

DEPÓSITO LEGAL
- NOV. 1959

20

15.º do 72.º Ano

Lisboa, 16 de Outubro de 1959

Número 1724

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

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
Telefons P B X 2 0468 — LISBOA



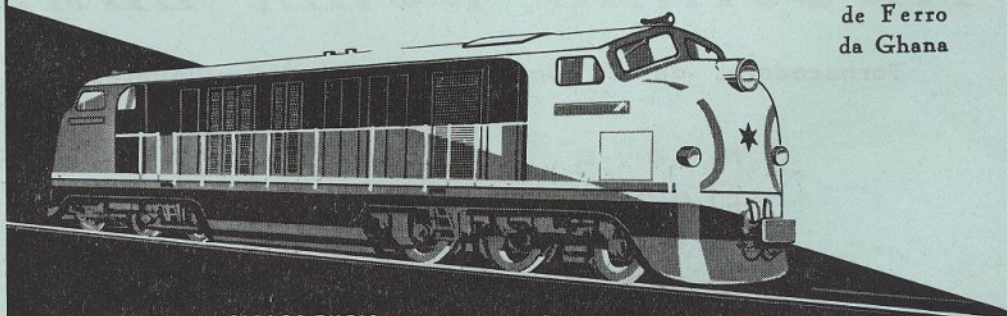
LOCOMOTIVAS

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 Subestações, Protecções para redes eléctricas, Traction 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

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**

AVENIDA 5 DE OUTUBRO, 77, 1.º - D.

TELEFONE 734181

LISBOA

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 1934
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 190

1724



16 — OUTUBRO — 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

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

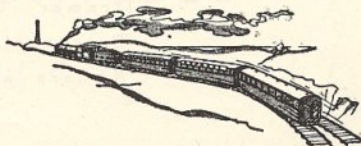
COLABORADORES:

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

Fundo Especial de Transportes Terrestres	411
As Festas em Portugal — Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por <i>B. WOLOWSKI</i>	414
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	416
O constante aumento da velocidade nos Caminhos de Ferro Franceses, por <i>GUERRA MAIO</i>	417
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	418
Curiosidades e distrações da Gazeta	419
Caminhos de Ferro Ultramarinos	419
Publicações recebidas	420
Há 50 anos	420
A Shell Portuguesa inaugurou a sua nova sede na Avenida da Liberdade	421
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	421
Parte oficial.	422



Fundo Especial de Transportes Terrestres

A Comissão Administrativa do Fundo Especial de Transportes Terrestres, ao relatar as actividades da sua gerência no ano económico de 1958, traz-nos elementos valiosos e de muito interesse para a apreciação quer das receitas arrecadadas, cujo montante foi de 264.177.450\$50; quer da finalidade das despesas processadas e pagas, que somaram 252.383.339\$80, quer, finalmente, do saldo positivo resultante, com que se encerrou o exercício, e que é da ordem dos 11.794.110\$70.

No seu Relatório, a Comissão Administrativa, a que preside o sr. Engenheiro José António Miranda Coutinho, Director-Geral de Transportes Terrestres, aprecia, em primeira análise, que as receitas e as despesas no ano de 1958 desceram, em relação a 1957, de 73.600.851\$00 e 73.657.323\$60, respectivamente, como se pode verificar, pelo quadro seguinte:

	1957	1958	Diferença em valor absoluto
Receitas..	337.778.301\$50	264.177.450\$50	- 73.600.851\$00
Despesas.	326.040.663\$40	252.383.339\$80	- 73.657.323\$60
Saldos ...	11.737.638\$10	11.794.110\$70	

A diferença em percentagem é, respectivamente, de - 21,8 e 22,6. No quadro abaixo faz-se a discriminação dessas variações:

RECEITA		
Imposto ferroviário. . .		- 1.461.674\$00
Imposto de camionagem	+ 534.925\$51	
Imposto de compensação	+ 7.140.545\$49	
Juros de depósitos das receitas		- 1.075\$90
Quantias que legalmente estão ou forem atribuídas		- 79.913.935\$30
Depósito de garantia que reverterão para Fundo Especial	+ 100.366\$40	
	+ 7.775.835\$20	- 81.376.686\$20
		<u>76.600.851\$00</u>

DESPESA

Despesa com o material.	+ 7.845.927\$40
Pagamento de serviço e diversos encargos . .	- 81.505.251\$00
	- 81.505.251\$00
	+ 7.845.927\$40
	<u>73.657.323\$60</u>

Como se disse acima, o montante das receitas do exercício de 1958 atingiu 264.177.450\$50, estando nesta verba incluídas receitas que não são correntes nem estáveis.

No mapa a seguir faz-se a comparação das receitas da gerência de 1958 com as dos dois exercícios anteriores, depois de se destacarem das receitas totais arrecadadas as que assumem carácter corrente e normal.

Anos	RECEITAS	
	Normais	Totais
1956	154.197.751\$20	169.697.858\$80
1957	164.272.060\$10	337.778.301\$50
1958	170.569.462\$00	264.177.450\$50

Esta necessária destrição — lê-se no Relatório — permite concluir que globalmente os rendimentos do Fundo especial continuam a evoluir de maneira favorável, aproximando-se de uma esperada estabilização que parece não vir longe, mas continuando a assegurar os meios financeiros de que se carece para fazer face à profunda transformação que está a ser operada nos meios de transporte colectivos terrestres.

O rendimento do imposto ferroviário baixou para 48.102.329\$00 em 1958, tendo atingido menos 1.461.674\$00 que no ano anterior, em virtude — explica o Relatório — de uma diminuição que se julga esporá-

dica na rede da C. P. e da redução de 12 para 7% da taxa de liquidação que era aplicada à Sociedade «Estoril», exploradora da linha electrificada do Cais do Sodré a Cascais.

A redução do imposto nas linhas da Sociedade «Estoril», autorizada temporariamente pelo decreto-lei n.º 41.263 de 12 de Setembro de 1957, está permitindo que aquela empresa intensifique a execução de um grande plano de investimentos que tem por objectivo a actualização das condições da sua exploração de material circulante, da renovação da via e instalação, aperfeiçoamento ou complemento da sinalização das principais estações.

O rendimento do imposto de camionagem, como já foi devidamente anotado em relatórios anteriores, pode considerar-se estacionário. Quanto ao imposto de compensação, o aumento da rentabilidade, ainda que cada vez menor em valor absoluto, manteve-se em 1958.

No capítulo *Despesas* encontramos elementos de apreciação de muito interesse. No início do exercício de 1958, os encargos que impendiam sobre o Fundo Especial somavam 70.572.140\$90. Esta importância acrescida da de 198.384.339\$00, respeitante a encargos assumidos no decurso da gerência, elevou-se a 268.956.479\$90, por conta da qual se processou e pagou a quantia de 252.383.339\$80. Dos encargos que não foram satisfeitos por se não terem vencido, no montante de 16.573.140\$10, transitaram para a gerência de 1959, 15.360.724\$10, visto ter sido cancelado um saldo de 1.212.416\$00.

Na discriminação da totalidade dos encargos figuram em primeiro lugar os respeitantes a «Construções e Obras Novas», que somaram 8.674.939\$00. Esta importância e a respeitante aos encargos da gerência de 1957 que, por não ter sido liquidada, transitara para a gerência seguinte — 706.550\$10 — totalizaram 9.381.489\$10. Por conta desta verba pagou-se a quantia de 8.689.399\$40, transitando para 1959 o saldo de 692.089\$70.

O movimento das despesas suportadas pelos encargos previstos nos n.ºs 3, 4 e parte final do n.º 5 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 38.247 nos últimos três anos foi o seguinte: 319.499\$80 em 1956, 543.472\$00 em 1957 e 8.389.399\$40 em 1958.

As parcelas em que se desdobra esta última soma respeitaram aos seguintes destinos:

Estradas de acesso às estações de caminhos de ferro — 288.878\$00; estações centrais de camionagem — 7.958.972\$00 e estudo da ligação ferroviária e rodoviária de Lisboa com a margem sul do Tejo — 141.549\$40.

Sobre encargos derivados da Concessão Única o Relatório declara que esta dotação comporta o maior volume de verbas que o Fundo Especial tem enfrentado no decurso das suas gestões anuais.

Efectivamente, por esta rubrica se classificam as vultosas verbas investidas, sob a forma de subsídios, na melhoria da situação económico-financeira dos caminhos de ferro, com vista a permitir o apetrechamento e renovação do parque do material e a transformação dos sistemas de tracção, a garantir a conservação da via e a acudir à cobertura de «deficits» enquanto se não atinge o equilíbrio económico da empresa concessionária.

Deixemos agora falar os números, que têm bastante eloquência. Com o dispêndio em 1958 de verbas que ascenderam a 236.406.634\$00, o total dos encargos satisfeitos, desde a criação do Fundo Especial, eleva-se já a 1.207.341.086\$80, cujas parcelas se encontram mencionadas no quadro seguinte:

Anos	Despendido	Percentagens
1951	167.731.685\$50	13,9
1952	55.679.584\$00	4,6
1953	97.856.959\$00	8,1
1954	142.025.280\$90	11,8
1955	126.156.151\$00	10,4
1956	65.575.569\$60	5,5
1957	517.909.635\$00	26,5
1958	236.406.634\$00	19,6
	1.207.341.086\$80	100,0

O Relatório, para facilitar a apreciação da natureza destes encargos e dos fins a que se destinaram, apresenta a seguinte decomposição:

Designação	Despendido	Porcentagens
Subsídios con-) Não reembolsáveis	160.572.293\$00	15,5
cedidos à C. P.) Reembolsáveis	1.045.520.951\$00	86,4
Outros encargos derivados da Concessão Única	3.247.862\$80	0,5
	1.207.541.086\$80	100,0

Agora, alguns comentários acerca dos subsídios. Desde 1951 que não são concedidos à C. P. subsídios não reembolsáveis. Os subsídios desta natureza que então foram concedidos, no montante de 160.572.293\$00, obedeceram ao disposto no § único do art.º 23 do Decreto-lei n.º 38.247, de 9 de Maio daquele ano — 37.000.000\$00 para aquisição de material circulante — e na base XXXIX anexa ao Decreto-lei n.º 38.246, da mesma data — 123.572.293\$00 correspondentes ao imposto ferroviário em dívida até 31 de Dezembro de 1950.

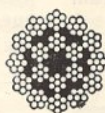
O quadro a seguir, mostra-nos a evolução dos valores globais processados anualmente à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a título de subsídios reembolsáveis:

Anos	Importâncias entregues
1951	4.298.659\$00
1952	55.679.384\$00
1953	97.856.959\$00
1954	141.689.688\$00
1955	126.156.151\$00
1956	63.523.841\$00
1957	317.909.635\$00
1958	236.406.654\$00
	1.045.520\$951\$00

Para aquisição e renovação do material circulante foi processado e pago à C. P. em 1958 um subsídio de 2.373.517\$00 que, com as entregas de anos anteriores (1952 a 1958), fez o total de 104.136.289\$00, o que permitiu a liquidação completa — de harmonia com o respectivo plano de pagamentos — dos únicos encargos ainda em dívida resultantes da aquisição de três composições automotoras «Fiat», efectuada em 1952. Além destas automotoras, (40.077.489\$00) foram adquiridas sete carruagens «Budd» (14.058.800\$00), material para construção de vagões e metalização de carruagens (37.000.000\$00) e três automotoras e cinco carruagens de via reduzida para a linha do Vale do Corgo (13.000.000\$00).

O Relatório refere-se aos subsídios para reforço do Fundo de Maneio e cobertura de «deficits». Esses subsídios, que em 1953 haviam subido a 50.000.000\$00, foram da ordem dos 190.000.000\$00 em 1957, e dos 188.487.584\$00 em 1958.

O Relatório é acrescido com a transcrição de *Despachos, Decretos-Leis, Informações, Pareceres*, fechando com diversos mapas referentes a orçamentos.



AS FESTAS EM PORTUGAL**Inauguração do Caminho
de Ferro da Beira Alta****Viagem da Família Real
Notas e recordações de viagem**

por B. WOLOWSKI

Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguilar

XVIII

**Construção do Caminho de Ferro
da Beira-Alta**

A maior parte das linhas férreas de Portugal, e, entre outras, a da Beira-Alta, foram construídas por franceses.

Esta última província fora ocupada por tropas francesas no tempo de Napoleão I, e a população tinha conservado de esse facto um velho fermento de animosidade cuidadosamente conservado pelos ingleses. (1)

Um sentimento desta natureza não é razoável, sendo o resultado da impressão ou de educação paterna, porque o relato dos factos dolorosos do passado deixa necessariamente um traço profundo na alma da infância que herda, quase sem o querer, ódios e rancores paternos. (2)

Assim os franceses que construíram este caminho de ferro, tiveram mais de uma vez de lutar contra essas recordações. Mais de uma vez puderam verificar nas suas relações com os habitantes do campo e os operários portugueses, que a sua presença inspirava desconfiança e que neles apenas se viam os filhos e os netos daqueles que invadiram Portugal.

(1) Ignoro onde Wolowski se baseou para uma tal afirmação. Não necessitavam os ingleses de fazer propaganda contra os franceses, pois os seus crimes nas invasões merecem uma formal condenação da História, por não terem qualquer atenuante. (Nota do tradutor.)

(2) Sem se atrever, Wolowski procura diminuir os crimes dos franceses durante a terceira invasão de 1810 a 1811 no que não tem razão, sendo natural que ainda se mantivesse durante muitos anos o ódio das populações. (Nota do tradutor.)

Assim, por exemplo, na Freineda, a 500 metros da estação, conservaram até este dia intacto o quarto ocupado por Wellington. A cama em que se deitou o generalíssimo inglês é mostrada por uma velha aos estrangeiros. O estado maior inglês ficou nesta localidade cerca de um mês.

Os ingleses comprazem-se em espalhar pelo país pretensas crueldades (1) cometidas pelos franceses nos camponeses portugueses.

De Luso, onde o empreiteiro geral, sr. Duparchy, estabeleceu o seu escritório, há apenas meia hora de caminho para efectuar a subida do Buçaco, e chegar ao monumento comemorativo da vitória dos ingleses. (2)

Entretanto, graças à equidade, franqueza, seriedade, e à cordialidade das suas relações, o gelo pouco a pouco se derreteu, as prevenções desapareceram, e franceses e portugueses acabaram por fazer, permita-se-nos a expressão, um excelente casamento.

Foi mesmo a não se verificar um único conflito entre franceses e portugueses durante os dois ou três anos que duraram esses importantes trabalhos.

Estas boas relações tiveram por resultado apertar os laços de amizade que unem os dois povos, e o mérito deve-se principalmente aos empreiteiros, que, pela excelente escolha dos engenheiros e do pessoal, pela fiscalização exercida sobre os numerosos

(1) Wolowski continua a não ter razão, e é de admirar, que, dotado de um sentimento de justiça que se sente em cada palavra, pretenda defender os franceses dos seus crimes, arrasando tudo à propaganda inglesa. As violências dos franceses foram inúmeras e é natural que se conservassem nas populações. (Nota do tradutor.)

(2) A vitória do Buçaco foi quase unicamente obtida pela heroicidade das forças portuguesas. (Nota do tradutor.)

operários estrangeiros e sobretudo pela lealdade e a pontualidade escrupulosa com que executam todos os seus compromissos, contribuíram para popularizar e fazer estimar o nome francês nestes lugares.

As recompensas

Consagrando este relato à inauguração do Caminho de Ferro da Beira-Alta, que ligará de uma maneira mais directa Portugal ao resto da Europa, julgamos dever registar aqui os nomes das pessoas às quais o rei concedeu recompensas honoríficas por terem tomado parte nos difíceis trabalhos de construção da linha.

Foram nomeados comendadores da Ordem de Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa:

Sr. Edmond Bartissol, director da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira-Alta; Sr. Conde de Gouveia, subdirector; Sr. Eugénio de Mendia, administrador.

Comendadores da Ordem de Cristo de Portugal:

Sr. Alexis Duparchy, empreiteiro geral da construção; Sr. Jean Baptiste Dauderni, empreiteiro geral da construção; Sr. Jean Marie Labadie, engenheiro chefe da via; Sr. Paul Wellerstein, engenheiro da Companhia; Sr. Charles Cottard, engenheiro do conselho de administração, comendador da Conceição; Sr. Bento Fortunato de Eça, tenente coronel de engenharia, director da fiscalização, comendador da Ordem Militar de S. Bento de Avis.

Cavaleiros da Ordem de Cristo:

Sr.^o Pierre Jules Vimont, engenheiro; Alexandre Adolphe Garnier, engenheiro; Louis Victor Emmanuel Martin, secretário da direcção; Priam Panizzi; Edmond Wesolowski; Evariste Gadrad; Charles Bartissol; Paul Marny.

Sintra

Em Lisboa um único salão tinha ficado aberto durante a época de Verão, o da Senhora Paul de Sabonlaye, esposa do muito simpático ministro da França em Lisboa.

As quartas-feiras da Senhora de Saboulaye reuniam, com os membros do corpo diplomático, o escol da sociedade da capital, o que era possível em semelhante época do ano, porque, durante o Verão, a vida elegante de Lisboa é, em grande parte, transferida para Sintra.

É em Sintra, no Passeio Vitor, esplêndida esplanada contígua ao hotel do mesmo nome, que pertence ao proprietário do Hotel Bragança, que se pode, nos meses de Junho, Julho e Agosto, encontrar a alta sociedade de Lisboa.

Esta esplanada domina a vila de Sintra, no meio

da qual se ergue o velho palácio real, que serve de residência de Verão ao Rei D. Luís.

Do alto desta esplanada, um esplêndido horizonte se estende aos olhares extasiados do viajante. A paisagem, duma beleza maravilhosa, parece mudar de aspecto ao nascer e ao pôr do Sol, e ornamentar-se de mil variedades brilhantes, semelhantes às penas reluzentes de Sophophor, tão justamente chamado o diamante dos pássaros.

O mar, que dum lado limita esta paisagem, não é o menor dos numerosos atractivos para os turistas que visitam esta encantadora região.

Tive o feliz ensejo de visitar Sintra na companhia do Sr. Marquês de Oldoini, ministro de Itália em Portugal. Sem ter esquecido nenhum dos aspectos que o ligam ao seu país natal, o Sr. Marquês de Oldoini está entretanto quase naturalizado em Portugal; encontra a Itália na pessoa mesmo da Rainha D. Maria Pia, da Casa de Saboia, e está ligado por laços de família a este país da sua residência diplomática. O Sr. Marquês de Oldoini casou com uma portuguesa, a filha do antigo ministro de Portugal em Londres, Sr. Visconde da Torre de Moncorvo; a Senhora Marquesa de Oldoini é irmã da Condessa de de Anadia de Mangualde.

Uma carta de apresentação foi o bastante para receber junto do Marquês de Oldoini um acolhimento de grande cortesia e de franca cordialidade.

Durante três dias conduziu-me em encantadoras excursões em volta de Sintra, as quais se fazem de burro; não há um sítio que não lhe seja familiar, nem um recanto desta pitoresca região, que visita cada ano desde há quinze, de que não possa ser o mais seguro e o mais amável dos guias. Acrescentarei que o ministro de Itália tem autorização de visitar quando queira o Palácio da Pena, pertencente ao Rei D. Fernando, a encantadora quinta de Monserrate, o Palácio do Ramalhão, antiga propriedade real, pertencente hoje ao riquíssimo Visconde de Valmor, plenipotenciário junto do imperador da Áustria na qualidade de ministro de Portugal.

Passado algum tempo, voltei a Sintra para fazer uma visita ao Sr. Mendes Leal, o eminente e excelente ministro que representava então Portugal no cargo diplomático de Paris e que acaba de ser enviado na mesma qualidade a Madrid. Foi substituído em Paris por uma das figuras ilustres de Portugal, o Sr. Andrade Corvo, seu amigo, antigo ministro dos Negócios Estrangeiros, Vice-Presidente da Câmara dos Pares.

O Sr. Mendes Leal ocupava com seu sobrinho, Sr. Carlos de Almeida, membro da Câmara dos Pares, uma casa magnífica, a quinta da Penha Verde. É a ele que devemos, bem como ao Sr. Serpa, Ministro dos Negócios Estrangeiros, e ao Sr. Marquês de Oldoini, ter conhecido Portugal, e sabê-lo apreciar por todos os sentimentos de gratidão que recebi.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

A «geral» do «D. Maria II»

Para que Lisboa pudesse receber com dignidade uma companhia brasileira — as relações entre as duas nações irmãs ganham muito com pequenas coisas — um cinema transformou-se, como por milagre, num agradável teatro, com comodidade para todos os espectadores, quer estes se sentem na plateia quer, pela modicidade dos preços, procurem o segundo balcão. Há quatro ou cinco anos uma das nossas mais belas casas de espectáculos resolveu também enobrecer a sua sala fazendo avançar o segundo balcão e terminando assim com a desconfortável geral, de bancadas de madeira rija.

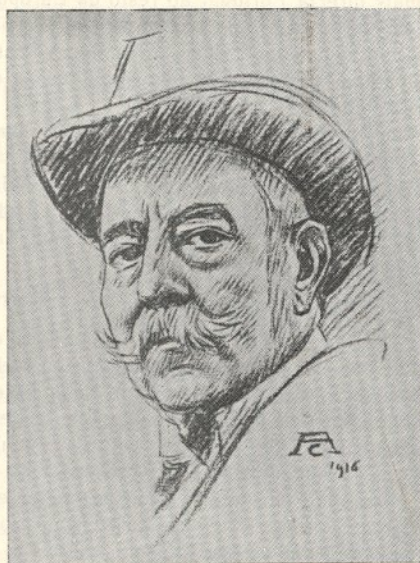
Quando chegará a vez de, no Teatro Nacional de D. Maria II, onde funciona, como título de glória não apenas de Lisboa, mas do País, um notável agrupamento, a que se devem noites consecutivas de alto nível artístico e a revelação de actores e atrizes que honram a profissão, sim, quando chegará a vez de se modificar a horrível, vergonhosa e incômoda geral, onde, na última bancada, o espectador tem que se manter de pé para conseguir ver o que se passa no palco? Dirão que o *galinheiro* do D. Maria II tem brilhantes tradições e que essas tradições são respeitáveis. Ali, nos velhos tempos, Fialho de Almeida e Gualdino Gomes, dois dos mais ilustres boémios que Lisboa jamais teve, assistiram à estreia de muitas peças, e dali, às vezes, atiraram as suas tremendas e fulminantes piadas. Mas os tempos mudaram. As exigências do público aumentaram. Os cinemas, em competição, entenderam, que o público, já que paga, merece toda a consideração, e que um espectáculo só se aprecia inteiramente, quando os lugares nos proporcionam determinado conforto.

Não se modificou e melhorou a plateia do D. Maria II? Porque, para maior embelezamento do nosso primeiro teatro de declamação, não se acabam, de vez, com as vergonhosas «tarimbas» da geral?

Na qualidade de administrador da Companhia Amélia Rey-Colaço encontra-se um ilustre engenheiro que é também um notável escritor e crítico de teatro e de letras. A ele dirigimos este desabafo, que é um apelo, esperando que, com o justo prestígio que rodeia o seu nome, consiga o suficiente subsídio para que as incômodas bancadas da geral desapareçam o mais breve possível. A própria dignidade daquela casa gloriosa exige esse melhoramento.

Cabe ao teatro fazer, por sua vez, uma leal e forte concorrência ao cinema. Não será assim?

Os nossos artistas



RAMALHO ORTIGÃO — Um desenho admirável de António Carneiro



A SECRETA VIAGEM

*No barco sem ninguém, anónimo e vazio,
ficamos nós os dois, parados, de mão dada...
Como podem só dois governar um navio?
Melhor é desistir e não fazemos nada!*

*Sem um gesto sequer, de súbito esculpido,
tornamo-nos reais, e de madeira, à proa...
Que figuras de lenda! Olhos vagos, perdidos...
Por entre nossas mãos, o verde mar se escoar...*

*Aparentes senhores de um barco abandonado,
nós olhamos, sem ver, a longínqua miragem...
Aonde iremos ter? — Com frutos e pecado,
se justifica, enflora, a secreta viagem!*

*Agora sei que és tu quem me fora indicada.
O resto passa, passa... alheio aos meus sentidos.
— Desfeitos num rochedo ou salvos na enseada,
a eternidade é nossa, em madeira esculpido!*

(Do livro «A Secreta Viagem», 1950)

David Mourão — Ferreira

O constante aumento da velocidade nos Caminhos de Ferro Franceses

Por GUERRA MAIO

Os caminhos de ferro franceses preparam-se para um novo aumento de velocidades dos seus comboios rápidos. Na grande linha Paris - Marselha, que outrora era o principal troço do P—L—M (Paris—Lyon—La Méditerranée), foi agora inaugurada a electrificação de Valence a Avignon (125 quilómetros), o que eleva a 742 desde Paris e trabalha-se activamente para que ela atinja em breve o fim desejado: Marselha, (878 quilómetros).

Igualmente se está trabalhando na linha de Tarascon a Nîmes, que será provávelmente aberta ao serviço no fim do próximo ano.

Com a inauguração da linha eléctrica de Valence a Avignon, todos os comboios rápidos passaram a ser rebocados por locomotivas eléctricas com um ganho de 20 a 23 minutos, o que não deixa de ser interessante, vistas as marchas enormes feitas até agora.

Electrificada que seja totalmente a linha, espera-se poder cobrir os 863 quilómetros, que vão de Paris a Marselha, em pouco mais de 7 horas, ou seja à marcha máxima de 140 a 150 quilómetros à hora.

O «Mistral», comboio de luxo diurno entre Paris e a Côte d'Azur, terá em França apenas um concorrente: o «Sud-Express», os dois mais rápidos comboios da Europa e do Mundo.

Há dias foi experimentado um comboio extra-rápido de Bordeus a Paris (581 quilómetros) rebocando 500 toneladas, com a nova locomotiva B.B. 9.200, que fez o percurso, como o «Sud-Express», sem paragem e em 4h-30, ou seja menos 20^m que este comboio de luxo, e à marcha de 139 quilómetros à hora. Outras experiências vão ser feitas na parte Hendaia-Bordeus e tudo leva a crer que com o próximo horário de Verão o «Sud-Express» vá de Hendaia a Paris em 6h-45^m.

Todavia o objectivo, ao que me informaram, é ser feito, num próximo futuro, o percurso do «Sud-Express» entre Hendaia e Paris em 6 horas e meia, ou seja à marcha comercial de 125 quilómetros à hora, números redondos.

Os caminhos de ferro franceses têm chamado a si o tráfego que andava disperso, pelo acréscimo constante de velocidades e de comodidades oferecidas ao público, que sabe apreciá-las, viajando com frequência.

Há pouco assisti a um facto curioso, que merece ser relatado:

Na estação de Hendaia e em direcção a Paris, não é difícil obter-se lugar em qualquer das duas classes de que os comboios actualmente se compõem, não só por ser testa de linha mas porque o grande movimento é nas estações seguintes. Ao chegar, porém, ali, ido de Espanha, no «Ibéria-Expresso», notei, com surpresa, que os passageiros andavam desolados pelos corredores da segunda classe, sem conseguirem obter lugar. Um funcionário obsequioso informou-me que eram os passageiros de S. João de Luz, a 13 quilómetros de Hendaia, que tinham ali vindo para obterem lugar, apesar de terem que pagar mais 26 quilómetros, o que, aliás, pouco representa num percurso tão grande, até Paris.

E isto passava-se após o regresso dos viajantes por causa da entrada dos filhos nas escolas primárias, que este ano foram avançadas para 15 de Setembro.

O mais curioso é que as três carruagens-camas estavam lotadas, como se diz no Brasil, e as de 1.^a classe, apenas duas, tinham pouco mais de metade dos lugares ocupados.

Há agora uma modalidade para se viajar cómoda e economicamente em França, quando se trate de grandes distâncias, ocupando as «couchettes» onde se pode viajar deitado e a cujo passageiro se dá uma travesseira e um cobertor. O preço da «couchette» é apenas de 1.700 francos além do bilhete de 2.^a classe. Assim, como este bilhete custa, de Hendaia a Paris, 5.650 francos, o suplemento é, apenas, de um terço, ou seja 33 %.

Todavia, o público ainda não está bem habituado a esta comodidade, pois alguns passageiros que estavam empilhados nos corredores, foram tomar «couchettes» que desconheciam.

Também os caminhos de ferro franceses lançaram há anos uns almoços e jantares económicos nos restaurantes das estações ferroviárias, afim de atraírem o público que, diante do exagerado custo das refeições, se afastara deles. Essas refeições compõem-se de sopa, um prato de carne ou de peixe guarnecidos, sobremesa, pão e vinho. Tudo isto por 350 francos, metade do preço dum almoço turístico, na mesma estação, com pratos regionais e vinho da região das melhores qualidades.

Pretendem agora os caminhos de ferro, no que respeita ao serviço de passageiros, entrar em accordos com a camionagem. Algumas reuniões se têm efectuado e parece que com apreciáveis resultados.

Ecos & Comentários

P o r S A B E L

Jornalistas «que são» mas que «não são». Necessidade de fazer uma nova lei

No «Diário do Alentejo», que se publica em Beja há vinte e oito anos, lemos, na sua edição de 24 de Setembro, um artigo subscrito pelo sr. M. de Melo Garrido e intitulado *Jornalistas «que são» mas que «não são»*... Vimos dar ao autor desse artigo o nosso aplauso pela doutrina nele exposta e defendida com inteligência e desassombro.

Escrevendo a propósito da recente e sensível melhoria feita na acção da Caixa de Reforma dos Jornalistas, o sr. M. de Melo Garrido, estranha — e contra o facto se manifesta —, que, entre as legítimas aspirações da classe, algumas tivessem ficado ainda por atender, como seja, por exemplo, a da idade limite para a reforma, que continua a ser de 70 anos, como se o exercício da profissão, principalmente nos diários de Lisboa e Porto, não fosse violento, quer pelas contínuas deslocações a que se é forçado, para bem informar o público, quer pela circunstância de o trabalho ser feito até quase romper a madrugada.

O distinto articulista aproveitou a oportunidade para — passamos a transcrever textualmente — «abordar um outro problema intimamente ligado à situação de muitos jornalistas portugueses que, por uma incompreensível rigidez de legislação e também por carência de um criterioso espírito de solidariedade, continuam fora da classe, condenados a ostracismo absoluto e sujeitos a uma deprimente situação. Queremo-nos referir aos jornalistas que são autênticos profissionais da imprensa, porque é dessa actividade exclusiva que vivem, mas que não são admitidos no respectivo Sindicato, e, portanto, não usufruem as respectivas regalias nem possuem a competente «carteira», apenas porque não trabalham em jornais diários».

E M. de Melo Garrido continua no mesmo tom: «Jornalistas, no campo oficial, só são aqueles que estão ao serviço das publicações diárias, aliás em número relativamente reduzido. Várias tentativas feitas para resolver esta injusta situação têm resultado infrutíferas, porque se lhes opõe uma barreira forte de burocracia, de incompreensão e, vamos lá, de egoísmo».

É com independência que o sr. M. de Melo Garrido faz tão desassombradas como louváveis e simpáticas afirmações. E já vamos ver porquê.

«Não é o interesse pessoal que nos leva a traçar estas considerações — continua o articulista do «Diário do Alentejo» — como se poderá pensar, dado que não estamos nas vexatórias condições que acabamos

de citar, visto exercermos o nosso principal labor num jornal diário. Mas essa circunstância não impede que não nos impressionemos pela injustiça flagrante que toca a muitas centenas de camaradas que, por não serem considerados jornalistas profissionais e por não desempenharem outra actividade, não têm, legalmente, profissão».

Com toda a autoridade moral que lhe assiste, o sr. M. de Melo Garrido continua a defender, com grande espírito de camaradagem, os jornalistas «que são» mas que «não são»... Oiçamo-lo mais uma vez:

«Temos, por exemplo, o caso da Imprensa desportiva, actualmente em plano de grande desenvolvimento e expansão, e de muitos outros semanários e bissemanários, e mesmo revistas, espalhados pelo País e cujos principais redactores lhes têm de consagrar exclusivamente as suas horas de trabalho, vivendo só dessa remuneração. Porque não considerá-los, pois, jornalistas, se exercem a mesmíssima profissão, talvez apenas com a diferença de desfrutarem piores condições materiais?... A lei opõe-se? Pois que se estude e elabore uma nova lei e se ponha em vigor».

É essa também a nossa opinião. Que se estude e elabore uma nova lei, a fim de que a muitos jornalistas — os muitos que não trabalham na imprensa diária — lhes seja, enfim, dada uma profissão.

Vales de Correio

A propósito de um eco aqui publicado, em nossa edição de 16 de Agosto, n.º 1720, sobre vales de correio, recebemos, por intermédio da 2.ª Repartição do Secretariado Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo, a seguinte informação, datada de 11 de Setembro e firmada pelo Chefe dos Serviços de Informações e Reclamações da Administração Geral dos Correios, Telegrafos e Telefones, a qual, com os nossos agradecimentos, passamos a transcrever:

«A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» publicou, no seu número de 16/8/59, uma local em que reclama pelas deficiências com que frequentemente são preenchidos os vales, com manifesto prejuízo para os destinatários que têm de levar esses vales para regularização a uma dependência dos CTT na Rua Vitor Cordon em Lisboa.

Informa-nos, a propósito, a Administração-Geral daquele organismo que os seus Serviços de Finanças têm sempre actuado de forma a reduzir ao mínimo os erros no serviço de vales.

Para regularizar aqueles que ainda se verificam, não é necessária a comparência dos interessados que podem tratar o assunto pelo correio ou entregar os vales em qualquer estação que lhes dará o devido encaminhamento.

Quanto aos erros de que a local se ocupa, só poderiam ser investigados se fossem concretamente indicados».



Como a «Ilustração», noticiava, em Setembro de 1885, o cinquentenário dos Caminhos de Ferro da Bélgica.

«Por ocasião do cinquentenário da inauguração da sua primeira linha de caminho de ferro para viajantes, que foi também a primeira inaugurada na Europa, a Bélgica organizou festas brilhantísimas.

O rei Leopoldo I inaugurou a linha de Bruxelas a Malines, a 5 de Maio de 1855; mas só três meses depois é que se fez a celebração do cinquentenário, para que coincidissem com o da independência belga.

O programa dos festejos terminava por um grande cortejo histórico dos meios de transporte desde os tempos mais remotos até aos nossos dias. Esta parte do programa era a mais bela, a mais brilhante, e foi a mais aplaudida. Esta pitoresca e artística reconstituição do passado, formava um espectáculo único, realçado pelo brilho das cores, pela rica variedade dos numerosos carros, e brilho dos costumes, em número de oitocentos, levados por grupos de homens, de mulheres e de crianças, que davam a este imponente desfile uma excepcional animação.

A «Ilustração» pôde obter de um album artístico publicado em Bruxelas pelo editor Rozex, uma série de encantadores desenhos de Armand Heims, que darão aos nossos leitores uma ideia exacta e fiel de alguns trechos deste cortejo magnífico e sem precedentes.

Trenós, carrões, liteiras, coupés, mala-postas, diligências, tramways, vagões, toda a série de veículos conhecidos, esquecidos ou ainda em uso, são representados nestas bonitas e delicadas ilustrações, onde também se acha representado o belo carro triunfal da apoteose dos caminhos de ferro, dominado pela locomotiva moderna, que já deixou tanto para trás os meios de transporte que ainda foram o único recurso de nossos pais.

Reproduzimos estes desenhos e oferecemo-los aos nossos leitores porque são verdadeiramente belos, e porque lhes mostram bem evidentemente mais uma vez quanto um povo ganha com melhoramentos materiais. A Bélgica ainda é um país roído por dissensões políticas. Mas à parte as guerras entre o partido liberal e o partido reaccionário, e à parte outras aventuras — o povo belga não se esquece de que a sua prosperidade, a sua grandeza, não lhe vem da política mas sim da indústria.

Oxalá que em Portugal nos decidíssemos a pensar do mesmo modo — que cada cidadão pensasse mais em ser um homem de trabalho do que um influente eleitoral... E o País havia de sair brilhantemente do abatimento em que o pôs a Política — esta senhora que, em vez de morar em S. Bento, deviam meter quanto antes no Aljube!.. »

O que era o «Vestibuled-Train»

Quando, em 1865, se construiu a linha que liga o Atlântico ao Pacífico, o americano Jorge Pullman conseguiu, à custa de grandes dificuldades, inaugurar o *Vestibuled-Train*, que era um verdadeiro hotel ambulante e compreendia casa de jantar, cozinha, quarto de cama e de *toilette*, casa de banho, salão de cabeleireiro e escritório, tudo isso ligado por um grande corredor. A velocidade do comboio era de 80 quilómetros por hora, considerada então vertiginosa. Essas carruagens, cada vez mais numerosas, invadiram em poucos anos todas as linhas americanas. Em 1879, sendo já a companhia assaz poderosa, o seu fundador e director concebeu o plano de reunir as oficinas numa cidade operária, a 22 quilómetros de distância de Chicago, que atingiu, passados alguns anos, o número de 15 mil habitantes. De 1889 a 1892 as oficinas da *Pullman-City* haviam construído nas suas grandes fábricas 21.514 vagões.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

O movimento dos Caminhos de Ferro da Província de Angola no primeiro semestre de 1959 foi o seguinte :

Caminhos de Ferro	Passageiros		Carga	
	Número	Receita (contos)	Toneladas	Receita (contos)
C. F. de Luanda	68.559	1.951	106.991	8.954
C. F. do Amboim	2.320	75	7.700	885
C. F. de Benguela	178.714	5.710	576.877	91.296
C. F. de Moçâmedes	18.498	921	100.402	2 825
<i>Totais</i>	267.891	6.655	791.970	105.958

Publicações recebidas

Boletim Trimestral do Banco de Angola

Recebemos o n.º 7 do «Boletim Trimestral do Banco de Angola», editado pela sua respectiva Repartição de Estudos Económicos, e correspondente aos meses de Julho, Agosto e Setembro de 1959.

Publicação de grande interesse, este Boletim apresenta-nos um panorama muito completo de todas as actividades exercidas na nossa África Ocidental, coloca-nos a par do movimento de exportações e importações, informa-nos sobre a produção das indústrias, movimento dos portos e caminhos de ferro, e fecha com uma secção referente a Legislação, contendo as principais disposições de carácter económico.

Mundo Financeiro

Recebemos os n.ºs 3 e 4 da revista «Mundo Financeiro», dirigida por José Vacondeus, e que, tal como os anteriores, apresentam 88 páginas plenas de interesse para todos os gerentes de empresas.

Destacamos, entre outros, os seguintes artigos: «A Feira das Indústrias Británicas», «Entrevista com Teodoro dos Santos», «Banca e Bolsa», «Publicidade», «A Ponte sobre o rio Tejo», «Atalaia Turística», «O Encontro Krutchev-Eisenhower», «Ouvindo os Gerentes», «O Clube dos Gerentes de Empresas», etc.. Publica também esta revista uma separata, que é de indiscutível utilidade para as firmas, e que se chama «Guia das Actividades Económicas em Portugal».

Todos os pedidos de exemplares podem ser feitos para a administração: Largo do Andaluz, 15, 6.º-Dt.º, porta 5 — Lisboa-1.

«Electricidade»

Desta excelente revista técnica trimestral, dirigida pelos srs. Eng.ºs José Guedes Pinto Machado e Joaquim José Salgado, recebemos o número 10, correspondente aos meses de Abril, Maio e Junho.

Trata-se, sem sombra de dúvida, da melhor revista do género até hoje publicada em Portugal, quer pela valiosa série de trabalhos que nela já se têm apresentado, quer pela sua esmerada apresentação gráfica, em que sobressaem as capas.

Do sumário dos números 9 e 10 publicados neste ano salientamos, entre outros artigos: estudos sobre barragens de terra e de betão do Laboratório Nacional de Engenharia Civil e da Hidrotécnica Portuguesa, Contrôl nas telecomunicações, Origem e atenuação do ruído dos transformadores, Estudo mecânico de condutores de linhas aéreas para transporte de energia eléctrica, notas sobre a Conferência Mundial de energia de 1958, as instalações do Rio-Light do Rio de Janeiro, os Aproveitamentos Hidroeléctricos em Portugal, a Central térmica da Tapada do Outeiro, a Barragem de Picote e as barragens das obras de rega dos Campos de Alvor e do Vale do Sorraia.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Outub. de 1909)

Linhas Portuguezas

Valle do Vouga. — Vão recommençar os trabalhos de construcção d'esta linha, que ha tempos estavam paralyzados. Dentro de oito mezes devem estar concluidos até Aveiro.

Valença a S. Mamede de Friestas. — A Camara Municipal de Valença representou ao Governo para que se conclua com a maxima brevidade a linha que d'ali parte seguindo até S. Mamede de Friestas.

Companhia Real. — Continua o assentamento da segunda via entre Albergaria e Pombal.

— Continuam com grande actividade as obras da nova estação de S. Bento, no Porto, estando já os trabalhos, tanto internos como externos, bastante adeantados.

Espera-se que em fins do anno proximo o edificio esteja concluido.

— Na estação de Alverca foi assente uma linha de resguardo para serviço de mercadorias.

Benguella. — Não tem soffrido interrupção os trabalhos de construcção d'esta linha, estando já em exploração até ao rio Cubal, kilometro 195.

Acompanham os números 9 e 10 cadernos técnicos contendo a reprodução das conferências: «Les récents développements de la traction électrique française e «L'Europe de l'Énergie» de M. Garreau e de Denis de Rougemont.

Para os próximos números, a Direcção desta revista anuncia sumários de grande interesse.

Lírica de Luís de Camões

Intitula-se *Lírica* de Luís de Camões, o novo empreendimento editorial de Realizações «Artis», de que recebemos agora mais um fascículo.

Depois da edição monumental de «Os Lusíadas», não se compreenderia nem se desculparia mesmo que das admiráveis líricas do nosso grande poeta nacional se não fizesse também uma publicação congénere. Camões é digno dessa homenagem que representa também um serviço dos mais notáveis à cultura portuguesa.

Com efeito, tendo-se entregue, nesta edição, a direcção artística a Lima de Freitas, um dos nossos mais distintos e perfectos desenhadores e illustradores, e a direcção literária ao eminente Professor Dr. Hernâni Cidade, precisamente as mesmas individualidades que presidiram à publicação de «Os Lusíadas», a «Lírica» de Camões surge-nos como que mais rejuvenescida, que a língua em que ele escreveu é de oiro puro. Foi com razão que o Prof. Le Gentil o considerou «o artista mais completo do Renascimento».

Camões é uma literatura inteira.

A Shell Portuguesa

inaugurou a sua nova séde na Avenida da Liberdade

O majestoso edificio que a Shell construiu na Avenida da Liberdade, próximo da Praça Marquês de Pombal, é uma obra a todos os títulos condigna da importância da sua organização e actividade. Essas instalações modelares são um exemplo notável de arquitectura moderna, que muito honra não só quem a traçou e quem a realizou como quantos colaboraram na monumental construção, que fica sendo, sem dúvida, uma das mais belas da capital.

Na visita pre-inaugural que a Administração da Shell proporcionou aos representantes da Imprensa no dia 29 do mês passado, foram estes recebidos pelos srs. dr. H. Burnet, administrador-delegado, Eduardo Rodrigues, administrador, Miranda da Cruz, director e dr. Bustorff Silva, presidente do conselho de administração, que proferiu algumas palavras para agradecer-lhes a presença e afirmar que o conselho de administração não quisera deixar de marcar a alta consideração em que tem a Imprensa ao dar aos jornalistas a oportunidade de antes de mais ninguém visitarem as instalações para que a Companhia acabara de transferir os seus serviços — obra cem por cento portuguesa desde o projecto à sua realização.

Os onze pavimentos que constituem o edificio foram construídos e apetrechados em cerca de vinte e quatro meses. A área total ocupada é de 800 metros quadrados. No rés-do-chão localizam-se os serviços que exigem maior contacto com o público: a Recepção, Filial de Lisboa, Caixa e Secção de Compras. Os serviços de Secretaria, Arquivo Geral, Papelaria e Telex, bem como o Departamento dos Serviços Culturais incluindo uma biblioteca e uma pequena sala de projecções e o Serviço de Eficiência e Métodos de Trabalho foram instalados no 1.º andar — o pequeno cinema, com cerca de 30 lugares destina-se à exibição de filmes em sessão privada tendo em vista o treino do pessoal. No 2.º andar encontram-se instalados o Departamento de Vendas e o Departamento de Produtos Químicos. No andar superior situa-se o Departamento de Operações dotado com uma Sala de Estudos e Planificação junto à Sala de Desenho, onde se podem executar com modelos em escala reduzida os projectos de Instalações, Estações de Serviço, ou quaisquer estudos funcionais. No 4.º andar ficam instalados a Administração, Gabinetes dos Adminis-

“Gazeta dos Caminhos de Ferro”

O nosso número especial de 16 de Setembro, consagrado ao centenário da fundação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, que é a actual C. P., mereceu da Imprensa referências que muito agradecemos. Reproduzimos, a seguir, algumas dessas referências:

Do *Diário da Manhã*:

«O número 1.722 da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», referente ao ano corrente, é dedicado ao centenário da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Publicação muito cuidada, este número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» é um repositório da actividade da respectiva companhia durante aquele largo período de tempo».

Da revista *Os Transportes*:

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» — «Foi distribuído o n.º 1.722 desta conceituada revista, que Carlos d'Ornellas dirige com um alto sentido de bem servir os transportes ferroviários, como bem atesta o sumário desta edição».

tradores, Sala de Reuniões e Departamento do Pessoal, e no 5.º andar os Serviços Médico Sociais, Consultores Jurídicos (com biblioteca e arquivo privado), Gabinete de Consulta Clínica, salas de observações e sala de tratamentos. O 6.º andar é totalmente composto pelo Departamento dos Serviços Financeiros e Serviços Mecanográficos. No 7.º andar está instalado o Clube Shell cujo ginásio pode ser facilmente convertido em cinema com capacidade para 200 pessoas. No 8.º pavimento fica o refeitório do pessoal para o serviço simultâneo de cerca de 200 refeições.

Cuidou-se especialmente de um sistema rápido e descongestionado de comunicações entre os 400 empregados do Edifício Shell, para o que se montou uma rede telefónica automática interna de 150 telefones, cuja central está equipada para 200 linhas.

A visita causou a melhor impressão aos jornalistas. Foi-lhes dado a conhecer e apreciar uma das mais grandiosas obras de arquitectura moderna — senão a mais importante pelo conjunto de mil pormenores cuidadosamente estudados.

A inauguração oficial realizou-se no passado dia 30 de Setembro com a presença de membros do Governo e outras altas individualidades.



PARTE OFICIAL

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

Caminho de Ferro da Beira

Concurso n.º 3/VO/CFB/59

O «Diário do Governo», n.º 192, III Série, de 18 de Agosto de 1959, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 16 do mês de Outubro de 1959, para a arrematação da empreitada de apresentação do projecto e construção do edifício da carpintaria e depósito de moldes das oficinas gerais do Caminho de Ferro da Beira.

A base de licitação é de 1:260.000\$.

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

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 55.225\$.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício do serviço de vias e obra do Caminho de Ferro da Beira.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 15 de Julho de 1959. — O Engenheiro Director dos Serviços, *Pinto Elyseu*.

Concurso público n.º 4/VO/CFB/59

O «Diário do Governo», n.º 236, III Série, de 9 de Outubro de 1959, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 18 do mês de Janeiro de 1960, para a arrematação da empreitada de construção da variante das Amatongas, troço Inchope-Gondola, do caminho de ferro da Beira, entre os quilómetros 136,700 e 178,235 50.

A base de licitação é de 58:950.000\$.

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

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 1:475 000\$.

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

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 21 de Setembro de 1959. — O Engenheiro Director dos Serviços, *Pinto Elyseu*.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

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

Servis

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

Nota: M. SIMÕES JR. LDA. Rua de Santo António, 208 - P O R T O

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)

Metalúrgica Luso-Italiana, Lda.

Construções metelo - mecánicas

Máquinas Industriais — Secagem Artificial
Ventilação — Aquecimento — Caldeiraria
— Ar Condicionado —

Torneiras **Mamoli** de todos os tipos

II CIRCULAR — LOTE N.º 10

A CABO RUIVO
(Junto à Avenida Infante D. Henrique)

Telefone **38 28 71**

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)
* FURGÕES * VAGÕES *

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



COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e África do Norte.

End. Telog. EUROPEA

TELEPHONE: 2 0911

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

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL

FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5500 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

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—Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 14 horas
Dr. Luis Malheiro—Felo e Sífilis—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. Ajeu Saldanha—Raio X—às 16 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.ª

ARMAZÉM

A ZAMBUJA

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Rua Luís Pinto Molitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

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

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

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



Agora —
Esquemas
completos de
electrificação
de 25 kV da

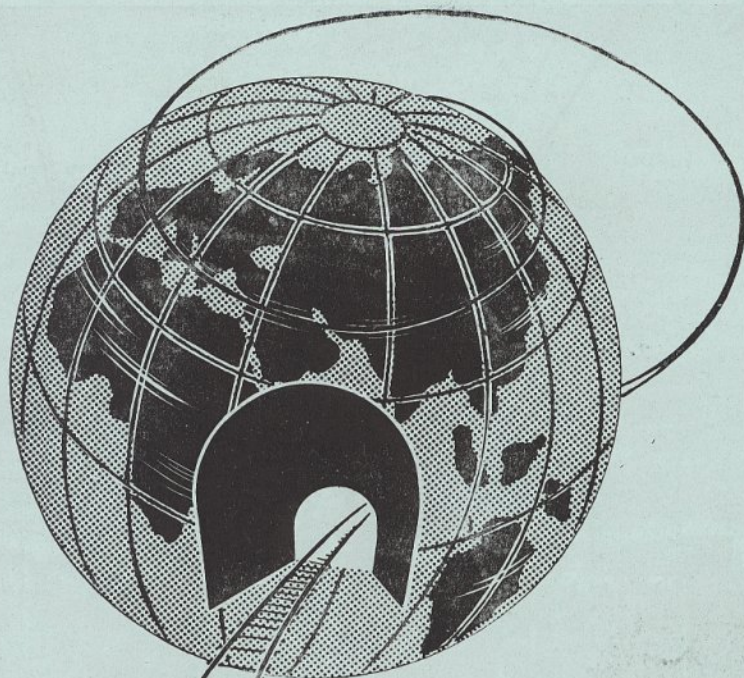


A G. E. C. tem capacidade e recursos para a concepção de projectos e produção de esquemas completos, de qualquer tamanho, para electrificação dos caminhos de ferro. Nas suas oficinas em Dudley Port, recentemente aumentadas para fazer face aos pedidos crescentes de equipamento de tracção, estão quase prontas as primeiras unidades para as locomotivas de 25 kV dos Caminhos de Ferro Britânicos.

**O EQUIPAMENTO DA G. E. C. DE ELECTRIFICAÇÃO
DOS CAMINHOS DE FERRO INCLUI:**

- Estações e subestações de energia completas
- Locomotivas eléctricas de corrente alterna e corrente contínua e unidades múltiplas de comboios
- Locomotivas e vagões diesel-eléctricos
- Cabos de distribuição e sistemas de contacto gerais
- Equipamento de sinalização automática
- Aquecimento de carruagens, etc.
- Iluminação de carruagens, armazéns de classificação e estações
- Equipamento para vagões-restaurantes
- Equipamento de comunicações telefónicas
- Sistemas de altofalantes
- Sistemas de supervisão de controle a distância

THE GENERAL ELECTRIC COMPANY OF ENGLAND MAGNET HOUSE, KINGSWAY, LONDON C.W.2.
Uma Organização Inteiramente Britânica



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE