

5.º do 72.º Ano

Lisboa, 16 de Maio de 1959

Número 1714

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L
FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, 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 20458 — LISBOA



LOCOMOTIVAS

HENSCHEL

Diesel-eléctricas e Diesel-hidráulicas

de todos os tipos e para todos os fins

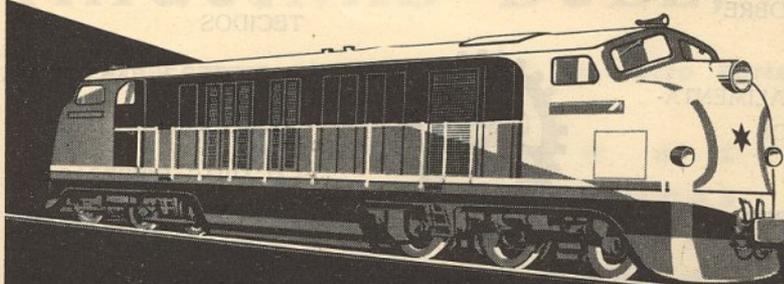
A gravura representa uma das **18** locomotivas Diesel-eléctricas Henschel GM —

Tipo «Tropical» — Potência de 1425 HP de 83 ton. de peso em

ordem de marcha, destinadas aos Caminhos

de Ferro

da Ghana



REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS · RUA DE S. JULIÃO, 23 · LISBOA

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL



Centrais eléctricas e Sub-estações, Protecções para redes eléctricas, Tracção eléctrica, Válvulas electrónicas — Emissores. Em armazém no Porto: motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica, pára-raios, Válvulas electrónicas, etc., etc.



Auto-transformadores de 220/150 kv. destinados à subestação de PEREIROS da C. N. E. depois do desembarque no Porto de Lisboa

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.
Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O

Companhia União Fabril

A MAIOR ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL E COMERCIAL DA PENÍNSULA

SUPERFOSFATOS

ADUBOS

SULFATO DE COBRE

ENXOFRES

BAGAÇO PARA ALIMENTAÇÃO DE GADOS

INSECTICIDAS

ÓLEOS INDUSTRIAIS

ÓLEOS COMESTÍVEIS

AZEITES

SABÕES



ÁCIDOS

VELAS

TECIDOS

CARPETES E PASSADEIRAS

CAPACHOS DE CAIRO

SACARIAS DIVERSAS

METALÚRGICA DO FERRO E AÇO

CONSTRUÇÕES E REPARAÇÕES DE NAVIOS

LISBOA — Rua do Comércio, 49

PORTO — Rua Sá da Bandeira, 86

Há uma e só uma!

FORMICA
REG. D.
MATERIAL DE REVESTIMENTO

- * **NOVOS PADRÕES**
- * **NOVOS PREÇOS**
- * **MESMA GARANTIA DE QUALIDADE**

FORMICA Resiste ao desgaste. Revestimento excepcional para mesas, balcões, etc.

FORMICA Resiste ao calor. Suporta temperaturas até 130° C.

FORMICA Resiste ao tempo. Maniém o colorido da primeira hora.

FORMICA É higiénica. Basta limpá-la com um pano húmido.

FORMICA Resiste aos ácidos, álcool, gorduras, detergentes, etc.

FORMICA É decorativa. Variedade de padrões e cores para todos os ambientes.



Não compre gato por lebre!

Existe apenas uma verdadeira **FORMICA**, material para revestimento único, preferido em todo o mundo. Só aceite as verdadeiras chapas marcadas: **FORMICA FORMICA-FORMICA**. O material eterno incomparável. Ouça a opinião de um amigo que já tenha empregado **FORMICA**.

PARA MAIS INFORMAÇÕES DIRIJA-SE AO REPRESENTANTE EXCLUSIVO.

CENTRO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA S.A.R.L

Distribuidores no Porto: **SOMANOR** — Sociedade de Materiais Eléctricos do Norte, Lda. — Praça Carlos Alberto, 128-A — PORTO

Distribuidores em Coimbra: **ARMAZENS DO ARNADO, LDA.** Largo do Arnado 5 e 7 — COIMBRA



R. D. JOÃO V. 2 — LISBOA
TELEF. 680007 — 8-9-0

Sociedade Portuguesa
de
MÁQUINAS BULL, LDA.

Fornecedores da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portugueses

M á q u i n a s
Electro-mecânicas
e Electrónicas
de Contabilidade

RUA RODRIGO DA FONSECA, 82, 1.º - E.

TELEFONE 42442

LISBOA



SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)
* FURGOES * VAGOES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.
AMADORA E LOBITO
PORTUGAL



SEEL
MÓVEIS DE AÇO PARA
ESCRITÓRIO



Sociedade Equipamento
de Escritório, Lda.

Praça dos Restauradores, 53-1.º

Telef. { 24986
28671 } - LISBOA



FORNECEDORES DA COMPANHIA
DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES



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 58 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

Água muito fluoretada, a mais fluoretada do mundo, contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças 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 disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

PENSÃO AVENIDA

Óptimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados,
de aluguer, para famílias

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



End. Teleg. EUROPEA
TELEFONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 7 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

DEPOSITO LEGAL
N.º 1959

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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



1714

16 — MAIO — 1959

ANO LXXII

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

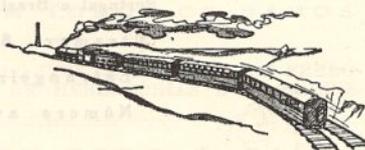
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANIUNES



S U M Á R I O

Do sonho à realidade	199
No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo Eng.º <i>FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	201
As Festas em Portugal — Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por <i>B. WOLOWSKI</i>	205
Na «Carris»	208
Há 50 anos	208
Recortes sem comentários	209
Imprensa.	210
Caminhos de Ferro Ultramarinos	210
Mobil Oil Portuguesa	210
Linhas Estrangeiras	211
Parte Oficial	212
Publicações recebidas	214



Do sonho à realidade

A construção da ponte sobre o Tejo, que vai a concurso público internacional, estará concluída em meados de 1967 e será a maior obra de engenharia realizada no nosso País

O sr. Ministro das Obras Públicas, Engenheiro Arantes e Oliveira, durante uma conferência da Imprensa, portuguesa e estrangeira, da rádio e televisão, efectuada no dia 27 de Abril, no Secretariado, deu ao País a grata notícia de que a ponte sobre o Tejo, velha aspiração de Lisboa, ia tornar-se, finalmente, dentro de breves anos, numa gloriosa realidade, pois fora aberto concurso da respectiva construção e adjudicação.

Da sua importante exposição vamos arquivar os trechos que mais particularmente

o caminho de ferro, sem qualquer indemnização para o concessionário da ponte rodoviária. Relega-se assim para a fase de julgamento das propostas a posição definitiva do Estado quanto ao meio de transposição mais conveniente no que diz respeito ao caminho de ferro: a ponte ou o túnel. Com efeito, se esta destriça pôde ser feita com nitidez, em relação à ligação rodoviária, a favor da solução «ponte», outro tanto não aconteceu quanto à ligação ferroviária.

«No fundo, põe-se aqui um problema simultaneamente económico e técnico, que



Fotomontagem de uma das soluções admitidas da ponte que ligará Lisboa a Almada, vista da base do monumento a Cristo-Rei

interessam ao caminho de ferro, pois o concurso admite duas modalidades: ponte mista para caminho de ferro e estrada e ponte sòmente rodoviária.

«No que respeita ao tipo da obra — refereiu o sr. Ministro das Obras Públicas — o caderno de encargos admite a apresentação de propostas para as duas modalidades de ponte mista, para os tráfegos ferroviário e rodoviário, e ponte só rodoviária. A intenção do Governo quanto a esta última solução revela-se na disposição que permite ao Estado, neste caso, pôr em funcionamento, a partir de 1970, um meio de ligação para

o concurso esclarecerá, segundo se espera».

Sobre as características da grandiosa obra, o sr. Engenheiro Arantes e Oliveira comunicou o seguinte :

«Trata-se necessariamente de uma ponte suspensa de grande vão central — não inferior a 1.000 metros — para perfeita garantia da exploração do porto, o qual não admite mais de dois pilares assentes no leito do rio, a distâncias mínimas das margens que o caderno de encargos estabelece. Na margem norte a ponte terá de ser prolongada por um extenso viaduto sobre a cidade, por

forma que a extensão total da obra de arte virá a perfazer cerca de 3.000 metros.

«As exigências da exploração portuária impõem, com efeito, uma altura livre sob a ponte de 60 a 70 metros, valores estes que envolvem com a necessária segurança as necessidades dos maiores navios. A superfície de rolagem para o tráfego automóvel ficará, assim, a 80 metros acima do nível do rio.

«O tabuleiro rodoviário terá faixas de rolagem com 3,5 metros cada — duas para cada sentido de circulação — e dois passeios, perfazendo uma largura total de 17 metros, além da faixa de separação dos dois sentidos do tráfego. Para a circulação ferroviária fica prevista a via dupla electrificada».

Depois, tendo dito que o tráfego da ponte poderá atingir, em 1970, cerca de 20.000 veículos por dia, o sr. Ministro das Obras Públicas, comunicou aos representantes da Imprensa:

«No caso da ponte mista, se vier a preferir-se esta modalidade, a exploração do caminho de ferro na travessia da ponte será necessariamente feita pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionária da rede nacional, que pagará a correspondente portagem ao concessionário da ponte. Para este efeito, fica dada no caderno de encargos uma garantia de tráfego mínimo anual, equivalente a quinze milhões de passageiros, um milhão de toneladas de carga e 80.000 carruagens ou vagões, números estes referidos a 1968, admitindo-se o ulterior crescimento anual de 2% deste tráfego.

«Eis, meus senhores, referidos a traços largos os tópicos essenciais do empreendimento para que é hoje aberto concurso público internacional. Dentro de dez meses poderemos conhecer as propostas elaboradas pelos concorrentes».

Ao terminar a sua exposição sobre as obras da ponte sobre o Tejo, o sr. Ministro acrescentou:

«Feita a escolha da solução mais conveniente e a adjudicação da obra, esta poderá

ser iniciada cerca de um ano depois, porquanto é preciso dar tempo à elaboração dos projectos de execução e às diligências preparatórias para pôr em marcha os trabalhos da construção.

«Depois, a construção da obra demorará quatro a cinco anos.

«São certamente prazos de espera um pouco longos, perante a nossa impaciência, mas perfeitamente justificados, por isso que se trata de uma das maiores pontes do mundo, a realizar aliás em condições que estão longe de serem das mais favoráveis, sobretudo no que diz respeito às fundações. Basta citar que o pilar sul do esquema-tipo terá de ser fundado a cerca de 80 metros de profundidade para atingir a formação rochosa, como é necessário.

Em suma, a realização desta obra — se vierem a ser coroados de êxito os nossos esforços, como devemos esperar — constituirá um marco miliário, não só na história das Obras Públicas em Portugal, como também na nossa administração pública, dadas as consequências transcendentais que advirão para o desenvolvimento do País».

Em dada altura da sua sensacional comunicação, o sr. Ministro das Obras Públicas revelou que uma circunstância que merecia ser sublinhada é o facto de se dar liberdade aos concorrentes para apresentarem os seus anteprojectos, moldados às suas técnicas de trabalho e às suas conveniências, embora com sujeição a um apertado condicionalismo que o caderno de encargos anuncia circunstanciadamente. Todavia, acrescentou o sr. Engenheiro Arantes e Oliveira, o Ministério das Obras Públicas promoveu e tem já em pleno curso a elaboração de anteprojectos nacionais de que foi incumbida uma equipa de especialistas portugueses — que os temos de grande valor neste campo da engenharia — chefiada pelo Prof. Edgar Cardoso.

Assim o Ministério das Obras Públicas proporciona uma oportunidade única à técnica nacional para fazer valer o seu merecimento em confronto com os técnicos estrangeiros.

No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

CAPÍTULO II

Do capital social, das acções e das apólices garantidas, dos interesses dos direitos e obrigações dos accionistas

«Artigo 4.º — O capital social da companhia será de 5.500.000 libras esterlinas ou 24.750.000\$000 réis, representados pelas verbas seguintes, a saber:

«1.º — 2.600.000 libras esterlinas ou 11.700.000\$000 réis de apólices ou obrigações, incluindo as já emitidas. Estas apólices ou obrigações vencerão o juro anual de 7 por cento, . . .

«2.º — 1.400.000 libras esterlinas ou 6.300.000\$000 réis de acções de preferência, cada uma de 100 libras esterlinas ou 450\$000 réis, que terão o direito de receber um dividendo anual de 7 por cento, mas que em nenhum caso poderão receber um dividendo superior, sejam quais forem os lucros da companhia. Os portadores destas acções terão o direito de receber este dividendo durante a construção na proporção das prestações que efectivamente tiverem pago.

«3.º — 1.500.000 libras ou 6.750.000\$000 réis de acções ordinárias de 20 libras esterlinas ou 90\$000 réis cada uma, que serão dadas em troca das acções já emitidas. . . .

CAPÍTULO III

Da Assembleia Geral

«Artigo 17.º — A Assembleia Geral representa plenamente a companhia, e as suas decisões são obrigatórias para todos os accionistas a respeito de todos os negócios relativos ao seu objecto nos termos dos presentes estatutos.

«§ 1.º — A reunião da Assembleia Geral terá lugar em Lisboa ou em Londres, conforme os

accionistas possuidores de maior número de acções nominativas, registadas nos livros da companhia, residirem em Portugal ou Inglaterra.

«§ 2.º A Assembleia Geral terá uma vez cada ano uma reunião ordinária, a qual poderá realizar-se em qualquer dia dos meses de Março ou Abril à escolha da Administração, devendo este dia ser fixado e anunciado nas folhas públicas de Londres e no Diário de Lisboa com quinze dias de antecipação, e também, se o Conselho julgar conveniente, por cartas de convite.

«§ 3.º Além desta reunião extraordinária, a Assembleia poderá reunir-se extraordinariamente nos termos dos presentes estatutos por convocação da Direcção ou a pedido pelo menos de três accionistas que tenham cinco mil acções, e bem assim por virtude das relações especiais da Assembleia Geral.

CAPÍTULO IV

Do Conselho de Administração

«Art.º 30.º — Os negócios da companhia serão administrados por um Conselho de quinze membros, mandatários temporários e revogáveis. Pelo menos quatro dos administradores serão cidadãos portugueses residentes em Lisboa.

§ 1.º — A companhia terá, no seu domicílio em Lisboa, um ou mais delegados com plenos poderes para a representarem em todas as questões que possam ter lugar com referência à execução ou interpretação dos contratos entre o governo e a companhia em Portugal.

«Art.º 31.º — O Conselho de Administração terá a sua sede em Lisboa ou em Londres como for determinado pela Assembleia Geral, e até que haja

uma declaração em contrário a sede será em Londres.

«Art.º 33.º — Aos membros do Conselho de Administração será fixada uma retribuição na primeira Assembleia Geral que se reunir depois da aprovação destes estatutos. Esta retribuição poderá depois ser alterada segundo as circunstâncias, que sobrevierem, por nova resolução da Assembleia Geral.

«Art.º 34.º — Logo que estes estatutos estiverem aprovados, na primeira Assembleia Geral se procederá à eleição de um novo Conselho de Administração, o qual durará até à primeira Assembleia Geral que tiver lugar depois da abertura de todas as linhas.

«Art.º 35.º — No fim de cada ano, depois da abertura de todas as linhas concedidas, a terça parte do número dos administradores ou o número mais próximo à terça parte sairá do Conselho. Os administradores, que tiverem de sair, serão aqueles que tiverem estado por mais tempo na administração sem terem sido reeleitos. No caso de haver dois ou mais administradores em circunstâncias idênticas, a sorte decidirá, na falta de acordo entre eles, os que devem sair.

«Art.º 38.º — Os membros do Conselho de Administração não contraem obrigação alguma ou pessoal ou solidária em virtude dos seus actos relativos às obrigações da companhia. Eles são responsáveis somente pela execução dos seus deveres e pela observância das prescrições dos estatutos.

«Art.º 39.º — Os administradores que saírem do Conselho podem ser reeleitos enquanto tiverem a habilitação exigida.

«Art.º 45.º

«§ 2.º Os estatutos, datados de 23 de Julho de 1862 e 9 de Junho de 1864, são anulados.

Paço, em 21 de Fevereiro de 1866 — Conde de Castro.

No cumprimento daquele contrato, procedeu a companhia ao alargamento da via e adaptação do material circulante, empregando, no troço do Barreiro a Vendas Novas, carris Vignole de 37 quilos por metro, assentes em travessas de pinho injectadas com sulfato de cobre e, no ramal de Setúbal, conservou os carris de dupla cabeça, não simétrica, de 30 quilos por metro, sobre travessas de pinho não preparadas, que já eram as ali existentes. ⁽¹⁰⁾

Um parecer do Conselho de Obras Públicas, em 15 de Setembro de 1864, aprovara a adopção de carris Vignole proposta pela companhia de

Sueste, mas o que para nós é digno de nota é o tipo de fixação: «assentes em travessas preparadas e seguras a estas por cavilhas aparafusadas ficando as porcas na face inferior das travessas, expondo que é o sistema mais aperfeiçoado e que tem merecido a aprovação dos Engenheiros Inspectores do governo inglês».

Na primitiva linha do Sul, a empresa empregara travessas de casquinha naftalizada e carris de de dupla cabeça, de 37 quilos por metro, fixados por meio de coxins de ferro fundido seguros às travessas por cavilhas de madeira de carvalho.

Breve se notou que, em algumas travessas, a deterioração começava na parte em contacto com essas cavilhas e, em outras, a decomposição da madeira era mesmo considerável em torno das cavilhas e propagava-se para a parte central da travessa.

As próprias cavilhas de carvalho se arruinavam facilmente e apresentavam pouca segurança, pelo que foram sendo substituídas por cavilhas de ferro.

As juntas dos carris na linha do Barreiro a Vendas Novas eram ligadas por *éclisses* ou talas, com quatro parafusos e, quer as dos carris Vignole, depois do alargamento da via, quer as dos primitivos carris de dupla cabeça, com coxins, não ficavam apoiadas nas travessas, mas sim no seu intervalo.

No ramal de Setúbal, as juntas, em vez de *éclisses* ou talas, eram ligadas por um sistema de braçadeiras seguras apenas por dois parafusos e com cunhas de madeira ou de ferro apertadas entre a alma dos carris e as braçadeiras, invenção de um maquinista ao serviço da primitiva companhia, que não foi adoptada em país algum e nem mesmo naquelas linhas teve grande futuro. ⁽¹⁰⁾

As cunhas alargavam facilmente com a vibração do carril à passagem dos comboios e as extremidades dos carris ficando soltas, sem esse reforço e desapoiadas, curvavam-se perigosamente, além do péssimo rolamento que deviam produzir, dando-se mesmo o facto de alguns capatazes, à falta de melhor solução, terem de calçar as juntas com toros de pinheiro. ⁽¹⁰⁾

Com a unificação da bitola de via e o emprego de carris Vignole na linha de Vendas Novas, a situação melhorou sensivelmente.

Além desses trabalhos na via e correspondentes modificações no material circulante, a empresa construiu as estações de Pinhal Novo e de Setúbal, executou diversas obras complementares nas linhas existentes e iniciou as do prolongamento de Évora para Extremoz e de Beja para o Guadiana, por um lado, e para Faro por outro.

O contrato de 21 de Abril de 64, impusera,

como vimos, à companhia a quem as linhas foram entregues, a obrigação de construir, no prazo de dois anos, uma nova estação em Setúbal, no sítio que fosse combinado entre o governo e a empresa, ficando a cargo desta o prolongamento do ramal, se o local fosse diferente do da estação construída. (5)

A rescisão do contrato, porém, e a necessidade de dar prioridade à construção do prolongamento para o Alentejo, fizeram protelar a realização desse melhoramento que, de resto, de momento se não afigurava fácil, dado que a cidade se interpunha entre o extremo da linha e as margens do rio Sado. (5) Só mais tarde, em 1883, foi promulgada a lei que encarava esse problema.

O projecto da estação de Setúbal, que teve finalmente parecer favorável do Conselho de Obras Públicas em 9 de Janeiro de 1865, era da autoria do engenheiro C. F. White. Foi, contudo, considerado muito modesto para uma cidade da importância de Setúbal, embora o Conselho atendesse ao movimento de passageiros bastante limitado, pelo que considerou que, de momento e naquelas circunstâncias, não era de exigir à empresa construções mais dispendiosas. (1)

*

Em 11 de Junho de 1864 era assinado o contrato definitivo autorizado pela lei de 23 de Maio.

Não transcreveremos esse «contrato definitivo» para não repetirmos cláusulas já muito conhecidas.

Mas não queremos deixar de citar a parte que consideramos essencial e, em especial, o artigo 3.º, um pouco diferente do anterior.

REPARTIÇÃO CENTRAL

«CONTRATO DEFINITIVO CELEBRADO COM O SÚBDITO BRITÂNICO ALFREDO COWAN, NA QUALIDADE DE PROCURADOR E REPRESENTANTE DA COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE SUESTE DE PORTUGAL

«Para a compra do caminho de ferro do Barreiro às Vendas Novas, com o ramal de Setúbal; construção de um ramal da linha de Beja para o Algarve; construção de um caminho de entroncamento da linha de Sueste com a de Leste; e o prolongamento do caminho de ferro de Beja até à margem direita do Guadiana; na conformidade do disposto na carta de lei de 23 de Maio de 1864, publicada no Diário n.º 121, de 1 de Junho do mesmo ano.

«Aos 11 dias do mês de Junho de 1864, neste Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, e gabinete do Il.º e Ex.º Sr. João Crisóstomo de Abreu e Sousa, do conselho de Sua Magestade,

Artigo 2.º —

«4.º — A construir uma estação nova em Setúbal no prazo de dois anos, no sítio que for concordado entre a empresa e o governo, ficando entendido que, se a empresa construir a nova estação em ponto diferente do actual, o prolongamento do caminho para essa nova estação e todas as obras, trabalhos e despesas, a que esta mudança der lugar, serão feitos por conta e risco da empresa e à sua custa, sem direito a subvenção ou subsídio de qualquer espécie por parte do governo.

«Artigo 5.º —

«3.º —

«§ 2.º — A continuação da linha de Beja, desde a margem direita do Guadiana até à fronteira, fica dependente da companhia mostrar, no prazo de dez anos, ou que é concessionária da linha espanhola, que continua a portuguesa até Sevilha, ou que outra empresa obteve do governo espanhol essa linha, e que começou a sua construção. Quando se realize o caso previsto neste §, a companhia obriga-se a construir esta segunda parte da linha de Beja à fronteira de Espanha no prazo necessário para que fique completamente acabada ao tempo em que estiver igualmente construída e terminada a linha que de Espanha vier entroncar na fronteira de Portugal, uma vez que este prazo não seja maior que três anos».

Assinado esse contrato, Sebastião de Canto e Castro Mascarenhas deixou a direcção daquele caminho de ferro por decreto de 15 de Julho e foi encarregado da fiscalização das novas linhas, por outro decreto da mesma data:

«Tendo sido assinado no ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, no dia 11 do corrente mês de Junho, o contrato definitivo para a venda do caminho de ferro do Barreiro às Vendas Novas, e ramal de Setúbal, à Companhia do Caminho de Ferro do Sueste; segundo a autorização concedida ao governo pela lei de 23 de Maio último, hei por bem exonerar o capitão do Corpo de Estado Maior do Exército Sebastião do Canto e Castro Mascarenhas, do cargo de Director por parte do governo do referido caminho de ferro, para que foi nomeado por decreto de 7 de Agosto de 1861, e que exerceu sempre com muito zelo, inteligência e honradez.

O ministro e secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 15 de Junho de 1864 — REI — João Crisóstomo de Abreu e Sousa.

*

«Sua Magestade El-Rei há por bem determi-

nar que o capitão do Corpo do Estado Maior do Exército Sebastião do Canto e Castro Mascarenhas, chefe da 2.^a divisão fiscal de caminhos de ferro, seja também encarregado de fiscalizar a construção e exploração das novas linhas de prolongamento de Beja até à fronteira de Espanha, e até ao litoral do Algarve, e de Évora a entroncar na linha de Leste na estação do Crato; devendo igualmente fiscalizar a exploração do caminho de ferro do Sul; e ficando autorizado a empregar no serviço a seu cargo os indivíduos que actualmente servem debaixo das suas ordens. O que se comunica, pelo ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, ao referido Sebastião do Canto e Castro Mascarenhas, para seu conhecimento e fins convenientes.

Paço, em 15 de Junho de 1864—João Crisóstomo de Abreu e Sousa—Para Sebastião do Canto e Castro Mascarenhas.

*

Sebastião de Canto e Castro Mascarenhas é mais uma figura de relevo nessa pléiade de engenheiros e técnicos de todas as categorias, que surgiram, por assim dizer inesperadamente, no início dos nossos caminhos de ferro, facto tanto mais notável e honroso quanto é certo que nenhuma preparação, nenhuma prática, tínhamos desse género de trabalho, novo para nós. E mesmo ele a grande figura desta primeira fase da construção e exploração da nossa rede ao sul do Tejo.

E Canto e Castro Mascarenhas alinha assim, galhardamente, ao lado de Joaquim Nunes de Aguiar, João Crisóstomo de Abreu e Sousa, Vitorino Damásio, João Evangelista de Abreu, Sousa Brandão e tantos outros, a que já fizemos referência ou nos irão aparecendo à medida que se for desenvolvendo o panorama da nossa história ferroviária.

O seu nome, de resto, nem é novo para nós, nem só agora nos aparece.

Natural de Lisboa, alistou-se aos dezassete anos, como voluntário, em Caçadores 2 e foi pro-

movido a alferes em 1840 e, mais tarde, a capitão em 1846. Passou ao Corpo do Estado Maior em Setembro de 1851, mas depressa começou a exercer importantes funções na vida civil.

E, assim, sabemos terem-lhe sido conferidos, em 1858, o grau de «Cavaleiro da Ordem militar de S. Bento de Aviz»; em 1861, o de «Comendador da Ordem de Cristo»; em 1864, obteve a comenda da «Ordem militar da Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa» em atenção ao seu reconhecido merecimento e «demais serviços que tem prestado em diferentes comissões, especialmente na administração do Caminho de ferro do Sul».

Em 21 de Fevereiro de 1865 foi colocado fora do quadro do Corpo do Estado Maior «por se achar empregado em serviço estranho ao Ministério da Guerra».

Com efeito, em 1852, a pedido de Hardy Hislop, foi trabalhar no estudo da linha de Lisboa a Santarém e, logo no ano seguinte, Tomaz Rumball fazia saber ao Ministério da Guerra «a maneira altamente satisfatória como desempenhou a parte dos trabalhos que lhe foram incumbidos na 1.^a Secção da via férrea de Lisboa a Santarém».

Na linha de Leste deve ter estado, pelo que se conclui da «nota do assentamento do livro do registo do Corpo do Estado Maior», desde 27 de Abril de 1854 a 26 de Dezembro de 1856.

Aparece-nos, depois, em vários trabalhos de fiscalização das nossas linhas férreas e, finalmente, na direcção da linha do Sul, de onde o vemos agora sair em 15 de Julho de 64, mas continuando na fiscalização das novas linhas para além de Évora e Beja e da exploração das já existentes.

Para sua biografia parece-nos que nada melhor do que transcrever, na fria simplicidade dos documentos oficiais, a folha dos «assentamentos», que lhe dizem respeito, no «Registo do Corpo do Estado Maior»:

(Continua)



AS FESTAS EM PORTUGAL

Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta

Viagem da Família Real Notas e recordações de viagem

por B. WOŁOWSKI

Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguilár

XIV

O fim do Dia

Após a visita da família real à Sé, o cortejo dirigiu-se ao Seminário e daí à inauguração do Asilo dos Pobres e das Crianças Abandonadas.

O rei recebeu também uma comissão de comerciantes, que tinha por presidente o Sr. Melo Borges, e pediu-lhe uma ligação de caminho de ferro para Viseu.

O rei prometeu tomar em consideração o pedido e disse que conhecia bem a importância da cidade de Viseu e as vantagens que toda a região obteria.

Na própria tarde, os jornais de Viseu publicaram um suplemento anunciando que o Sr. Fontes, Presidente do Conselho de Ministros, tomava o compromisso, em nome do Governo, de apresentar uma proposta de lei para a construção de um ramal ligando Viseu à linha da Beira Alta.

Indiquemos de passagem que o ourives, Sr. Manuel de Figueiredo, que gravou a medalha oferecida à rainha pelos artistas, recebeu do rei a cruz de S. Tiago com dispensa do pagamento de direitos.

As iluminações do segundo dia foram ainda mais brilhantes.

A casa do meu hospedeiro encontrava-se na estrada que conduz à *Cava de Viriato*, que o rei devia visitar.

O Sr. Pereira da Silva tinha feito as coisas com grandeza, construíra por sua conta uma grande tribuna que a minha hospedeira, auxiliada pelas suas duas amáveis jovens filhas, tinha ornamentado com muito gosto.

Quando as carruagens reais passaram, todas as mimosas mãos das lindas visienses começaram a cobrir o rei e a rainha com flores.

À volta o mesmo entusiástico acolhimento. Deixando a tribuna, em francês, o grito: «Viva o rei, viva a rainha!».

O rei, admirado de ouvir uma aclamação em francês, voltou a cabeça para o lado donde tinha partido, mas escondi-me e não me viu.

Consagrámos uma parte da noite a percorrer a cidade. Uma grande animação reinava nas ruas, todas embandeiradas e brilhantemente iluminadas.

A partida fora fixada para o dia seguinte às 8 horas da manhã.

Os meus hospedeiros convidaram muitos dos seus amigos para passar a noite. A tribuna estava cercada com grinaldas de lanternas venezianas. Até à meia-noite foi como um desfile constante deste sítio à casa do meu hospedeiro.

Riam, dançavam, tocavam música, e confesso que apesar de não compreender português, sentia muito prazer por ver a alegria franca desta sociedade e os testemunhos de simpatia que prodigalizavam «ao único jornalista estrangeiro» que assistia à viagem real. Assim, conservo desta tarde a mais agradável das recordações.

Devo, antes de deixar Viseu, dirigir aqui os meus agradecimentos mais sinceros ao meu hospedeiro, Sr. Joaquim Pereira da Silva, pela singeleza e a cordialidade franca com as quais me concedeu a hospitalidade. Sinto profundamente que não saiba francês, porque estas linhas, se alguma vez caíssem sob os seus olhos, ter-lhe-iam indicado que o tempo não di-

minui a recordação das nossas amigáveis relações de alguns momentos.

Mas espero que o seu amigo, Sr. Visconde de Guedes Teixeira, governador civil de Viseu, quererá, com a sua amabilidade habitual, fazer-lhe a tradução.

O nome desta cidade ficará ainda mais gravado na minha memória, porque tive a honra insigne de ser recebido uma segunda vez em audiência particular por Sua Majestade a Rainha.

Partida do Rei para o Porto

A partida de Viseu efectuou-se a 8 de Agosto, às 8 h. e 10 m. da manhã. Uma imensa multidão havia-se aglomerado em todo o percurso do cortejo real. As mesmas aclamações à partida como à chegada.

Os jornalistas portugueses alugaram um ónibus que os devia transportar à estação do caminho de ferro e convidaram-me a ir com eles, declarando-me que era hóspede durante o trajecto, e que, por consequência, a minha quota parte no pagamento comum seria recusada por unanimidade. Era necessário, com vontade ou sem ela, aceitar esta imposição de boa camaradagem.

Um grande número de habitantes de Viseu seguiu o Rei e a Rainha até Mangualde. Toda a gente estava reunida na estação do caminho de ferro às 10 e meia da manhã.

Aí, as Senhoras Condessa de Anadia e a Viscondessa da Torre de Moncorvo, e muitas outras senhoras despediram-se de Suas Majestades e o comboio pôs-se em andamento para seguir pela linha da Beira-Alta até à Pampilhosa e daí ao Porto.

Em todas as estações, a multidão, vinda dos arredores, acudia aos cais.

Em Santa Comba Dão, o director da Companhia, Sr. Bartissol, propôs ao rei descer do salão real e de ir colocar-se na cauda do comboio no salão da direcção, de onde se vê, de cima do varandim, a via férrea e as belezas maravilhosas da paisagem.

O rei concordou e fez assim o trajecto até Luso, a antepenúltima estação antes da Pampilhosa. Os nossos leitores conhecem já esta encantadora povoação pela narração que fizemos no decurso desta descrição, quando falámos da casa do Sr. Duparchy, empreiteiro geral da linha.

Na Pampilhosa um almoço oferecido pela Companhia, esperava a família real e os convidados no restaurante da estação.

Nesta estação o rei felicitou o sr. Bartissol e o alto pessoal da Direcção da Beira-Alta, e subiu às 2 horas da tarde para a carruagem-salão da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, que tem como director uma pessoa muito amável, o sr. Espregueira.

O trajecto da Pampilhosa ao Porto efectuou-se em três horas e três quartos. Assinalemos a recepção feita em Aveiro, onde o comboio passou às 3 horas e alguns minutos. Na estação de Ovar, oito encantadoras

meninas subiram ao salão real e uma delas dirigiu uma saudação à rainha. O rei e a rainha beijaram-nas carinhosamente.

Na Granja, reputada estação balnear, os veraneantes vieram em grande número saudar a família real na sua passagem.

Enfim, às 5 horas e 45 minutos da tarde, o comboio entrou na estação do Porto, que é a segunda cidade de Portugal, e o centro de um importante comércio com o estrangeiro.

Chegada ao Porto

Estamos numa grande cidade. Isso vê-se imediatamente.

A família real era esperada na estação pela municipalidade, os vogais da Junta do Distrito, o corpo consular, o cardeal-arcebispo, o bispo, os professores da Academia, os da Escola de Medicina, os professores do Liceu Central, os administradores e os membros da Associação Comercial, muito importante no Porto, os magistrados, etc., etc..

Apenas Suas Majestades desceram da carruagem, uma deputação de senhoras do Porto dirigiu-se junto da rainha para lhe apresentar as suas saudações.

Em seguida os soberanos receberam as autoridades no salão da estação. Depois o cortejo pôs-se em andamento com a seguinte ordem: o município, as carruagens dos ministros, as dos ajudantes de campo do rei, das damas, etc., etc.. A seguir vinha a carruagem real, rodeada de uma brilhante e elegante escolta de honra de 40 senhoras e cavalheiros a cavalo, seguidas de perto por um esquadrão de cavalaria. Depois, 170 carruagens conduzindo as pessoas de categoria que tinham esperado a família real na estação.

No largo da estação a guarda de honra era feita por três regimentos da guarnição, de grande uniforme.

O rei vestia o uniforme de generalíssimo, a rainha tinha um vestido azul celeste. O príncipe real D. Carlos envergava a farda de lanceiros e o infante D. Afonso a de artilharia.

Na estação do Porto encontrei-me de novo separado bruscamente dos meus companheiros. Cada um queria ver e procurava colocar-se o melhor possível. Eis-me portanto perdido no meio da multidão com a minha casaca de cerimónia, obrigado a confiar a minha bagagem aos cuidados do proprietário do restaurante da estação, que é francês e possui um excelente hotel no Porto, o Hotel de Paris.

Serei ainda obrigado a fazer o trajecto a pé, como em Mangualde, e a abrir passagem no meio desta multidão entusiasmada? Estava quase resignado, quando uma ideia feliz e audaciosa ao mesmo tempo, me veio. Lembrando-me da afabilidade dos portugueses para com os estrangeiros, estabeleci o plano de pedir hospitalidade na primeira carruagem onde houvesse um lugar para me instalar. Mas todas as car-

ruagens estavam cheias de gente e começava a amaldiçoar a sorte que me era contrária, quando avistei uma rica carruagem com magníficos cavalos atrelados. Estava ocupada por uma só pessoa — um funcionário público de Portugal, cujo uniforme coberto de enfeites dizia-me o bastante para saber que possuía um lugar muito elevado na hierarquia administrativa.

A carruagem ia a passo. Aproximei-me, cumprimentei, e expliquei o meu embaraço, dizendo que era um jornalista estrangeiro que queria ver a festa. Qual não foi a minha satisfação, quando vejo o meu interlocutor convidar-me com o gesto mais gracioso a assentar-me ao seu lado e a abrir ele próprio a porta. Não errei contando com a delicadeza portuguesa.

Apenas tinha ocupado o lugar, eis que o amável proprietário da carruagem declina o seu nome e categoria. Era o sr. Lopo Vaz, antigo ministro da Fazenda.

Era para mim uma felicidade ter um tal encontro, porque o sr. Lopo Vaz conhecia toda a gente no Porto; pude informar-me de uma quantidade de cousas muito interessantes, que, sem ele, teria ignorado.

Uma enorme multidão tinha vindo ao encontro do cortejo, e enchia as ruas por onde devia passar. O trajeto da estação ao palácio real era ainda de alguns quilómetros. Assim era necessário muito tempo para o efectuar.

Das varandas, das janelas, milhares de mãos se erguiam e lançavam uma chuva de flores na carrua-

gem real, enquanto que calorosos vivas saíam de todos os peitos.

As proximidades da igreja de Santa Catarina, sobretudo, eram curiosas de ver. Cachos humanos, escaionados nos degraus da escada, moviam-se por cima da multidão que se comprimia para melhor ver.

É-me impossível dar uma ideia exacta do aspecto magnífico que apresentavam as ruas decoradas com um gosto requintado. Todas as casas estavam embandeiradas, ricas colchas, tapeçarias, damascos.

Viam-se expandir em todas as janelas fisionomias sorridentes, e magníficos vestidos das graciosas e lindas senhoras do Porto.

A Rua de Santo António, que conduz à Praça de D. Pedro IV, estava juncada de flores; liga a esta praça por um declive suave, do alto do qual um espectáculo verdadeiramente feérico se ofereceu aos meus olhos.

Depois de ter percorrido esta rua, o cortejo passou perto da igreja dos Clérigos, cuja torre, com a altura de 75 metros, data de 1732; é considerada a mais elevada de Portugal.

Chegados ao palácio, o rei e a rainha entraram para os seus aposentos. Não houve recepção nesse dia, mas a multidão estacionou, diante do palácio, uma parte da noite.

Nesse sítio despedi-me do sr. Lopo Vaz, testemunhando-lhe todo o meu reconhecimento pela honra que me quis fazer servindo-me de cicerone.

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

Na «Carris»

Distribuição de diplomas e distintivos de «Boa Condução» a 805 motoristas e guarda-freios

Sob a presidência do sr. Director-Geral de Transportes Terrestres, Engenheiro José António Miranda Coutinho, a Direcção da Companhia Carris de Ferro de Lisboa procedeu, no 27 de Abril, numa cerimónia realizada no refeitório do Pessoal daquela Companhia, em Santo Amaro, à distribuição de diplomas e distintivos de «Boa-Condução» a 805 guarda-freios e motoristas que, em 1957, satisfizeram as condições do regulamento para atribuição de galardões.

Aberta a sessão, o sr. Administrador-Geral da Companhia congratulou-se com a presença do sr. Director-Geral de Transportes Terrestres, dos representantes da Imprensa, e disse:

«No desempenho da grata missão de estimular e de fazer justiça, mais uma vez se procede à atribuição de diplomas e distintivos a guarda-freios e motoristas que conduziram veículos durante um ou mais anos, sem incorrerem em acidentes cuja responsabilidade lhes pudesse ser atribuída. Em 1957 — ano a que se reporta esta atribuição — o número de homens que satisfaz as condições exigidas pelo apuramento, foi de 805.

É com a maior satisfação que se regista este elevado número de funcionários que conseguiu, mercê de qualidades profissionais da observância dos Regulamentos, conduzir o veículo que se lhe confiou, sem incorrer em qualquer falta».

Mais adiante o sr. Administrador-Geral afirmou:

«No decorrer do ano a que nos reportamos — 1957 — noticiaram os jornais alguns casos de acidentes pessoais ocorridos com os nossos veículos. Verificaram-se dez casos fatais. Note-se, no entanto, que em relação a todos estes dez casos, as Autoridades reconheceram *não caber ao nosso Pessoal qualquer responsabilidade*».

E a terminar, disse ainda:

«Como em anos anteriores, prestamos homenagem à eficiente actuação da Polícia de Trânsito, pelas medidas repressivas e preventivas que acertadamente vem tomando em defesa do tráfego ordenado de veículos, e endereçamos à Imprensa as nossas sandações e louvores pelo muito que tem feito a bem da segurança do trânsito.

«Aos nossos Motoristas e Guarda-freios, mais uma vez, o testemunho do nosso apreço pelas boas qualidades profissionais de que deram provas, e que este acto tem por fim enaltecer.»

Procedeu-se, em seguida, à distribuição, pelo sr. Administrador-Geral, de diplomas e medalhas de «Boa-Condução».

O distintivo «Estrela de Ouro e de Prata» (15 anos de Boa-Condução) foi entregue pelo sr. Director-Geral dos Transportes Terrestres, ao guarda-freio 1629, sr. Alberto da Silva.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Maio de 1909)

7 DE MAIO DE 1853

Commemoração

Completam-se no dia 7 do corrente mez 56 annos, que, na quinta actualmente propriedade da familia João de Brito, toda a cidade de Lisboa festejava com delirio a inauguração dos trabalhos de construcção da 1.^a linha ferrea portugueza.

A Companhia Central Peninsular dos Caminhos de ferro de Portugal, que no dizer do saudoso Julio Cesar Machado possuia mais titulos do que dinheiro, representada pelo concessionário Hardy Hyslop, era obrigada por seu contracto com o Estado a dar começo aos trabalhos de construcção do projecto aprovado pelo governo, sob pena de rescisão do contracto.

O notavel estadista António Maria de Fontes Pereira de Mello tinha empregado os mais energicos esforços e sacrificios para conseguir a realisação do elemento mais poderoso da regeneração do credito e prosperidade nacional.

Conhecedor da falta de recursos financeiros que o concessionario, por carencia de condições de confiança, não podera conseguir, nem por isso perdeu animo, e para salvar o parco capital e os incontestaveis direitos, da firma Waring-Brothers exigira o começo da construcção, e para esse fim prestou todo o auxilio official para a realisação da cerimonia inaugural.

Em outro lugar d'esta gazeta já descrevemos em detalhe esta festa, em que sua magestade a rainha D. Maria II extrahiu do solo a primeira pá de terra que, levada em um carro de mão, foi despejada por el-rei D. Fernando no aterro da quinta do Beato.

A barraca em que suas magestades celebraram a cerimonia era assente no terreno actualmente occupado por uma elegante e vasta casa de campo rodeada de jardins, á qual o proprietario deu a designação de *Quinta da Inauguração*.

Dos que tomaram parte n'esta origem do mais importante melhoramento da riqueza nacional, bem raros são os que a morte tem deixado para celebrar n'esta commemoração o quanto póde a energia e confiança no futuro, e o desprezo pelos maus augures que já então, como sempre, malsinavam os grandes emprehendimentos e tentam hoje desanimar os mais ousados com malevolas insinuações e baldados esforços por manter interesses pouco licitos, que offendem e prejudicam o interesse geral.

Saudamos pois com verdadeiro e entusiastico patriotismo esta data que deu origem á ligação de Portugal com toda a Europa, da qual estava isolado por terra e pouco bem servido de communicações por mar.

Em nome do pessoal, o guarda-freio n.º 1580, sr. Joaquim Rodrigues da Silva, subiu ao estrado para, em nome dos seus camaradas, cumprimentar o sr. presidente da mesa, e os srs. Administradores e Directores da Companhia.

Encerrou a sessão, o sr. Engenheiro José António Miranda Coutinho, que proferiu algumas palavras de homenagem ao pessoal da Companhia e sobre a louvável iniciativa da Companhia em premiar o seu pessoal com diplomas e distintivos.

Em segunda foi servido um cock-tail e aperitivos ao pessoal e convidados.

Recortes sem comentários

Música nos «eléctricos»

É vulgar — principalmente aos domingos — haver entre os passageiros dos carros eléctricos uns senhores que levam consigo uns aparelhos de telefonia aos quais abrem as «goelas», enchendo o carro de ruídos, que tanto podem ser agradáveis como não...

Neste caso — de serem ruídos pouco agradáveis — é vulgar termos que ouvir, qualquer que seja a disposição de espírito em que nos encontremos, um fado guinchado por uma Maria de qualquer coisa, ou pelo Joaquim Serralheiro. Há outros, então, que por mais aversão que tenhamos pela bola, nos obrigam a tomar conhecimento com as várias fases do «desporto-rei» — que parece que é assim que lhe chamam agora os seus admiradores.

Lógicamente que somos partidários de que quem gosta de fado, que o ouça, e que aqueles que saboreiam um relato de futebol, que o escutem também. Mas, isso sem incomodarem quantos podem não gostar de semelhantes manifestações e que pagaram o seu bilhete de carro, no qual, entre os vários incómodos que o facto comporta, não está o de ouvir telefonia. A liberdade desses senhores da telefonia ambulante deve terminar, exactamente, onde começa a de aqueles que não gostam dos programas por eles escolhidos...

É este um caso que pomos à ponderação dos dirigentes da Carris, tão prontos, sempre, em atender as reclamações do público — quando as entendem justas.

T. V. — (Do «Diário da Manhã»)

Valorização regional

No final do próximo ano de 1960 vai realizar-se em Portugal o 10.º recenseamento geral da população. Devem verificar-se, nessa altura, as transformações mais relevantes do último decénio na distribuição demográfica portuguesa, sobretudo no delicado aspecto da concentração em duas grandes cidades (Lisboa e Porto) com prejuízo para os centros provincianos. Será a altura de se fazer o balanço de uma política económica e social em que os problemas regionalistas avultam pela sua incontestável importância.

Muito a propósito pergunta-se no «Jornal Português de Economia e Finanças»: «O que poderá esperar-se no próximo Recenseamento? Novecentos mil habitantes para Lisboa, trezentos mil para o Porto, talvez uma ou duas cidades com mais de cinquenta mil habitantes. Tudo o mais sem alteração digna de registo.

«É nas grandes aldeias de camponeses de enxada e de oficinas domésticas que a população portuguesa se concentra. Essas terras de estradas ladeadas de casas térreas, onde se desenvolvem todos os erros e toda a pequenez da gente do campo sem que aí se encontrem as suas virtudes, enchem o nosso País. São tão densas que em certas regiões se avistam umas das outras, no sopé de cada colina, ou em cada curva do mesmo ribeiro.

«Não é diferente, todavia, que tenhamos ou não cidades. É nos grandes aglomerados urbanos que floresce a cultura e que se forma uma melhor consciência cívica nacional. Mesmo o desporto — e vivemos numa época em que o país só parece contar como suporte de uns tantos grupos de futebol — necessitamos para ter profundidade, de maiores e mais numerosas cidades.

«O nosso País precisa fazer desenvolver e vitalizar as pequenas cidades provincianas. Duplicar-lhes ou triplicar-lhes o número de habitantes entre dois recenseamentos, transformá-las em importantes centros industriais e comerciais dotá-las de novas escolas, desenvolvendo-as como centros de ci-

vilização e de cultura, chamando-as ao pensamento nacional, pedindo-lhes uma mensagem nova».

Estas advertências da valiosa revista dirigida por A. Valdos Santos são de indeclinável oportunidade e merecem atenta ponderação.

Do «Jornal do Comércio»

A população Ultramarina

A população das nossas províncias ultramarinas distribua-se do seguinte modo em 1956:

Timor — população de cor	441.810
» branca	1.152
S. Tomé e Príncipe — população de cor	59.007
» branca	568
Guiné — população de cor	508.514
» branca	2.263
Índia — população de cor	656.699
» branca	892
Angola — população de cor	4.066.440
» branca	78.826
Moçambique — população de cor	5.690.698
» branca	48.215

Porcentagem de desastres

Portugal, a Jugoslávia e a Alemanha Ocidental são os países onde a percentagem de acidentes de aviação é mais elevada na Europa, apresentando os mais baixos índices a Suécia, a Noruega e a França.

Por cada dez mil carros, registam-se anualmente em Portugal 639 desastres — informa a revista italiana «Documenti» — seguindo-se a Jugoslávia com 550 e a Alemanha com 418.

O número de mortos causados em acidentes foi, em 1956, na Alemanha, de 12.883, seguindo-se a França com 8.285 e a Itália com 6.746, figurando Portugal em décimo lugar com 528.

Na Jugoslávia a percentagem de mortos foi de 80 por cento. Portugal vem em segundo lugar com 29 por cento, seguindo-se a Alemanha com 18,6.

A coragem de um piloto aviador

Com risco da própria vida, pois o nevoeiro era cerrado e a chuva caía incessantemente, o piloto aviador Joaquim Avelino Ribeiro, do Aeroclube de Cabo Verde, fez numa avioneta «Tiger», um percurso de 90 quilómetros, até à povoação dos Mosteiros, para salvar a vida de uma pobre criança, para quem a Câmara Municipal da Ilha do Fogo, num angustioso telegrama, solicitava soro antitetânico.

Ao ser recebido o pedido, julgava-se não ser possível atendê-lo, pois o único piloto do Aeroclube, que poderia fazer tal voo, encontrava-se ausente em S. Vicente e as condições atmosféricas impunham prudência.

Chegado o medicamento, já quando as esperanças se esgotavam, a criança pôde ser salva. A Câmara Municipal do Fogo, na sua última sessão, apreciou o acto de Avelino Ribeiro mandando exarar na respectiva acta um voto de louvor.

Do «Jornal do Médico»

Surpresas do deserto

NOVO FREIXO (MOÇAMBIQUE), 29. — Perdeu-se durante a noite, numa estrada, perto desta localidade, e foi obrigado a passar a noite no cimo de uma árvore, vigiado por dois leões, o padre Sérgio, da Missão de Mitucue.

O padre Sérgio seguia de moto para esta localidade. Não conseguindo orientar-se devido à escuridão, resolveu deitar-se junto de uma árvore bastante copada, mas foi surpreendido por dois leões que se aproximavam lentamente. Lesto, subiu para o cimo da árvore e ali ficou guardado pelas feras, que esperavam, pacientemente, que o padre descesse, até amanhecer. Como o padre não descesse, furiosos, resolveram retirar-se, depois de terem desfeito uma mala e a batina do sacerdote. — (L.).

MOBIL OIL PORTUGUESA

Modificações nos Corpos Directivos desta Companhia

Segundo nos foi comunicado pelo sr. Eng.º Anselmo Pinto Basto, Presidente do Conselho de Administração e Administrador-Delegado da «Mobil Oil Portuguesa», o sr. Eng.º J. E. Fricker, que há três anos desempenhava naquela Companhia as funções de Administrador e Presidente da Comissão Executiva, foi nomeado Administrador-Geral, com efectividade a partir do dia 1 deste mês.

Igualmente foi-nos comunicado que os Srs. José Telles, Chefe dos Serviços Comerciais da Metrópole, e António Valladas, Chefe dos Serviços de Operação, foram eleitos para o Conselho de Administração da «Mobil Oil Portuguesa», ficando responsáveis, respectivamente, pelos pelouros de Vendas e Operação em todas as áreas do mercado metropolitano e ultramarino em que trabalha a «Mobil Oil Portuguesa».

Caminhos de Ferro Ultramarinos

BENGUELA

O sr. Arthur H. Gurr, Administrador-Geral da Clan Line e um dos directores da Houston Line Limited, partiu de Londres, em avião, no dia 4 de Maio para uma visita a Angola (Luanda e Lobito) e África do Sul.

Ao sair de Londres, disse que ia visitar o Lobito por quatro razões principais: para verificar as facilidades do novo porto, fazer um juízo do potencial do futuro comércio de Angola, avistar-se com os directores da Administração africana da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela e examinar o sistema de comunicações de Angola.

Informou ainda o sr. Arthur H. Gurr que, pelas linhas marítimas, foram transportadas mercadorias gerais para Angola e, em trânsito, através do Caminho de Ferro de Benguela, para o Congo Belga e para a Rodésia. Há dois anos, os navios ingleses transportaram, com destino ao Caminho de Ferro de Benguela, bastante material ferroviário.

Na opinião do Administrador-Geral da Clan Line, não só as facilidades do porto do Lobito aumentaram bastante, mas também o Caminho de Ferro de Benguela se encontra apto a transportar maior tonelagem de carga.

BEIRA

Já chegaram à Beira (África Oriental) as duas novas carruagens-restaurantes, as quais são dotadas de ar condicionado e possuem requisitos dos mais modernos, nomeadamente um esplêndido «bar», cozinhas

Imprensa

«Ferroviários»

Ferroviários, a magnífica revista do Pessoal da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis (RENFE) completou, em Janeiro, 23 anos de existência.

Fundada em Janeiro de 1936 e interrompida a sua publicação, a poucos meses do seu primeiro número, voltou a reaparecer, com melhores e mais firmes condições de vida, em Fevereiro de 1942.

Aos seus directores e colaboradores apresentamos as nossas sinceras felicitações.

«Correio do Ribatejo»

Comemorou, recentemente, o 68.º aniversário, o «Correio do Ribatejo», que, sob a direcção do ilustre jornalista e escritor sr. Dr. Virgílio Arruda, se publica em Santarém.

Fundado por João Arruda, jornalista que soube fazer do seu semanário um dos órgãos mais prestimosos da região e dos mais prestigiosos da Imprensa do País, o «Correio do Ribatejo» tem continuado a ser um porta-voz honesto e desassombrado dos anseios e dos problemas de Santarém e seu distrito.

Cumprimentamos muito efectuosamente o sr. Dr. Virgílio Arruda pelo aniversário do seu jornal, bem como aos seus distintos colaboradores.

Carlos Lyster Franco

Pelo falecimento do notável pintor e desenhador sr. Carlos Lyster Franco, que foi também um jornalista muito distinto, encontra-se de luto o nosso prezado camarada, sr. dr. Mário Lyster Franco, ilustre director do semanário regionalista *Correio do Sul*, que há quarenta anos se publica na cidade de Faro, Algarve.

Natural da freguesia de Belém, Lisboa, Carlos Lyster Franco de tal modo se afeiçoou ao Algarve, que em breve se tornou um dos mais fervorosos amigos e defensor dos seus interesses, principalmente do que se referia à cidade de Faro, onde residia.

Ao sr. dr. Mário Lyster Franco apresentamos as nossas sinceras condolências pelo falecimento de seu ilustre pai.

equipadas com toda a aparelhagem necessária e salão de jantar.

Estas duas unidades, adquiridas pelo Caminho de Ferro da Beira, proporcionam aos passageiros, que utilizam os seus comboios, um maior conforto, a par das esplêndidas carruagens de ar condicionado que já possuem.

Linhas Estrangeiras

Os caminhos de ferro da África do Sul, importante organização pertencente ao Estado, estão também ao serviço do turismo.

Dispõem de uma rede ferroviária que liga todo o País com linhas principais e secundárias e exploram também um serviço de autocarros, para a organização de excursões aos locais de interesse. As viagens são feitas de maneira a dar o maior conforto aos passageiros, com paragens junto de restaurantes, salões de chá e casas de pernoitar.

As carruagens dos comboios para longas distâncias possuem compartimentos que se transformam em salas de estar durante o dia e em quarto de dormir, à noite. São dotados de água quente e fria, lavatórios e mesas articuladas. As refeições são servidas em carruagem-restaurant.

O «Blue Train» (Comboio Azul), expresso entre a Cidade do Cabo e Joanesburgo e que dispõe de ar condicionado, é o orgulho destes serviços.

ARGÉLIA Em virtude de um decreto dos Ministérios das Obras Públicas e Finanças da França, foi criada a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro de Argélia (S. N. C. F. A.).

O capital deste novo organismo, que substitui o dos Caminhos de Ferro Argelinos (C. F. A.) está constituído pelo financiamento, em parte iguais, do Estado e da S. N. C. F.

Os agentes da S. N. C. F. A. rege-se-ão pelo mesmo regulamento de trabalho que os da S. N. C. F., garantindo-lhes o Estado o mesmo regime de pensões que desfruta o pessoal da rede da França metropolitana.

ARGENTINA A Empresa de Caminhos de Ferro do Estado Argentino resolveu proceder à realização do plano de obras propostas por uma comissão ferroviária, o que permitirá a renovação dos trabalhos suspensos desde 1956.

Na primeira fase destes trabalhos que vão seguir-se, serão investidos 130 milhões de pesos. Esses trabalhos compreendem uma estação de classificação, vários enlances ferroviários e supressão de 16 passagens de nível.

— Os jornais da Argentina continuam a comentar a lamentável repetição dos acidentes nas passagens de nível, os quais são sempre devidos ao descuido dos condutores dos veículos que os atravessam ou a negligências por parte do pessoal encarregado da sua guarda.

Os primeiros — denunciam os jornais — esquecem a obrigação de observar numa e noutra direcção das vias antes de as atravessar, já que a realidade demonstrou que nem sempre basta um sinal para indicar que tudo está em ordem, havendo mais de um veículo entre as cancelas, ao baixarem estas por descuido da guarda da passagem de nível, ou aparecer de repente um desse «comboios-fantasmas», quando os mastros, erguidos, anunciam um cruzamento livre.

ESPAÑA Ascende a 305.000.000 dólares o auxílio económico norte-americano à Espanha, desde que foi firmado o convénio de 26 de Setembro de 1953. Pela Lei Pública 480, a Espanha recebeu até agora 284.000.000 dólares de excedentes agrícolas.

Estão sendo negociados actualmente novos créditos com o Eximbank. Recentemente, este organismo concedeu 8 milhões de dólares para a Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.

GRÃ-BRETANHA No dia 26 de Novembro de 1958 reagilizou-se, com a presença de jornalistas e técnicos dos caminhos de ferro, uma viagem experimental com a primeira locomotora inglesa de corrente alterna. A viagem efectuou-se no trecho electrificado da linha principal da «London Midland Region», no trajecto entre Wilmslow e Mauldeth Road, numa extensão de 9 milhas e meia.

A locomotora, que tem o n.º E 1000, está sendo presentemente utilizada para formação de maquinistas e para a experiência de material. Este tipo de locomotora será posta em serviço regular quando o trecho da linha que une Crewe com Manchester e que mede 31 milhas, estiver inteiramente electrificada, e quando forem entregues as outras locomotoras, que se encontram actualmente em construção.

Está previsto para 1960 um serviço regular de comboios eléctricos entre Crewe e Manchester. Este serviço estender-se-á em 1963 até Birmingham e Liverpool e em 1968 haverá serviços directos entre Euston, Manchester e Liverpool, via Birmingham.

ITÁLIA Foi entregue aos Caminhos de Ferro Italianos, depois de excelentes experiências, a primeira de um novo tipo de locomotoras eléctricas de 4.000 H P. para a rede de 3.000 V.

Esta locomotora, construída em Génova, desenvolve a velocidade máxima de 140 quilómetros por hora. Os seus construtores Brown Boveri receberam uma encomenda de 37 locomotoras.

INGLATERRA Pela primeira vez na história do caminho de ferro da Grã-Bretanha, a televisão foi posta à disposição dos passageiros. A sua instalação foi feita por uma impor-

tante firma de Glasgow num comboio, único no género, composto de 11 carruagens com capacidade para 500 passageiros e que circula no condado da Escócia.

Os programas são muito interessantes, por serem realizados por artistas conhecidos e por amadores espontâneos que aparecem entre os passageiros e desejam mostrar as suas habilidades.

SUÉCIA

Na Suécia, os Caminhos de Ferro do Estado são talvez aqueles que em todo o mundo mais se empenham em contribuir para o desenvolvimento do turismo, criando serviços especiais e mantendo-os no mais alto nível, mesmo como meio de atracção, com o que, aliás, concorrem para aumentar as fontes oficiais de rendimento.

Um exemplo dessa admirável política de ordem turística encontra-se nos chamados «Comboios Residenciais», que esses Caminhos de Ferro do Estado já exploram há cerca de vinte e cinco anos para comodidade e conforto dos passageiros. São verdadeiros hotéis sobre rodas que circulam pelas mais variadas regiões do país e, não importa a estação do ano, realizam excursões extraordinárias à Lapónia, muitos quilómetros acima do círculo polar ártico.

Os excursionistas preparam as suas refeições em restaurantes da própria composição e pernoitam em carruagens-dormitórios de terceira classe dotadas de razoáveis condições de conforto. Durante as paragens, realizam excursões a pé, no Verão, ou em skis, se as estradas ou as encostas se cobrem de neve, e para todos esses passeios dispõem de guias especialmente treinados.

À noite, a empresa que efectua a excursão promove jogos de bridge, xadrez ou outros mais simples, e horas de música e canto ou mesmo palestras.

Cada viagem dura, em média, seis dias, e as tarifas, que são módicas, tornam-se mais módicas ainda nos casos de ida e volta.

Os comboios só circulam de noite, amanhacando cada dia numa localidade diferente.

SUIÇA

A Feira de Amostras de Bâle, que este ano teve abertas as suas portas de 11 a 21 de Abril, apresentou, num grande «stand» próprio, as últimas novidades dos Caminhos de Ferro Federais.

Os vagões apresentados revelaram progresso na sua construção, pois permitem facilitar bastante as operações de carga e descarga. Ao lado de vagões-silos já conhecidos viam-se vagões de três silos para géneros não enfardados de fraca densidade, vagões-silos para cereais, vagões elevadores-básculas e vagões com tecto corrediço para as mercadorias susceptíveis de serem danificadas pela humidade.

Outras inovações foram apresentadas pelos Caminhos de Ferro Federais.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 42 238

O «Diário do Governo» n.º 95, I Série, de 27 de Abril de 1959, publica o seguinte:

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 autorizado o Ministério das Obras Públicas a abrir concurso para a realização da ponte sobre o rio Tejo, entre Lisboa e Almada, a que se refere a base II da Lei n.º 2094, de 25 de Novembro de 1958, com observância dos preceitos da legislação geral em vigor e das disposições especiais constantes do presente diploma.

Art. 2.º O objecto do concurso será a adjudicação da concessão da ponte, envolvendo a sua construção e exploração pelo prazo a propor pelos concorrentes.

Poderão, porém, ser consideradas pelo Governo propostas para a realização da obra em regime diferente do da concessão, sem prejuízo do disposto no artigo 4.º.

Art. 3.º Serão admitidas ao concurso propostas relativas às duas seguintes modalidades:

- 1) Ponte mista, destinada aos tráfegos rodoviário e ferroviário;
- 2) Ponte exclusivamente destinada ao tráfego rodoviário.

§ único Reservar-se-á o direito ao Estado de, no caso de vir a ser preferida a segunda modalidade, fazer construir e pôr em serviço, a partir de 1970, uma obra de transposição do rio para o caminho de ferro, sem pagamento de qualquer indemnização ao concessionário da ponte rodoviária.

Art. 4.º O financiamento da obra será obrigatoriamente assegurado por capital estrangeiro, excepto no que se refere à aquisição e expropriação dos terrenos necessários.

Art. 5.º Serão fixadas no caderno de encargos do concurso as taxas de portagem máxima admitidas para as diferentes modalidades de tráfego.

Art. 6.º O adjudicatário beneficiará da isenção de quaisquer ónus presentes ou futuros provenientes de taxas, licenças, contribuições e impostos ou outras tributações da mesma índole pelo exercício das actividades inerentes ao objecto da adjudicação.

Art. 7.º O Estado concederá isenção de direitos de importação para todos os materiais a utilizar na obra.

Do mesmo benefício poderão gozar durante o período da concessão as máquinas, equipamento e ferramentas necessários para os trabalhos de conservação e manutenção da ponte, como tais considerados pelo Governo.

Art. 8.º Deverá ser considerada entre as condições de preferência na escolha das propostas a maior utilização na construção da obra dos materiais e do trabalho nacionais.

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

Paços do Governo da República, 27 de Abril de 1959. —
Américo Deus Rodrigues Thomaz — António de Oliveira Salazar — Pedro Theotónio Pereira — Júlio Carlos Alves Dias Botelho Moniz — Arnaldo Schulz — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Afonso Magalhães de Almeida Fernandes — Fernando Quintanilha Mendonça Dias — Marcello Gonçalves Nuno Duarte Ma-

thias — Eduardo de Arantes e Oliveira — Vasco Lopes Alves — Francisco de Paula Leite Pinto — José do Nascimento Ferreira Dias Júnior — Carlos Gomes da Silva Ribeiro — Henrique Veiga de Macedo — Henrique de Miranda Vasconcelos Martins de Carvalho.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

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

Divisão 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/1/1-52/59

O «Diário do Governo» n.º 102, III Série, de 30 de Abril de 1959, publica o seguinte:

Recebem-se propostas até às 14 horas e 30 minutos do dia 15 de Junho de 1959 para o fornecimento de:

Produtos químicos para o tratamento das águas de alimentação das caldeiras de locomotivas.

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 20.000\$.

A validade das propostas: mínimo, sessenta 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 Divisão de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, na Beira, 20 de Março de 1959.
— O Director dos Serviços, Pinto Ellseu.

Concurso n.º A/CFB/1/1-44 59

Recebem-se propostas até às 14 horas e 30 minutos do dia 31 de Julho de 1959 para o fornecimento de:

Duas pontes rolantes de 2 x 15 t cada para as oficinas de serralheiros de vagões.

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 50.000\$.

O desenho encontra-se à venda na 2.ª secção dos armazéns do Caminho de Ferro da Beira, ao preço de 50\$.

A validade das propostas: mínimo, sessenta 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 Divisão de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, na Beira, 30 de Março de 1959.
— O Director dos Serviços, Pinto Ellseu.

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

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

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

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

ELVAS
TEM, FINALMENTE, O
HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO — ELVAS



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agradecida com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47 — LISBOA — Telefones: 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

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 18 horas
Dr. Coelho de Castro — Cirurgia — Osoas e Articulações — às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — às 14 horas
Dr. Luís Malheiro — Pele e Sifilis — Consultas às 3.ª, 5.ª e Sábados, das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 14 horas
Dr. António Ferrão — Doenças dos olhos — às 14 horas
Dr. Vasconcelos Dias — Estômago, fígado, intestinos e doenças anorectais — às 15 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 17,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Boca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Alex Saldanha — Raio X — às 16 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

Publicações recebidas

União dos Sindicatos dos Ferroviários
— *Relatório e Contas do Direcção.*
Exercício de 1958

Recebemos da União dos Sindicatos dos Ferroviários, o Relatório e as Contas da Direcção referentes ao exercício de 1958.

Entre os factos ocorridos no decurso do ano, salientam-se, lê-se no Relatório, «os trabalhos que tiveram lugar para a elaboração do Regulamento da Caixa de Previdência dos Ferroviários, cujo projecto, em relação às antigas Caixas de Reformas existentes, se mostra concorde nas suas disposições básicas com os princípios a que fizemos alusão no nosso «Relatório» de 1955, e ainda, pelos seus notáveis reflexos de ordem económica, o que deliberado foi em 13 de Novembro pelo Excelentíssimo Conselho de Administração da C. P., concedendo que ao pessoal dos quadros auxiliares seja prestada assistência clínica e abonado subsídio na doença, nas mesmas condições em que estas regalias são conferidas ao pessoal dos quadros efectivos.

«Pelo que estas e outras deliberações que em 1958 tiveram lugar, encerram de benéfico para a Classe ferroviária, expressa este Organismo, às Excelentíssimas Entidades Superiores do Governo e da Em-

presa que as determinaram ou tornaram possível, o seu reconhecimento».

Sobre o valor da Assistência que a União dos Sindicatos dos Ferroviários vem prestando aos seus associados, os seguintes números são bastante elucidativos:

Beneficiários atendidos:

Em 1952	29 385
1953	37.215
1954	40.512
1955	42.664
1956	43.096
1957	44.173
1958	46.619

Sobre a situação económica deste Organismo o Relatório informa-nos:

«Continua a verificar-se o equilíbrio económico atingido em 1957.

Ainda que novos encargos, no que concerne a Assistência, tenham sido criados para o Organismo no ano que estamos historiando, foi contudo possível suportá-los, sem que para isso tivéssemos que afectar a situação adquirida.

Resultou deste facto ter sido apurado em 1958 um saldo positivo de Esc. 56.544\$30.

Felicitemos a dedicada Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários pelos magníficos resultados do exercício de 1958.

**NOVOS TEMPOS
NOVA VIDA**

PARA UM LAR MAIS CONFORTAVEL

MENOR CONSUMO
MAIOR EFICIENCIA

2
PRECIOSOS AUXILIARES DAS BOAS DONAS DE CASA

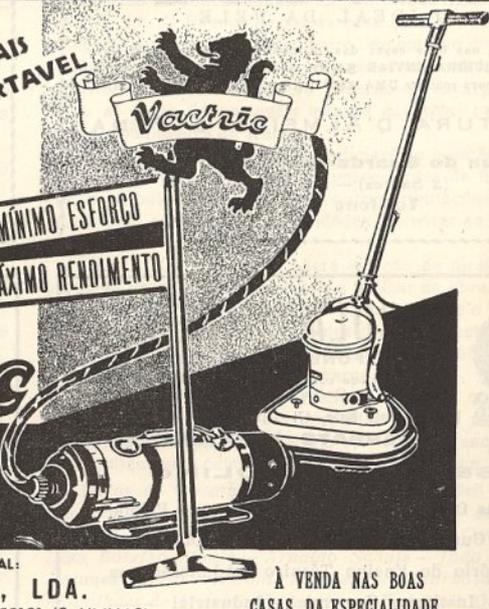
MÍNIMO ESFORÇO
MÁXIMO RENDIMENTO

Vactric
Aspirador Enceradora

ORGULHO DA INDÚSTRIA INGLESA
AO SERVIÇO DA ECONOMIA DOMÉSTICA

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS EM PORTUGAL:
AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, LDA.
AV. FONTES PEREIRA DE MELO, • TELEF. 59181 (3 LINHAS)

À VENDA NAS BOAS CASAS DA ESPECIALIDADE



CIMENTO «TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FABRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO

SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO
COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º—Tel. 28953

LISBOA

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

ESCRITÓRIO

Rua Luís Pinto Moitinho
(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A

A Ç O S  B O E H L E R

AÇOS FINOS
Para todos os fins

STOCK PERMANENTE

UNIVERSAL

LISBOA

85—Rua de S. Paulo—87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31—Rua de Ceuta—33

Telefones 25045-46

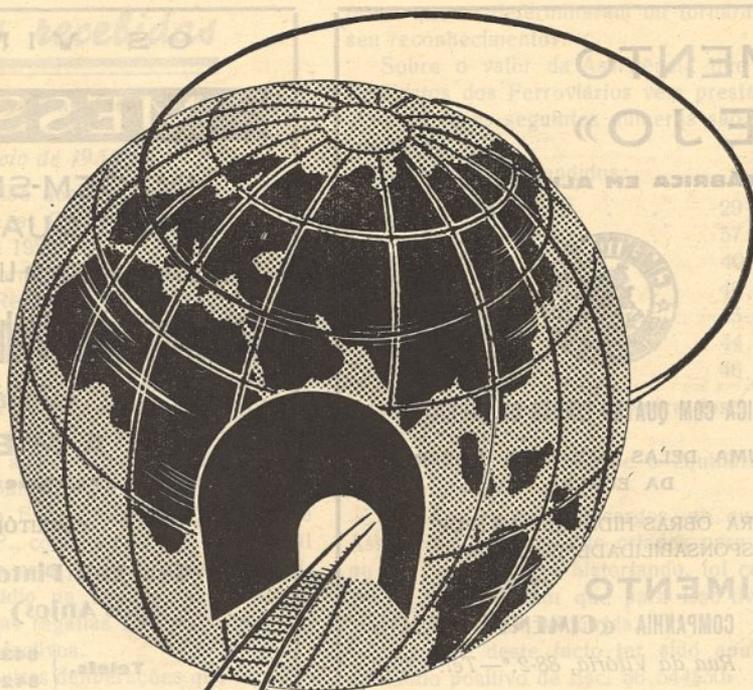
Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS (1.ª classe)



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE