

5.º do 69.º Ano

Lisboa, 16 de Maio de 1956

Número 1642

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL



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 Telefonía / 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 20168—LISBOA

1856
Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses
1956

HENSCHEL



Locomotivas «GARRATT»
fornecidas em 1954 ao

CAMINHO DE FERRO DE MOÇÂMEDES

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de
construção

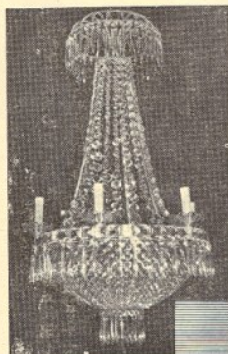
Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas

Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors

Locomotivas diesel-hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN EM **KASSEL**

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIAO, 23 - LISBOA



Antiquária de Portugal, L.^{da}

Fábrica de Lustres de Cristal e Bronze

O MAIOR STOCK DE LUSTRES ANTIGOS EM PORTUGAL

Restauros de Lustres antigos em todos os Estilos sob a Direcção de Técnico Antiquário

Serpentinas ■ Candelabros ■ Apliques

LAPIDAGEM ARTÍSTICA

FORNECEDORES DO ESTADO

R. D. PEDRO V, 69-71 — TELEF. 28178

LISBOA - PORTUGAL



End. Teleg. EUROPEA
TELEFONE: 20911

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

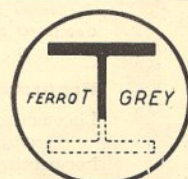
AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

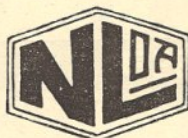


"GREY"

VIGAS E FERROS T



Agentes exclusivos para Portugal e províncias ultramarinas



NOGUEIRA Limitada

LISBOA
R. dos Douradores, 107, 1.^o
Telef. P B X 2 1381-82

PORTO
134, Rua do Almada, 136
Telef. 7107

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MÍNAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1904
Líbege, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

Delegado em Espanha JUAN B. CARRERA. Apartado 4069 Madrid

1642

16 — MAIO — 1956

ANO LXIX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 [(ano).

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

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]
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Eng.º ORLANDO GALRINHO FERNES
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES



S U M Á R I O

No Centenário dos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO.	217
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT.	223
Ecos & Comentários, por SABEL.	224
Parte oficial	225
Há 50 anos	229
António Montês.	229
O que todos devem saber.	229



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

5) D. Pedro V e os Caminhos de ferro

Ao tratar desta primeira e tão acidentada fase da construção dos nossos caminhos de ferro, não pode deixar de dar-se o devido relevo ao interesse e à acção, digamos, dinamizadora do rei D. Pedro V.

Com o seu feito de tudo saber, de tudo inquirir e de tudo querer ver, a questão dos caminhos de ferro não podia deixar de ser uma das que mais de perto o interessassem, no seu traçado, na preocupação de defesa do país sem, contudo, desprezar as vantagens económicas, nas relações que estabelecia com o país vizinho e com o resto da Europa, etc. Tudo prendia a sua atenção sempre desperta e era objecto de largas discussões com os seus ministros e assunto de numerosas cartas da sua vasta correspondência.

Visitou, com a habitual meticulosidade, que o caracterizava, as obras em curso e a presença e observações desse rapaz de verdes anos nem sempre terão sido muito cómodas para os dirigentes responsáveis...

Assim, em 24 de Agosto, visita pessoalmente o troço de linha em construção de Lisboa ao Carregado; mas regressa ao paço descontente porque o comboio real tivera de ficar retido em Alverca e ali ficara tempo infinito à espera de uma locomotiva que o trouxesse para Lisboa.

Queixou-se ao ministro que, por sua vez, fez sentir à Companhia o desagrado do rei.

Esta, logo no dia imediato, em officio dirigido ao presidente do Conselho e ministro das Obras Públicas, Marquês de Loulé, desculpou-se alegando que a linha não estava ainda aberta à circulação, que o chefe da Exploração, Doublet, tomara as providências necessárias tanto para segurança da circulação como para pronto socorro em caso de acidente, mas — curiosas providências aquelas!... — que não se achava pronta a locomotiva estacionada em Sacavém. Acrescentava que se ia proceder a rigoroso inquérito para saber quem era o verdadeiro culpado dessa negligência.

No intuito de atenuar aquela má impressão, fazia notar o bom estado da via, a solidez e bom estado

da ponte e aterro de Sacavém e anunciava que brevemente ia ser montada a linha telegráfica, etc.

Assinavam este officio, de 25 de Agosto, os directores António de Paiva Pereira e Visconde da Orta.

Mas o governo é que se não dava logo por satisfeito e, em 1 de Setembro, insistia que sua Majestade ordenava que a Companhia «continuando o exame das causas, que deram lugar ao acontecimento, adoptasse as providências precisas para que se não repetissem tais irregularidades, por inconvenientes ao serviço da exploração do caminho de ferro» e punha à disposição da Companhia o auxílio, que esta lhe pedira, para o estabelecimento do serviço telegráfico entre Santa Apolónia e Carregado.⁽³¹⁾

Transcreve-se da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» a descrição, um tanto pitoresca, mas tão curiosa destas visitas reais às obras em curso:

«Sua Majestade, acompanhado quase sempre do seu ajudante de campo, o general José Feliciano da Silva Costa, antigo director (cremos mesmo ter sido o primeiro) da Escola Politécnica, durante a época do inicio da construção, tomava lugar numa zorra ou num vagon de aterros e, impellido por trabalhadores, a quem generosamente gratificava, dirigia-se ao local dos trabalhos e ali, do engenheiro, e, quando este ausente, do capataz e ainda mesmo até dos simples trabalhadores, inquiria sobre os novos meios empregados nas obras, que pela primeira vez se executavam no país, com adopção de sistema diferente do anteriormente usado.

«Dos escombros dos desaterros colhia exemplares de fósseis que ali apareciam em abundância, especialmente dentes de «squalium» de dimensões notáveis.

«Algumas vezes originavam-se várias discussões técnicas entre o «inspector», como os operários designavam o régio visitante, e os engenheiros Gromicho Couceiro e José Vitorino Damázio, frequentador assíduo das obras, e o sábio ajudante de campo José Feliciano da Silva Costa, o que constituía verdadeira conferência científica em que S. M. evidenciava a sua vasta illustração aliada ao desejo de estudo de applicação prática.

«As visitas a Xabregas sucediam-se as a Sacavém, sempre com o mesmo ânimo de investigação.

«Não é, pois, sem razão que incluímos o nome de S. M. El-rei D. Pedro V no número dos incógnitos cooperadores efectivos que tomaram parte na execução do sistema ferroviário em Portugal, e que, como tal, tem direito a serem mencionados entre os até agora anónimos, na pessoal e directa coadjuvação para o futuro êxito da obra de que Portugal aufero o gozo.

«Identificara-se S. M. por tal forma, como directo colaborador na execução, tão geralmente almejada, do primeiro caminho de ferro em Portugal, que, como pertencendo à corporação dirigente, antes da abertura à circulação pública do troço de Lisboa ao Carregado, tomou S. M. a iniciativa de fazer um convite pessoal para uma excursão de recreio, de família, de Lisboa a Vila Franca, em tempo em que ali grassava com intensidade o flagelo da cólera-morbus, aliando à agradável passeata campestre o exemplo de coragem em não temer o perigo, que S. M. bem provou depois nunca temer.

«Compunha-se o acompanhamento de S. M. El-Rei D. Fernando, de SS. AA. o Infante D. Luís e seus irmãos D. João e D. Augusto, e membros da corte do serviço de cada um dos augustos excursionistas, sendo o general Silva e Costa e o duque da Terceira os chefes da comitiva.

«Os membros da administração, visconde de Orta, Paiva Pereira da Silva e marquês de Ficalho, resolveram fazer as honras a S. M. acompanhando-o na excursão.

«O então director, F. Wattier, considerando-se em intimidade de funções próximo a deixá-las, não tomou parte na festa que considerou extemporânea.

«O chefe da Exploração Mr. Doublet, sob a impressão de muitas contrariedades, que incompetentes ambiciosos lhe opunham, e, receando com razão algum dissabor, limitou-se a dar as ordens necessárias para o bom êxito da viagem.

«Questões de mera intriga interna em conquista de cargos superiores da futura administração, tinham afastado da direcção técnica da exploração, ainda não em vigor, os caracteres respeitáveis de João Crisóstomo e Simões Margiochi.

«Sem pessoa habilitada para o cargo de engenheiro de material e tracção, este importante serviço era desempenhado por simples maquinistas do serviço de construção, um inglês, outro francês, que mutuamente se odiavam e contrariavam.

«Os fiscaes do Governo, Gromicho Couceiro e Sousa Brandão, faziam todos os esforços por harmonizar este anárquico estado de cousas, até que, como se esperava, tudo entrasse na ordem regular pelo definitivo contrato em via de ultimação.

«Por não estar ainda concluído o aterro sobre o rio de Sacavém, a comunicação entre Lisboa e Vila Franca, tinha ali interrupção que obrigava a fazer

um comboio de Lisboa a Sacavém trasbordando-se os visitantes para outro, formado além do ponto interceptado.

«O serviço do telégrafo ainda não estava estabelecido, e as comunicações eram feitas por guardas da linha estacionados a curta distância uns dos outros.

«O marquês de Ficalho e o director, conhecendo este mau estado, mas não querendo contrariar El-Rei, encarregaram um antigo empregado superior, alheio a todo o elemento em desarmonia, de acompanhar o comboio e com os engenheiros fiscaes do governo diligenciaram levar a bom termo o passeio de Sua Majestade.

«A maior satisfação manifestava Sua Majestade aos seus convidados, indicando-lhes os pontos em que os trabalhos eram mais difíceis e que conhecia pelas amudadas visitas que fazia.

«Além das máquinas destinadas a rebocar os comboios para serviço das quais fora escolhido o maquinista Pilkington filho, estava ordenado que houvesse outras duas acesas, uma em Lisboa e outra em Sacavém para serem empregadas no caso de avaria de alguma das dos comboios.

«Ao passar em Sacavém e, enquanto Sua Majestade explicava aos seus convidados a dificuldade em vencer a solidez do aterro sobre o rio, notou o agente superior estar apagada a máquina de reserva que devia estar acesa e, sabendo do maquinista que não havia recebido ordem para a ter acesa, ordenou-lhe que desde logo a tivesse em estado de poder substituir a que ia rebocando o comboio, caso esta sofresse avaria.

«Efectuado o trasbordo e posto o comboio em andamento tomaram lugar no tender da máquina os engenheiros Gromicho Couceiro, Sousa Brandão e Miguel Queriol, já então empregado superior, encarregado pela Direcção de superintender no serviço da excursão.

«Deve notar-se que, apesar dos bons desejos, a parte prática dos serviços ferroviários era completamente ignorada no País, e por isso iam todos os que tomavam lugar no comboio, à mercê dos conhecimentos do maquinista.

«Sem empregar grande velocidade, passada a estação da Póvoa de Santa Iria e próximo a Alverca, um forte estampido produzido no interior da caldeira da locomotiva e seguido de copiosa nuvem de vapor envolveu todos os que ocupavam lugares no tender.

«O pânico natural apoderou-se do engenheiro Sousa Brandão que diligenciava saltar para a via, quando ainda a máquina, apesar de fechado o regulador e apertados os freios, continuava avançando.

O empregado superior da Companhia, opondo-se a que Sousa Brandão saltasse para a via, lutando para o segurar, partiu o vidro do nível d'água da caldeira, que, expelindo-lhe um forte jacto de vapor sobre os olhos, o fez crer que a cegueira havia sido a consequência da sua dedicação.

«Invertidos os papéis, foi Sousa Brandão quem fez apear do tender o que todos julgavam cego e a quem El-Rei D. Pedro, com o carinho mais affectuoso, animava e diligenciava restabelecer.

«Animado por tão manifesto interesse, o restabelecido, recorrendo à sua energia, ordenou ao arvorado em condutor do comboio que, sem mais detença, fosse a Alverca alugar ou mesmo comprar um cavalo e fazer com que a máquina, que ali se achava, viesse substituir a avariada».

«No entretanto, assegurando o maquinista que esperava reparar a avaria, todos os visitantes se distraíam contemplando a paisagem.

«Aproximava-se o fim da tarde e El-Rei D. Fernando, cansado de esperar e não confiando na reparação da máquina, despediu-se da comitiva e acompanhado de Gromicho Couceiro pôs-se a caminho de Lisboa, cantarolando alegremente».

Teria sido, na verdade, o «filósofo» D. Fernando quem encarou, como merecia, o cómico incidente. Mas D. Pedro V é que não era para essas coisas...

Epistológrafo infatigável, D. Pedro V em numerosas cartas se ocupa de vários aspectos da questão dos nossos caminhos de ferro.

Assim, no volume de «Cartas inéditas de El-Rei D. Pedro V» (*) encontram-se nada menos de 8 cartas, dirigidas ao seu ajudante de campo, José Jorge Loureiro, referentes à construção da linha de Leste e aos vários incidentes, que originou essa construção a que o Rei chama «a quase incompreensível questão do caminho de ferro de Leste».

«Logo na carta n.º 5, em data de 8 de Junho de 1856, se refere ao contrato com o «Crédit Mobilier» e comenta:

«Verá as misérias a que este importante papel deu origem e mesmo este se queria sofismar!»

E Mendes dos Remédios escreve no comentário a esta carta:

«A *Société générale du Crédit Mobilier* foi fundada em França nos fins de Novembro de 1852, com o capital de 30 milhões, que no mês de Junho de 1853 atingiu o duplo — 60 milhões —, soma limite fixada pelos estatutos. Desde 1871 foi substituída pela *Société de Crédit Mobilier*. O seu fim era favorecer o desenvolvimento da indústria e dos trabalhos públicos e operar por via de consolidação em um fundo comum a conversão dos títulos particulares de empresas diversas

«Dados os fins da poderosa Sociedade, era de crer que lhe não escapasse o negócio da viação férrea portuguesa. Mas não foi ela que nos procurou; nós é que, provavelmente, fomos ao encontro dos seus desejos. O nosso ministro da Fazenda ao tempo, António Maria Fontes Pereira de Melo, celebrava na praça de Paris, por parte do governo, em 24 de Dezembro de 1855, um *contrato provisório* com a referida Sociedade e com os banqueiros Emílio e Isaac Pereira, B. Fould e Fould Oppenheim, todos de Paris, e Char-

les Devaux e Usielli, de Londres, para o estudo dos caminhos de ferro portugueses e designadamente das linhas de Lisboa à fronteira de Espanha, e de Lisboa ao Porto, salvo os contratos existentes entre o governo e a Companhia do Caminho de Ferro de Lisboa a Santarém, estudo que devia ser feito no prazo de 7 meses, a partir do dia em que se realizava o contrato (art.º 1.º).

«O Governo português ficava inibido de quaisquer negociações com outras sociedades, enquanto se não confirmassem ou anulassem as da Sociedade e obrigava-se a ouvir em futuras negociações com outras sociedades a do *Crédit Mobilier*, que, em condições iguais, tinha a preferência (art.º 4.º)

«Tal era, em resumo, o contrato provisório a que alude D. Pedro V na sua carta.

«As consequências deste contrato, dizia o ministro Fontes, eram inevitáveis.

«1.º suspensão por 13 meses de quaisquer trabalhos nas duas linhas de caminho de ferro da fronteira e do Porto, executados por companhias;

2.º a necessidade de desembaraçar a linha de Santarém dos pleitos, que entorpeciam o andamento das respectivas obras, e de habilitar o governo a trespassar à nova companhia os direitos da actual, que devia cessar de existir.

«Este contrato não pôde ser concluído e aprovado sem o mesmo ministro ter contratado com os ingleses Shaw e Waring Brothers a rescisão da empreitada que eles tinham no caminho de ferro de Leste, a venda ao Estado de todas as acções que possuíam, a renúncia de todos os direitos, e a consequente suspensão de, todas as demandas. Daqui derivou a convenção assinada em Londres a 15 de Dezembro. Simultaneamente o Estado adquiria a linha férrea de Lisboa a Santarém.

«Mas a quantas *misérias* não dera origem este importante papel! A reputação de ministros era arrastada pela lama como comprometida em negócios inconfessáveis.

«Compreende-se como D. Pedro V se interessasse pelo assunto no desejo louvável de apurar e aclarar responsabilidades, fazendo ao mesmo tempo progredir o País».

*

Apesar de serem, por vezes, demasiado longas e nem sempre claras, julgamos que vale a pena transcrever essas cartas pelo que representam de interesse do rei pela instalação dos caminhos de ferro entre nós.

Assim na estirada carta de 26 de Junho de 1856 que, no referido volume, aparece com o n.º 11, escreve D. Pedro V, no seu habitual estilo bastante prolixo: «A questão do caminho de ferro do Leste tem uma história, história que, apresso-me em dizê-lo, muito pouco conheço; mas que convém consultar agora, que se trata de remover os obstáculos que se opõem à melhor resolução dela; contudo nessa

história há a considerar alguns factos, que tenho presentes.

Em primeiro lugar há que examinar a maneira pela qual a Companhia se formou. Há a considerar, quanto a este ponto, as circunstâncias especiais, em que o governo se achou colocado nessa época, circunstâncias difíceis que contribuíram poderosamente para os males, que se seguiram, do concurso a que se procedeu em Junho de 1852, para a adjudicação da linha de Lisboa a Santarém.

Apesar do governo oferecer a garantia do juro de 6% às acções da Companhia, tal era a nossa situação económica que só Hislops se apresentou satisfazendo as prescrições do programa.

Se o concurso era ou não era o melhor modo de obter um concessionário para a linha férrea, que desse seguras garantias da execução do programa, é uma questão que seria inútil ventilar aqui. Poder-se-lhe-ia chamar uma questão póstuma.

As dificuldades, que cercaram os passos da empresa do caminho de ferro do Leste, duram até ao presente. O nosso crédito abalado fez que muito poucos preferissem um lucro de 6%, que reputavam incerto, ao lucro certo de 7½%, que dão os papéis de crédito da emissão de 40.000 acções representativas do capital de 800.000 libras relativo ao primeiro terço da linha de Lisboa a Badajoz, e foi a muito custo que a Companhia conseguiu passar em Lisboa e Londres 10.941 acções. O empreiteiro Shaw responsabilizou-se por 10.622 acções passadas em Inglaterra, das quais ainda deve uma prestação (por cuja causa a Companhia lh'as pretendia sequestrar), afora as duas que a companhia ainda não exigiu dos seus accionistas, o que tudo soma uma perda de 238.000\$000 réis, que ela experimenta.

O governo, no sentido de auxiliar a Companhia, tomou sobre si o encargo de 13.333 acções, das quais só em meados de 1855 conseguiu passar cerca 10.000 no Rio de Janeiro, relativamente às quais é credor de 100.000 libras, valor representativo das cinco prestações que d'aí lhe são devidas, restando-lhe por passar umas 3.000 acções.

Hoje, depois de quatro anos, pouco mais ou menos, depois de quase concluída a linha de Lisboa ao Carregado, hoje que o que está feito é uma garantia de segurança para o futuro, os contratemplos que temos experimentado fazem com que ainda reste por passar uma soma de 5.104 acções do capital de 102.080 libras, quantia que, se entrasse nos cofres da Companhia, como tenho fundado esperanças para crer que seja possível, asseguraria, ou pelo menos auxiliaria, o acabamento da via dupla até Santarém, atendendo à abundância de materiais, que existem em poder da Companhia, e aos trabalhos que se acham num sufficiente grau de andamento, além mesmo do Carregado.

Insisti muito nas dificuldades, que até ao presente encontrámos, para fazer ver o proveito que me

quer parecer se poderá vir a tirar da mudança que se experimenta actualmente nas relações do governo não somente com os capitais estrangeiros, como também com os portugueses. Além disto, o Brasil, hábilmente explorado, pode ser-nos muito útil, e efectivamente no-lo foi, quando ali se passaram, ao par, vs 10.000 acções, de que acima falei.

A mudança, pois, nas condições económicas do país, mudança para a qual não pouco concorreram cinco anos de sossego e um princípio de progresso material, dá ao menos uma probabilidade de que, caso a intenção do governo seja, como parece efectivamente ser, a consolidação da Companhia do Caminho de Ferro do Leste, seja possível achar quem se queira responsabilizar pelas 5.104 acções, que restam por passar; assim como pelas 3.000, que ainda se acham nas mãos do governo; operação esta que, além de dar vigor aos trabalhos, desembaraçaria o governo de um encargo para o qual está mal habilitado.

«Em segundo lugar há a considerar a maneira porque a Companhia concessionária da linha do Leste se houve na execução dos trabalhos.

«Não é um mistério que a falta de capital foi uma das causas essenciais da morosidade dos trabalhos que, a princípio, por muito tempo, não passavam do corte de Xabregas. A Companhia deu a obra de empreitada a Shaw, com quem teve contestações, que obrigaram a um processo de revisão do contrato. Foi a questão da rescisão do contrato de Mr. Shaw uma das mais sérias no negócio do caminho de ferro de Leste, pela influência que teve sobre o negócio todo, sobre o êxito mesmo da vasta questão que as Câmaras debatiam, quando o ministério do Duque de Saldanha, não podendo obter de mim um acto, que eu considerava imprudente, voluntariamente resignou as pastas.

«Sem a viagem a Londres do ministro Fontes, teria Mr. Shaw obtido o que efectivamente alcançou? Inclino-me a crer que não, sobretudo conhecendo o espírito pertinaz e consequente de Fontes, que por muitas vezes na minha presença negou justiça a Shaw, e se alegrou com a justa decisão dos tribunais portugueses, na questão que Shaw julgou poder pleitear perante eles. O acordo com Shaw, que já obrigou o governo a pagar-lhe 40.000 libras, valor putativo do *plant* ou material do trabalho, é um factor que se deve considerar muito mais nas suas relações com as negociações do ministro Fontes nos países estrangeiros, do que naquelas que o ligam com a questão do caminho de ferro em si.

A confrontação das datas dos diferentes documentos assinados em Paris e em Londres pelo ministro Fontes esclarece esta questão. Não conheço bem estas datas; mas, se bem me lembro, o acordo com Shaw foi posterior ao contrato com o *Credit Mobilier*.

O acordo com Thornton e com os *Bondholders* é minha opinião, não chegarei a dizer convicção

porque em matéria de tanta monta nunca convém julgar de leve, que foi consequência do contrato com o *Crédit Mobilier* e que daí provém a dureza de algumas das condições do já mencionado acordo. Que Shaw aproveitou o afã com que se pretendia regular os nossos negócios financeiros, de maneira a conseguir a cotação dos nossos fundos em Londres e a ser riscado o nosso nome do *Black Board*, é um facto que tenho razões para crer que existisse. Estes detalhes todos, pois, repito, merecem ser convenientemente indagados. As cousas mudarão de face quando o negócio tomar uma forma regular. A vantagem da resolução por parte do governo, da questão pendente entre Shaw e a Companhia, era calculada em relação a uma intenção que hoje não existe; ou, se existe, não se pretende levar a efeito pelos mesmos meios; é a cessão da linha de Santarém à Companhia que tomasse a linha de Badajoz.

Com esta intenção e com um desejo, acaso exagerado, e que nem sempre regularam as regras da perfeita equidade, de remover todas as dificuldades que porventura se viessem a opor ao pronto acabamento das linhas férreas, é que o ministério demissionário, além disso interessado como accionista, julgou dever intervir na questão de uma maneira certamente pouco conforme com o que devia fazer (ainda que em negócios desta natureza não seja muitas vezes possível governar segundo as regras de uma moralidade absoluta) e que não posso crer fosse necessário, se se tivesse procurado, como julgo era possível, resolver a questão sem recorrer a remédios heróicos. Nos planos do ministério demissionário reconhecia-se facilmente a intenção de reduzir o sistema de viação pública a uma vasta unidade, no que não reconheço vantagens que possam compensar o gravíssimo inconveniente da enfeudação a uma única companhia, que, por mais que se faça, não deixaria de ser uma espécie de *status in statu*. Se este pensamento derivava a sua força de graves compromissos com o *Crédit Mobilier*, é uma questão melindrosa, e sumamente delicada, em que nem ouso tocar, porque, além de outros inconvenientes, seria criar mais uma questão póstuma. É evidente que de tais compromissos resultava, afora outros males, o afastamento da concorrência como consequência da posse das linhas principais do país, ao pé das quais as vias férreas transversais de nenhuma importância seriam, e, consequentemente, não achariam quem as tomasse, senão a companhia concessionária das grandes linhas. Era pois com razão que *Mr. Prost* escrevia há tempos: «*Vous allez vous donner comme embarras une des plus puissantes compagnies (sic)*»; Mas, para remediar este mal, o mesmo *Mr. Prost* vinha oferecer-se para nos embaraçar tanto, ou ainda bem mais. E a companhia do *Crédit Mobilier*, além de ser um embaraço económico, constituía talvez um embaraço político, apesar das asserções em contrário que tenho ouvido, o que

certamente era muitíssimo atendível. Seja porém o que for, a maneira pela qual o *Crédit Mobilier* pretendia a concessão das linhas férreas, representava um pensamento eminentemente exclusivo, do que teria ocasião de convencer-se quem seguiu as discussões e, mais do que ninguém, eu que, apesar de desconhecer uma imensidade de factos, que nunca se me revelaram, conheço alguns que me fazem ver claramente que as propostas do ministro Fontes não podiam ser alteradas senão em alguns pontos insignificantes, o que equivale a estabelecer princípios exclusivos. De princípios exclusivos é que nos cumpre fugir cautelosamente.

É necessário manter a concorrência em toda a sua plenitude, fazendo com que dela possam vir garantias de segurança no que toca às propostas mais favoráveis, que nem sempre são as mais sólidas, inconveniente este que o concurso em hasta pública não remove e que nem mesmo a carta fechada extingue completamente. Perguntarei agora: que mais vantagens havia nas propostas do *Crédit Mobilier*, quanto a vias férreas, que pelo seu teor adriavam indefinidamente e deixavam a máxima incerteza sobre se se encarregaria ou não da factura das linhas férreas, do que resolver amigavelmente a questão do caminho de ferro de Leste, constituindo a Companhia de maneira a concluir a sua obra até Santarém e procurando prover do melhor modo possível à factura dos dois terços que restam para fazer? Não se dirá certamente que era porque a Companhia tinha transgredido o prazo para a conclusão dos seus trabalhos, por isso que o governo era também culpado, e não se podia negar à Companhia direitos, embora fictícios, que se tinham querido reconhecer a Shaw. Antes muito pelo contrário, não se intentou o processo de rescisão que é a pena dos que faltam às condições dos seus contratos; tratava-se de uma compra com não pequena desvantagem do tesouro. Se nisso havia o desejo louvável de apressar os trabalhos e de colocar as obras nas mãos de uma companhia que desse mais garantias, a vantagem da rapidez da conclusão das obras era prejudicada pelo contrato de estudos que não dava garantias algumas de que o *Crédit Mobilier* ficasse com as linhas, a cujo estudo acabasse de proceder; e, em lugar de uma companhia respeitável, teríamos uma espécie de monopólio das nossas vias de comunicação. Qual seria o regime interino? Pedir meios extraordinários às cortes, ou ir gastando do produto do empréstimo de 30.000:000 de francos? Nesta questão houve o defeito de querer fazer demasiado; o acordo de Londres era necessário; o empréstimo, mesmo com o *Crédit Mobilier*, podia ser útil com a cláusula da preferência; o acordo com Shaw pode ser interpretado de diversas maneiras; mas podia ligar-se com as outras medidas sem inconveniente algum; os contratos relativos a caminhos de ferro não eram necessários naquele momento e, pelo menos, imprudentemente feitos; para não dizer

que são um documento de ligeireza e falta de reflexão. Houve o inconveniente das cousas feitas á pressa ou debaixo de uma ideia exclusiva predominante. Disse-se às camaras que *parar era morrer*; eu disse, porém, um dia ao ministro Fontes, num dia de discussão mais acalorada, que *morrer era parar*; e para progredir, efectivamente, a primeira condição é não debilitar as forças por meio de sacrificios intempestivos ou mal retribuídos pelos frutos que possam vir a ter. Deixo ao tempo o decidir qual de nós dois tinha razão. No meu entender, as propostas do ministro Fontes teriam sido de outra natureza se o facto predominante nelas não tivessem sido os contratos, direi assim, formais com o *Crédit Mobilier*. O accordo de Londres é que deveria ter sido o primeiro acto; se ele não se tivesse feito esperar tanto, talvez as suas condições tivessem sido mais favoráveis; talvez que Mr. Shaw mesmo tivesse moderado as suas exigências, que naturalmente (efectivamente tenho razão para crer que assim foi) serviram de arma a Mr. Thornton. Ligar a questão do empréstimo de 30.000 : 000 de francos com os Caminhos de Ferro, pareceu-me foi uma obediência inconsiderada a exigências mais que egoístas e não menos um arreatamento imprudente, pelo desejo de brilhar e de deslumbrar as vistas por meio de um vasto plano. Há quem sustente que dos contratos do ministro Fontes, só o Acordo de Londres era necessário; que o empréstimo e os caminhos de ferro se seguiriam como consequência. Talvez assim fosse: depois das cousas feitas, todos falam muito mais desembaraçadamente do que antes, sobretudo depois que as questões, para assim dizer, deixavam de ser questões. O que me inclino a crer é que a questão do Caminho de Ferro de Leste, mesmo a do Caminho de Ferro de Badajoz (a essencial e, por certo, a mais difficil) se resolveriam bem, sem o emprego dos meios de que o Ministério demissionário julgou dever lançar mão, pelo facto de ser o contrato com o *Crédit Mobilier* a chave do seu plano. Tocar numa das medidas teria sido destruir o complexo delas. A questão de Shaw não excluía de maneira alguma a possibilidade da continuação da Companhia do Caminho de Ferro de Leste. Há certas cousas que custa a explicar. Como é que nunca nos tempos em que se curava de constituir fortemente aquela Companhia, se pensou nos meios de passar as acções que ainda hoje estão por passar? Como não se tratou de interessar algum capitalista estrangeiro de nome na empresa da linha férrea? Fizeram-se as cousas á pressa e certamente não bem; ousarei dizer que se fizeram sem um plano concebido de antemão. Deixou-se aos factos o cuidado de se encadearem uns com os outros. A compra de material de trabalho feita a Shaw por 40.000 libras é um facto consumado: o governo deve agora tratar de liquidar esta conta com a Companhia, que duvido queira comprar o material de Shaw. Pode questionar-se se estas 40.000 libras eram devidas a

Shaw antes de aprovado pelas Cortes o seu contrato com o governo. Não se pode, porém, questionar, de maneira alguma, que se deviam pagar letras já aceites. Era uma questão de crédito, e os mais sensatos reconheceram-no, posto que entre nós haja muito poucos que façam ceder as paixões à razão. A soma de 40.000 libras, ou antes de 43.000 libras paga a Shaw, não se acha autorizada e difficilmente se achará com que cobrir mais essa parcela de um deficit que, pela acumulação de créditos suplementares, excede de alguns contos de contos de reis a cifra em que se achava calculada no orçamento de 1855-1856. A questão em Shaw não embaraça o andamento das obras, tomando o governo sobre si o adiantar os meios necessários. Em justiça esta questão não é da competência do governo, que no negócio do Caminho de Ferro do Leste não é mais que um mero accionista, o inspector superior dos trabalhos e o fiscal da fiel execução dos contratos. É uma questão pura e simplesmente entre a Companhia e Mr. Shaw.

De todo o tempo assim se devera ter considerado.

A responsabilidade perante o governo é da companhia; Mr. Shaw é responsável somente para com a companhia. Há questões, e esta é uma delas, em que a menos que um grande interesse o reclame, o governo não deve intervir de uma maneira tão activa como pretendeu intervir na questão do Caminho de Ferro do Leste; sobretudo quando dessa intervenção provém à fazenda uma perda, ou, para falar mais propriamente, um aumento de obrigações correspondentes a um capital superior a 30.000 £, considerando as acções ao par.

A questão de Shaw, pois, deve no meu entender o governo obrar como se ela não existisse. Que há agora a fazer para assegurar a continuação da obra até Espanha? Creio que o que há a fazer é passar as 5.104 acções, que estão sem possuidor, e as 3.000 do governo, procurando achar um capitalista respeitável que se queira responsabilizar por elas. O nosso maior interesse seria interessar neste negócio Mr. Thornton, de cujas boas disposições a nosso respeito tem o governo já algumas provas e que deseja, segundo as informações ultimamente recebidas, possuir a linha de Badajoz. Mr. Thornton achar-se-ia assim sendo o principal accionista da Companhia e o mais habilitado para entrar no concurso para a concessão dos terços que ainda restam por fazer sobre a linha de Badajoz, linha para a qual a Companhia Central Peninsular teria a preferência.

Nesse momento seria a ocasião de tratar do melhor modo de contratar a conclusão da linha até Badajoz, tendo em vista as difficuldades que oporia à execução deste plano a posse da testa da linha em poder de outra companhia.

P A N O R A M A

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Uma grande data

O sr. Ministro da Economia reuniu, no dia 7 do corrente, no seu gabinete, os representantes da Imprensa para lhes anunciar que a indústria de siderurgia vai ser montada para uma produção anual de 300 000 toneladas de laminados mediante o investimento de 650 000 contos e que, para complemento do programa, haverá um investimento suplementar de dois milhões de contos.

O sr. dr. Ulisses Cortês ao fechar a sua notável exposição, declarou: «A obra de fomento do Governo prossegue, assim, em escala crescente, com vista à criação de novos instrumentos de riqueza e de trabalho, adequados ao desenvolvimento económico, à expansão demográfica e à melhoria das condições de vida da população nacional».

O dia 7 de Maio, em que se celebrou essa conferência com a Imprensa, deve figurar entre as nossas grandes datas históricas.

Duas palavras a Artur Portela

Artur Portela, um grande jornalista que fez da reportagem uma jóia de arte, cintilante e viva; crítico de arte bem dotado de cultura; prosador de extraordinária opulência verbal; artista na maneira de ordenar as imagens e de lhes dar colorido e vibração; Artur Portela, que é, sem favor, um mestre, teve no domingo, 6 do corrente, por iniciativa de um grupo de pintores, um almoço de homenagem. Homenagem justíssima que foi também, de algum modo, a consagração de todos quantos, nos jornais, se esforçam — e nunca ingloriamente — por concorrer para um mais alto nível cultural do País.

Artur Portela serve a sua profissão com brilho e dignidade. São muitos, muitíssimos mesmo, os artistas e os escritores que devem às suas críticas independentes, cheias de compreensão, palavras boas, de estímulo. Escrever bem significa pensar bem — afirmou Fialho de Almeida. E é também — acrescentaremos — servir. Servir com altura e beleza a arte — que é expressão de vida imortal.

A Mestre Artur Portela, um comovido abraço de gratidão por tantas páginas belas que tem dado ao jornalismo e à literatura.

Novo embaixador do Brasil

Álvaro Lins, professor e escritor ilustre, a quem a obra de Eça de Queiroz deve um lúcido ensaio, virá para Portugal no próximo mês de Agosto, na alta qualidade de Embaixador do Brasil em Lisboa. A notícia encheu de alegria os intelectuais portugueses. Álvaro Lins, da Academia Brasileira de Letras, é um amigo sincero de Portugal, não apenas por sentimento mas, também, por cultura.



MATOSINHOS — Cruzeiro em Leça do Balio

NUNCA!

Sugerido pelo bronze Diógenes da Senhora Duquesa de Palmela

*Erguei até à frente em noite escura,
Duma lâmpada acesa, a luz arfante.
Em torno a vós, baila uma sombra escura
E a luz vai projectar-se para avante.*

*Sustendo a lâmpada a igual altura,
Correi depois para essa luz brilhante;
A treva, aos vossos pés corre segura,
E a luz sempre a fugir, sempre distante...*

*Poetas! Eis aqui simbolizada
Na sombra, a nossa mágoa inominada,
Na luz, o além, como um clarão no mar...*

*Na sombra, a permanente, a eterna dor,
Na luz, a aspiração dum grande amor
Que nunca, nunca havemos de alcançar...*

Augusto Gil

(Do livro *Versos*, em 6.ª edição da *Portugália* com ilustrações de Maria Franco)

Écos & Comentários

P o r S A B E L

O General Moscardô, exemplo de dignidade viril e de sacrifício patriótico

JALECEU há dias, em Madrid, com a idade de 78 anos, o general Moscardô, heróico defensor de Alcaçar de Toledo, durante a guerra civil de Espanha. A defesa da histórica fortaleza é uma das páginas mais impressionantes, mais belas, da nação vizinha, nestes últimos tempos. Duas ou três centenas, se não mais, de mulheres e crianças haviam-se acolhido ao Alcaçar a fim de escaparem à fúria sanguinolenta dos «vermelhos». Em vão tentaram estes fazer render o seu heróico defensor. Em vão o ameaçaram com a morte do seu próprio filho, rapaz na flor da vida. Ou Moscardô se rende ou seu filho é varado pelas balas. E é esse jovem, que caíra nas mãos dos vermelhos, quem lhe anuncia, pelo telefone, os termos da terrível proposta. Moscardô, no entanto, dominando a sua grande dor de pai, responde serenamente: «Pois morre, gritando: Viva Cristo, viva a Espanha!».

E Moscardô, mordendo os lábios, de raiva, e os olhos embaciados de lágrimas, ouve, através do telefone, o ruído seco do tiro que lhe prostra mortalmente o filho. A fortaleza não se rendeu e, pouco depois, Franco, acompanhado das suas tropas, veio enfim libertá-la do apertado cerco.

E assim se escreveu, para a história da guerra civil de Espanha, uma das suas páginas mais gloriosas. A figura singular e excelsa do general Moscardô impõe-se ao respeito e à veneração dos homens.

O Poderio Militar da Nato

AS nações filiadas na NATO dispõem de forças armadas activas, em terra, mar e ar, que totalizam aproximadamente 3,1 milhões de homens. O contingente do SHAPE, na Europa, aumentou para 46 divisões, espalhadas desde a Noruega às montanhas de Caucaso na Turquia, existindo ainda cerca de outras tantas divisões capazes de entrar em combate dentro de trinta dias, em caso de emergência.

Estas tropas da NATO são apoiadas com novos canhões americanos de 290 milímetros, capazes de disparar granadas atómicas, e com foguetões que podem transportar espoletas atómicas.

No ar, a força da Europa Ocidental cresceu de uma mão cheia inicial de aviões para cerca de 6000 modernos aparelhos. (A contribuição da Alemanha acrescentará mais 1500 aparelhos a esta força). Existem outros 1000 aviões de jacto na Grã-Bretanha, e embora estejam sob o comando único da Real Força Aérea, seriam utilizados para a defesa da NATO em caso de ataque contra esta.

Há 165 campos de aviação para jactos, já terminados ou em construção, para utilização das esquadras aéreas da NATO. Dois terços desses campos encontram-se atrás da vital área central de choque, e serão ligados por um sistema extremamente importante do «pipelines» para combustível.

Com estas poderosas forças armadas, a segurança da Europa Ocidental está garantida.

Lisboa desportiva

CLUBE ORIENTAL DE LISBOA

10

O

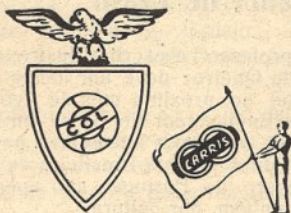
CLUBE ORIENTAL DE LISBOA é a resultante da fusão dos antigos clubes do bairro oriental da cidade: Chelas, Marvilense e Fósforos.

Procurando tenazmente enfileirar ao lado dos «grandes», encontraremos o «Oriental» a marcar nítida posição de relevo, em todas as competições desportivas em que tomou parte, desde 8 de Agosto de 1946: data da sua fundação.

Campeão Nacional de Futebol da 2.ª Divisão, em 1952/53; Campeão Regional de Andebol, em Juniores, nas épocas de 1946/47, 1947/48, 1948/49, 1950/51, e 1951/52; Campeão Nacional, na mesma modalidade e categoria, em 3 épocas, sendo duas consecutivas; o Clube Oriental de Lisboa possui ainda vários triunfos em provas de vela, modalidade onde sempre marcou presença muito honrosa.

O acendrado baírrismo de todos os simpatizantes e associados, dão a este clube características especiais que o tornam merecedor de realizar integralmente todas as suas aspirações, entre as quais figuram: a subida à 1.ª Divisão, de onde infelicidades várias o forçaram a sair há duas épocas; e a construção de um verdadeiro estádio, no Vale Fundão, com todas as condições necessárias para uma cultura mais completa das diversas modalidades praticadas.

O Clube Oriental de Lisboa atingirá certamente os objectivos que tem em vista. Para isso, felizmente, não lhe faltam dirigentes probos e trabalhadores, e a força inquebrantável de 6.500 associados, unidos e perseverantes, capazes das mais abnegadas dedicações para que o seu clube passe a ocupar o lugar destacado que verdadeiramente merece.





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Administração Política e Civil

REPARTIÇÃO DO PESSOAL CIVIL

Portaria n.º 15 807

O «Diário do Governo», I série, n.º 66, de 28 de Março de 1956, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos do n.º II da base X da Lei Orgânica do Ultramar Português, autorizar o Governo-Geral da província de Angola a publicar, ouvido o Conselho Legislativo da referida província, um diploma legislativo criando quatro lugares de segundo-piloto no quadro do pessoal contratado da Direcção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da referida província, com os vencimentos correspondentes à sua classe, no quantitativo igual ao estabelecido no orçamento geral de Angola para os pilotos existentes da mesma classe, podendo para tanto utilizar a importância de 144.000\$, já orçamentada.

Ministério do Ultramar, 28 de Março de 1956. — O Ministro do Ultramar, *Raul Jorge Rodrigues Ventura*.

Direcção-Geral do Fomento

REPARTIÇÃO DE OBRAS PÚBLICAS, PORTOS E VIAÇÃO

Fornecimento de material para 190 km de via destinado ao Caminho de Ferro de Moçâmedes na província de Angola

O «Diário do Governo», n.º 93, III série, de 18 de Abril de 1956, publica o seguinte:

Às 10 horas do dia 30 de Junho de 1956, na direcção Geral do Fomento, Praça do Príncipe Real, 13, em Lisboa, e na sede da Comissão Administrativa do Fundo de Fomento de Angola (C. A. F. F. A.), em Luanda, proceder-se-á à abertura de propostas para o fornecimento de material para 190 km de via destinado ao caminho de Ferro de Moçâmedes.

O programa do concurso e o caderno de encargos encontram-se patentes todos os dias úteis, às horas de expediente, na Direcção-Geral do Fomento e na sede da Comissão Administrativa do Fundo de Fomento de Angola.

O depósito provisório, da importância de 1.000.000\$, deverá ser feito no Banco de Angola ou na sua filial de Luanda, conforme o concorrente se apresente ao concurso em Lisboa ou em Luanda, mediante guia passada, respectivamente, pela Direcção-Geral do Fomento ou pela Comissão Administrativa do Fundo de Fomento de Angola, até à véspera do dia do concurso.

O depósito provisório, que pode ser substituído por garantia bancária de igual valor, devidamente aceite, deve ser válido até à efectivação do depósito definitivo.

Direcção-Geral do Fomento, 11 de Abril de 1956. — O Director-Geral, *Eugénio Sanches da Gama*.

Concurso n.º 21/56, para o fornecimento de trezentos vagões metálicos, abertos, de 40 t métricas, para os Caminhos de Ferro de Moçambique

Aviso

Para conhecimento dos interessados se faz público que o concurso em rubrica cujos anúncios foram publicados no *Diário do Governo* n.º 10 e 17, 3.ª série, respectivamente de 12 e 20 de Janeiro, que deveria ter lugar em 16 de Abril, foi adiado para o dia 16 de Maio próximo futuro, à mesma hora.

Direcção-Geral do Fomento, 11 de Abril de 1956. — O Director-Geral, *Eugénio Sanches da Gama*.

Concurso n.º 30/56, para o fornecimento de noventa vagões metálicos, abertos, para transporte de 45 000 kg, para a divisão de Lourenço Marques

Aviso

Para conhecimento dos interessados se faz público que o concurso em rubrica, cujo anúncio foi publicado no *Diário do Governo* n.º 10, 3.ª série de 12 de Janeiro, que deveria ter lugar em 25 de Abril, foi adiado para o dia 25 de Maio próximo futuro, à mesma hora.

Direcção-Geral do Fomento, 11 de Abril de 1956 — O Director-Geral, *Eugénio Sanches da Gama*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

O «Diário do Governo» n.º 98, III série, de 24 de Abril de 1956, publica o seguinte:

Por despachos de Sua Ex.ª o Ministro das Comunicações de 14 de Março findo:

Prorrogada até 31 de Dezembro de 1958 a validade da concessão das carreiras de serviço público a seguir indicadas:

Regular de passageiros entre Évora-Estação e Torrão, pertencentes à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com sede em Lisboa, Calçada do Duque, 20, e já renovada por despacho ministerial de 25 de Maio de 1951, publicado no *Diário do Governo* n.º 175, 3.ª série, de 31 de Julho do mesmo ano.

Regular de passageiros entre Montemor-o-Novo e Santarém-Estação, pertencente à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com sede em Lisboa, Calçada do Duque, 20, e já renovada por despacho ministerial de 14 de Agosto de 1951, publicado no *Diário do Governo* n.º 211, 3.ª série, de 11 de Setembro do mesmo ano.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 10 de Abril de 1956. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

Portaria n.º 15 831

O Comité International des Transports elaborou as Disposições Complementares Uniformes das duas Convenções internacionais de transportes de passageiros e bagagens em caminho de ferro (CIV) e de mercadorias em caminho de ferro

(CIM), as quais se destinam a uniformizar em pormenor a sua aplicação aos transportes internacionais.

Verificando a vantagem da sua adopção nas linhas férreas do continente:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar as Disposições Complementares Uniformes a seguir transcritas, referentes, às matérias e artigos das Convenções internacionais de transporte de passageiros e bagagens (CIV) e de mercadorias (CIM), de 25 de Outubro de 1952, para serem adoptadas pelas empresas portuguesas de caminhos de ferro do continente, a partir da data da entrada em vigor daquelas Convenções, na execução dos serviços internacionais de transportes que tenham a exercer, nos termos dos citados documentos, e que a eles estejam ligados.

Ministério das Comunicações, 21 de Abril de 1956. - O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Disposições Complementares Uniformes da Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens em caminho de ferro (CIV), de 25 de Outubro de 1952.

ARTIGO 4.º

Todo o talão que for apresentado separado do bilhete é considerado nulo e apreendido se o passageiro não puder ao mesmo tempo apresentar os talões referentes aos outros percursos parciais ainda não efectuados, se for esse o caso, assim como a capa do dito bilhete. Neste caso o passageiro é considerado como não tendo bilhete válido e é tratado em conformidade com o artigo 11.º

ARTIGO 5.º

A viagem é considerada como iniciada desde que o bilhete tenha já servido para o despacho de bagagens.

ARTIGO 6.º

Os limites de idade fixados para a concessão da gratuidade de transporte ou da redução concedida às crianças não devem ser atingidos no dia do início da viagem.

ARTIGO 9.º

Quando as tarifas prevejam interrogações das disposições do § 1, não são consideradas como interrupção de viagem:

A paragem prevista pelo horário para esperar pelo primeiro comboio de ligação, mesmo que o passageiro seja obrigado por esse facto, a passar a noite.

A paragem para passar de um comboio que não sirva a estação de destino ou a estação de paragem do passageiro para o primeiro comboio de ligação que pare nessa estação.

A paragem para passar para um comboio que permita chegar mais cedo ao fim da viagem ou por um preço mais reduzido do que o do comboio utilizado precedentemente.

ARTIGO 56.º

1. Faz-se a conversão do franco-ouro na moeda do país, conforme as prescrições do caminho de ferro.

2. Quando, para execução do contrato de transporte ou de outras obrigações que dele resultem, houver necessidade de conversão de moeda, essa conversão será efectuada ao câmbio fixado pelo caminho de ferro encarregado desta operação e publicada por meio de anúncio afixado no postigo da bilheteira ou de outra forma apropriada; o câmbio a utilizar é aquele que foi fixado para o dia em que a conversão é efectuada.

Disposições Complementares Uniformes de Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias em caminho de ferro (CIM), de 25 de Outubro de 1952.

ARTIGO 3.º

Se se verificar, durante o percurso, que foram aceites objectos excluídos do transporte, mesmo sob a denominação prescrita, o transporte destes objectos deve ser suspenso. Se for necessário, serão pedidas ao expedidor instruções, que deverão ser conformes com o direito nacional do país onde o transporte tiver sido suspenso. O expedidor terá de pagar o preço do transporte e as outras despesas feitas até ao ponto em que o transporte foi suspenso, incluindo nestas as sobretaxas eventuais previstas no artigo 7.º

Todavia, se se tratar de objectos cujo transporte é reservado ao correio num dos países interessados, qualquer estação desse país poderá entregá-los ao correio, mediante pagamento das despesas com que estiverem sobrecarregados.

ARTIGO 4.º

1. Os veículos de caminho de ferro, rodando sobre as próprias rodas, excluindo as locomotivas, tendões e automotoras, podem ser acompanhados por um guarda, que assegurará especialmente a lubrificação. Se o expedidor quiser usar deste direito, deve fazer disso menção na declaração de expedição.

2. Nos transportes entre o continente e a Grã-Bretanha, os objectos seguintes, desde que sejam trasbordados nos portos, só poderão ser aceites nas condições especiais a determinar para cada caso:

As mercadorias com mais de 6 m (20 pés ingleses) de comprimento ou constituindo uma massa indivisível com peso superior a 4000 kg.

Todavia, os veículos montados sobre rodas, carregados ou vazios, incluindo carros de mudanças, assim como todas as máquinas montadas sobre rodas, poderão ser aceites sem prévio acordo especial se o seu peso não ultrapassar 5000 kg; porém, as dimensões desses veículos ou máquinas não poderão exceder:

Comprimento total: 4,87 m (16 pés ingleses).

Altura lateral, medida a partir do solo: 2,28 m (7,6 pés ingleses).

Altura máxima, medida a partir do solo: 2,90 m (9,6 pés ingleses).

Distância entre os eixos: (2,28 m 7,6 pés ingleses).

Largura: 2,43 m (8 pés ingleses).

ARTIGO 6.º

1. As declarações de expedição fornecidas pelos particulares serão certificadas conformes com o modelo prescrito, pela aposição, à custa dos requerentes, do carimbo de fiscalização de um caminho de ferro ou de um grupo de caminhos de ferro.

2. No tráfego com a Grã-Bretanha:

a) Os modelos das declarações de expedição devem conter um texto em inglês;

b) O expedidor deve mencionar na declaração de expedição, sob a rubrica «Tariis e percursos requeridos», a linha de navegação pela qual o transporte deve ser encaminhado.

3. Quando, para remessas destinadas a localidades servidas por várias estações, pertencentes ao mesmo caminho de ferro ou de caminhos de ferro diferentes, a estação de destino não for designada de uma forma suficientemente clara para que seja possível determiná-la com precisão, o caminho de ferro pode escolher a estação para a qual o transporte deve ser encaminhado.

4. Se a designação do caminho de ferro destinatário estiver em contradição com a indicação feita sob a rubrica «Estação destinatária» da declaração de expedição, essa indicação não será tomada em consideração.

5. A indicação do posto de despacho alfandegário que figure sòmente nos documentos de alfândega não envolve responsabilidade para o caminho de ferro. A indicação de uma estação inscrita sob a rubrica «Tarifas e percursos requeridos» da declaração de expedição não é considerada como prescrição da estação em que devem ser cumpridas as formalidades de alfândega.

6. O expedidor pode indicar como destinatário a estação ou um agente da estação destinatária, se apresentar na estação expedidora uma autorização escrita do caminho de ferro destinatário.

7. Para os transportes que utilizem linhas de bitola diferente o carregamento efectuado no caminho de ferro expedidor determina a qualidade de declarações de expedição a utilizar para o percurso total.

Para os transportes provenientes de uma estação situada numa linha de via estreita (bitola inferior a 1,435 m), o carregamento efectuado na linha de via mais larga, em ligação com a linha de caminho de ferro de via estreita, determina a quantidade de declarações de expedição a utilizar no percurso total. Todavia: a regulamentação do caminho de ferro expedidor de via estreita pode prescrever que a carga efectuada na estação expedidora determina o número de declarações de expedição a utilizar para o percurso total.

ARTIGO 7.º

1. A sobretaxa prevista no § 6, letra b), é igualmente cobrada pelos objectos submetidos a condições menos rigorosas do que as prescritas pelo anexo I, em consequência de acordo existente entre dois ou vários Estados ou administrações de caminhos de ferro, em virtude do artigo 4.º, § 2.º

2. A estação que verificou haver excesso de carga e as estações fronteiriças de entrada dos países subsequentes decidirão se a remessa pode ser transportada sem modificação nas linhas de caminho de ferro do país onde elas estão situadas.

Se uma estação for de opinião que o carregamento deve ser modificado, ela procederá da seguinte maneira:

a) Se a remessa total puder ser transbordada para um vagão apropriado, sem riscos especiais para a mercadoria, esta operação deverá efectuar-se sendo o vagão remetido ao seu destino; eventualmente serão pedidas instruções a quem de direito;

b) Se o trasbordo não puder ser efectuado para um só vagão, a estação decidirá, de melhor forma para o interessado, se lhe devem ser pedidas instruções sobre a maneira de proceder ou se a carga excedente deve ser encaminhada de officio para o seu destino.

3.º Quando as inscrições relativas ao peso da carga que pode receber um vagão apresentam os índices A, B, C, e figura mais de um peso sob estes índices, o peso mais elevado designa a carga normal; o limite de carga é igual a esta carga normal aumentada de 5 por cento. Quando estiver indicado um só peso sob estes índices é aplicável o disposto no § 6, alínea e), 2.º período.

ARTIGO 8.º

O carimbo datador da estação expedidora deverá ser igualmente aposto nas folhas anexas à declaração de expedição, nos termos do artigo 6.º, § 6, alínea e), 3.º período.

ARTIGO 10.º

1. As despesas de aluguer de encerrados são calculadas conforme a tarifa da administração expedidora para todo o percurso em que os encerrados são utilizados.

2. A taxa de desinfecção é cobrada conforme a tarifa das despesas por operações acessórias do caminho de ferro que procede à desinfecção.

As prescrições de carácter geral inscritas na declaração

de expedição, tais como: «itinerário mais curto», «tarifa mais reduzida», não abrigam o caminho de ferro.

4. Para o cálculo da quantia a reembolsar, de harmonia com o § 7, o câmbio de conversão a aplicar é aquele que foi primitivamente utilizado para o cálculo do preço do transporte, ou que teria sido utilizado se não tivesse sido feita a aplicação de uma tarifa internacional. A importância do pagamento a efectuar é igual à quantia assim calculada.

ARTIGO 12.º

1. Todas as indicações que devem ser colocadas nos volumes, em virtude do § 6, podem ser reunidas numa só etiqueta.

2. O caminho de ferro pode exigir que os pequenos volumes da mesma natureza, em remessas de detalhe (pequenos objectos de ferro, etc.), cuja aceitação e manutenção ocasionem sensível perda de tempo, sejam atados ou embalados, de modo a formarem unidades mais volumosas.

ARTIGO 15.º

Quando, por falta, insuficiência ou irregularidade dos documentos a entregar, a remessa deva ser retida ou não possa ser entregue, o caminho de ferro pode cobrar as despesas de estacionamento e armazenagem previstas pelas tarifas.

ARTIGO 15.º

1. Quando o posto da alfândega se encontre a uma certa distância da estação intermédia designada pelo expedidor para o desembarço aduaneiro, o caminho de ferro resolve se a mercadoria deve ser transferida para o posto da alfândega ou se o desembarço aduaneiro deve ser feito na estação. As despesas sobrecarregam a mercadoria.

2. O expedidor que deseje assistir pessoalmente ou fazer-se representar por um mandatário que assista ao desembarço aduaneiro em trânsito, deve mencioná-lo na declaração de expedição sob a rubrica «Declaração para cumprimento das formalidades alfandegárias e de outras autoridades administrativas...», indicando a estação onde o desembarço aduaneiro deve ser realizado; o destinatário que deseje assistir pessoalmente ou fazer-se representar por um mandatário que assista ao desembarço aduaneiro em trânsito deve mencioná-lo no seu pedido, indicando a estação onde o desembarço aduaneiro deve ser realizado.

ARTIGO 16.º

Se uma parte dos objectos mencionados na declaração de expedição faltar no acto de entrega, o valor total das somas resultantes da declaração de expedição deve, mesmo assim, ser pago. Fica reservado o direito ao destinatário de reclamar o reembolso das despesas respeitantes aos objectos não entregues.

ARTIGO 18.º

Para o cálculo das importâncias devidas, o câmbio de conversão a aplicar é aquele que foi primitivamente utilizado para o cálculo das despesas, ou o que o teria sido se não tivesse havido nenhum erro. A importância do pagamento a efectuar é igual à quantia assim calculada.

ARTIGO 19.º

A declaração de expedição ou o seu duplicado, contendo a indicação de um reembolso e tendo aposto um carimbo com data, servem de prova de que a mercadoria foi sobrecarregada com o reembolso.

O estabelecimento de boletins de reembolso é regulado pelas disposições em vigor no caminho de ferro expedidor.

ARTIGO 20.º

A taxa de interesse na entrega é calculada separadamente, para cada secção de taxa; todavia, o mínimo de cobrança só é aplicado uma vez pelo percurso total.

As tarifas fixam em que condições esta taxa é arredondada. Na falta de prescrições desta natureza, a taxa de interesse na entrega é arredondada segundo as regras em vigor em cada secção de taxa quanto ao arredondamento do preço de transporte.

ARTIGO 21.º

A declaração escrita conforme o modelo previsto no anexo IV deve ser redigida segundo as disposições do artigo 6.º § 2.º, 3.º, 4.º e 5.º períodos.

ARTIGO 25.º

1.º Não será dado seguimento às ordens ulteriores que, em face das prescrições do artigo 5.º, § 5, não possam ser executadas.

2. A cobrança eventual de uma taxa pela execução das ordens ulteriores é determinada segundo a tarifa aplicada à remessa:

Pelo caminho de ferro expedidor, quando a ordem ulterior seja dada pelo expedidor;

Pelo caminho de ferro destinatário, quando a ordem ulterior seja dada pelo consignatário.

Esta taxa deve ser paga na ocasião da entrega da ordem ulterior.

3. No caso de atraso no transporte ou na entrega, provocada pela execução das ordens ulteriores, o caminho de ferro pode cobrar despesas de estacionamento e de armazenagem em conformidade com as tarifas, a não ser que tenha havido falta da sua parte.

ARTIGO 24.º

1. Os avisos enviados ao expedidor devem ser redigidos na língua oficial da estação expedidora, ou numa das três línguas francesa, alemã ou italiana.

Quando a língua utilizada não seja a do país a que pertence a estação expedidora, a obrigação de traduzir o aviso pertence ao expedidor.

2. A cobrança eventual de uma taxa pela execução das instruções é determinada segundo a tarifa aplicada à remessa:

Pelo caminho de ferro expedidor, quando as instruções sejam dadas pelo expedidor;

Pelo caminho de ferro destinatário, quando elas sejam dadas pelo consignatário.

Esta taxa deve ser paga na ocasião da entrega das instruções.

Todavia, quando o expedidor envie as suas instruções directamente à estação onde se encontra a mercadoria e esteja prevista uma taxa na tarifa pela qual a remessa foi taxada até à dita estação, esta taxa sobrecarrega a mercadoria. O mesmo sucede quando o caminho de ferro execute instruções que o expedidor tenha dado na declaração de expedição em conformidade com o § 3. 1.º período.

ARTIGO 25.º

1. Os avisos enviados ao expedidor devem ser redigidos na língua oficial na estação expedidora, ou numa das três línguas francesa, alemã ou italiana.

Quando a língua utilizada não seja a do país a que pertence a estação expedidora, a obrigação de traduzir o aviso pertence ao expedidor.

2. O expedidor que, em conformidade com o § 1, 2.º período tenha pedido, na declaração de expedição, que seja avisado directamente do impedimento à entrega, quer por escrito, quer pelo telégrafo, pode transmitir directamente as suas instruções à estação destinatária. O expedidor deve juntar o duplicado da declaração de expedição, no qual as instruções devem estar reproduzidas e assinadas por ele. Se a mercadoria tiver sido rejeitada pelo destinatário, basta que o expedidor junte o o aviso de impedimento à entrega procedente da estação destinatária.

As instruções que tenham por fim uma das alterações ao contrato de transporte previstas pelo artigo 21.º, § 1, alíneas f), g) e h), devem ser dadas por intermédio da estação expedidora.

3. A cobrança eventual de uma taxa pela execução das instruções é determinada segundo a tarifa aplicada à remessa:

Pelo caminho de ferro expedidor, quando as instruções sejam dadas pelo expedidor;

Pelo caminho de ferro destinatário, quando elas sejam dadas pelo consignatário.

Esta taxa deve ser paga na ocasião da entrega das instruções.

Todavia, quando o expedidor, em conformidade com a D C 2, envie as suas instruções directamente à estação destinatária e esteja prevista uma taxa na tarifa pela qual a remessa foi taxada até à dita estação, esta taxa sobrecarrega a mercadoria. O mesmo sucede quando o expedidor, em conformidade com o § 1, antepenúltimo período, pedir na declaração de expedição que a mercadoria lhe seja devolvida de officio.

ARTIGO 27.º

Quando, a pedido do expedidor, o caminho de ferro forneça encerrados alugados, não assume qualquer outra responsabilidade além da que lhe compete pelo transporte em vagões abertos, sem encerrados, mesmo que se trate de mercadorias que, segundo as prescrições da tarifa, não são transportadas em vagões abertos.

ARTIGO 33.º

Para se aplicar um método de cálculo uniforme, convém multiplicar o montante da indemnização que seria devida em caso de perda pela diferença entre 1 e o coeficiente da redução, calculado em conformidade com o 3.º período deste artigo.

ARTIGO 34.º

Só o caso de ser excedido o prazo total da entrega pode dar direito a indemnização.

ARTIGO 40.º

Se o interessado emitiu, contrariamente às prescrições em vigor, a apresentação de uma tradução numa das línguas previstas pela C I M, os agentes do caminho de ferro que fizerem essa tradução, sem que ela seja pedida pelo interessado, são, contudo, considerados como agindo por conta do mesmo.

ARTIGO 41.º

1. As reclamações devem ser fundadas.
2. Os pedidos de rectificação de taxa devem ser acompanhados, em original ou em cópia, em conformidade com o § 4: Da declaração de expedição, quando esses pedidos forem relativos a quantias pagas pelo destinatário. Do duplicado da declaração de expedição, quando esses pedidos forem relativos a quantias pagas pelo expedidor, e de todos os documentos susceptíveis de justificar o fundamento do pedido, e especialmente da conta de despesas, organizada em conformidade com as disposições do artigo 17.º, § 8.
3. Os pedidos de indemnização, por perda ou avaria, devem ser acompanhados, além dos documentos previstos no § 5, de todos os documentos susceptíveis de justificar o fundamento do pedido e das provas justificativas do valor da mercadoria (especialmente a factura de compra).
4. Os pedidos apresentados por outras pessoas que não sejam os interessados, nos termos do artigo 42.º, só serão tomados em consideração quando sejam acompanhados de uma declaração, numa folha à parte, pela qual o interessado autoriza que a importância a pagar seja entregue ao reclamante. Esta declaração, cuja assinatura deve ser reconhecida se o caminho de ferro o exigir, deve ser estabelecida em conformi-

Há 50 anos

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Maio de 1906

Rego a Vila Real

Foi aberta á exploração no dia 12 esta nova linha.

Das linhas complementares da rede ferroviaria do norte, a de Vila Real á Regoa foi a primeira a ser construida, tão grande é o seu valor como elemento de progresso e tão claramente se jimpunha a sua execução, como necessidade imperiosa e como de indiscutivel vantagem.

Os trabalhos de construção foram iniciados em 24 de agosto de 1903 e ao cabo dos dois annos e meio a nova linha estava concluida. Haviam-se gasto 420 contos approximadamente, ou seja menos de 17 contos por kilometro, visto ter 25 kilometros e 97 metros d'estensão.

Mossamedes

Vai começar o assentamento da linha a partir do kilometro 60 para deante. Do kilometro 45 até áquele já a linha está quasi toda assente.

Os primeiros 44 kilometros já estão sendo utilizados quer para o transporte de mercadorias, quer para o de passageiros.

dade com as prescrições legais do Estado do qual depende a administração encarregada da liquidação. Essa declaração é conservada pelo caminho de ferro.

ARTIGO 56.º

1. Far-se-á a conversão do franco-ouro na moeda do país de harmonia com as prescrições do caminho de ferro.

2. Quando a execução do contrato de transporte ou de outras obrigações que dele resultem necessite de conversão de moeda, esta conversão será efectuada ao câmbio fixado pelo caminho de ferro que é encarregado desta operação e publicada por meio de aviso afixado no postigo da bilheteira ou de outra forma apropriada. O câmbio de conversão a utilizar é — sem prejuízo das prescrições particulares previstas na D C 4 ao artigo 10.º e na D C ao artigo 18.º — aquele que foi fixado para o dia em que a conversão é efectuada.

Disposição Complementar Uniforme do Regulamento Internacional Relativo ao Transporte de Contentores (RICO).

1. Quando os contentores fechados circulem carregados, o expedidor, ao entregá-los para transporte, deverá ter o cuidado de os fechar á chave, com selo de chumbo ou a cadeado. Essa operação deve ser feita de modo que o contentor não possa ser violado sem deixar vestígio de arrombamento.

Compete ao expedidor de mercadorias entregues em contentores abertos tomar as disposições necessárias para evitar os riscos que o emprego destes contentores pode ocasionar às mercadorias.

2. Quando um contentor carregado se avarie em trânsito de tal modo que não possa seguir, o caminho de ferro pode transferir a mercadoria para outro contentor ou vagão. Desde que a transferência se faça para um vagão, o preço de transporte será calculado como se o transporte tivesse sido efectuado em vagão desde a estação expedidora até á de destino, salvo se o preço de transporte em contentor for menor.

Ministério das Comunicações, 21 de Abril de 1956 — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

ANTÓNIO MONTÊS

Foi condecorado pelo Chefe do Estado com o grau de cavaleiro da Ordem Militar de São Tiago, o sr. António Montês, ilustre Director do Museu Provincial José Malhoa, das Caldas da Rainha, e nosso prezado amigo e antigo colaborador, a quem, por tal facto, enviamos o nosso abraço de felicitações.

As insignias, adquiridas por um grupo de amigos e admiradores, seus conterrâneos, foram-lhe impostas no dia 15 do corrente, data em que foram inauguradas novas salas daquele valioso Museu.

O que todos devem saber

Abolição de «vistos» de entrada na Alemanha Ocidental

De acordo com resoluções aprovadas em Estrasburgo e no desejo de facilitar ainda mais o livre trânsito na Europa ocidental, o Governo da República Federal da Alemanha decretou a abolição dos «vistos» para viajantes naturais dos países membros do Conselho da Europa que desejarem permanecer mais do que três meses em território alemão.

Além disso o Governo de Bona resolveu abolir desde já os livretes e os tripticos exigidos aos carros estrangeiros que entrem na Alemanha. Nas fronteiras da Alemanha será fornecido, em lugar daqueles documentos, um «cartão aduaneiro» que custará apenas 250 marcos alemães e que será válido por três meses, podendo ser prorrogado de três em três meses.

VISITE NA EXPOSIÇÃO TÉCNICA ALEMÃ
NO INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO
O STAND DA :



G. E. B. WACKER K. G.

Munique — Alemanha

- * Vibradores interiores eléctricos e a gasolina.
- * Vibradores interiores eléctricos, de alta frequência com motor incorporado na própria agulha vibradora.
- * Vibradores exteriores eléctricos, de frequência normal e alta frequência.
- * Placas e réguas vibradoras, eléctricas e a gasolina, de frequência normal e alta frequência.
- * Vibradores de tensão e frequência.
- * Vibro-apiladores eléctricos e a gasolina.
- * Atacadores de balastro.

Terreno ao ar livre — Entrada pela Av. Rovisco Pais

DELEGAÇÃO PORTUGUESA
S. I. M. E. T.

Sociedade de Intercâmbio Mercantil e Equipamento
Técnico, Limitada

Rua Rodrigues Sampaio, 21, 3.º, porta B
Telef. 5 8882 e 50 871/1 ISBOA/Teleg.: «Simctel»



TIMKEN
 BRITISH TIMKEN LTD.
 CAIXAS DE EIXO
 PARA
 CAMINHOS DE FERRO
 REPRESENTANTES
C. SANTOS LDA.
 29, AVENIDA DA LIBERDADE, 41
 LISBOA

REGISTERED TRADE MARK TIMKEN — MADE IN ENGLAND

BAETA

JOALHARIA



65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

TELEFONE 2 6329

MATERIAL FERROVIÁRIO

Material circulante — Instalações de derivação
 Cabrestantes para manobra de material rolante
 Planos inclinados (elevadores)
 Placas giratórias — Transbordadores
 Locomotivas
 Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
 Parafusos, «crapauds» e tirafundos

WIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
 SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITORIO

Rua Luís Pinto Moitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
 842070

L I S B O A



DECLARAÇÕES

3 DUM CENTENARIO

USAR OCULOS?

PARA QUÊ?

EU USO

LAMPADAS

LUMIAR

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
 NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
 FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
 COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS



Transportes Simões

DE
JOSÉ SIMÕES

CAMIONAGEM

LISBOA — Rua de Arroios, 93 - A

Telefone: 54012 — 51594 — 46551

c (norte) 54012

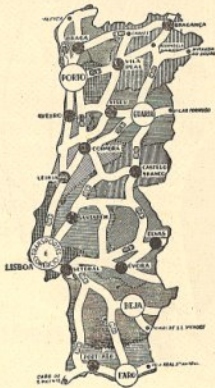
Transportes locais
e de longo curso

Camions de 3.000
a 12.000 quilos

Para vosso interesse
consultem preço sem
qualquer
compromisso

SERVIÇO DIÁRIO ENTRE AS
PRINCIPAIS
CIDADES
DO PAÍS

Escritório no PORTO: R. Morgado Mateus, 117 - A
TELEFONE 51170



COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

SEDE — Rua do Ataíde, 7-A

LISBOA



LOBITO - LUAU (FRONTEIRA) - 1.348 Qilms.

Capital: Esc. 330.000.000\$00

— :: — ou £ 3.000.000 — :: —



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL



Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, F. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»
LISBOA // LONDRES // LOBITO

S O R E F A M E

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048 Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas
Caldeiraria * Soldadura eléctrica
Válvulas condutas forçadas
Reservatórios metálicos
Estruturas metálicas

Caldas da Cavaca

(Aguiar da Beira)

Estância de tratamento e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aqistas caçadores.

A'gua muito fluoretada, a mais fluoretada do mundo' contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doentes do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias como se prova com valiosas referências de muitos médicos, que pomos à dispcrição dos senhores aqistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

PENSÃO AVENIDA

Óptimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

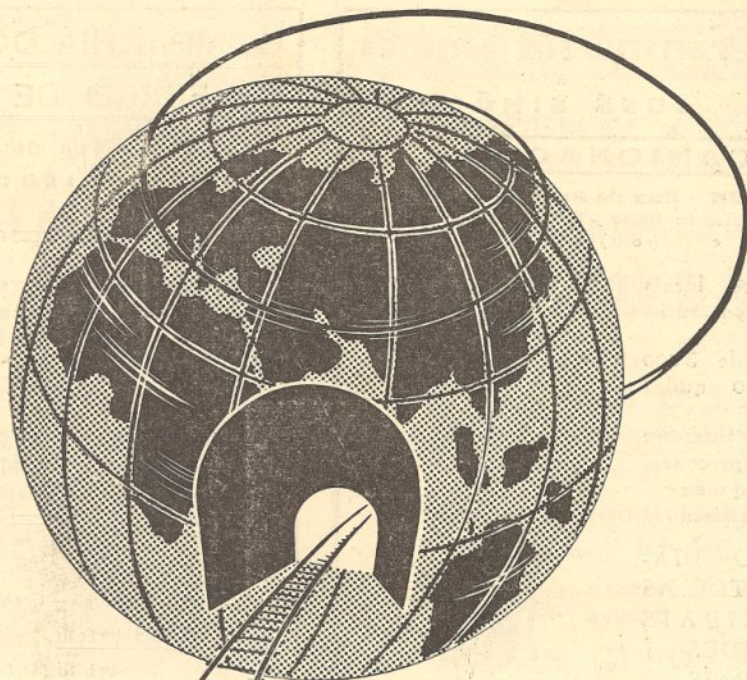
Pequenas casas e quartos mobilados,
de alugar, para familias

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

Aguiar da Beira ou pelo telefone 6126

ou para Lisboa Rua do Arsenal, 108, 1.º-telef. 31311



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE