primeiro estabelecimento, 8 320 924\$00 — o que perfaz, no conjunto, um saldo negativo de 117 052 946\$00.

Os accionistas da Companhia foram também informados de que se elevaram as

receitas do tráfego ferroviário a 845 568 contos, ultrapassando em 17 542 contos as do anterior; de que se desenvolveram as receitas do transporte de passageiros, ao ritmo de 3,5 por cento, consideravelmente menor do que o registado no triénio 1959-1961; de que totalizaram as despesas da Companhia 1 060,8 milhares de contos, ultrapassando as de 1961 em 28,9 milhares; e de que a situação dos caminhos de ferro na Europa, e até no Mundo, não é brilhante, uma vez que a concorrência que lhes é movida pela estrada, pelo canal navegável e pelo ar, obriga os dirigentes das redes ferroviárias a um trabalho de adaptação a novos conceitos de transporte, a fim de suprirem as perdas que a concorrência lhes produz e repensar o problema ferroviário à luz de novas técnicas.

Além de outros assuntos de natureza genérica e específica, os accionistas tiveram, igualmente, o ensejo de saber que reorganizar profundamente uma empresa ferroviária supõe investimentos de grande amplitude, como os que se efectuaram no âmbito do II Plano de Fomento; e que o sr. ministro das Comunicações dispensa a maior atenção no sentido de promulgar uma legislação conveniente, que resultará a bem do País e dos transportes ferroviários e rodoviários.

Entrando-se na apreciação das contas do Relatório, fizeram uso da palavra os accionistas srs. José Lucas Coelho dos Reis, Raul Mendes de Carvalho e Secundino Branco.

O sr. José Lucas Coelho dos Reis referiu-se a aspectos e características do Relatório e sublinhou que o «deficit» da C. P. não constituía, para ele, qualquer novidade, e recordou que, por intermédio e sugestão do antigo presidente do Conselho de Administração, sr. Eng.º Vasconcelos Correia, publicou diversos artigos na «Gazeta dos Caminhos de Ferro». Na sua opinião —

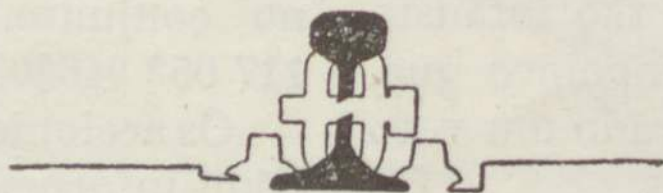
acrescentou o orador — parecia-lhe ser ponderado o caso de, uma vez que a Companhia não tem lucros, não deveria estar sujeita aos impostos que o Estado lhe aplica.

O vice-presidente do Conselho de Administração, sr. dr. Mário Reymão, ocupou-se a seguir dos problemas postos pelo sr. Coelho dos Reis. Quanto à situação precária da Companhia — salientou — todos têm, na medida das suas possibilidades, actuado da melhor maneira, a fim de corresponder aos legítimos anseios da C. P. e ao interesse do público, e se é certo que os accionistas têm toda a razão em se queixarem por não receber dividendos, não é menos certo que o Estado não pode prescindir da cobrança dos impostos nem, muito menos, criar uma situação de excepção, neste capítulo, à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Os srs. José Lucas Coelho dos Reis e Raul Mendes de Carvalho agradeceram os esclarecimentos do sr. dr. Mário Reimão, e, em seguida, a assembleia aprovou, por unanimidade, o Relatório e as Contas, com votos de louvor para os Conselhos de Administração e Fiscal. Em nome deste, agradeceu o seu presidente, sr. dr. Augusto Victor Santos.

Procedeu-se depois à eleição das vagas existentes nos corpos gerentes e que ficaram assim constituídas: Conselho de Administração: dr. José Penalva Franco Frazão (conde de Penha Garcia), e eng.º João Maria Leitão de Oliveira Martins; Conselho Fiscal: Armando António de Bastos e Silva; Comissão a que se refere o artigo 25.º dos Estatutos: Estado Português e eng.º Augusto Cancela de Abreu e José Pedro Iglésias de Oliveira.

No nosso próximo número, analisaremos, com mais largueza, o notável documento que é o Relatório do Conselho de Administração da C. P. referente ao exercício de 1962.



Reflexões sobre alguns projectos de vias navegáveis

Numa memória dirigida, em Julho de 1961, à C E M T sobre os problemas económicos concernentes aos caminhos de ferro dos países membros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, a União Internacional dos Caminhos de Ferro preconizou o sistema de ter sempre em dia as verdadeiras contas dos transportes da Nação. Estas contas, mantidas numa atmosfera de completa imparcialidade por um organismo governamental próprio, são, na opinião da U I C, o único processo de pôr fim a controvérsias intermináveis e de permitir um juízo esclarecido sobre a comparação do custo para a empresa e com o custo económico e social dos transportes.

Devia-se, pois, encontrar nestas contas :

— o montante das contribuições do Estado aos diversos modos (normalização das contas e subvenções de equilíbrio dos caminhos de ferro, cargos de infraestrutura rodoviária, das vias navegáveis, aéreas ;

— o montante das portagens e impostos específicos que atingem o transporte ;

— os orçamentos dos investimentos efectuados pelos Poderes públicos ou sob o seu controlo com a indicação dos tráfegos descontados, despesas a fazer, maneira prevista de recuperação sobre os utentes (taxas, portagens, etc...)

Conviria anexar a estas contas estudos de previsão de médio e longo termo prolongando sobre os transportes os estudos da evolução provável da população, do rendimento e produção agrícola e industrial, do consumo do aço, do carvão, da electricidade, da energia nuclear, etc., que actualmente são feitas nos serviços ministeriais.

Uma comissão das contas dos transportes funciona na França e, em muitos países, procede-se a numerosos estudos desta natureza, mas tudo parece indicar que nós estamos ainda longe do momento em que serão publicadas regularmente, de maneira completa, homogénea, utilizável, as contas dos transportes dos países. Contudo, o tempo passa, os Estados investem grandes capitais, as situações más cristalizam, e não se faz a indispensável claridade. Os caminhos de ferro reunidos na U I C, convencidos de que esta espera torna cada vez mais difícil uma solução sã do problema, decidiram eles mesmos empreender certos estudos de base. Depois de terem apresentado à C E M T uma doutrina de coordenação dos investimentos bem como uma tese sobre a

metodologia dos estudos de previsão do tráfego, depois de terem evocado as mesmas questões à CEE e à E C E, começaram a efectuar certos trabalhos mais concretos. Estão hoje em condições de apresentar os resultados de um estudo relativo aos projectos de construção de novas vias navegáveis na Europa ocidental.

Os projectos de importância internacional tendem :

— a aumentar a estação navegável das vias de água europeia mais importantes para a navegação : Mosela, Alto-Reno, Mosa, Maine, Escaut, Pó ;

— a melhorar as ligações do sistema constituído pelo Reno, Danúbio, Ródano, Mosa, para realizar uma rede europeia de grande capacidade ;

— a modernizar as vias de água para barcos de 300 toneladas que servem as regiões industrializadas da França e da Bélgica para as tornar capazes de receber barcos de 1 350 toneladas.

A U I C estabelece como princípio :

1 — que o engrandecimento das vias navegáveis existentes ou a criação de vias navegáveis deve satisfazer aos mesmos critérios de rentabilidade que os outros investimentos de infraestrutura ;

2 — que todo o projecto de aumento ou de construção de via navegável deve fazer o objecto de uma previsão séria do tráfego, tendo em conta as portagens futuras necessárias para cobrir os custos.

Ela considera que a exploração sem portagens das vias a construir que os futuros utentes desejam as mais das vezes, constituiria um erro económico ; falsearia a concorrência com os outros sistemas de transporte e perpetuaria uma situação de facto já errada, pois os custos da infraestrutura das vias navegáveis existentes são hoje muito parcialmente cobertos pelo pagamento das portagens.

O estudo foi feito sobre os seguintes projectos :

Alemanha (Reno, Maine, Danúbio, a secção Bamberg-Nuremberg) ; Bélgica (o programa inteiro de melhoramento de canais e rios) ; França (a ligação Ródano-Reno) ; Itália (a via Veneza-Lago Maior) ; Países Baixos (o canal de Frise-Groningue) ; Suíça (Reno superior, a secção Rheinfelden - Constância).

A União limitou-se aos projectos, cujo estudo se encontrava suficientemente avançado e para os quais havia dados disponíveis tanto para o programa dos trabalhos a executar como sobre a quantidade dos investimentos a encarar. Com efeito, a U I C viu-se obrigada a utilizar esses dados tais como eles figu-

ravam nas publicações dos organismos competentes, apesar das reservas que fazem algumas delas.

O cálculo a efectuar exigia, em primeiro lugar, a fixação da duração da amortização dos diferentes elementos da construção; escolheu-se uma duração única de 60 anos que é inferior para muitas estruturas à duração da vida técnica, mas que faz parte do risco de cair em desuso.

Sendo o objecto do estudo uma comparação dos custos médios, manteve-se o sistema de amortização por anuidades constantes com uma taxa de juros de 3,5% na Suíça, 4,5% para os Países Baixos e 6% para os outros países. O valor residual das obras foi posto de parte.

Os custos anuais de conservação e de exploração dependem do número de eclusas, da maneira da construção das margens, etc. Foram utilizados os dados mais precisos publicados acerca desta matéria.

A repartição dos custos entre os diferentes grupos de utentes: navegação, irrigação, drenagem, alimentação de água, protecção contra as inundações, etc. põe habitualmente problemas difíceis. Todavia tratava-se da espécie de projectos de preponderante importância para a navegação e acerca das quais os cálculos estavam disponíveis. Manteve-se para os projectos examinados as seguintes percentagens dos custos que deveriam ser imputados à navegação:

Alemanha — 100% das anuidades e 100% das despesas de exploração; Bélgica — 80% e 100%, respectivamente; França — 100% e 100%, respectivamente; Itália — (rio) 0% e 0% (canais) 100% e 100%, respectivamente; Países Baixos — 50% e 100%; Suíça — 100% e 100%.

O cálculo assim conduzido permitiu estabelecer o quadro abaixo.

O estudo foi em seguida feito sobre a repartição destes custos entre os barcos. Esta repartição deve-

ria fazer-se segundo o princípio dos custos ocasionais, mas a UIC houve que se contentar em fazer uma repartição simplificada por tonelada-quilómetro, que só seria exacta se a totalidade da navegação se efectuasse com barcos idênticos, com uma percentagem constante de percurso sem carga, uma velocidade uniforme, etc. O quadro seguinte apresenta apenas a portagem média por tonelada-quilómetro que deveria ser aplicada para recuperar os custos totais anuais imputáveis à navegação. Baseia-se nas previsões de tráfego formuladas pelos promotores dos projectos. Trata-se, pois, de avaliações tanto mais optimistas quanto a aplicação de portagens teria um sério efeito moderador.

O custo anual total por 100 toneladas exprime-se por estes números:

	Em moeda nacional		Em francos suíços
Alemanha	15,2	D M	16,57
Bélgica	29,2	F B	2,53
França	4,29	N F	3,80
Itália	283	L I	1,97
Países Baixos . .	0,64	H F	0,77
Suíça	4,87	F S	4,84

Como podemos pensar à priori que as despesas de construção têm possibilidades de serem ultrapassadas e que o tráfego descontado não seria realizado se fossem aplicadas as portagens calculadas, podemos considerar estes custos à roda de 100 toneladas-quilómetros como mínimos. Tratando-se de novos investimentos, deveriam ser comparados aos

	Taxas de juros	Unidade monetária (milhões)	Investimentos	Anuidade constante da amortização e juros	Despesas de exploração	Custos anuais Totais	Custos anuais para a Navegação
Bamberg-Nuremberg, 66 Km, 7 eclusas . . .	6%	D M	530	32,8	7,9	40,7	40,7
Programa belga, 379 Km, .	6%	B F	11200	693,1	93	786,1	647,4
Ródano - Reno, 1485 Km, 125 eclusas	6%	N F	3890	240	39	279	279
Veneza - Lago Maior, 440 Km, 19 eclusas. . .	6%	L I	106110	9568	730	7298	4450
Canal do Frisa, 87 Km, 3 eclusas	4,5%	H F	101	4,9	1,5	6,4	3,95
Rheinfelden - Constança, 140 Km, 12 eclusas . .	3,5%	F S	300	12	3,25	15,25	15,25

custos marginais do transporte pelas vias existentes para uma verdadeira apreciação do interesse económico das novas vias projectadas.

Por falta de dados necessários, só se pode fazer um primeiro juízo sobre estes projectos comparando os seus custos seja ao preço dos transportes às 100 toneladas-quilómetros que, por exemplo, na Bélgica, pelo canal Albert, se elevavam no mês de Janeiro de 1960 a 105 francos belgas para transportes a uma distância de 30 Km e a 39 francos belgas para transportes a uma distância de 130 Km, seja por portagem média praticada por 100 toneladas-quilómetros que, por exemplo, se eleva na Alemanha, nas vias artificiais a 0,4 DM e na Bélgica, geralmente a 2 FB, seja enfim à receita média do caminho de ferro em tráfego por vagões completos.

Esta última comparação estabelece-se como segue:

	Custos da infra-estrutura dos projectos estudados		Receitas ferroviárias	Percentagem
Alemanha	15,2	D M	7	247
Bélgica	29,2	F B	83,40	35
França	4,29	N F	5,96	72
Itália	283	L I	774	37
Países Baixos . .	0,64	H F	5,71 (1)	41
Suíça	4,87	F S	10,09 CFF	45
	4,47	D M	7 DB	64

(1) Este número refere-se ao tráfego total das mercadorias, transportes de volumes de detalhe incluídos.

Ressalta destes números que tanto quanto as cargas de infraestrutura das vias navegáveis consideradas forem tomadas em carga pela colectividade, o que parece deva ser o caso em vários países, a Via Navegável beneficiará duma subvenção que corresponde a uma fracção muito notável da receita ferroviária média para um tráfego do mesmo género. Isto quer dizer que a concorrência entre o Caminho de Ferro e a Via Navegável não se exercerá em condições iguais e que a repartição normal dos transportes sofrerá novas distorções.

A UIC, bem entendido, não podia pretender fazer um estudo muito aprofundado do problema. Não podia, principalmente, submeter os dados de que dispunha para a discussão e teve algumas vezes que se contentar com estimativas. E só conseguiu números altos. Estes são, contudo, eloquentes e bastantes para mostrar a necessidade de um estudo imparcial muito mais profundo que permitiria calcular com precisão, para cada projecto e por tipo de barco, a totalidade exacta das portagens que convém pôr a cargo dos utentes na hipótese do tráfego mais provável tendo em conta a aplicação destas portagens.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

A Campanha de Formação e Produtividade e uma conferência do eng.º Roger Lombard sobre «Fisiologia Comparada da Empresa»

No próximo dia 17, com a presença de todos os membros do Conselho de Administração e seu presidente, Director-geral e três centenas dos mais categorizados servidores da C. P., realiza-se, no salão de festas do S. N. I., amavelmente cedido para esse efeito, uma conferência do sr. eng.º Roger Lombard, director da «Organização Paul Planus», de Paris, que, com a colaboração do sr. eng.º Serge Collette, director em Portugal daquela Organização, falará sobre a *Fisiologia Comparada da Empresa*, notável trabalho da sua autoria.

A «Organização Paul Planus», no seguimento de uma série de trabalhos, que já conta milhares de intervenções, algumas das quais, importa salientar, em importantes sectores dos caminhos de ferro franceses, está concluindo um diagnóstico que lhe foi encomendado há meses e que viza quase todos os serviços da Companhia, cuja ânsia de renovação é realmente grande.

Com a conferência do sr. eng. Lombard inicia-se a 17.ª reunião e uma nova série de palestras, que fazem parte da campanha organizada pela C. P. sob o tema Formação e Produtividade.

Vida Ferroviária

Homenagem à bilheteira principal da estação de S. Bento

No salão nobre de «A Previdência do Ferroviário» foi homenageada, no dia 10 do corrente, a sr.ª D. Herlandina Esmeralda Augusta Ribeiro, bilheteira principal da estação de S. Bento, no Porto, que trabalhava na C. P. há quarenta anos.

Presidiu à sessão, a que compareceram todos os seus colegas, o sr. dr. Oliva Teles, antigo médico da Companhia, ladeado pelos inspetores srs. Marcelino Silva e Monteiro, e pelo chefe daquela estação, sr. Brito.

A homenageada, de quem vários oradores fizeram justos elogios, foram oferecidas lembranças dos seus colegas e do sr. dr. Oliva Teles.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

João XXIII

Com o falecimento do Papa João XXIII desapareceu uma grande figura da Humanidade. No seu coração e no seu espírito coexistiram, admiravelmente, a bondade, a simplicidade, a tolerância, a humildade, o amor pelo próximo. Visitava os doentes e os encarcerados. Como S. Francisco de Assis, amou, enternecidamente, a irmã Pobreza. E os grandes da Terra verificaram agora que, com a sua morte, o Mundo ficou mais pobre e mais pequeno.

Um novo Círculo de Artistas

O «Círculo de Artistas», recentemente criado, realizou agora, nestes começos de Junho soalhento, no Palácio da Rua Barata Salgueiro, a sua primeira exposição. Constituem o Círculo nomes conhecidos e festejados, como, por exemplo, Alda Machado Santos, Domingos Rebelo, Fernando dos Santos, Maria de Lurdes de Melo e Castro, Maria Fernando Amado e o mestre escultor Raul Xavier.

Se, nesta exposição, a pintura a óleo está bem representada, o mesmo se poderá dizer da pintura a aguarela, com a presença do velho mestre Alfredo de Moraes, milagre de juventude, aliás, e a presença de Bertha Borges, Maria Vinhal Costa, Mário Salvador. Maria Emília Viana trouxe-nos, com cinco óleos, admiráveis paisagens de Vouzela e da ria de Ovar. A sua maneira de pintar tornou-se mais pessoal do que nunca. O mesmo sucedeu a Noel Perdigão, que melhorou consideravelmente a sua linguagem pictórica. Augusto Bértholo e Joaquim Bértholo, magos da cor, exprimem a alma da paisagem e a gloriosa, a voluptuosa alegria de viver.

Os três retratos de Senhoras, desenhados primorosamente por Joe, assim como o desenho de José Ribeiro — Igreja de Santo António da Sé são obras que prestigiam os artistas e o Círculo.

Mas há mais que admirar: as *Camélias* e os *Malmequeres* de Maria Fernando Amado, e há que aspirar o perfume das suas *Rosas Vermelhas*. Há, de Maria Vinhal Costa, uma linda paisagem pintada nos arredores de Sintra e umas lindas flores de Maria Patricio Leite. Uma outra artista de mérito que faz parte deste Círculo é Maria Toscano Rico. Três óleos, três belas afirmações de arte. O retrato da jovem intitulado *Serenidade* é uma obra-prima de técnica.

Isto não é uma crítica. É, simplesmente, uma crónica incompleta de impressões.

Os nossos artistas



GLICÍNIAS — Aguarela de Bertha Borges



UM POUCO MAIS

Um pouco mais de sol — eu era brasa,
Um pouco mais de azul — eu era além.

Mário de Sá-Carneiro

Um pouco mais de sonho e de aventura
fora um condor, voando em liberdade.
Um esforço mais em busca da Verdade
e teria alcançado a Ideia pura.

Um pouco mais de amor e de ternura
e pudera atingir a santidade.
A' minha mão direita a Eternidade,
se não perdesse o tempo em vã procura.

Uma migalha mais, um pouquinho
e teria seguido o meu caminho,
ainda mesmo desprezado e só.

Só por me ter faltado um «pouco mais»,
brada-me a voz de antigos ideais:
— «Do pó saíste. Voltarás ao pó...»

MANUEL PEDROSO GONÇALVES

Terras e Povos

Por JORGE RAMOS

A CIVILIZAÇÃO KMER

Pouco se sabe a respeito do extraordinário povo Kmer, fundador de um grande império no Cambodge, surgido no século V e desaparecido quinhentos anos mais tarde. Sabe-se, porém, que esse povo possuiu adiantada civilização havendo deixado esplêndida demonstração do grau de cultura que atingira nos monumentos de Angkor, ressuscitados, muitos deles, graças aos esforços de Albert Sarraut, que foi governador da Indochina francesa. Têm milhares de metros quadrados as construções que ressurgiram das selvas, devido ao trabalho dos exploradores, apresentando curiosos monumentos onde é constante a presença da serpente, o que leva a supor ter aquele povo adorado tais répteis. Angkor, na verdade, é um conjunto de templos, dos quais o mais importante é Angkar-Vat, imenso amontoado de rochas sobrepostas, caprichosamente decoradas. Impressionam pelas dimensões as figuras representando Siva, especialmente a torre que mostra quatro faces da divindade. Existem nada menos de quarenta e nove fisionomias do deus, em Angkor, sendo notável ainda a «avenida dos gigantes que conduzem Naja», a serpente sagrada. Em imensa fila, blocos de granito representam deuses levando a serpente. Pormenor curioso: são de impressionante beleza as fisionomias das mulheres representadas nos baixos-relevos dessas construções do misterioso povo.

AS «MONTANHAS DA LUA»

No século II, o geógrafo grego Tolomeu falava das «Montanhas da Lua», extensa «cordilheira de neves», na qual localizou as nascentes do Nilo. Durante os dezassete séculos seguintes, geógrafos e cartógrafos aceitaram a lenda, embora nenhum homem tivesse visto as montanhas... No século passado, quando os exploradores penetraram no interior da África, pensou-se que as «Montanhas da Lua» eram... apenas uma fábula, porquanto ninguém as encontrou. Em 1888, Henry Stanley deparou com montanhas que se erguiam a enorme altura. Os indígenas chamavam-lhe *Ruzori* — «rei das nuvens». O pico da maior estava a quase seis mil metros acima do nível do mar. Permanecia invisível porque as terras altas, onde chove constantemente, estão sempre ocultas por nevoeiro e densas nuvens. Tolomeu não errou muito: alimenta o Lago Alberto, nascente do Nilo.

CERVISIA

Na Alta Silésia existe uma povoação com o nome de *Cervisia*, e os seus habitantes são grandes bebedores de cerveja. Esta coincidência, a todos os títulos curiosa, recorda-nos que *Cervisia* é o nome latinizado por Júlio César, guerreiro romano, do «vinho de cevada» que os antigos germanos preparavam, segundo revela o historiador Tácito, e que se propagou pelas Gálias com o nome de «bebida de Ceres». Diz-se que a origem da cerveja remonta à época dos faraós no velho Egipto, embora os alemães atribuam a invenção a Gambrino, rei de Flandres, que costumam representar tendo numa das mãos artística e pesada caneca medieval. Primitivamente era preparada apenas com a semente ou grão de cevada, porque o lúpulo era desconhecido. Deviam ter sido os gauleses os primeiros a fabricar cerveja com malte, isto é, com a cevada geminada.

OS AINOS

Os Ainos, donde descendem os japoneses, podem encontrar-se ainda hoje na grande ilha de Honchion e na península de Sagalien. É uma raça que tende a desaparecer: apenas quinze mil indivíduos sobrevivem à fatalidade de viverem isolados da civilização no mais completo abandono da higiene. A origem dos ainos é ainda hoje um problema para os estudiosos. Supõe-se que teriam atravessado o estreito de Tsugaru, colonizando a maior parte do Japão. Fisicamente não se aproximam dos japoneses ou das outras raças de tipo mongol. A mais plausível das hipóteses é aquela que os assimila à raça nórdica, e sobretudo à caucasiana. Não gostam de viajar. Trocam as tijelas de laca que fabricam, na aldeia japonesa mais próxima, por chá e *sahé*, a sua bebida sagrada. Veneram as forças da Natureza (a água é uma das suas divindades) e o urso «mensageiro do Senhor Supremo», visitante de passagem pela Terra...

UMA CIDADE SEPULTADA HÁ 24 SÉCULOS

Spina era a cidade-hipótese para os historiadores contemporâneos. Dela falavam vagamente os escritores da antiguidade cujas obras chegaram ao nosso tempo. Teria de facto existido na planície de Pó? Durante anos o professor Alfieri procurou-a na vasta

A Sociedade «Estoril»

enviou um comunicado à Imprensa

A propósito do desastre ocorrido na estação do Cais do Sodré, a Sociedade Estoril enviou à Imprensa o seguinte comunicado:

«A Sociedade «Estoril» tem entendido não dever vir a público relativamente ao trágico desastre ocorrido no dia 28 de Maio na estação do Cais do Sodré. Correm inquéritos de uma comissão oficialmente nomeada e da Polícia Judiciária e os trabalhos respectivos não foram ainda concluídos. Não parece portanto possível, por enquanto, tirar conclusões sobre hipóteses que têm surgido, como sobre outras que não têm sido ventiladas.

À margem deste grave problema outro se levantou: porque se fez a obra, quem a executou e em que regime foi feita. É relativamente a este que a Sociedade «Estoril» julga dever prestar esclarecimentos, aliás nunca negados.

Em virtude do aumento do número de comboios foi necessário aumentar também o número de linhas da estação do Cais do Sodré, o que impôs a substituição da antiga cobertura metálica, cujos pilares se apoiavam em cais que tiveram de ser removidos.

O facto de os trabalhos de substituição da antiga cobertura terem de desenrolar-se paralelamente à modificação dos cais desaconselhava o recurso a qualquer empreitada para a construção da nova cobertura, já que o ritmo destes trabalhos, condicionado pela necessidade de não ser sacrificado o serviço ferroviário, estaria sujeito a irregularidades que implicavam encargos de difícil estimativa.

Esta circunstância levou a executar a obra em regime de administração directa. A execução da obra foi entregue à «Manil», sociedade de construções com os alvarás de empreiteiro de Obras Públicas n.º 1632 — «Construção Civil»; n.º 2111 — «Pontes» — e n.º 2112 — «Obras de Urbanização» — que nessa qualidade tem

zona de pântanos que rodeia Ferrara. Sabia-se que fora uma cidade adriática, situada no coração de um grande centro comercial conhecido em todo o Mundo. Ali chegara o âmbar do Báltico, os perfumes do Egipto, o linho da Palestina; e dali saíram os tecidos e o ferro etruscos destinados ao Oriente. Para descobrir Spina era necessário, antes de mais nada, descobrir o ponto do litoral onde se encontrava a cidade. Localizaram-na por fim, ao longo de uma estrada que de Codigoro se dirige para o sul. A primeira necrópole emergiu da lama. Descobriram-se depois os bairros, as praças, as ruas, as residências. Spina ressuscitava de um sono de vinte e quatro séculos, que não seria eterno...

O emprego da cibernética nos Caminhos de Ferro

A U. I. C. vai organizar no próximo mês de Novembro, em Paris, um Simpósio internacional

As modernas máquinas electrónicas oferecem aos Caminhos de Ferro inúmeras possibilidades novas que devem levá-los a repensar completamente a maior parte dos seus problemas.

Tendo em conta a importância da cibernética para a construção de Caminhos de Ferro do futuro, a União Internacional dos Caminhos de Ferro decidiu organizar, de 4 a 13 de Novembro do corrente ano de 1963, um Simpósio internacional sobre o emprego da cibernética nos Caminhos de Ferro.

Este Simpósio será realizado nas salas de reunião do novo imóvel da U. I. C., rua Jean-Rey, 14, Paris. Agrupará peritos de todo o mundo, que pertencem quer às redes ferroviárias, quer a estabelecimentos científicos (universidades, instituto de pesquisas) quer, ainda, a grandes empresas industriais. O objectivo geral do Simpósio é provocar uma larga troca de experiências e de ideias e de facilitar a elaboração das melhores soluções dos problemas que a utilização da cibernética põe aos Caminhos de Ferro.

As reuniões são repartidas por cinco secções, as quais serão presididas, respectivamente, por peritos: russo, americano, francês, japonês e de um país do Leste da Europa.

feito trabalhos para diversas entidades, incluindo o Estado.

Noticiou-se — contra a realidade dos factos — que a empresa encarregada da construção da cobertura que aluiu está associada ou ligada à Sociedade «Estoril».

Apenas é certo que, não as sociedades, mas algumas pessoas, estão simultaneamente ligadas às duas empresas: foi este facto que se entendeu ser uma garantia de melhor colaboração na execução dos trabalhos, factor essencial nas condições especiais acima referidas.

O projecto foi feito sob a orientação do eng.º civil sr. Nuno Martins, técnico cuja competência é sobejamente conhecida em todos os meios da especialidade e autor de numerosos trabalhos de engenharia.

Relativamente à dúvida que parece ter-se desenhado na opinião pública acerca do estado de conservação de algumas das coberturas das estações e abrigos na linha Lisboa-Cascais, independentemente de posições assumidas por entidades oficiais, a Sociedade «Estoril» tomou a iniciativa de consultar o Laboratório Nacional de Engenharia Civil sobre o estado de todas as estações e de todos os abrigos da linha.

A Sociedade «Estoril» não pode vir a público sem expressar o seu mais profundo e sentido pesar respeitante às vítimas da trágica ocorrência, mortos, feridos e suas famílias. Infelizmente só será possível remediar — e isso se fará — os prejuízos materiais sofridos».

PELO NOSSO ULTRAMAR

Testemunho dos Acontecimentos de Angola

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

(Continuação)

Para o M. P. L. A., a iniciativa da U. P. A. não apresentava qualquer inconveniente. Se tivesse sucesso, o M. P. L. A., melhor apetrechado, depressa se assenhorearia da situação; se fosse um insucesso, como na realidade foi, o M. P. L. A. aproveitar-se-ia dos acontecimentos, para fins internacionais, como mais uma prova de que existia um «grave problema» em Angola, e, para efeitos de propaganda interna, «lavaria» as suas mãos, das atrocidades cometidas.

Na realidade, os massacres foram ordenados pela U. P. A., a qual determinou a modalidade da acção e a data do seu início por meio de agitadores e de um panfleto, que infelizmente só alguns dias mais tarde chegou ao conhecimento das forças da ordem. Esse panfleto, de um cinismo arrepiante, marcava a madrugada de 15 de Março para o início das *festas*, devendo todos os adeptos *limpar* bem as estradas e as pontes, *tratar bem* os chefes de posto, suas famílias e demais brancos, etc.

É fácil de concluir que a acção da U. P. A. visava:

- a) Criar um ambiente de terror, na esperança de provocar a fuga dos brancos, tal como acontecera no Congo Belga; Não o conseguindo:
- b) Conquistar uma cabeça de ponte, no nosso território, ligada ao Congo ex-Belga, favorável às infiltrações e à instalação e instrução de bandos. Nessa região toda a autoridade devia ser eliminada. Parece ter sido escolhida, para o efeito, a Serra de Canda;
- c) Conquistar, mais para o interior do território, zonas favoráveis à instalação e à instrução de bandos, de onde fosse possível ameaçar centros importantes, neles criando a insegurança, e causar dano à economia de Angola.

A região escolhida (Nambuangongo,

Quitexe, Quibaxe, Quicabo) oferecia magníficas condições, pois:

— ameaçavam Luanda e Carmona;

— englobava uma vasta zona produtora de café;

- d) Em consequência das acções terroristas, visando as finalidades atrás apontadas, cavar um fosso entre brancos e pretos, que favorecia os objectivos da subversão.

É de crer que a insurreição tivesse falhado em outros locais da Província, desejados pela U. P. A., designadamente no Cuanza Sul, onde a insurreição isolaria, por terra, Luanda do Sul da Província e beneficiaria de uma população trabalhada pela subversão. É quase certo que o movimento tinha ramificações, pois que em Sá da Bandeira foram detectados indígenas possuidores de galões da U. P. A.: um *major*, *capitães* e vários *tenentes*. Em promessas, os movimentos subversivos são pródigos, ficando a impressão de que, no «brioso» *exército* da U. P. A., todos eram, no mínimo, «garbosos» *tenentes*.

A actividade da defesa

Como se disse, o dispositivo militar era extraordinariamente fraco. Todo o Congo (actuais distritos do Zaire e Uíge) dispunha de 1 Batalhão de Caçadores, a 5 Companhias de Caçadores, e 1 Companhia de Caçadores destacada do R. I. L., o que equivale a dizer que só Carmona, Santo António do Zaire, S. Salvador, Noqui, Maquela e Toto se encontravam guarnecidas militarmente e que, de todas elas, só o Toto dispunha de tropa europeia. No Cuanza Norte, só Salazar dispunha de uma guarnição de pelotão de atiradores indígenas e em Luanda a situação era a que foi desenhada, a propósito dos acontecimentos de Luanda, acrescida a guarnição com mais 1 Companhia de Caçadores Metropolitana, enviada da Metrópole, pouco antes.

Sem entrar em pormenores, podemos afirmar

que, logo nos primeiros dias da insurreição, as nossas tropas desenvolveram uma actividade extraordinária, compensando, com a mobilidade possível naquela época de chuvas, as deficiências de efectivos. O Comandante Militar, decidiu, também, compensar, na medida do possível, a fraqueza de efectivos, convocando as praças da classe anterior. O esforço desenvolvido é notável e meritório, bastando, para o deixar patente, apresentar o seguinte resumo:

Reforços:

- Carmona, gravemente ameaçada, é reforçada com 2 pelotões de atiradores indígenas (um de Luanda, o outro de Nova Lisboa).
- As duas C. C. E., empenhadas na completa pacificação da baixa de Cassange, recolhem a Luanda para serem utilizadas no combate à insurreição.

Novas guarnições:

- Uma secção em Cuimba, via aérea. Isolada, sem viaturas, retirou passados dias.
- Um pelotão de caçadores (europeus) em Quibaxe. Seguiu por estrada, é atacado durante o percurso, e tem acção relevante.
- Um pelotão de caçadores (europeus) em Salazar e Camabatela. Mantém a calma nas populações, evitando uma debandada sobre Luanda.
- Um pelotão de atiradores (convocados) no Luvo. Mantém a povoação, não obstante os ataques terroristas.
- Uma secção reforçada (convocados) em Pango-Alúquem. Evita a evacuação da localidade.
- Um pelotão de atiradores (convocados) na Damba. Substitui uma guarnição de pára-quedistas e mantém a localidade na nossa posse.
- Um pelotão de atiradores no Toto. Liberta a C. C. E., ali aquartelada, para a sua missão de reserva do B. Caçadores.
- Um pelotão de atiradores em Quinzau.
- Pequenas guarnições (secção a pelotão) em Duque de Bragança, Tembo Aluma,

Forte República, Cuale, Cacusso, Catota e Cateco-Cangola, evitando o progresso da insurreição para o distrito de Malanje e consolidando a acção pacificadora do B. Caçadores Eventual, na baixa de Cassange.

- Um pelotão de atiradores em Nova Caipemba.
- Um pelotão de atiradores em Quitexe.
- Uma secção de atiradores em Lufico.

Operações:

- Socorro às populações da área de Nambuangongo e acção punitiva contra os terroristas: levado a cabo pelo Esq. Rec. de Luanda, de 17 a 19 de Março. Cumpre muito bem a sua missão e salva 120 europeus, ameaçados de chacina. Recolhe a Luanda, dada a situação perigosa nessa cidade.
- Acção punitiva sobre Nambunangongo: levada a efeito pela 5.^a C. C. E. (—). Cumpre muito bem a sua missão, castigando fortes grupos de terroristas, e recolhe a Caxito, depois de esgotados os seus recursos.
- Acção anti-insurreccional em todo o Distrito de Cuanza Norte e punitiva no Eixo Quitexe-Úcua-Caxito: levada a efeito pelo B. Caçadores Eventual, recuperado da baixa de Cassange.
- Acções punitivas nos itinerários que de Sul se dirigem a Cuimba, S. Salvador e Noqui: levadas a efeito pela 2.^a C. C. E. (Toto), reserva do B. Caçadores do Congo, a qual, em fim de operação, reforçou as guarnições de S. Salvador e Noqui.

Na sua simplicidade, este resumo traduz uma época trágica. Com efectivos reduzidíssimos, a nossa actividade militar é caracterizada, até à chegada e utilização de reforços volumosos (meados de Maio), pelas seguintes três preocupações fundamentais:

- Proteger o maior número possível de povoações, evitando o seu abandono;

(Continua)

Na Estação do Rossio

Exposição de uma locomotiva eléctrica e de uma carruagem para a C. P.

Na estação do Rossio, na linha 10, esteve em exposição, nos dias 6 e 7 do corrente, uma locomotiva eléctrica, com caixa de aço inoxidável, a primeira no Mundo com estas características e, também, a primeira unidade de uma série de vinte que, construídas na Sorefame, se destinam à segunda fase da electrificação das linhas da C. P.. Nesses mesmos dias esteve igualmente exposta uma excelente carruagem de 2.^a classe, de uma série para serviço de longo curso, que a Companhia encomendou à mesma Sociedade construtora.

Sob o ponto de vista eléctrico, a locomotiva é semelhante às da primeira fase da electrificação. Funciona com energia a 25 000 V e 50 Hz, desenvolvendo a potência contínua de 2 780 C.V. e a velocidade máxima de 120 km à hora.

O equipamento eléctrico foi fornecido pelo «Groupe pour l'Étude et l'Électrification des C.F. en Monophasé 50 Hz». Toda a parte mecânica, com excepção dos bogies, fornecidos pela casa «Henschel-Werke», é de concepção e fabrico nacional e foi realizada pelas Sociedades Reunidas de Fabricação Metálicas, S. A. R. L. (Sorefame).

Simultaneamente com o protótipo da locomotiva, foi entregue a referida primeira carruagem de 2.^a classe na qual prevalecem o bom gosto e a harmonia de tonalidades de cores.

Tanto a locomotiva como a carruagem entraram já em serviço.

Esta série de carruagens virá constituir um complemento do material recentemente adquirido pela C. P., também à Sorefame, para o serviço de 1.^a classe, dentro do plano de modernização do seu parque de material.

Os dois veículos, no primeiro dia da exposição, foram visitados pelos sr. prof. Mário de Figueiredo, conde Penha Garcia, eng. Costa Macedo, gen. Frederico Vilar, presidente e componentes do Conselho de Administração da C. P.; eng. Mário Costa, administrador-delegado; eng.^{os} Espregueira Mendes e Branco Cabral, director e secretário-geral; eng.^{os} Júlio dos Santos, Horta e Costa e Joaquim Ramos, chefes de Divisão, respectivamente, de Exploração, Tracção e Via e Obras; Bruges de Oliveira, chefe da secretaria e informação; eng. Valério Vicente, da electrificação e outros funcionários superiores.

Foram recebidos pelos srs. eng.^{os} Francisco Malhei-

Caminho de Ferro da Beira

Os srs. ministros das Finanças e do Ultramar observaram um transbordador de locomotivas de grande tonelagem

Os srs. Ministros das Finanças e do Ultramar respectivamente Prof. Pinto Barbosa e comandante Peixoto Correia, visitaram, com muito interesse, no dia 20 de Maio, as oficinas da firma L. Dargent, Lda. para observar um transbordador de 80 toneladas para transportar, de uma linha para outra, até um percurso de 320 metros, locomotivas até 170 toneladas e 28 metros de comprimento.

Destina-se este engenho ao Caminho de Ferro da Beira, província de Moçambique, e foi estudado e executado naquele estabelecimento industrial sob a direcção do prof. engenheiro João Sequeira.

Na sua visita, os dois membros do Governo foram acompanhados pelos administradores da firma, srs. José Cardoso e Tomás de Azevedo e Silva, por alguns técnicos e convidados, entre os quais os srs. Director-Geral da C. P., eng.^o Espregueira Mendes, e eng.^{os} Vasco Viana, Horta e Costa, Manuel Monteiro, José Montóia e D. Lourenço de Almada.

Em primeiro lugar foi observado o modelo, reduzido, de plástico, do transbordador, a que foram aplicados tensómetros, passando-se seguidamente a admirar a obra, já executada, e mais dois outros trabalhos constantes de uma construção metálica com o peso de 155 toneladas, para um edifício de sete andares, e as estruturas dos acessos norte da Ponte sobre o Tejo, as quais pesam 410 toneladas.

Estas obras, afirmou o sr. Ministro das Finanças, honram a indústria portuguesa e os nossos técnicos.

ro, presidente do Conselho de Administração; Vasconcelos, administrador e Eduardo Magalhães, director de produção; eng.^{os} Jorge Aldim e João Justo e outros técnicos da Sorefame.

No dia 7, de manhã, o sr. ministro das Comunicações visitou a exposição tendo admirado as duas novas unidades que muito honram a firma construtora. A C. P., cujos progressos temos vindo noticiando com satisfação, melhora constantemente os seus serviços, ao mesmo tempo que a nossa indústria está concorrendo para o prestígio do País.

Écos & Comentários

Turismo no Estoril?

Quinze dias passámos naquela magnífica estância termal do Estoril para recompor um pouco a saúde. Nunca ali tínhamos estacionado, mas simplesmente de passagem e, até, para uma refeição, que facilmente se encontra naqueles modestos restaurantes da arcada do jardim daquela vila, porém as refeições são mal confeccionadas, à excepção do café.

Procurámos um hotel, que, embora caro, reunisse condições para um bom passatempo. Um dia, apeteceu-nos tomar um copo de leite e, ao pedirmos a conta, o funcionário foi perguntar à Gerência e trouxe-nos a resposta: Cinco escudos. Um copo de leite que pouco mais tinha que dois decilitros por cinco escudos deve ser para nos aterrorizar e correr connosco do hotel. Mas deixemos estas «ninharias» e vamos ao assunto que nos forçou a escrever estas linhas.

Por volta das 15 horas procurávamos refúgio durante esses quinze dias no Tamariç — de tão belas tradições — e ali nos entre-tínhamos a ver entrar e sair os barcos com o movimento permanente dos pilotos que ali permanecem nos seus postos respectivos. Mas o ambiente nem sempre é agradável. Não faltam os pedintes com subscrições para um enterro; uma cigana, com um filho nos braços, do lado da praia, chama os estrangeiros e estende a mão pedindo dinheiro para sustentar a criança; perseguem-nos os seringadores dos óculos, das toalhas e lençóis, lotarias, enfim tudo ali aparece.

Não nos tinha calhado ainda um domingo, mas esse dia veio finalmente e foi então o fim do mundo com os peditórios e até, para cúmulo, um cigano andava a vender estampas pornográficas aos estrangeiros.

Indagámos, pelo Turismo, como podia consentir-se tal ambiente no Estoril, onde se procura atrair o turista e proporcionar-lhe um bom passatempo, com bons hotéis, belo clima e uma praia atraente que os portugueses, ao sábado e no domingo, deixam com abundância de papéis sujos, bocados de comida, cascas de fruta, etc., etc., etc.

Mas alguém do Turismo disse-nos que a Comissão Municipal paga a um guarda para suprir todas estas faltas, mas que eles os que prevaricam, sabem onde o guarda exerce a sua fiscalização e vão para sentido contrário.

Não haverá maneira de correr dali com aquele bando de ciganos imundos e pedintes miseravelmente vestidos que enxa-meiam aquela zona, e acabar com os rapazolas que, exibindo subscrições com uns gatafunhos escritos em papel almaço azul, já muito sujo e a desfazer-se, afugentam os estrangeiros e até os portugueses que já de si se aborrecem com as contas com tantos e tantos por cento de aumento?

José de Salamanca, o Montecristo espanhol

As «Ediciones Lira», de Madrid, acabam de publicar um volume, da autoria de F. Hernández Girbal, sobre a personalidade extraordinária de José Salamanca, construtor e explorador de caminhos de ferro espanhóis e estrangeiros, e cujo nome está também ligado à História dos Caminhos de Ferro em Portugal.

Trata-se de uma biografia romanceada, de 680 páginas, na qual o autor demonstra um profundo conhecimento histórico da época.

A revista «Ferroviários», de Madrid, refere-se assim, no seu número de Abril, ao Marquês de Salamanca: «José de Sala-

Linhas Estrangeiras

FRANÇA

No dia 6 de Março, na embaixada de Espanha, em Paris, perante várias individualidades dos Caminhos de Ferro espanhóis e dos Caminhos de Ferro franceses, o embaixador espanhol, sr. Conde de Motrico, em nome do Generalíssimo Franco, entregou, a «Gran Cruz de Afonso el Sábio» a M. Louis Armand, uma das mais ilustres figuras da França dos nossos dias e a quem os Caminhos de Ferro franceses devem a sua surpreendente modernização. As insígnias foram oferecidas ao condecorado pelo Ministro das Obras Públicas de Espanha, general Vigón.

No momento de as impor, o embaixador espanhol proferiu algumas palavras de elogio a M. Louis Armand, tendo recordado os altos serviços prestados pelo notável engenheiro francês aos transportes e à rede ferroviária do seu país e a sua estreita colaboração com as autoridades espanholas nos estudos de carácter técnico da reforma económica dos Caminhos de Ferro da Espanha.



manca, águia de empresas, criador de monopólios, galã, liberal expansivo, levou uma existência agitada e densa e influiu, como ministro e banqueiro, nos destinos económicos e políticos de Espanha. Homem público na maior extensão da palavra, as suas actividades abarcaram desde o exercício jurídico, jogadas na Bolsa, empresário de teatro e circo, monopolizador de sal, capitalista sem limite, até construtor de grandes linhas ferroviárias, sendo esta uma das suas mais salientes facetas. Com razão lhe havia dito Alexandre Dumas: «O senhor é o Montecristo espanhol».



PARTE OFICIAL

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

Caminho de Ferro da Beira

Concurso público n.º 1/BMB/CFB/63

O «Diário do Governo», n.º 108, III Série, de 7 de Maio de 1963, publica o seguinte:

Recebem-se propostas até às 15 horas do dia 24 de Junho de 1963 para a arrematação da empreitada da construção do edifício da enfermaria para Gondola e respectivas dependências.

A base de licitação é de 1 500 000\$.

O programa do concurso, modelo de proposta, caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na Divisão de Estudos e Construção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, na secretaria do serviço de via e obras do caminho de ferro da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 37 500\$.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício do serviço de via e obras, brigada de melhoramentos do caminho de ferro da Beira.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, 26 de Março de 1963. Pelo Engenheiro Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

Direcção de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira

Serviço de armazéns do Caminho de Ferro da Beira

2.ª SECÇÃO

Concurso n.º A/CFB/1/1-81/1963

O «Diário do Governo», n.º 123, III Série, de 24 de Maio de 1963, publica o seguinte:

Recebem-se propostas até às 14 horas e 30 minutos do dia 19 de Agosto de 1963, para o fornecimento de:

Nove mudanças de via 1:11, direitas (desenho n.º 40/19/181).

Dez mudanças de via 1:11, esquerdas (desenho n.º 40/19/181).

Duas mudanças de via 1:9, direitas (desenho n.º 40/19/172).

Duas mudanças de via 1:9, esquerdas (desenho n.º 40/19/172).

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 17 500\$.

Os desenhos encontram-se à venda na 2.ª secção dos armazéns do caminho de ferro da Beira, ao preço de:

Desenhos n.ºs 9 A, 10 A e 55 A — 10\$ cada.

Desenhos n.ºs 40/19/181, 40/19/172, 40/19/120 A e 40/19/120 — 50\$ cada.

A validade das propostas: mínimo 60 dias.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns do caminho de ferro da Beira, na cidade da Beira.

Serviço de Armazéns da Direcção de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, 10 de Maio de 1963. — O Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 45 062

O «Diário do Governo», n.º 133, I Série, de 5 de Junho de 1963, publica o seguinte:

Em consequência de negociações iniciadas em tempo oportuno com a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela;

Usando da faculdade conferida pela 1.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 1.º É o Governo autorizado a celebrar com a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, em nome do Estado Português e também em representação da província de Angola, um contrato de acordo com as bases anexas ao presente decreto-lei, as quais ficam fazendo parte dele e baixam assinadas pelo Ministro do Ultramar, que, por delegação do Governo, outorgará o referido contrato.

Art. 2.º O contrato que, nos termos do artigo anterior, se celebrar é isento de imposto do selo.

Art. 3.º Este decreto-lei entra imediatamente em vigor.

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

Paços do Governo da República, 5 de Junho de 1963. —
AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — *António de Oliveira Salazar* — *José Gonçalo da Cunha Sottomayor Correia de Oliveira* — *Manuel Gomes de Araújo* — *Alfredo Rodrigues dos Santos Júnior* — *João de Matos Antunes Varela* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Joaquim Luz da Cunha* — *Fernando Quintanilha Mendonça Dias* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *António Augusto Peixoto Correia* — *Inocência Galvão Teles* — *Luís Maria Teixeira Pinto* — *Carlos Gomes da Silva Ribeiro* — *José João Gonçalves de Proença* — *Pedro Mário Soares Martinez*.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* de Angola. — *Peixoto Correia*.

Bases anexas ao Decreto-Lei n.º 45 062

BASE I

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela entregará à província de Angola, a título de empréstimo e nos termos destas bases, a quantia de 60 000 000\$.

BASE II

A entrega efectuar-se-á nos anos de 1963, 1964 e 1965 e nas datas e montantes que, com 30 dias de antecedência, forem indicados pela província à Companhia, até ao máximo de 20 000 000\$ em cada um daqueles anos, podendo cada uma das prestações anuais ser recebida por uma só vez ou por partes.

§ 1.º Sobre o capital mutuado incidirá juro à taxa anual de 1 por cento.

§ 2.º O reembolso do capital mutuado far-se-á por anuidades iguais, vencendo-se a primeira em 31 de Dezembro de 1966 e as restantes em igual dia dos anos seguintes, até 1987, inclusive.

§ 3.º Serão aplicados ao reembolso deste empréstimo o produto da participação anual da província nos lucros da Companhia e os dividendos que lhe caibam, acrescidos da parte necessária das receitas gerais da província, se lucros e dividendos não perfizerem a anuidade de amortização e os juros devidos.

§ 4.º Os ofícios da província referidos no corpo desta base

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

Recebemos o Relatório e Contas do 59.º exercício da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela apresentado pelo Conselho de Administração à Assembleia Geral Ordinária efectuada no dia 20 de Maio.

O Relatório, que é assinado pelo sr. dr. Alexandre Pinto Basto, ilustre Presidente do Conselho de Administração, começa por nos informar que, embora a situação de Angola, em 1962, tenha sido mais calma, nem por isso diminuíram as preocupações e cuidados da Companhia. Tanto a segurança do pessoal como a do Caminho de Ferro não foram felizmente afectadas e assim foi possível trabalhar intensamente, em benefício da economia da Província e dos territórios vizinhos.

As receitas totais mantiveram-se semelhantes às de 1961 (apenas com ligeira diminuição), mas as despesas aumentaram sensivelmente, devido aos encargos, que foi forçoso assumir, com a segurança do pessoal, das instalações e dos comboios.

No exercício de 1962 foram emitidas, ao abrigo do Decreto n.º 41725, de 8 de Julho de 1958, mais 45 270 obrigações de 5%, com o valor nominal de 36.2186.090\$00.

O produto da emissão foi aplicado no financiamento parcial do programa de ampliação do Estabe-

e os correspondentes recibos de entregas servirão de prova plena do mútuo, mas, quando a Companhia o solicite, deverão ser emitidos e entregues à mesma títulos de obrigação da província.

§ 5.º Sobre o crédito da Companhia em relação à província, tanto quanto ao capital mutuado como quanto aos juros, não recaem quaisquer impostos.

BASE III

As relações entre o Estado e a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela continuam a ser reguladas pelas leis aplicáveis, ressalvado, porém, o que se dispõe nos contratos em vigor e no pacto social, desde que um e outro hajam sido aprovados por diplomas legais.

Ministério do Ultramar, 5 de Junho de 1963.—O Ministro do Ultramar, *António Augusto Peixoto Correia*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª REPARTIÇÃO

3.ª Secção (Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 139, II Série, de 14 de Junho 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 de protecção do aterro entre os limites quilométricos 141,100 e 141,200 da linha do Norte, incluindo a expropriação, por utilidade pública, de três parcelas de terreno entre os quilómetros 141,102 40 e 141,200 da referida linha, com a área total de 607,20 m².

Ministério das Comunicações, 31 de Maio de 1963 — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

ecimento, que se vem realizando sistematicamente nos últimos anos.

Refere-se também o Relatório à inauguração oficial, em 9 de Agosto de 1962, do Ramal do Cuína, com a extensão de 66 quilómetros. Presidiu à cerimónia o Governador-Geral, da Província de Angola, sr. General Venâncio Deslandes. O ramal está ao serviço, desde essa data, do tráfego de minérios.

Na prossecução dos programas de ampliação e melhoria das instalações e do apetrechamento do caminho de ferro foram investidos, no ano em referência, 57 300 contos em obras e aquisições do primeiro estabelecimento.

O Relatório informa-nos também que, em conformidade com os trâmites previstos na portaria ministerial de 15 de Maio de 1961, continuaram os trabalhos relativos à revisão do estatuto da Caixa de Previdência do Pessoal, estando em curso, no momento em que se elaborava aquele Relatório, os cálculos actuariais sobre os elementos fornecidos pela Comissão de Estudo previsto na referida portaria. No entretanto, tem continuado a executar-se o Regulamento aprovado, provisoriamente, pelo Governo-Geral de Angola, em Janeiro de 1961, e, nos termos dele, a Companhia vem cumprindo o encargo, que espontaneamente assumiu, de liquidar em 40 anuidades de cerca de 7 000 contos, o «deficit» actuarial que resultou da estruturação técnica da Caixa em base de capitalização.

Tendo o Prof. Doutor José Carlos Moreira terminado em 7 de Fevereiro de 1962 o período fixado no Decreto n.º 40833, de 29 de Outubro de 1956, foi nomeado Comissário do Governo junto da Companhia, por Portaria do Ministério do Ultramar de 18 de Junho de 1962, o sr. dr. António Amadeu Bandeira Guimarães.

O rendimento líquido da exploração foi de 207.593.682\$93, e o lucro líquido, deduzidos todos os encargos, é representado pela quantia de 128.93.916\$53, da qual se destinou a importância de 66.000.000\$00, para pagamento do dividendo de 10% por acção, cativo de impostos, no capital accionista, e 62.693.916\$53, para o Fundo de Reserva Geral nos termos do § 1.º do n.º 4.º do art.º 58.º.



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

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO EX-BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

Espumantes naturais de 1.^a categoria

ZEUS — APOLO
COSMOPOLITA — SAMANI
RESERVA VELHA

Grandes marcas preferidas pelos conhecedores

ESCOLHA
entre os melhores os
VINHOS DO PORTO

Combatente e Dom César
« FARNEL »

Licores superfinos — Caixas frasqueiras

M. FONSECA SEABRA

PRAÇA JOAO DO RIO, 10-A

LISBOA-1 (PORTUGAL)

Telefone 72 00 39



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

NALCO

*Estabilizador orgânico para todos os
tratamentos industriais de águas*

Representantes:

SOC. COM. CROCKER, DELAFORCE & C.^ª
S. A. P. L.

Rua D. João V, 2-2.^º
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

