

JUL. 1959

6.º do 72.º Ano

Lisboa, 1 de Junho de 1959

Número 1715



# 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 20158—LISBOA



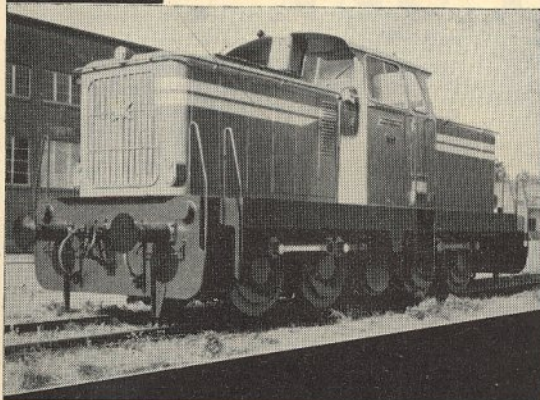
# HENSCHEL

Fabrico de **HENSCHEL-WERKE**  
180 e 2200 HP.

LOCOMOTIVAS  
DIESEL-HIDRAULICAS

nas potências compreendidas entre  
Em todas as combinações de roda-  
dos e eixos-motores, desde os mais sim-  
ples de 2 eixos-motores, até às mais  
potentes máquinas com 2 bogies de 2 ei-  
xos ou de 3 eixos cada (B-B ou C-C).

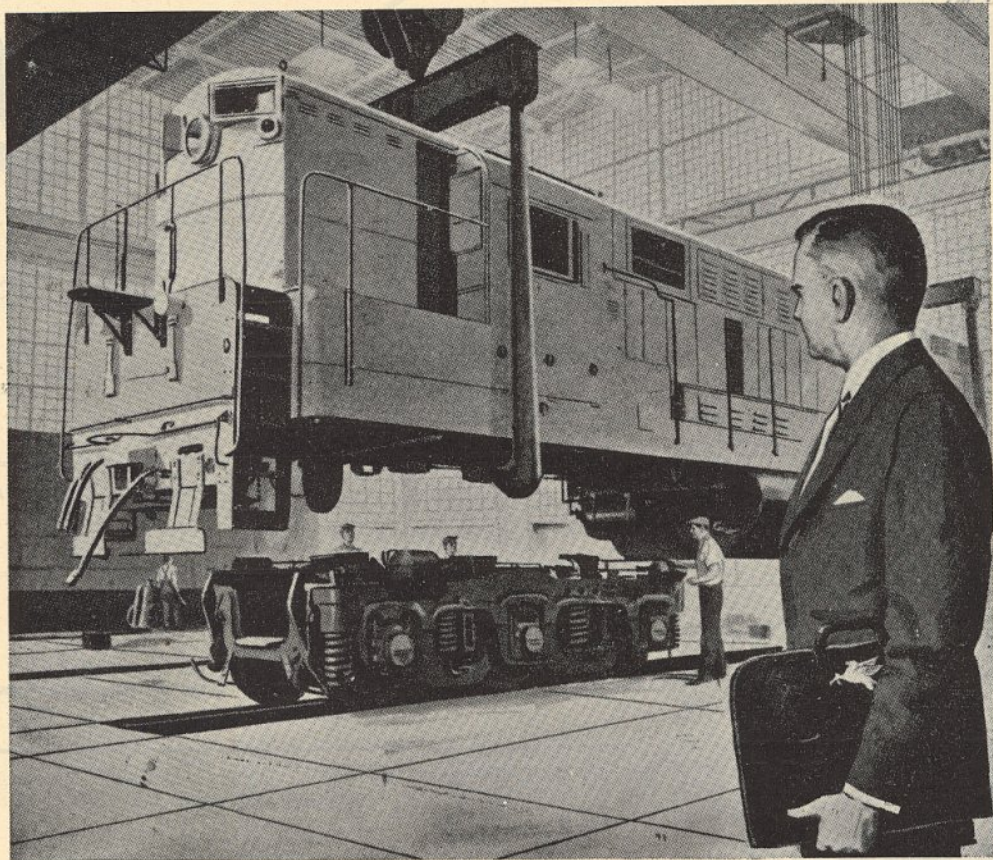
Além destes tipos «standard»  
**HENSCHEL-WERKE** executa todos os  
modelos até **3.600 HP**, conforme as  
condições da linha e serviço a que  
se destinem.



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

**HENSCHEL - WERKE GMBH KASSEL**





## 1.600 CONTOS DE ECONOMIAS NUM SÓ ANO!

*Em 1949, a grande organização americana Fairbanks, Morse & C.º, decidiu estabelecer nas suas fábricas um Plano Mobil de Lubrificação Racional. Esta decisão tem sido plenamente justificada pela contribuição directa nos lucros da companhia.*

*Materializando: No primeiro ano, após a adopção do Plano Mobil na fábrica da organização, em Beloit, Wisconsin, os números mostraram que o custo de manutenção de maquinaria foi reduzido em 26,3%, o equivalente a 1.600 contos. Na*

*verdade, os dirigentes da fábrica e os engenheiros da Mobil têm tido uma colaboração tão eficiente que, nove anos mais tarde, o Plano apresenta benefícios contínuos, dando como resultado serem actualmente os custos de manutenção 49% inferiores aos que existiam antes de o Plano ser adoptado.*

*Em dinheiro, estas economias anuais são duas vezes superiores ao custo dos óleos lubrificantes consumidos pela fábrica.*



**GARANTIA DE ALTA QUALIDADE**

**Mobil Oil Portuguesa**



# 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 2 0158 Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1904  
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

# 1715



1 — JUNHO — 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. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
CARLOS DE BRITO LEAL

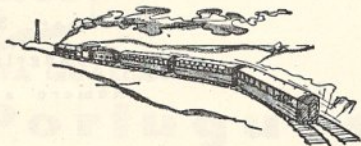
### COLABORADORES

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 ANTUNES



## S U M Á R I O

A Indústria Gráfica e os seus problemas. . . . .	217
No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo Eng.º <i>FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i> . . . . .	218
Assembleia-Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	221
As novas estações fronteiriças de Vilar Formoso e de Valença .	223
Imprensa. . . . .	223
Um ilustre ferroviário — Luís Ferreira da Silva Viana, por <i>GUERRA MAIO</i> . . . . .	224
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> . . . . .	225
Publicações recebidas . . . . .	226
Os nossos mortos . . . . .	226
Parte Oficial . . . . .	228
Linhas Estrangeiras . . . . .	229
O que todos devem saber . . . . .	230





# A Indústria Gráfica e os seus problemas

## Algumas considerações oportunas

COMO se sabe, ou melhor, como quase toda a gente o ignora, pois os jornais não deram do facto a mais pequena notícia, o Grémio dos Industriais Gráficos não só aprovou recentemente um novo contrato colectivo de trabalho, com que se actualizaram os salários mínimos, mas sancionou uma nova tabela dos trabalhos de fotogravura e zincogravura com o aumento, nada pequeno, de 33,3% sobre a tabela até há pouco em vigor.

Esses aumentos constituíram para a maioria dos industriais de tipografia uma verdadeira surpresa, principalmente para aqueles que haviam estabelecido com antigos clientes, certos, desde Janeiro até Dezembro deste ano, perante orçamentos combinados, de um lado e outro, a entrega de trabalhos por um preço fixo.

Estes aumentos bruscos não deixarão de provocar, na indústria gráfica, mais cedo ou mais tarde, uma crise grave. O preço do papel e das tintas já constituía um problema sério. Acrescente-se a isso agora o aumento do preço da mão-de-obra e os referidos 33,3% de aumento no preço dos trabalhos de fotogravura e zincogravura. Tudo isso são factores que concorrem para o encarecimento da produção das oficinas gráficas, que por sua vez têm de lançar, tanto nas suas contas, como nos seus orçamentos, percentagens que a maioria dos clientes não poderá suportar sem sacrifício.

A indústria do livro não deixará fatalmente de acentuar a crise que a avassala. Os livros já são caros. Embora o gosto de ler seja, felizmente, mais pronunciado;

embora o número das pessoas que se interessam pelos problemas culturais aumente de dia para o dia, o facto é que, principalmente nas camadas jovens, nem toda a gente se encontra em condições de adquirir os volumes que desejaria possuir para completar os seus conhecimentos.

Estamos, na verdade, perante um problema sério, que, afectando vários sectores das actividades industriais e comerciais, pesará igualmente nos problemas relacionados com a cultura, tais como a publicação de livros e revistas, pois, como dissemos acima, não só a mão-de-obra, nas oficinas tipográficas, sofreu um aumento, que, em certos casos, foi além dos 40%, mas os preços das gravuras também foram sobrecarregados com a inesperada adição de 33,3% à tabela em vigor até há pouco.

Mas não são apenas os factos acima apontados que concorrem para a crise da indústria gráfica. Os industriais gráficos sofrem a forte concorrência de numerosas instituições, de character educativo e assistencial, que possuem oficinas próprias e estão isentas de contribuições e impostos. Estas oficinas não trabalham exclusivamente para as instituições em que se encontram instaladas — o que não é estranhar; mas para lastimar é a circunstância de essas oficinas aceitarem encomendas para fora, de clientes diversos. E como essas oficinas não pagam contribuições e como os seus compositores-alunos não percebem salários elevados, os seus orçamentos são verdadeiros orçamentos de combate e de concorrência — de concorrência desleal, acrescentamos com mágoa.



# No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

## Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

«NOTA DOS ASSENTAMENTOS QUE TEM NO LIVRO DE REGISTO DO CORPO DO ESTADO MAIOR O OFFICIAL ABAIXO MENCIONADO, A QUAL SE REMETE AO MINISTERIO DA GUERRA, SEGUNDO O DETERMINADO NO OFFICIO CIRCULAR DE 5 DE MAIO ULTIMO, PARA OS FINS INDICADOS NO MESMO.—

«Números seguidos 26—Nome e graduação—Sebastião do Canto e Castro Mascarenhas, Capitão fora do quadro do corpo. Filiação—Francisco José do Canto—Naturalidade—Lisboa, Capital do Distrito Administrativo—Anos de idade ao alistar-se—Dezassete—Assentamento de praça e juramento—Voluntário 1.º Agosto 1838—No Batalhão de Caçadores n.º 2—Estado—Casado—Classe de que passou a official—2.º sargento aspirante a official por Portaria do Ministério da Guerra de 12 de Setembro de 1840, por ter completado o Curso do Collegio Militar, do Batalhão de Caçadores n.º 2—Data dos diferentes postos—Alferes 26 de Novembro de 1840—Para o Batalhão de Caçadores n.º 2, Ordem do Exercito n.º 60 do 1.º Dezembro—Tenente—5 de Novembro de 1845—Para o Batalhão de Caçadores n.º 7, por Decreto da referida data em conformidade do disposto no § 4.º do Artigo 9.º da Carta de Lei de 23 de Abril do dito ano, Ordem do Exercito n.º 5, de 14 de Fevereiro de 1846—Capitão—Graduado 29 de Abril 1851—De Infantaria, empregado nas Obras Públicas continuando nesta comissão por Decreto de 5 de Julho seguinte para contar aquella antiguidade Ordem do Exercito n.º 31 de 19 do dito mez de Julho—Para o Batalhão de Caçadores n.º 1 por Decreto de 23 de Setembro 1851 Ordem do Exercito n.º 63. Effectivo para o Corpo do Estado Maior de Exercito por Decreto de 29 de Setembro de 1851, em consequencia de se achar habilitado na conformidade da Lei, Ordem do Exercito n.º 66—

«Ordens Militares e Condecorações que lhe tem sido conferidas—Cavaleiro da Ordem Militar de S. Bento de Aviz em 14 de Dezembro de 1858,

Ordem do Exercito n.º 1 de 7 de Janeiro de 1859—Comendador da Ordem Militar de Nosso Senhor Jesus Christo, 3 de Janeiro de 1861, Ordem do Exercito n.º 3. Comendador da Ordem Militar de Nossa Senhora da Conceição de Villa Viçosa por Decreto de 30 de Novembro de 1864, Ordem do Exercito n.º 72 em attenção ao seu merecimento e demais circumstancias; e aos demais bons serviços que tem prestado em diferentes comissões, especialmente na Administração do Caminho de Ferro do Sul, e nas que ultimamente desempenhou fora do paiz.

«Casualidades—Passou à classe de comissões activas, por Decreto de 11 de Outubro de 1862, Ordem do Exercito n.º 32; e por Decreto de 21 de Fevereiro 1865, Ordem do Exercito n.º 8, foi colocado fora do quadro do Corpo, na conformidade do disposto no artigo 65 e seu § 4.º do Plano de Plano de Reforma na Organização do Exercito approved pela Carta de Lei de 23 de Junho de 1864, por se achar empregado em serviço estranho ao Ministerio da Guerra.

«Em consequencia do pedido do Agente e Director da Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal Hardy Hislop, transmitido pelo Ministerio do Reino em 27 de Setembro de 1852, foi por officio do Comandante do Corpo do Estado Maior de 28 do dito mez, mandado apresentar ao referido Agente e Director para ser apresentado por Mr. Rumball na elaboração do projecto de caminho de ferro de Lisboa a Santarém com a condição de que só continuaria a ser pago de soldo pelo Estado sendo abonado dos mais vencimentos pela sobredita Companhia; e por officio do Ministerio das Obras Publicas de 18 de Dezembro seguinte foi remetida a recomendação do Engenheiro da Companhia Thomaz Rumball datada de 12 do mesmo mez de Dezembro, sobre a maneira satisfactoria como desempenhou a parte dos trabalhos graficos que lhe foram incom-



bidos na 1.<sup>a</sup> secção da via ferrea de Lisboa a Santarém».

«Secretaria do Corpo do Estado Maior, 14 de Junho de 1865

O Comandante Interino do Corpo Estado Maior

a) Carlos M. Casimiro»

\*

Em 1863, a começar em 14 de Setembro, o horário «provisório» nos caminhos de ferro do Sul e ramal de Setúbal compreendia dois comboios ascendentes e dois descendentes em cada uma das direcções Barreiro a Évora e Barreiro a Setúbal. (6)

Como já vimos na linha do Leste, no principio da exploração das nossas linhas, eram pares os comboios ascendentes, partindo da origem da linha, e ímpares os descendentes.

Isto, que supomos ter origem na influencia inglesa nos nossos caminhos de ferro, pois que ali ainda hoje assim é, foi mais tarde modificado para a convenção em contrário, que ainda hoje subsiste, mas não conseguimos apurar quando foi nem porque.

Assim, o comboio n.º 2, misto com todas as classes, partia do Barreiro às 9 horas da manhã, aos dias de semana, e chegava a Évora às 2 da tarde, gastando portanto 5 horas no percurso; à tarde partia outro comboio, igualmente misto, o n.º 4, todos os dias, às 4 da tarde e chegava a Évora às 9 da noite.

Correspondiam-lhe em sentido contrário, os comboios: n.º 1, todos os dias, com partida de Évora às 4 da manhã e chegada ao Barreiro às 8,45 e, à tarde, nos dias de semana, o comboio n.º 3, que saía às 10 da manhã e chegava ao Barreiro às 3 da tarde.

No ramal de Setúbal, o comboio ascendente n.º 6 partia, nos dias de semana, do Barreiro às 9 horas da manhã e chegava a Setúbal às 10,26; outro ascendente, o n.º 8, partia às 4 da tarde e chegava às 5,26. Correspondiam-lhe os descendentes n.º 5, de Setúbal às 7,24 e no Barreiro às 8,45, e o n.º 7, à 1,39 da tarde de Setúbal e 3 da tarde no Barreiro.

Os ascendentes gastavam 1<sup>h</sup>26<sup>m</sup> e os descendentes 1<sup>h</sup>21<sup>m</sup> no percurso.

\*

Vem a propósito dar aqui, como já fizemos para o ano de 1862, algumas notas do Relatório daquele Director relativamente à exploração no ano de 1863:

«A gerência do Caminho de Ferro do Sul no ano de 1863, de que vamos dar conta, justifica no

seu resultado económico as apreciações que fizemos acerca do futuro deste caminho de ferro, no nosso relatório de 1862.

«A receita bruta produzida pela exploração sobe a 133.204\$500 réis, isto é, superior à do ano anterior em réis 32.091\$600.

«Este aumento de receita não é devido à maior circulação de passageiros; esta foi em absoluto menor do que no ano anterior na importância de 2.623\$670 réis.

«No outro término do Caminho de Ferro do Sul, em Vendas Novas, há para o passageiro o incómodo resultante da baldeação, desde 15 de Setembro do ano findo, dia em que se abriu à circulação pública uma parte do caminho de Sueste. Este incómodo poderia reduzir-se a uma paragem de alguns minutos se o serviço das duas linhas se harmonizasse, estabelecendo uma escrituração comum a todas as estações e correspondendo-se estas como se pertencessem a uma só empresa, o que é prática seguida nos caminhos de ferro ingleses em circunstâncias análogas.

«O transporte de passageiros effectuou-se, no ano findo, em 2.706 trens que percorreram 95.699 quilómetros.

«Viajantes que percorreram 1 quilóm.	2.708.273
«Percurso médio por viajante . . .	34,455 quilómetros
«Produto médio por viajante . . .	462,406 réis
«Tarifa média de viajante por quilóm.	13,420 «
«Trens {	
Termo médio de viajante . . .	29,047
Produto médio . . . . .	13.431\$651 réis
Percurso médio . . . . .	55,365 quilómetros

«O transporte de mercadorias foi o que produziu o aumento notado na receita anual; com referência ao ano anterior houve o excesso de 20.039,724 toneladas no peso transportado e o de 33.853\$030 réis no produto deste transporte.

«Houve, no ano de 1863, 1493 trens que transportaram mercadorias que percorreram 51.244 quilómetros. Os detalhes deste transporte encontram-se no seguinte quadro:

«Peso transportado a 1 quilómetro.	2.628.797,225 toneladas
«Percurso médio da tonelada. . . .	49,848 quilómetros
«Produto médio da tonelada . . . .	1.663\$579 réis
«Tarifa média da tonelada e quilóm.	53,372 réis
«Trens {	
Termo médio da carga . . . . .	36,647 toneladas
Produto médio . . . . .	60.966\$525 réis
Percurso médio . . . . .	35,610 quilómetros

«As despesas de exploração no ano findo foram inferiores ás do ano anterior em 1.299\$309 réis.



A despesa por quilómetro e por ano, importante em 1.272\$901,05 réis, foi ainda menor que a do ano antecedente na quantia de 18\$561,56 réis, e é realmente inferior à que lhe corresponde na maior parte dos caminhos de ferro, cujas despesas de exploração são conhecidas: nos caminhos de ferro prussianos foi ela superior a 2.000\$000 réis em 1863.

«No relatório do ano de 1862, fizemos sentir a deficiência do nosso material de circulação; e para minorarmos, em parte, tal inconveniente, encomendámos quatro carruagens que chegaram em Fevereiro do corrente ano, e que por isso não figuram na despesa do ano findo. Encomendámos ainda dois *wagons-equieries*, de que muito se carecia, e que em breve devem chegar ao porto de Lisboa».

Não podemos deixar de salientar o seguinte trecho deste relatório, pelo interesse peculiar que para nós tem:

«No ano findo substituíram-se 16.537 travessas, entrando neste número algumas das que foram empregadas nos primeiros meses da nossa administração. A rápida deterioração das travessas e a grande procura que delas tem havido para a construção dos caminhos de ferro nacionais e espanhóis, fez-nos recear que o preço deste género subisse consideravelmente, onerando a exploração que nos foi confiada com um aumento de despesa, que era conveniente prevenir. Sob esta apreensão ordenámos a montagem de um estaleiro para injectar de sulfato de bi-óxido de cobre, pelo processo do Dr. Boucherie, as travessas que de futuro empregássemos. Esta despesa do primeiro estabelecimento e a que se fizer na impregnação serão bem compensadas pela maior duração das travessas e pela economia de braços que resultará para a conservação da via.

«A exploração do Caminho de Ferro do Sul

fez-se com regularidade em todo o ano, como bem confirmam os livros de queixas existentes em todas as estações desta linha. O retardamento de alguns comboios na partida e chegada foi devido à maior afluência de mercadorias, e também aos intensos nevoeiros que demoraram os barcos a vapor no seu trânsito de Lisboa para o Barreiro».

E não é menos curioso o trecho seguinte, que por isso destacamos:

«Temos, porém, a lamentar a morte de um indivíduo que, iludindo a vigilância dos guardas, caminhava sobre a linha onde foi atropelado por um comboio que conduzia adubos agrícolas. Este indivíduo, alheio ao serviço do caminho de ferro, e completamente surdo, não pôde ser prevenido pelo silvo da locomotiva, que o encontrou na curva contígua à quinta da Várzea, no Lavradio. Houve ainda um outro caso sinistro na pessoa de um assentador de via que, em contravenção aos regulamentos, subia para um wagon, indo já em marcha o comboio de que este fazia parte, e caindo neste acto foi contundido e ferido pelas rodas do veículo, resultando-lhe a morte dias depois.

«Próximo a largar a administração deste caminho de ferro, não podemos deixar de consignar em o nosso último relatório o mais vivo reconhecimento ao Ex.<sup>mo</sup> Ministro das Obras Públicas, e Ministros a quem S. Ex.<sup>a</sup> sucedeu, pela ilimitada confiança que se serviram em nós depositar; pois, se árdua foi a comissão com tais poderes, sem eles era impossível de desempenhar. Ao chefe de Exploração e Contabilidade geral, Jacinto Heliodoro da Veiga, a todos os chefes de serviço e respectivos empregados, tributo reconhecimento pelo zelo e dedicação com que me coadjuvaram; e faço um acto de justiça recomendando-os à protecção do governo de Sua Majestade.

Barreiro, 17 de Maio de 1864 — Sebastião do Canto e Castro Mascarenhas».

(Continua)





# Assembleia-Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Tendo na presidência o sr. dr. Bustorff Silva, secretariado pelos srs. drs. Arnaldo Pinheiro Torres e Armando Vieira Mendes de Carvalho, realizou-se, na tarde de sábado, 30 de Maio, a assembleia geral ordinária dos accionistas da C. P., para conhecimento das Contas respeitantes ao exercício de 1958, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do do Conselho Fiscal, aprovação dessas Contas e preenchimento das vagas existentes nos Corpos Gerentes e eleição da Assembleia Geral. Presentes numerosos accionistas ou seus representantes.

Na primeira parte da sessão, que decorreu com com interesse, verificou-se, através da discussão do Relatório, que as receitas totais atingiram 760.675.491\$00, sendo 774.527.406\$00 provenientes do tráfego ferroviário, e 1.887.110\$00 da camionagem.

Como as despesas de exploração subiram, porém, a 892.765.891\$00, resultou um «deficit» da ordem de 132.090.400\$00. Esse «deficit» foi, porém, atenuado com os subsídios, reembolsáveis, do Estado. O resultado do exercício de 1958 foi, pois, negativo: 75.589.159\$00.

Facto curioso a assinalar é o aumento, no ano de 1958, do tráfego de passageiros, em prejuizo do de mercadorias, que diminuiu bastante. No Relatório aponta-se, a propósito, a concorrência que ao caminho de ferro continuam a fazer os transportes automóveis de carga pertencentes a particulares e que também prejudicam a indústria da camionagem.

A Administração da C. P. continuou a dispensar a maior atenção a obras e melhoramentos. Assim, se na renovação da via se despenderam 35.600.000\$00, quantias importantes se applicaram nas construções de edificios para estações, obras de arte e moradias para o pessoal.

Convidados os accionistas a fazerem uso da palavra, falou em primeiro lugar o sr. Manuel Chaves Caminha.

— «Foi-nos distribuído mais um Relatório e contas — começou por dizer o orador. — Na apreciação do seu texto começemos pelos mortos: Dr. Emídio Mendes, que há 38 anos fazia parte do Conselho Fiscal e últimamente, como seu Presidente, pessoa correctissima e digna da nossa admiração; e o coronel

Esmeraldo de Carvalhais, que havendo transitado da Companhia da Beira Alta — se não estou em erro — há 10 anos fazia também parte do Conselho Fiscal e cuja simplicidade o tornou popular e estimado. Associamo-nos, individualmente, ao pesar e proponho que às respectivas famílias seja exteriorizado o nosso sentimento.

Entrando na apreciação das contas, embora os resultados continuem desfavoráveis, acredito piamente nos esforços feitos para debelar o mal que há anos vem atingindo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.).

Não merece a pena reeditar factos passados, tão pouco insistir nos comentários aqui feitos em Assembleias anteriores. Se lapsos, incúria ou descuidos houve em prever o futuro, todas essas faltas estão a a ser remidas pelas actuais administrações num esforço, numa luta que se está desenvolvendo com aspecto extenuante. Uma esponja sobre erros ou faltas passadas e para a frente é que devemos olhar.

Fiz largos apontamentos no relatório, mas não vou cansar V. Ex.<sup>as</sup> com a descrição do decalque.

O relatório chegou às mãos de todos e, certamente, foram bem apreciados os desniveis para mais e para menos nos vários aspectos da exploração.

Vejo pelo que li, pelo que observei, que se está a ir ao encontro das conveniências e necessidades, quer pela substituição do vapor pelo gasóleo e mais recentemente pela electricidade, imprimindo enèrgicamente a modificação pela rapidez e pela comodidade do público com os melhores resultados para a Companhia quer pelo aumento de tráfego quer pela economia de combustíveis.

Há ainda muito a fazer. O Caminho de Ferro não morreu nem morrerá, mantém-se num elevado nível que o caso de 1958 com uma quebra de 9.900 contos nas receitas, não conta».

Prosseguindo na análise e no comentário do Relatório, o sr. Manuel Chaves Caminha acrescentou:

«Hão-de voltar a subir as receitas desde que o público seja bem servido, cada vez mais e melhor, por processos que seria ocioso estar a indicar.

Contudo o relatório fala nalguns melhoramentos que o público está utilizando apreciavelmente, como sejam: a tarifa dos pequenos volumes sem formali-



dade de despacho; o transporte rápido de frescos, a electrificação de algumas linhas, especialmente a de Sintra.

Quando toda a rede estiver electrificada pelo menos até ao Porto, e electrificadas as linhas dos subúrbios da 2.ª cidade do País, e houver um aumento de passageiros; a continuação da economia dos combustíveis, a concessão de bónus progressivos anuais aos carregadores e até a ampliação de 2 para 5 quilos do despacho de volumes da última hora, tudo isso em conjunto, numa sincronização perfeita, há-de forçosamente, dentro de poucos anos, dar à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a posição a que tem direito.

A própria linha de Sintra há-de continuar o seu desenvolvimento e se a Sociedade Estoril, num percurso sensivelmente igual, consegue um resultado líquido em 1958 de 10.200 contos, não será exigir de mais que o ramal de Sintra se lhe aproxime dentro em breve e pena é que a exploração do ramal de Cascais não volte para a C. P. ou se consiga um rendimento superior aos 1.800 contos que hoje se cobra daquela Empresa.

Está da parte da C. P. fazer uma propaganda intensa dos seus serviços, continuar a melhorá-los e tudo seguirá bem, com um pouco mais de paciência.

Até nós, pobres accionistas, viremos em breve a receber a merecida retribuição do capital. Disso estou certo se se continuar a trilhar caminho seguro.

Felicito V. Ex.<sup>as</sup> pelo magnífico relatório e, até pela capa luxuosa, pelos desenvolvidos mapas e elucidativos gráficos, envolvendo nessa felicitação os serviços de Contabilidade e Estatística que nos proporcionaram tão belos elementos de apreciação da marcha dos negócios da Empresa,

Seria injusto não a louvar pelos esforços despendidos, convencido como estou de que o vosso interesse é o nosso e o do público.

Vislumbro e auguro melhores resultados em breves anos e por isso associo-me aos votos formulados pelo Conselho Fiscal no seu parecer.

Não esqueço o Estado Português, sem o auxílio do qual não seria também possível o ressurgimento da C. P. ».

O sr. Raul Mendes de Carvalho, que falou em seguida, lamentou que os accionistas não sejam também escolhidos para o desempenho de cargos de gerência e o sr. José Lucas Coelho dos Reis, feitas algumas observações, louvou a Administração pela obra realizada.

Depois de aprovado o relatório na generalidade, e por unanimidade, procedeu-se à votação das conclusões do conselho fiscal. A primeira, que aprova o relatório, contas, balanço e os demais actos respeitantes à gestão de 1958, foi votada por unanimidade. A segunda, que mandava exarar votos de sentimento pelo falecimento dos srs. dr. Emídio Mendes e Coronel Esmeraldo de Carvalhais, que desempe-

nharam os cargos, respectivamente, de presidente e Vogal do conselho fiscal, foi aprovada, de pé, e também por unanimidade, tendo sido o elogio das duas saudosas figuras traçado pelo sr. dr. Bustorff Silva, que também leu os trechos do relatório e do parecer que a elas referiam.

O sr. presidente da mesa também fez, em termos calorosos, o elogio do sr. coronel de engenharia Pinto Osório, vice-presidente do conselho de administração, que recentemente pediu a exoneração do cargo. A assembleia associou-se a essa justa homenagem.

Sobre a terceira conclusão, de louvor ao Conselho de Administração, pronunciaram-se os srs. Lucas Coelho dos Reis e Mendes de Carvalho, o primeiro para manifestar a esperança de que os resultados da exploração sejam melhores no próximo ano, e o segundo, para, a propósito dos interesses dos accionistas, recordar a figura do notável ferroviário que foi Fausto de Figueiredo. O sr. dr. António de Figueiredo, que se encontrava presente, agradeceu as referências feitas à memória de seu pai.

O sr. Prof. Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração, agradeceu aos srs. Chaves Caminha e José Lucas Coelho dos Reis as palavras elogiosas que haviam proferido acerca da acção daquele Conselho, e comentando as afirmações produzidas pelo sr. Raul Mendes de Carvalho, disse que a crítica deste sr. accionista nada continha de pertinente com o assunto em discussão.

Em seguida foi aprovada a conclusão. Depois, o sr. presidente da mesa pôs à votação a conclusão quarta: agradecimento ao Governo, pelo atento cuidado com que superiormente segue as necessidades da Companhia; ao Banco Fonsecas, Santos & Viana, pela sua permanente assistência financeira; e ao pessoal da Companhia, dirigente e dirigido, pela colaboração prestada durante o ano.

Aprovada esta conclusão, o sr. dr. Bustorff Silva concedeu a palavra ao sr. engenheiro Cunha Leal, que bordou várias considerações acerca da vida da Companhia. O Governo, afirmou, não pode deixar de auxiliar a Companhia, e salientou que há necessidade de fazer a coordenação dos transportes.

Falou depois, o sr. dr. Carlos Costa, que manifestou plena confiança no trabalho do Conselho de Administração.

Na segunda parte da ordem do dia, procedeu-se à votação para preenchimento das vagas existentes nos Corpos Gerentes e eleição da Mesa da Assembleia Geral, nos termos estatutários.

O resultado da eleição foi o seguinte:

*Assembleia Geral:* Dr. António Júdice Bustorff Silva, Dr. José Maria Braga da Cruz, Dr. Armando Vieira Mendes de Carvalho, dr. Arnaldo Pinheiro Torres, Jaime Amador e Pinho e José Rogélio Martins Alves.

*Conselho de Administração:* Dr. Mário Malheiro



# As novas estações fronteiriças de Vilar Formoso e de Valença

O Ministério das Obras Públicas, perante o movimento registado ultimamente no posto de fronteira de Vilar Formoso e as cada vez mais acentuadas características turísticas do tráfego, reconheceu a necessidade de dotar aquela localidade de instalações onde os viajantes pudessem submeter-se às formalidades legais com o menor incómodo. Do reconhecimento dessa necessidade, nasceu a ideia de dotar Vilar Formoso com uma nova estação, destinada unicamente ao tráfego automóvel, ficando as instalações existentes, já de há muito tidas por insuficientes, a servir o tráfego ferroviário.

A Estação Fronteiriça de Vilar Formoso é constituída por três edifícios situados nos vértices dum triângulo, com um lado paralelo à linha da fronteira luso-espanhola, e tendo o vértice oposto, onde se situa o edifício principal, avançado na direcção de Espanha.

A Junta Autónoma das Estradas projectou uma variante à Estrada Nacional n.º 16, cujo eixo coincide com o eixo do edifício principal.

O edifício «A» destina-se à vistoria de passa-

portes e à revisão de bagagens. Neles vão ficar instalados os Serviços Alfandegários, a Polícia Internacional e de Defesa do Estado e a Guarda Fiscal. Por um dos lados receberá o tráfego de entrada, e pelo outro o de saída.

Obra da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, executada a cargo da Delegação nas Obras de Edifícios das Cadeias das Guardas Republicana e Fiscal e das Alfândegas, projectou-a o architecto Castro Freire e encontra-se em vias de construção.

Construído o edifício com os materiais da região, agrada o seu aspecto sóbrio. No exterior, dando vida à superfície branca, baixos relevos do escultor Lagoa Henriques, e, no interior, os painéis de azulejo, do pintor Júlio Resende, alegam a sala de revisão de bagagens. É a primeira sala de visitas que Portugal franqueia ao turista, para lhe dar as boas-vindas e assegurar-lhe uma hospitalidade confortável.

No edifício «B», com seu parque de estacionamento de automóveis, ficarão as instalações dos Serviços de propaganda do S. N. I., Correios, Automóvel Clube de Portugal, um bar-restaurant e secção bancária.

O edifício «C» destina-se exclusivamente à Polícia Internacional e de Defesa do Estado.

Todos os edifícios dispõem de aquecimento. O local será arborizado. Um dístico assinalará a entrada no nosso País. Encontra-se em estudo a construção de bairros para os funcionários em serviço nesta estação.

Quanto à nova estação fronteiriça de Valença, encontra-se previsto para o corrente ano o início dos trabalhos da sua construção, pois já foi adjudicada a respectiva empreitada. O conjunto das instalações desta nova estação compreenderá um corpo central, onde ficarão os Serviços da Alfândega e da Polícia Internacional e de Defesa do Estado e dois corpos laterais, um para a Guarda Fiscal e outro, o do lado do Sul, destinado aos Serviços de Turismo.

As decorações desta nova estação estão a cargo do escultor Arlindo Rocha e dos pintores Júlio Resende e Gastão Seixas.

Reimão Nogueira e engenheiro António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo.

*Conselho Fiscal*: Dr. Augusto Vitor dos Santos, dr. Luís Augusto Lopes da Costa e Armando António de Bastos e Silva.

O sr. Jaime Amador e Pinho, terminada a votação, propôs — o que foi aprovado por unanimidade — um louvor à mesa pela maneira como havia orientado os trabalhos.

Felicítamos o ilustre Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a que preside o sr. Professor Mário de Figueiredo, pelos óptimos resultados do exercício do ano de 1958.

Em próximo número da «Gazeta» nos referiremos, mais espaçadamente, ao Relatório, para, através da sua leitura, vermos como a acção dos srs. Administradores se fez sentir, benêficamente, na aquisição de melhoramentos e na obtenção de regalias para o seu pessoal.

## Imprensa

### Diário do Alentejo

Entra hoje, 1 de Junho, em novo ano de existência o «Diário do Alentejo», que se publica na cidade de Beja.

Ao seu distinto director, sr. M. A. Engana, e aos seus colaboradores apresentamos as nossas felicitações.



UM ILUSTRE FERROVIÁRIO**Luís Ferreira da Silva Viana**

P O R G U E R R A M A I O

**S**ó agora me chegou a notícia do falecimento, ocorrido há pouco em Lisboa, de Luís Ferreira da Silva Viana, a quem os caminhos de ferro da Beira Alta ficaram devendo notáveis serviços.

Tinha chegado a Companhia da Beira Alta a um estado de ruína que reclamava a modernização do seu material circulante e a substituição dos velhos carris de 8 metros e de 30 quilos. As estações reclamavam igualmente a melhoria de instalações para o público e para o pessoal. Comboios poucos e circulando a horas incómodas e que por isso não desenvolviam o tráfego e, por consequência, as receitas.

Eram necessários capitais avultados e a companhia não os tinha nem sabia onde os ir buscar.

Foi lembrado o nome de Luís Ferreira da Silva Viana para que a Companhia da Beira Alta saísse da deplorável situação em que se encontrava. A escolha foi feliz e dentro em pouco os velhos carris da construção eram substituídos por outros de 12 metros e de 40 quilos, o que permitiu maior segurança e maiores velocidades. Novos edifícios em substituição de simples paragens foram construídos em Oliveirinha, Alcafache, Contenças, Baraçal, Sobral e Nuemi. Qualquer deles com cómodas instalações para os serviços e para o pessoal.

Em 1910 o material circulante, velho e cansado, reclamava substituição. Primeiro foram 3 séries de locomotivas, compostas cada uma de três unidades para os comboios mais velozes, depois foram as carruagens. Quando o pessoal viu as carruagens-mistas de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes sobre bogies não ocultou a sua surpresa e admiração, pois era o melhor material que havia no País. Os 4 compartimentos de 1.<sup>a</sup> classe armavam em cama, isto na previsão de que as carruagens seriam encorporadas nos comboios ordinários internacionais. Foi esta uma série de carruagens, construídas na Bélgica, em 1912; 47 anos depois, aí andam como se ainda fossem novas.

Era também necessário acudir às composições dos comboios ordinários e uma larga série de car-

ruagens de dois eixos foi construída de todas as classes, na Figueira da Foz, sob a direcção de engenheiros portugueses e que, 50 anos passados, estão como novas.

Foi no tempo de Luís Ferreira da Silva Viana que se iniciou a circulação dos rápidos em ligação com os da C. P., o que permitiu a viagem de Lisboa a Vilar Formoso, de dia, e em pouco mais de 8 horas.

Quando Silva Viana foi forçado a deixar a Beira Alta, já os carris de 40 quilos tinham passado além da Guarda e as composições dos comboios, de agradável harmonia, encantavam a vista do público.

Mais de 40 anos esteve Luís Ferreira da Silva Viana ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e tanto se havia ligada à vida ferroviária, que o desgosto que teve, ao deixá-la, foi tão grande — disse-mo ele — como a perda de uma filha falecida havia pouco.

Ferreira Viana sabia escolher os seus colaboradores e apreciava os seus dotes de trabalho e dedicação aos serviços; na via, Carreira, um trabalhador infatigável; nas oficinas — Eugénio Amaral e Xavier da Fonseca, a quem se deve a construção das melhores carruagens leves que teve a companhia, todas do mesmo tipo e de impecável harmonia. Um seguiu o programa do outro e dentro daquela ideia de que se não muda o modelo exterior das carruagens como o dos automóveis, (nestes a beleza está na variedade e naquelas na continuidade) pois estão destinadas, em regra, a um serviço de mais de 50 anos.

Luís Ferreira da Silva Viana juntava as suas grandes qualidades de administrador às do homem de bem; carácter primoroso e modesto na melhor expressão da palavra. Das poucas vezes que citei, na imprensa, o seu nome, recebia com um agradecimento o pedido formal de não mais me ocupar dele.

Faleceu aos 87 anos, não deixando senão amigos e admiradores, dos quais o maior é aquele que assina este artigo.



# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## Cinema português

O cinema português estaria agora inteiramente de parabéns se o realizador do filme *A Luz vem do Alto*, exibido no «Eden», não tivesse ido buscar o argumento a uma novela do escritor norte-americano William Bendix — e se não tivesse preenchido a sua ficha artística com dois actores espanhóis — aliás excelentes. É pena. Faltam-nos escritores ficcionistas? Carecemos também de actores? No entanto, com estes senões, que são graves, Henrique Campos fez de *A Luz vem do Alto* o seu melhor filme, a ponto de lhe perdoarmos *O Homem do Dia*.

Para o êxito do recente filme de Henrique Campos deve ter contribuído, em primeiro lugar, um dos raros que, neste país, entendem de cinema e são capazes de fazer alguma coisa que nos proporcione um motivo de orgulho. Referimo-nos ao jornalista Fernando Fragoso, a quem coube a missão de pôr em diálogo vivo a novela de W. Bendix. Outro valioso colaborador que bem merece ser também apontado é o operador João Moreira.

Os artistas portugueses Maria Dulce, Curado Ribeiro, Mário Pereira, Fernanda de Sousa e Beatriz de Almeida conseguiram, sem esforço, conquistar e interessar o público.

Oxalá que os próximos filmes nacionais sejam inteiramente portugueses: no argumento e no elenco artístico. São estes os nossos votos. São estes também os votos de todos os portugueses.

## Orfeão Misto da Universidade de Coimbra

O Dr. Manuel Raposo Marques, director artístico do Orfeão Académico de Coimbra, organizou também, recentemente, o Orfeão Misto da Universidade. Por iniciativa do sr. Edmundo Duarte Moura, presidente da Direcção Ateneu Artístico Vilafranquense, este último Orfeão deslocou-se, no dia 14 de Maio, a Vila Franca de Xira, terra progressiva que, de ano para ano, vai ganhando o aspecto de uma cidade moderna, não só com a construção de magníficos edifícios, mas também sob o ponto de vista cultural e artístico: exposições de pintura no Museu-Biblioteca e concertos no Cine-Teatro promovidos por aquele prestigioso Ateneu Artístico, a quem se deve também a criação de um Orfeão.

Mestre experimentado, o Dr. Raposo Marques, a quem se deve uma notável versão da *Serenata* de Antero de Quental, musicada por João Maria Sequeira, fez do Orfeão Misto da Universidade um novo título de glória de Coimbra.

Assisti ao notabilíssimo Sarau. Que belas vozes! Que admiráveis interpretações da «Ave Maria», de Schubert, do «Malhão», e «Terra da Pátria», em versões do Dr. Raposo Marques.

Bem haja o ilustre maestro pela sua devoção à Arte. Uma mocidade que sabe e gosta de cantar é uma geração que acredita na Vida e nos seus destinos.

## Os nossos artistas



UMA RUA EM VILA ALVA

Aquarela de José Félix

## CONVITE PARA AS TREVAS

*Enchamos de vozes este túnel vazio  
e sentemo-nos a uma mesa invisível  
convidando os seres que nos falam, tímidos, das trevas,  
a tomarem lugar e a ganharem coragem.*

*Nós é que estamos sós nesta floresta de egoísmos,  
nós é que estamos nas trevas, como espíritos,  
crendo-nos, infantilmente, corpos palpáveis,  
nós, balões garrados diluindo-se entre nuvens!...*

*Os outros, os que já pereceram, mas vivem algures,  
não entre anjos ou diabos, ou anjos-diabos ou diabos-anjos,  
mas entre a névoa criada pelo bafo da nossa respiração,  
os outros é que conhecem o significado da palavra irman-  
[dade.*

*Esses é que fatigados do seu mundo se fazem adivinhar  
[por vezes,  
para que nós os chamemos e os convidemos, deste túnel  
[vazio,  
a sentarem-se a uma mesa invisível,  
e a ganharem coragem para estar entre os vivos.*

ALEXANDRE PINHEIRO TORRES

(Do livro *Novo Génesis*, 1950)



## Publicações recebidas

Lírica de Luís de Camões

O grande Poeta de *Os Lusíadas* foi também um grande Poeta lírico: o maior do seu tempo e, ainda, o maior de todos os nossos poetas de hoje. Se, em *Os Lusíadas*, Camões celebrou os descobrimentos marítimos portugueses, na sua «Lírica» incomparável ele deixou, inteira, a sua alma, e mais do que a sua alma, a alma amorosa de Portugal.

Luís de Camões não é apenas uma Literatura: é também uma Cultura.

Organizações «Artis», que nos tinham dado, primorosamente, com magníficas ilustrações de Lima de Freitas e um estudo notável do Prof. Hernâni Cidade, uma edição monumental de *Os Lusíadas*, apresentam-nos agora, também em edição monumental, a *Lírica* maravilhosa, de que é igualmente ilustrador o pintor Lima de Freitas e que tem novamente o Dr. Hernâni Cidade como anotador e prefaciador.

Na *Lírica* incluem-se também as poesias escritas em espanhol e que dão jus ao Poeta de pertencer à Literatura do país vizinho.

Cultura, experiência da vida, sensibilidade, sentido artístico do idioma português fizeram de Camões o poeta mais completo e de maior vibração humana da nossa literatura.

Desta obra, acabamos de receber o 2.º fascículo, que, como o anterior, se pode considerar uma verdadeira obra de arte.

Boletim do Porto de Lisboa

Recebemos o n.º 98, correspondente a Março, do «Boletim do Porto de Lisboa», cuja direcção está entregue ao sr. dr. Raul Humberto de Lima Simões.

Abre este número com um artigo de grande interesse: «O porto de Lisboa comparado com outros portos comerciais europeus». Trata-se de uma relação referente ao ano de 1957, a qual compreende, para fins comparativos, a correspondente movimentação de anos anteriores. Essa relação foi organizada conforme números publicados pelo Anuário Estatístico da Câmara de Comércio e Indústria de Roterdão, de 1956-1957, aos quais se juntaram os dos portos de Lisboa, Douro, Leixões e Setúbal.

Nessa relação de quarenta e um portos europeus, o porto de Lisboa figura em 20.º lugar, portanto em situação de relevo, sob o aspecto de movimentação de mercadorias (carga marítima).

De grande interesse são também os artigos que se lhe seguem: *Quadros históricos do porto de Lisboa*, *Instalação racional de escritórios*, além de outras secções informativas.

Parte do conteúdo é reproduzido, nas últimas páginas, nas línguas francesa e inglesa.

## Os nossos mortos

Eng.º Constantino de Figueiredo Cabral

Causou-nos a mais dolorosa surpresa a notícia do falecimento, no dia 22 de Maio, do nosso querido amigo e ilustre engenheiro, sr. Constantino de Figueiredo Cabral.

Natural do Porto e pertencente a uma das mais distintas famílias do Minho, o Eng.º Constantino de Figueiredo Cabral, que faleceu aos 73 anos de idade, era sobrinho do distinto orador sagrado e escritor, Padre Luís Gonzaga Cabral.

Engenheiro civil e de minas, o falecido distinguu-se como ferroviário dos mais sabedores, dos mais dedicados às suas funções, tendo realizado uma obra de vulto na sua alta qualidade de antigo Director da Exploração do Caminho de Ferro do Vale do Vouga.

Além dessas funções, o Eng.º Constantino Cabral colaborou nos estudos da legislação sobre a Coordenação de Transportes, quando Ministro o Eng.º Duarte Pacheco, tendo também tomado parte na redacção dos respectivos decretos. Durante 15 anos foi Delegado das companhias de via estreita no antigo Conselho Superior de Viação, hoje Conselho Superior dos Transportes Terrestre.

À ilustre família enlutada, apresentamos os nossos sentidos pêsames.



### MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA  
ALTA E BAIXA TENSÃO

**Sociedade Luso Eléctrica, L.<sup>da</sup>**

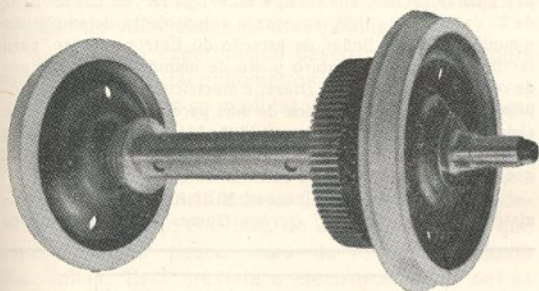
11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13  
Telef. 668061/5 (5 linhas) LISBOA





**STEEL, PEECH & TOZER-OWEN & DYSON**

ROTHERHAM — INGLATERRA



### Materialis para Caminhos de Ferro

A fábrica Steel, Peech & Tozer produz uma grande variedade de rodas para caminhos de ferro, das quais tem fornecido quantidades apreciáveis à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A sua Subsidiária Owen & Dyson Limited produz rodados completos.

Além das rodas, a firma Steel, Peech & Tozer fabrica também aros, eixos, molas, peças forjadas, barras e arco.

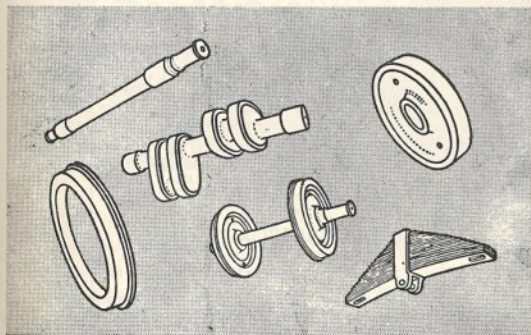


STEEL, PEECH & TOZER — SHEFFIELD - INGLATERRA

AGENTES EM PORTUGAL:

**SANTOS & MENDONÇA, LDA.**

Rua da Boavista, 83 — (Apartado 297) — LISBOA



VINHOS DE MESA  
AGUARDENTES VELHAS  
LICORES

Armazéns em Lisboa (Filial):  
Av. Infante D. Henrique II - Circular  
Telf. 381596 e 382155



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

**CONDE BARÃO, LDA.**

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA





# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Junta Autónoma de Estradas  
Direcção dos Serviços de Conservação de Estradas  
Secção de Expediente Técnico

### Declaração

O «Diário do Governo», n.º 114, II Série, de 14 de Maio de 1959, publica o seguinte:

Para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948 se declara que, por despacho de S. Ex.º o Subsecretário de Estado das Obras Públicas de 27 do mês findo, foi aprovada a planta parcelar dos trabalhos de rectificação do traçado e pavimentação da estrada nacional n.º 11-2 entre a estação do caminho de ferro da Moita e Santo António da Charneca, de que resultou ser declarada a utilidade pública das expropriações dos terrenos necessários para efectivação da mesma obra.

Nos termos do artigo 161.º da Lei n.º 2037, de 19 de Agosto de 1949, são as referidas expropriações consideradas de carácter urgente.

Junta Autónoma de Estradas, 8 de Maio de 1959. — O Presidente, *Flávio dos Santos*.

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª REPARTIÇÃO

Secção de Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 118, II Série, de 19 de Maio de 1959, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de ampliação das linhas da estação de Taveiro, ao quilómetro 211,159 20 da linha do Norte, incluindo a expropriação por utilidade pública de uma parcela de terreno com a área de 245 m², situada do lado esquerdo da linha, do quilómetro 211,503 80 ao 211,475 30, constante do desenho n.º 17 490, que faz parte do projecto.

Ministério das Comunicações, 8 de Maio de 1959. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto da ampliação das linhas da estação de Formoselha, ao quilómetro 200,211 72 da linha do Norte, incluindo a expropriação por utilidade pública de quatro parcelas de terreno, situadas do lado esquerdo da linha, do quilómetro 200,850 ao 201,053 20 e do quilómetro 201,405 ao 201,502.

Ministério das Comunicações, 8 de Maio de 1959. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

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

O «Diário do Governo», n.º 122, II Série, de 23 de Maio de 1959, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de ampliação da

estação de Leões, no ramal de Mora, incluindo a expropriação de uma parcela de terreno, por utilidade pública, com a área de 229,40 m², situada do lado esquerdo da linha, do quilómetro 119,225 ao quilómetro 119,297.

Ministério das Comunicações, 14 de Maio de 1959. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

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

O «Diário do Governo», n.º 112, II Série, de 12 de Maio de 1959, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1958, aprovar o anteprojecto de ampliação e modificação das linhas da estação do Entroncamento, para facilitar o acesso ao futuro posto de manutenção e oficinas de reparação do material *Diesel* e eléctrico, incluindo a expropriação por utilidade pública de uma parcela de terreno, com a área de 21 m², do quilómetro 105,511 45 ao 105,528 00 da linha do Norte, lado direito, constante do desenho n.º 17 478, que faz parte integrante do referido anteprojecto.

Ministério das Comunicações, 30 de Abril de 1959. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.



**A GRANDE MARCA INGLESA DE MÁQUINAS DE LAVAR ROUPA**

*Apresenta*

**A Servis «S» POPULAR**

UM MODELO VERDADEIRAMENTE REVOLUCIONÁRIO COM OU SEM AQUECIMENTO DE ÁGUA



PRÁTICA

BONITA

RÁPIDA

BARATA

A máquina média, mas com capacidade suficiente para uma família numerosa.

**A NOVA Servis «S» POPULAR NÃO TEM PÁS**

Tem bomba eléctrica para esvaziar. Lava 3 Kg. de roupa em 4 minutos, gasta \$20 por hora de trabalho.

**CONVIDAMOS V. EX.ª**

A ASSISTIR A UMA DEMONSTRAÇÃO NO "STAND" DOS REPRESENTANTES

**AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, L.ª**

AV. FONTES PEREIRA DE MELO, 37, TEL. 59181 • LISBOA

ONDE TODOS OS MODELOS *Servis* SE ENCONTRAM EM EXPOSIÇÃO

Norte: M. SIMÕES JR. LDA. Rua de Santo António, 208 - PORTO



# Linhas Estrangeiras

**ALEMANHA** As experiências recentemente realizadas na secção Freising-Langensbach dos Caminhos de Ferro Federais pela O. R. E. (Laboratório de Investigações e Ensaios), órgão da União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), tiveram por objectivo a conquista gradual de velocidades de 200 quilómetros.

O comboio experimental desenvolveu até agora velocidades de 166 quilómetros por hora.

Estão a tomar-se medidas para se poder alcançar altas velocidades nas linhas recentemente electrificadas ou em curso de electrificação.

— A rede electrificada do Caminho de Ferro federal alemão passou, em 1958, de 2630 a 3200 Km, o que representa um pouco mais de 10% do conjunto das linhas. Está prevista a electrificação de outras linhas num próximo programa. O dinheiro para esta extensão ainda não está assegurado.

Pensa-se em electrificar primeiro as linhas Francfort — margem direita do Reno — Colónia — Duisbrugo — Osterfeld Sul e Francfort/Gemünden — Hanovre — Hamburgo — Bremen, em que a electrificação trará grandes vantagens económicas, por motivo da intensidade da circulação dos comboios.

**ARGENTINA** O senador Suárez anunciou que se encontra em estudo uma lei para reorganizar e reequipar os caminhos de ferro, colocando-os em condições de

diminuir o «deficit» existente, cada vez maior, e que não pôde ser suprimido, apesar dos aumentos de tarifas ultimamente feitos.

O senador Suárez, que é membro da Comissão parlamentar de estudos sobre o «deficit» ferroviário, acrescentou, nas suas declarações, que os caminhos de ferro necessitam de cinco mil milhões de pesos para aquisição de material e pagamento de antigas dívidas.

**BOLÍVIA** Mr. George M. Wilson, director-geral da secção boliviana do «Antofagasta (Chile) and Bolivia Railway», entregou oficialmente o controlo das instalações da companhia ao ministro dos Negócios Estrangeiros de Bolívia.

O ministro, no solene acto da entrega, realizado recentemente, acentuou que a transferência se efectuou de comum acordo e que o Governo administrará a rede durante quatro ou seis meses, em cujo lapso de tempo uma comissão estudará os problemas económicos levados a cabo durante a sua gestão.

O futuro da companhia ficará decidido após as negociações que se efectuarão no decurso dos três próximos meses entre aquela empresa e os representantes do Governo.

**ESTADOS UNIDOS** A Companhia «Chicago & North Western» adquiriu à «Pullman Standard» dois comboios completos com material aerodinâmico de dois pisos

para os utilizar nos longos percursos, um para o serviço entre Ishpeming, Michigan, através de Green Bay e Milwaukee, e Chicago, ida e volta.

O «Atchison, Topoka & Santa Fé» já tem quatro comboios deste tipo, fabricados por Budd. Entre

OS  
BONS ANÚNCIOS  
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS  
E AUTOCARROS**

todos os anúncios  
são óptimos

Custam pouco  
e toda a gente os lê

Peça informações e tabela de preços à  
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS  
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa  
Telefone: 35035



Chicago e Los Angeles, encontra-se em serviço um outro comboio do mesmo tipo. São satisfatórios os seus rendimentos.

Devido aos assentos dos passageiros se estendem de um extremo a outro de cada carruagem, com os lavabos, compartimento de equipagens, cozinha, instalações de ar condicionado e outros serviços no piso inferior, estes comboios são mais leves em proporção ao número de passageiros sentados que os do material corrente.

A acomodação num plano inferior, com uma visibilidade melhor, é muito apreciada pelos passageiros e a viagem é mais silenciosa do que a de nível normal.

#### FRANÇA

A Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Franceses («S. N. C. F.») apresentou recentemente a locomotora BB 16500 a um grupo de construtores europeus interessados na electrificação em corrente industrial (25000 vóltios, 50 períodos) de 1500 quilómetros de linhas de caminho de ferro na região de Calcutá (Índia), cuja construção foi confiada em 1957 aos técnicos franceses.

A referida locomotora de 67 toneladas, com a potência de 3500 CV, possui uma «mudança de velocidade» utilizável nas paragens, graças à qual o condutor pode transformar, em poucos minutos, uma locomotora «mercadorias» em locomotora «passageiros» e inversamente.

A «BB 16500» apresentada a esses construtores rebocou um comboio de «mercadorias» de 2000 toneladas entre Estrasburgo e Sarreburgo, com arranque na rampa de Saverne, e depois um comboio de passageiros, a 140 Km./h, de Sarreburgo a Estrasburgo e Mulhouse.

As operações da «BB 16500» interessaram vivamente os construtores belgas, alemães e suíços, que, além disso, visitaram, em Belfort, as oficinas Alsthom, onde se construíram numerosos materiais de tracção para o estrangeiro e principalmente uma locomotora CC de 5000 CV de corrente industrial, destinada aos Caminhos de Ferro da União Soviética.

#### GRÃ-BRETANHA

O Chefe do Tráfego da «London Midland Region», dos Caminhos de Ferro Britânicos, Mr. R. L. E. Lawrence, anunciou ter sido posto em serviço um novo expresso de mercadorias, o qual circulará entre Londres e Glasgow. Circulará a velocidades entre 100 e 120 quilómetros por hora, e terá duas tarifas: uma de 16 libras por «container» de 4 toneladas e 300 pés cúbicos, e 18 libras por «container» de 4 toneladas de 700 pés cúbicos, na zona de Londres ou Glasgow, com uma pequena tarifa extra pela recolha e entrega numa zona mais extensa.

## O que todos devem saber

O papel selado pròpriamente dito  
vai mudar de dimensões

Considerando que há conveniência em alterar as actuais dimensões do papel selado pròpriamente dito, de forma a integrá-las nas que actualmente se usam na fabricação de outros papéis, foi publicado um decreto-lei que determina o seguinte:

O papel selado pròpriamente dito terá vinte e cinco linhas em cada lauda e as dimensões de 297 mm de altura por 210 mm de largura. O selo será estampado na parte superior em relevo branco, cercado pela inscrição «Imposto do Selo 5\$00» a tinta de óleo. O papel será marginado por perpendiculares às linhas de escrita, impressas com a mesma tinta que for usada na estampagem da inscrição a que se refere o corpo do presente artigo, ficando na frente de cada lauda a margem esquerda com 30,6 mm de largura e a direita com 8 mm. Com as mesmas dimensões será marginado o verso, mas invertendo a respectiva posição. Não é permitido aumentar o número de linhas em cada lauda, nem escrever fora do espaço entre linhas marginais, excepto no papel em que sejam escritos actos para que a lei não exija papel selado ou quando se trata de papéis para selar a tinta de óleo, observando-se, quanto a estes últimos, o que vai disposto na parte final do artigo 27.º O disposto na parte inicial do parágrafo anterior é igualmente aplicável ao papel comum do formato legal quando, sendo expressamente autorizado, substitua o papel selado. As entrelinhas para correcção do texto, as notas de distribuição, os despachos, as contas dos papéis avulsos e os reconhecimentos de assinatura não se compreendem na contagem do número de linhas, mantendo-se, porém, sempre a interdição em ultrapassar as linhas marginais.

O papel selado actualmente em uso continua a ter validade até que por despacho do Ministro das Finanças publicado no «Diário do Governo», 1.ª série, seja fixado o prazo para a troca pelo do novo formato e a data em que termina aquela validade.

### 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—Óssos e articulações—às 18 horas  
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 14 horas  
Dr. Luis Malheiro—Pelo 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 anórectas—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. Azeu Saldanha—Raio X—às 16 horas  
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



# NOVOS

televisores PYE que aliam às características técnicas, que os tornaram famosos, a possibilidade de proporcionar dois modelos com um único televisor: um sóbrio e elegante móvel e um modelo de mesa.



*Peça uma demonstração aos Agentes e Revendedores PYE em todo o País.*



Representante exclusivo:

**CENTRO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA**

Rua D. João V, 2 \* Telef. 680007 \* LISBOA



## Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS ■ SERVIÇOS AUXILIARES DOS CAMINHOS DE FERRO ■ RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS E BAGAGENS AO DOMICÍLIO ■ SERVIÇO DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES ■ ARMAZENAGEM DE  
MERCADORIAS

≡ AGENTES DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 32151/54 e 32261/64

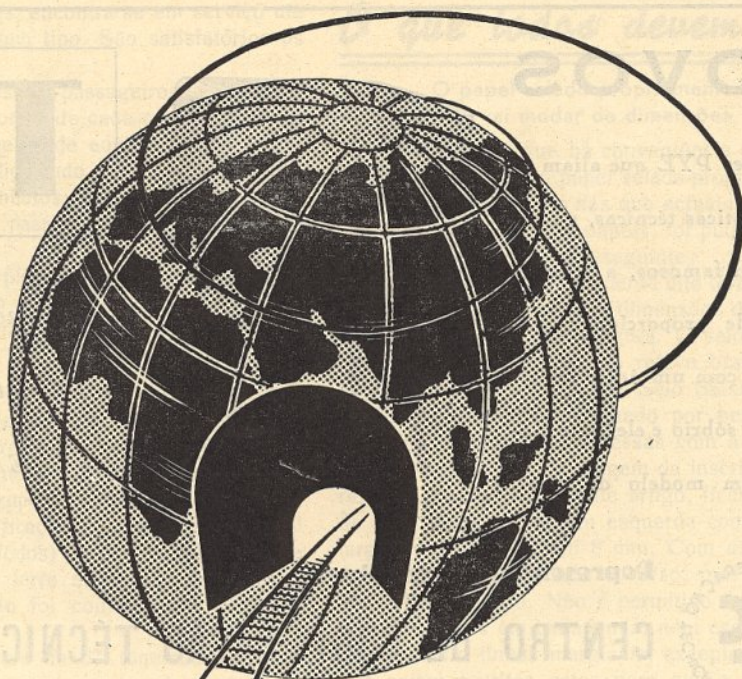
LISBOA

Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telefs. 25938/39

PORTO





O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA

**BENZO-DIACOL**  
VENCE A TOSSE