

22.º do 72.º Ano

Lisboa, 1 de Fevereiro de 1960

Número 1731

# 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  
Telefone P B X 20168 — LISBOA

Sociedade **OPCA, L<sup>da</sup>**

**E N O V O P C A**

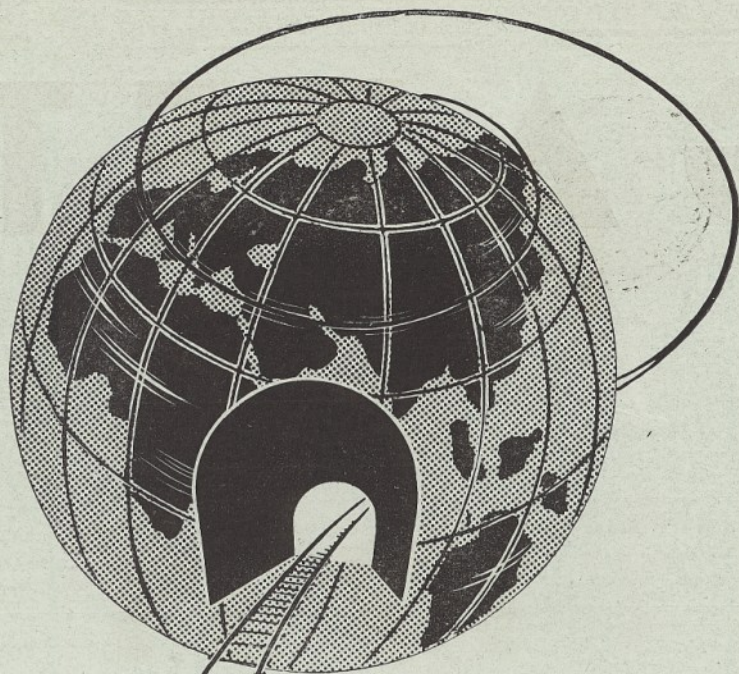
Construtores Associados, L.<sup>da</sup>

Executaram todas as estruturas  
de betão das galerias e estações  
do METROPOLITANO de Lisboa

**II CIRCULAR À AVENIDA INFANTE D. HENRIQUE**

**LOTES 8 E 7 — LISBOA**

**RUA ANTÓNIO CÂNDIDO, 248 — PORTO**



O CAMINHO DE FERRO.  
VENCE A DISTÂNCIA

**BENZO-DIACOL**  
VENCE A TOSSE

DEPÓSITO LEGAL  
FEV. 1960

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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



Fundada em 1858 por L. DE MENDONÇA E COSFA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Hortá Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: PBX 20158; Direcção: 27520

Premiada nas Exposições

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

# 1731

## 1-FEVEREIRO-1960

# 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 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

|  |     |
|--|-----|
| O Porto de Lisboa em 1958 . . . . .  | 571 |
| Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> . . . . .   | 574 |
| No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo Eng.º<br><i>FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i> . . . . . | 575 |
| Refeições nos Restaurantes dos Comboios e das Estações, por<br><i>GUERRA MAIO</i> . . . . .                  | 578 |
| Publicações recebidas . . . . .  | 579 |
| Brindes e Calendários . . . . .  | 579 |
| As Festas em Portugal — Inauguração do Caminho de Ferro da<br>Beira Alta, por <i>B. WOLOWKI</i> . . . . .    | 580 |
| Linhas Portuguesas . . . . .   | 581 |
| Recortes sem comentários . . . . .   | 582 |
| Parte Oficial . . . . .  | 583 |
| Boas Festas . . . . .  | 583 |



# O PORTO DE LISBOA

## EM 1958

**Naquele ano entraram no nosso primeiro porto  
6627 navios, com a arqueação bruta global de  
17 401 983 toneladas**

**R**ECEBEMOS, por oferta da Administração-Geral do Porto de Lisboa, o Relatório, com as contas e elementos estatísticos referentes ao exercício de 1958, deste importante organismo do Ministério das Comunicações.

As «Considerações», que antecedem, habitualmente, estes Relatórios, são ainda subscritas pelo sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira, a quem o porto de Lisboa deve assinalados serviços e sugestões de alto interesse, muitos dos quais, como se espera, se tornarão em breve realidades.

Quem ler as «Considerações» do sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira encontrará matéria suficiente para formar uma ideia precisa e clara da evolução do primeiro porto nacional. O português enamorado da sua pátria e apaixonado pela sua profissão continua presente nessas páginas.

As obras mais notáveis efectuadas no ano de 1958, foram: as instalações da doca de Pedrouços, destinadas aos serviços do pescado; o muro-cais de Xabregas e a ponte-cais do Cabo-Ruivo. Destinada aos navios-tanques, esta última obra, que importará em cerca de 24 000 contos, é executada a expensas da Soponata e deve estar concluída muito brevemente.

O sr. Eng.º Salvador de Sá Nogueira referindo-se à lei orgânica do Porto de

Lisboa, que está quase a completar 11 anos, afirma que a experiência e a evolução deste organismo aconselham a sua substituição por outra lei que tenha em conta os ensinamentos dessa experiência e se adapte ao estado actual dessa evolução.

«Qualquer que ela seja — sugere e aconselha o ilustre autor das «Considerações» — a um princípio fundamental deverá obedecer: o princípio da unidade de comando.» E acrescenta: «Bom será ainda que nela se consigne outro princípio: o princípio da autonomia.» E, logo a seguir, comenta e observa: «Do mando de mais de um, pode vir a anarquia; da falta de autonomia, a atrofia do organismo.»

Entre os vários problemas pelos quais o sr. Eng.º Salvador de Sá Nogueira se tem interessado, figura o do Palácio do Porto de Lisboa, pois o acanhado das instalações existentes e a sua dispersão são causas de grandes prejuízos para os serviços.

«A própria dignidade deste importante organismo — diz-nos ele — ressentem-se de não dispor de uma sede condigna que deve ser o palácio à altura do porto, deste porto a que a Nação tanto deve e a que a Nação deve dar tudo, para seu próprio bem, com a certeza de que lhe pagará largamente tudo quanto lhe der.»

Sobre a doca de Cabo Ruivo, que foi construída para o serviço de hidro-aviões

—serviço esse que tem sido muito reduzido e tende para ser nulo— o sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira afirma ser curial, perante esse facto, ir-se desde já pensando em fazer dela uma doca de abrigo de pequenas embarcações, em virtude de, pela sua pequena profundidade, ser limitado o calado das que nela se podem recolher.

Neste Relatório, ocupa-se também o sr. Engenheiro S. de Sá Nogueira de uma obra entre o Terreiro do Paço e Santos — «cuja construção a dignidade da Nação impõe, mas erigida de dificuldades sobretudo técnicas. A colheita de elementos necessários à elaboração do respectivo projecto foi laboriosa e demorada em virtude das sujeições provenientes da natureza e da zona dos trabalhos. Foi necessário, primeiro, mandar construir expressamente um barco de sondagens, que custou mais de 1600 contos, e depois fazer transferir a Parceria dos Vapores Lisboenses, substituí-la pela Sociedade Marítima de Transportes, Ltd.ª, do Cais do Sodré para o Terreiro do Paço, onde se construiu uma nova estação, que é a Estação Fluvial do Terreiro do Paço e que custou mais de 5 000 contos.

O grande volume de trabalhos que assoberba os Serviços Técnicos do Porto de Lisboa — informa o Autor das «Considerações» — não deixa entrever a data em que o projecto desta obra estará concluído.

Mais uma vez o sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira insiste num dos seus temas mais queridos: o porto de Vila Franca de Xira. E por que se interessa tanto o ilustre engenheiro por ver este problema resolvido? Por se tratar de um porto interior que, apesar de pequeno, conta com um *hinterland* valioso e oferece boas condições físicas para receber navios de média tonelagem, uma vez que se aprofunde, dos seus canais de acesso, o que apresenta melhores circunstâncias para ser navegável por navios que calem 20 pés ou um pouco mais.

«Este porto é uma fonte de riqueza em estado potencial, estado que — sublinha o

Autor das «Considerações» — é bem que tome a forma cinética.»

Sobre os problemas da navegabilidade e navegação do Tejo, assim como sobre a velha aspiração da abertura do canal Tejo-Sado, o sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira, animado, como sempre, pelo desejo de servir os altos interesses nacionais, voltou também a pronunciar-se.

Vamos novamente ouvi-lo:

«O problema da navegabilidade e navegação do Tejo — diz-nos ele — é outra tecla que se vem percutindo há grande número de anos, «tamanha é a convicção, certeza mesmo, que se tem que da realização desta ideia advirão benefícios de relevo para as regiões que este canal aquático serve naturalmente, para o porto de Lisboa e para a própria Nação.» E o Autor das «Considerações» acrescenta e explica, logo a seguir: «Não cabe à A. G. P. L. a resolução do problema, mas, em nome dos seus próprios interesses, fica-lhe bem insistir por que o resolvam.»

A ideia da realização do canal Tejo-Sado é mais que secular.

«Tornar navegáveis canais naturais — caso do rio Tejo — e abri-los artificiais onde tal se justifique — caso do canal Tejo-Sado — estão no consenso universal — diz-nos o ilustre Engenheiro, que, defendendo o seu ponto de vista, acrescenta:

«Sabe-se que de todos os transportes o que se faz por água é o mais económico. Num interessante estudo do sr. Arménio Müller intitulado «A navegação interior, factor indispensável do desenvolvimento industrial» e publicado na revista mensal «La Marina Italiana», n.º 10, de Outubro de 1958, faz o autor uma interessante comparação entre os transportes terrestres e os aquáticos, chegando à conclusão de que os investimentos de capital na estrada, no caminho de ferro e na água são, em liras por tonelada de carga, respectivamente: 500 000, 500 000 e 140 000.

«Quanto à duração dos vários meios de transporte, nota que o camião de carga não vai além de 10 anos, o material ferroviário chega aos 40 e uma embarcação fluvial aos

60 anos, se bem cuidada, está ainda em condições de servir».

«Quanto às despesas de manutenção, admitindo-se que qualquer meio de transporte, depois de 100 000 Kms. de percurso, tem necessidade de revisão mecânica e que, além disso, o camião terá gasto pneumáticos, são elas, em liras por tonelada-quilómetro, em média geral, as seguintes: camião, 0,75; caminho de ferro, 0,25; embarcação fluvial, 0,04».

Passando a outros assuntos, o sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira não se esqueceu de salientar, neste Relatório, a importância do estabelecimento duma zona franca no porto de Lisboa, ideia que teve como propugnadores, no século XIX, os notáveis ministros da Coroa Mariano de Carvalho e António Augusto de Aguiar.

Muito embora, no século presente, essa ideia não tivesse deixado de ter os seus arautos, infelizmente — deplora o ilustre engenheiro — «não se logrou até hoje levá-la por diante a ponto de a transformar naquela realidade à qual os seus defensores atribuem tantos méritos e de que, segundo eles, advirão para o País benefícios incomensuráveis. Certo é que a cada passo surgem entidades, umas a mostrar o desejo de ser o porto de Lisboa centro de redistribuição de produtos seus (café, por exemplo) originários do nosso Ultramar, outras,

de se consentir que nele se montem, em regime de franquia, automóveis cujas peças virão dos Estados Unidos da América».

Fecha o Relatório com algumas ligeiras notas relativas ao ano de 1958:

O número total de navios entrados no porto de Lisboa foi de 6627, com a arqueação bruta global de 17 401 983 toneladas.

O movimento total de mercadorias foi de 6 828 836 t. métricas; o de passageiros: marítimos, cerca de 301 000; fluviais, cerca de 19 000 000.

O movimento de veículos entre margens foi de 866 525.

As receitas totais — a ordinária e a extraordinária — somaram cerca de 130 000 contos, e o total da despesa efectuada — ordinária e extraordinária — não passou de 124 903 contos.

Como, em Abril de 1959, o sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira deixou o serviço público, em virtude de se ter aposentado, foi esse o último relatório em que figura o seu nome.

Aposentado quando o seu vigor físico e a sua lucidez mental são ainda tão excepcionalmente brilhantes, é de esperar que o português de lei, que é o antigo administrador geral do Porto de Lisboa, continue a interessar-se, com o entusiasmo de sempre, pelos progressos do País.



# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## Pintor Martinho da Fonseca

No dia 30 de Janeiro, o Professor Martinho da Fonseca, notável discípulo de Columbano, professor, na Escola Industrial e Comercial de Évora, a sua última lição. Pintor e desenhador, com honras de museu, Martinho da Fonseca, embora atingido pelo limite de idade, encontra-se na posse total das suas raras qualidades técnicas e agora que abandona o absorvente labor de professor, poderá dedicar-se inteiramente ao seu sonho de artista. Victor Hugo, ao setenta anos, era ainda um dos maiores poetas da França; com essa idade, Ramalho Ortigão continuava a ser um dos mais perfeitos prosadores portugueses; Columbano e Carlos Reis eram, ainda, nessa idade, os dois maiores pintores do nosso País. A velhice só atinge aqueles que nunca foram jovens.

Com a aposentação de Martinho da Fonseca perde o ensino público um professor, mas a pintura reconquista um dos seus mais distintos cultores.

## Três aguarelistas

Na Sociedade Nacional de Belas Artes encontra-se aberta ao público, desde a tarde de 26 de Janeiro, uma bela exposição de aguarelas em que, mais uma vez, de braço dado, em estreita camaradagem, aparecem estes três ilustres artistas: João Marques, João Rosa Rodrigues e José Manuel Soares. Mais uma vez, também, estes aguarelistas trouxeram aos nossos olhos, maravilhados, trechos da nossa paisagem lírica, aspectos curiosos de solares e capelas, ruas típicas e flores às mancheias.

Se os poetas cantam a vida e o amor, os pintores portugueses, com os seus quadros, têm contribuído, sobretudo quando se inspiram nas nossas paisagens, para o culto da nossa terra. Pintar, para muitos artistas, é um acto de puro patriotismo.

## Confraternização literária

No próximo sábado, 6 de Fevereiro, reúnem-se num grande banquete, em volta do major Mateus Moreno, os antigos redactores da revista *Alma Nova*, de que aquele ilustre poeta e escritor foi director e fundador. A *Alma Nova*, que teve entre os seus colaboradores principais os nomes dos Professores Drs. José Leite de Vasconcelos e Henrique de Vilhena, dos poetas Afonso Lopes Vieira, João Lúcio e Bernardo de Passos, cessou, há anos, a sua publicação, mas os seus redactores mantêm, viva, a sua esplêndida camaradagem.

## Os nossos artistas



MALMEQUERES — Aguareta de João Rosa Rodrigues

## Os nossos poetas

# ATÉ AO FIM!

*Ainda crês na vida e nela esperas!  
És boa e és ingénua: não padeces  
A dor de ver o Mal... e adormeces  
Num leito de ilusões e de quimeras!*

*Pois sonha tu que as almas são sinceras,  
Inspiradas no Bem que tu conheces:  
Eu ficarei à espera que tu regreses  
Quando a mentira te pungir deveras...*

*Feliz ou infeliz, tens no meu peito  
Um generoso amor, santo e perfeito,  
Embora eu creia nesta vida assim...*

*Para a Dor, para o Riso, ou para a Morte,  
Eu estarei contigo... a minha sorte  
É descreer, a teu lado, até ao fim!*

Oliveira San-Bento



# No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

## Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGAO

«De todo este traçado — escreve ainda Sousa Brandão — parece ter-se escolhido o melhor para a ligação do Porto com Braga e com Viana, servindo as vilas referidas. Daí em diante, o traçado foi determinado pelo terreno, seguindo à beira-mar até Caminha e pela margem do Minho até Valença, traçados primitivamente feitos.

«Assim — continua — esta linha é considerada a melhor que se podia escolher na extensão de cento e trinta e tantos quilómetros para ligar o Porto com Viana e com Tuy, onde vai entroncar com o caminho de ferro de Vigo a Orense. Desde a foz do Lima para o norte era inevitável este traçado: grandes montanhas se elevam entre os dois rios; a única portela que os deixa comunicar no interior é a do Extremo, elevadíssima e de difícil acesso para a própria estrada que se construiu. A continuação de Braga para Valença era má; foi, pois, necessário levar a linha na zona da costa».

\*

A utilidade, pois, da linha do Porto para o norte impunha-se a quase toda a gente. E digo «a quase toda a gente» porque, como veremos adiante, algumas vozes discordantes se levantaram.

Assim, em um longo parecer do Conselho de Obras Públicas, (1) escrevia-se, em estilo bastante empolado:

«A utilidade e significação desta linha férrea são hoje incontrovertidas. Os receios e as rivalidades entre o Porto e Vigo são menos fundadas, principalmente quando se leve a efeito a grandiosa obra do porto artificial de Leixões, e as mais obras que desta derivam, que todas farão mudar d'aspecto o tráfico marítimo da segunda capital do Reino.

«Porque é evidente que o movimento mercantil desta grande cidade tem sobre o de Vigo indisputável proeminência e indestructíveis vantagens: 1.º na supremacia de uma vasta e rica cidade com

muitas, estrictas e antigas relações comerciais para a África e América. 2.º no importantíssimo comércio de vinhos servido por uma extensa linha de navegação fluvial e mais tarde por um caminho de ferro. 3.º na proximidade e nas relações das províncias mais populosas e ricas do Reino, e na perspectiva da imensa actividade comercial que deve resultar do rasgamento de vias férreas através dessas províncias e convergindo sobre a cidade do Porto.

«É grande o valor marítimo do porto de Vigo pela facilidade do acesso, grandeza e abrigo do ancoradouro e pelo influxo que há-de em poucos anos exercer neles a abertura de vias de comunicação de toda a ordem tanto em Portugal como na Espanha.

«Entretanto a natureza tem marcado em cada um dos portos de Vigo e do Douro o seu respectivo grau de importância e o posto que lhe compete na ordem comercial do mundo. Não é pelo isolamento calculado e fria do egoísmo nacional que o comércio deixará de reconhecer e sancionar essa importância dando a cada um daqueles portos marítimos o que legitimamente lhes cabe e pertence.

«O caminho de ferro em discussão há-de apressar o momento em que de todo se esclareçam as dúvidas e se desfaçam as apreensões, aferindo por modo estável cada um dos dois portos pelo seu verdadeiro quilate mercantil. Recusar a algum deles o que legitimamente lhe toca é impossível, quer fazendo, quer deixando de fazer o caminho de ferro que directamente os ligue. Não é dado a ninguém contrariar a marcha forçada dos acontecimentos e a natureza das coisas.

«Ao Porto interessa, quando menos tanto como a Vigo, o caminho de ferro que liga ambos os portos e deverá, no entender do Conselho, o Porto ser o último a ter receios neste ponto e a desconfiar do seu poder mercantil.

«Não é contudo a questão de fazer ou não

fazer o caminho de ferro do Porto a Vigo que mais se debate neste momento. Começa a haver acordo na opinião afirmativa; a que se discute, a que discutiu a comissão mixta, é no traçado daquele caminho de ferro, se há-de ser adstricto ao litoral, ou se há-de cortar o centro da provincia do Minho e tocar na cidade de Braga, sua antiga capital.

«Em geral, o traçado dos caminhos de ferro tende para as margens do mar e dos rios, não só porque aí se dão mais facilidades na construção do que através e ao correr das cordilheiras do interior, mas também porque aí se encontram aglomeradas as populações e levantadas as grandes cidades e os empórios da indústria manufactureira e commercial. E porque tais traçados obrigam a grandes pontes, a ciência tratou de facilitar essas construções e com o melhor êxito as obteve nas mais satisfatórias condições de estabilidade de economia.

«É não obstante certo, em relação à circumscrita provincia do Minho, que no interior dela estão as suas mais opulentas cidades, Braga e Guimarães, quase ligadas por uma estrada de vinte quilómetros, e rodeadas de numerosas vilas e aldeias, ou antes duma população compacta em toda a provincia, que pode ela mesma considerar-se uma vasta cidade, dividida em bairros, que por muitas diversas cousas tendem a engrandecer-se. Convém, pois, levar a essa imensa cidade chamada Minho, com muitas locomotivas, a seiva da indústria e a actividade do comércio. É verdade que no litoral marítimo há também uma cidade e vilas importantes, mas, por uma felicíssima disposição hidrográfica, a todas elas afluem os nós navegáveis ou flutuáveis e vales nos quais, com certa facilidade, se podem traçar boas vias férreas e outras de trânsito, o que tudo coopera para dar a essas povoações pronunciada vantagem sobre as do interior.

«O que mais interessa, portanto, àquella valiosa parte do país é o caminho de ferro traçado por forma no interior que a respectiva zona industrial abranja tanto as terras do litoral como as mais afastadas dele, ao que não pode prestar-se um traçado no litoral.

«Pensa portanto o Conselho das Obras Públicas que, para o caminho de ferro do Minho, o traçado do Porto em direcção a Braga e d'ali à fronteira leva decidida vantagem ao do litoral, e dispensa, talvez, a construção de dois caminhos de ferro, que pelo andar dos tempos se tornarão indispensáveis se se optar pelo último dos ditos traçados.

«Assim o entendeu também a comissão mixta quando, apesar das grandes difficuldades em cortar as linhas de partição das águas entre o Cávado e o Lima, e entre o Lima e o Minho, propõe o

estudo do caminho de ferro de Braga à Vila dos Arcos, e daí à fronteira da Galiza.

«O caminho de ferro do Porto a Braga é insubstituível, quer seja o tronco do caminho de ferro do Porto a Vigo, quer seja considerado como ramal que destaque deste último, quando siga o litoral. E ao Conselho das Obras Públicas parece praticável o traçado do Porto a Braga, já seguindo daquela cidade à Vila do Conde, e d'aqui pelo vale do Este, afluente do Ave, até Braga, já passando da bacia do rio Ave para a do Cávado, a pouca distancia daquela cidade.

«Agora em relação às difficuldades, que o terreno oferece ao traçado do caminho de ferro de Braga para a Galiza, não pode o Conselho das Obras Públicas deixar de antever que são de grande monta, e entende que nada a tal respeito há que deliberar enquanto os estudos do terreno não avaliem e traduzam tais difficuldades em cifras orçamentais. O que, porém, se anima a asseverar é que cedo ou tarde se hão-de vencer essas difficuldades, porque não é crível que a populosa provincia do Minho deixe de comunicar-se por via férrea com a que pela Galiza liga o porto de Vigo com o caminho de ferro do norte espanhol.

«Portanto o Conselho das Obras Públicas com respeito à linha do Porto a Vigo é de parecer:

«1.º— Que progridam estudos até que se ultime o projecto do caminho de ferro do Porto a Braga.

«2.º— Que se estude o ante-projecto do caminho de ferro de Braga à fronteira da Galiza, escolhendo na mesma fronteira entre Valença e Monção, ou onde melhor convenha, um ponto de junção do dito caminho de ferro com o caminho de ferro espanhol.

«3.º— Que a não haver solução plausível quanto ao traçado de Braga à fronteira da Galiza se adopte o traçado já feito do Porto a Vigo, seguindo o litoral marítimo, e que neste último caso se considere o caminho de Braga como ramal da via férrea da fronteira.»

Mas, como já se disse, a resolução do problema e a aceitação do caminho de ferro do Minho não se fizeram sem discussão.

Assim, interpretando certo sector da opinião pública, o «Comércio do Porto», de 25 de Agosto de 1857, noticiara ter o governo consultado a Associação Commercial daquela cidade, que elegera uma comissão para dar parecer sobre o caminho de ferro do Porto a Vigo.

Logo no dia 30, voltara a tratar do mesmo caminho de ferro, em um artigo que occupava toda a primeira página, defendendo-o calorosamente e, pouco depois, em 9 de Setembro, fazia uma transcrição do jornal espanhol «Las Cortes», apoiando

também a sua construção «por ser de interesse para ambos os países peninsulares, pondo-se de parte rivalidades, que por tanto tempo nos têm separado com dano recíproco».

Mas aquela comissão da Associação Commercial teria posto algumas objecções, pois que o «Jornal do Comércio» escrevia, em 19 do mesmo mês: «Alguns jornais do Porto, autorizados com o parecer de uma comissão, arreceiam-se do caminho de ferro para Vigo com o mesmo fundamento com que há pouco se temiam da via férrea para Lisboa. Num e noutro caso julgam perdida a importância mercantil da segunda cidade do reino. Mas estes receios já muitas vezes têm sido combatidos».

E de novo em 5 de Outubro: «A imprensa do Porto não se resolve a transigir com a ideia de um caminho de ferro que ligue aquela cidade a Vigo. Aparece sempre o mesmo receio, condemnam sempre esta inovação como fatal aos interesses e à glória marítima do Porto».

Seria interessante seguir toda essa discussão, quer na imprensa quer nas Câmaras, embora não poucas vezes nos choquem hoje algumas das opiniões habitualmente bastante palavrosas ou com bem pouco fundamento; mas, cingindo-nos apenas aos diplomas legais, que enformaram a construção dessa linha, frisemos que é a portaria de 8 de Setembro de 1857, assinada pelo ministro Carlos Bento da Silva, o documento basilar da sua história.

Autorizava a empresa representada por D. Leonino de Rubin, D. Martin Useleti de Ponte e D. Francisco Tenreyro Montenegro, como representantes do Conde de Reus, a proceder aos estudos necessários para construção de um caminho de ferro do Porto à fronteira do Norte em continuação da linha de Lisboa ao Porto.

Essa autorização era dada nas seguintes condições: (1)

1.<sup>a</sup> — O engenheiro Joaquim Nunes de Aguiar seria o chefe da comissão encarregada de proceder ao projecto e orçamento da referida linha.

2.<sup>a</sup> — Faziam parte dessa comissão os engenheiros portugueses, que aquele engenheiro requisitasse, e bem assim os engenheiros espanhóis, que ele julgasse necessários e que a empresa lhe apresentasse.

3.<sup>a</sup> — O governo daria oportunamente indicações gerais acerca da directriz e mais circunstâncias a que se devesse atender no traçado daquela linha.

4.<sup>a</sup> — A empresa pagaria as despesas que se fizessem com aqueles estudos; se, porém, o governo viesse a entender que lhe não deveria dar a concessão, pagar-lhe-ia esses estudos até à quantia de 14.000\$000 réis, ficando então seu exclusivo proprietário.

O excesso de despesa, além da referida quantia, seria de conta da empresa.

5.<sup>a</sup> — Os estudos deveriam estar concluídos no prazo de seis meses, contados da data da referida portaria.

O engenheiro Nunes de Aguiar, com os seus colaboradores portugueses, encontrava-se já no norte e os engenheiros espanhóis, de acordo com as condições citadas, iam-se-lhe juntar, noticiavam os jornais de Outubro daquele ano, escrevendo com bastante optimismo e o seu quê de orgulho: «Se ao conde de Reus o governo conceder a linha extrema do Norte, podemos assegurar que esta linha se completará ao mesmo tempo que a de Sir Norton Petto».

O «Comércio do Porto», de 24 de Novembro, concretizou mesmo:

«Deviam ter chegado ontem ou hoje a esta cidade os srs. D. Martin Uselete de Ponte, secretário do Conde de Reus, D. Francisco Tenreyro e dois engenheiros espanhóis, que vêm reunir-se com os engenheiros portugueses incumbidos dos estudos do caminho de ferro desta cidade à fronteira de Espanha. Aqueles cavalheiros espanhóis partiram ontem de Viana para aqui.»

Mas a discussão não findara e a imprensa dos dois países dela se fazia eco:

A «Gaceta de los Caminos de Hierro», escrevia em Outubro de 1857:

«Entendemos que, para um reino como é Portugal, cujas fronteiras são de uma considerável extensão, não são demais três comunicações exteriores.»

Mas o «Jornal do Comércio», de 22 de Dezembro, noticiava:

«Anteontem reuniu-se novamente a Associação Commercial em Assembleia Geral, para continuar a discussão do parecer sobre a consulta feita pelo governo, acerca da construção de um caminho de ferro do Porto a Vigo; presidiu o sr. Barão de Massarelos e secretariou o sr. José Carlos Lopes.

«Depois de orarem pró e contra, os srs. Visconde de Castro Silva, Amorim Braga, Mozer e José Carlos Lopes, seguiu-se a votação, ficando o parecer aprovado por 53 votos e rejeitado por 14: maioria a favor do parecer 39 votos.»

Um pouco mais tarde, em 1859, lia-se, porém, já no mesmo «Jornal do Comércio» de 12 de Fevereiro:

«Vê-se daqui que o projeto de ligar Vigo e Porto por uma linha férrea tem em Espanha defensores valiosos e temos por isso esperanças lisonjeiras de que essa importante via férrea há-de em breve ser levada a execução.»

(Continua)

# Reteições nos Restaurantes dos Comboios e das Estações

Por GUERRA MAIO

**N**APOLEÃO, desterrado em Santa Helena, teve esta frase justa e cheia de lógica: — «Eu caí por não ter compreendido a evolução do meu tempo. Outros cairão da mesma maneira». Se trouxermos essa amargurada concepção da vida às coisas mais triviais da nossa época, temos que reconhecer que nem sempre as lições da existência nos trazem ensinamentos.

A Companhia Internacional das Carruagens-Camas acaba, porém, de ter um gesto, que muito a enobrece, e do qual se podem tirar lições de boa conduta administrativa.

Como lhe não fosse possível servir a sua numerosa clientela nos restaurantes dos grandes expressos da França e de outros países, ou porque nos comboios menos rápidos e mais curtos, por falta de clientela que justificasse um salão-restaurant, passou a servir aos passageiros, no seu próprio compartimento, em pequenos tabuleiros que se podem pôr sobre os joelhos, refeições leves, mas constando, todavia, de um prato suculento de carne ou de peixe, queijo ou fruta, dois pães e meia garrafa de vinho ou de cerveja, tudo por 550 francos, serviço compreendido, ou seja o custo de uma refeição num médio restaurante de Paris ou algures.

O êxito foi enorme e está a tornar-se extensivo a outros comboios, mesmo àqueles que têm salão-restaurant, devendo em breve ser inaugurado esse serviço em Portugal não só nos rápidos do Porto, mas também em outros comboios expressos, sendo de esperar que o tenhamos nas linhas do Douro, Beira Baixa, Oeste, e noutras.

Infelizmente, os restaurantes das nossas estações ferroviárias, outrora afamados pelos seus excelentes serviços, limitam-se, com excepção dos da Pampilhosa e da Régua, à venda de bebidas e sanduíches, muitas vezes constando de uma carcaça, nem sempre fresca, e uma fatia de queijo ou de presunto tão delgadas como folhas de papel. Os preços das bebidas são, nalguns, tão elevados, que me cobraram num restaurante, ao Norte do Porto, cinco escudos por uma garrafinha de cerveja. Como achasse demais, o patrão explicou que o transporte era caro porque havia vários intermediários... No

dia seguinte, num café em frente à estação, pela mesma garrafa quatro escudos. Aquele vinho, talvez, buscar, ele mesmo, a cerveja a Lisboa... E é tão fácil fazer uma refeição leve, embora copiosa e por tão baixo preço, que só os empresários dos restaurantes do caminho de ferro, é que ainda não o quiseram compreender.

Estão, por certo, aferrados à velha ideia de que quem viajeira não olha a preços e que o freguês não volta. Isto numa época em que o passageiro que, em tempos, viajava uma vez por ano, faz agora três e quatro viagens, quando não mais.

Há dias recebi um curioso livro de culinária de Sylvain Clusells «La cuisine à la Broche et les Grillades». É uma série de receitas e conselhos para profissionais e profanos da arte da cozinha, tudo escrito com uma simplicidade impressionante. Ensina-se como se faz rapidamente uma refeição, bifes ou costeletas, batatas fritas ou salteadas e legumes verdes, cozidos à pressa.

E o melhor de tudo é que o Sr. Sylvain Clusells, não tendo mais de 50 anos, foi cozinheiro dos melhores restaurantes de Paris e agora, cego, compôs aquele livro para deixar obra sua aos amadores de boa mesa.

Li o livro da primeira à última página, e o que mais me impressionou foi a clareza e a brevidade das receitas. Nada menos de 200 num livro de 316 páginas! A obra não só indica as várias modalidades dos pratos que são dignos de interesse, mas ensina como se apresentam, nas travessas, as perdizes, os frangos, os leitões assados e outras iguarias, e a maneira de cortar as carnes e o peixe.

É um livro precioso, indispensável às donas de casa e aos chefes de cozinha de hotéis e restaurantes.

Passemos agora aos restaurantes das estações ferroviárias da França que, mercê duma modalidade prática e inteligente, conseguiram fazer voltar às suas mesas a clientela que andava arredia.

O viajante tem à sua disposição o almoço ou jantar gastronómico com pratos regionais, vastos e apetitosos, por 700 francos e o almoço «à volta de um prato» por metade do preço e que se compõe de

## Publicações recebidas

### Boletim de Minas (Nova Série)

Depois de vinte anos de suspensão, o «Boletim de Minas» voltou a publicar-se, persistindo no intuito de servir aos interesses e anseios da indústria mineira em geral. Pretende-se organizar uma publicação simultaneamente útil e actual, que, no menor número de páginas, contenha o que mais parece constituir leitura dos concessionários de minas e águas minerais, e de todos aqueles a quem, directa ou indirectamente, possa interessar o movimento processual nos serviços mineiros oficiais.

Por outro lado há que dar satisfação ao estabelecido no art.º 15 do decreto-lei n.º 18.713, no qual se impõe a obrigação de serem publicados os mapas de todos os registos mineiros efectuados no País, com designação dos respectivos locais, natureza dos minérios, nomes dos manifestantes e pontos de partida. No Boletim de Minas n.º 2, ultimamente impresso, já se começou a dar cumprimento a tal obrigação.

Dentro em breve serão fornecidas também as informações previstas no art.º 66 do mesmo decreto-

acepipes, um prato de carne ou de peixe, ambos guarnecidos. Vinho compreendido nas duas modalidades de refeições, assim como o serviço.

O êxito tem sido de tal ordem que até a gente da localidade vai ali para almoçar ou jantar.

Os hotéis de Paris inventaram uma modalidade de preços que tinha sido esquecida. Incluíram no preço dos quartos o pequeno almoço e, naturalmente, mais caro. Por esse e outros motivos os turistas estrangeiros, vindos em maior número, demoram-se menos tempo, evidentemente para reduzirem as suas despesas. Em compensação, como a Áustria, que era o país onde a vida era a mais barata de toda a Europa, no ano passado havia encarecido os preços, o Governo chamou os hoteleiros à razão, no que foram obedientes e nos desportos deste Inverno a afluência às montanhas austríacas voltou a ser tão grande, que dias houve em que os comboios rápidos, que lhes dão acesso, e mesmo os de Paris, tiveram que ser desdobrados. Pudera! O custo da diária na Áustria era metade do das estâncias similares em outros países.

Consolem-se os nossos hoteleiros, porque vão ter este ano maior número de turistas franceses, pois o Governo concede-lhes 150.000 francos em notas do banco ou em divisas, ao contrário do ano passado, que eram apenas 50.000.

Não aumentem, por isso, os preços dos quartos e das diárias, o que corresponderia a comerem a galinha dos ovos de ouro.

-lei, que se referem ao movimento mineiro e metalúrgico do País, às cotações dos minérios nos diversos mercados e outros dados estatísticos. A publicação destes elementos, por agora, não parece ser oportuna, até porque ela exige que o Boletim saia com certa regularidade que, de momento, não se sabe se poderá ser atingida, não só por falta de pessoal para a sua redacção, mas muito mais por dificuldades encontradas na adjudicação dos trabalhos de tipografia, além da maior ou menor demora na impressão.

Como o preço de venda será fixado em função do número de páginas impressas, calcula-se variável entre 2 e 5 escudos.

### Portugal, País de Turismo

Recebemos o n.º 7 do luxuoso Anuário *Portugal, País de Turismo*, de que é director e editor o distinto jornalista Ferreira de Andrade.

Com notável colaboração artística de Bernardo Marques, Câmara Leme, Manuel Lapa e Sebastião Rodrigues, colaboração literária de alguns escritores estrangeiros e portugueses, este Anuário está prestando um louvável serviço à propagação dos valores turísticos do País — paisagens, edifícios históricos, pinturas dos grandes mestres, traços característicos, etc. — sendo de assinalar que, neste número, as ilhas adjacentes — Açores e Madeira — ocupam, com relevo, numerosas e sugestivas páginas, acompanhados de informações, de interesse, acerca dos seus produtos regionais, população, excursões. Açorianos e madeirenses devem estar gratos a Ferreira de Andrade por este bom serviço prestado às suas lindas ilhas.

O facto de *Portugal, País de Turismo* ser redigido em português, francês e inglês, assegura a esta bela publicação uma propagação eficiente, tanto no País como no estrangeiro.

Felicitemos sinceramente o director e editor desta publicação, que se tornou indispensável até para os próprios portugueses que desconhecem muitos dos nossos maiores valores nacionais.

### Almanaque Micaelense

Com algumas páginas de prosa útil sobre a cidade de Ponta Delgada, recebemos o «Almanaque Micaelense» para 1960. Poucas colaborações mas, em compensação, insere informações de interesse turístico para quem pretende viajar.

## Brindes e Calendários

Recebemos — e com os nossos agradecimentos fazemos o registo — valiosos e interessantes calendários das seguintes firmas:

*Sapex*, com fábrica de adubos em Setúbal e escritórios em Lisboa; *A Social*, companhia de Seguros, com sede em Lisboa e principal filial no Porto.

## AS FESTAS EM PORTUGAL

# Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta

## Viagem da Família Real Notas e recordações de viagem

por B. WOŁOWSKI

*Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguilar*

### XXI

O convento possuía um pequeno rendimento. Era antes sustentado mais pelas esmolas recolhidas nas aldeias dos arredores, pelos peregrinos que o visitavam em grande número em Maio, em Outubro, por ocasião das festas do Espírito Santo, São Tiago, e da Assunção, e enfim pelas promessas dos marinheiros que tinham uma grande fé em honra de Nossa Senhora da Pena e a invocavam contra os perigos do Oceano.

Os nossos antigos reis de Portugal fizeram, além disso, ricos presentes ao convento. D. Manuel ofereceu à Virgem da Pena uma coroa feita com o primeiro ouro que veio do Oriente, coroa que estava ornamentada com uma esplêndida esmeralda. A Rainha D. Maria, sua esposa, consagrou-lhe uma lâmpada de prata, e a Rainha D. Catarina, esposa de D. João III, deu-lhe um rosário de ouro com uma coroa de rubis.

A mais famosa destas dádivas, aquela que foi minuciosamente descrita e que os livros antigos indicam como um prodígio de arte, é o retábulo de jaspe preto e de abalastro transparente, todo ornamentado com personagens em relevo, que se encontra no altar-mor da pequena igreja. Este retábulo é uma oferta comemorativa do Rei D. João III, por ocasião do nascimento do infeliz Príncipe D. Manuel.

Este trabalho, hoje considerado como tendo pouco valor devido à incorrecção do desenho, é de um artista chamado Nicolau; italiano, se se acreditar no «Panorama» de 1838, Jorge Cardoso, Fr. Agostinho de Santa Maria, e Murphy; francês, segundo o Abade António Carvalho, Coelho Gasco, Duarte Nunes

de Leão e o Abade António Vasconcelos. O Abade de Castro afirma que este artista era romano e discípulo de Peruzzi, enfim Almeida Jordão pretende que era francês, e que D. Manuel o tinha mandado vir de Roma.

Seria difícil conhecer a verdade no meio de estas contradições, se um documento contemporâneo e autêntico, tal como o recibo assinado pela própria mão do artista não viesse tirar todas as dúvidas e provar da maneira mais concludente que o autor do retábulo era efectivamente de nacionalidade francesa.

O projecto do convento é devido, segundo todas as probabilidades, a Boitaca, o primeiro architecto de Belém. Os motivos, que apresentamos mais atrás, fazem-no-lo presumir; a semelhança do estilo confirma-nos ainda esta ideia.

Como para Belém há uma opinião que atribui esse projecto ao italiano João Potassi, mas, apesar de todas as nossas investigações, não podemos encontrar vestígios nas memórias e nos autores contemporâneos.

Por uma singularidade fácil de explicar, os autores estrangeiros que se mostram mais desfavoráveis à arte portuguesa e censuram a Portugal a ausência completa de monumentos, tais como Du Châtelet, Demouriez, Link e o autor anónimo da «Viagem», de 1796, para apenas citar os mais modernos, e por consequência os menos desculpáveis, não fazem menção do Convento da Pena ou dedicam apenas uma alusão passageira como a um sítio afastado na paisagem. Vê-se claramente que estes autores o não visitaram, da mesma forma que passaram com indiferença perto da Torre de Belém, essa admirável jóia

de granito, e diante do Mosteiro dos Jerónimos, esse sumptuoso monumento de glória.

Apenas o «Itinerário Descritivo de Portugal e de Espanha» do sr. Germond de Gavigne, reproduzindo uma correspondência do Sr. de Grouchy, consagra algumas linhas ao palácio reedificado.

Resulta deste exame superficial e de estas informações pouco escrupulosas, que erros prejudiciais ao nosso país podem e devem mesmo espalhar-se. Poderemos ser considerados de uma vaidade indesculpável e de uma louca jactância se quiséssemos tomar lugar entre os povos mais ricos em valores artísticos; as revoltas da natureza e as da sociedade destruíram muitas cousas entre nós, outras foram-nos arrebatadas pelas invasões. Todavia é uma falta de razão, quase uma iniquidade da parte de aqueles que não vêem ou não querem ver o que possuímos ainda, apresentar-nos, neste aspecto, numa penúria vizinha do estado de barbárie.

O sábio Cardeal D. Francisco de S. Luís e o não menos sábio Ruís Duarte Vilela da Silva já protestaram, com uma justa e generosa indignação, contra semelhantes levandades nas quais souberam fazer justiça.

Mesmo hoje seria bom que estes protestos, que estão largamente apoiados em provas, fossem colocados diante dos olhos de alguns dos nossos compatriotas que, conhecendo os autores estrangeiros e ignorando os autores nacionais e não tendo nunca pensado examinar as cousas com os seus próprios olhos, são levados a desprestigiar o seu país da mesma forma que fazem aqueles dos quais se mostram admiradores.

\* \* \*

As obras do edificio actual foram empreendidas em 1841 e terminaram há pouco. Na medida em que se efectuavam as restaurações ou que se erguiam as novas construções, os admiradores seguiam a empresa com justo interesse, registando por meio da imprensa, da gravura e da litografia, os progressos sucessivos da sumptuosa fábrica. O exemplo foi dado pelo Abade de Castro na terceira parte das suas memórias onde faz menção dos primeiros trabalhos. O Abade de Castro foi imitado mas com muito maior desenvolvimento pelo «Univerſo Pitoresco»; enfim o «Arquivo Pitoresco» prossegue a série das informações. Desta maneira aqueles que desejarem ter descrições minuciosas do monumento, as encontrarão devidamente colleccionadas.

O plano geral foi traçado pelo sábio Barão de Eschewege, que dirigiu a execução até à sua morte com a cooperação e sob a alta inspecção do soberano, cujos gostos e os conhecimentos artísticos são tão universalmente conhecidos.

Depois da morte do Barão Eschewege, os trabalhos foram continuados segundo os planos já aprovados.

O novo palácio é mais do que um monumento restaurado, é uma verdadeira criação, tanto as ampliações e as construções anexas têm importância. Com efeito, as novas construções acrescentadas às antigas identificam-se entre si de tal forma que se torna impossível distingui-las umas das outras, trabalho duplamente árduo em presença das dificuldades que tiveram de vencer para conservar e recompor, num todo grandioso, as características notáveis do tipo nacional primitivo.

O Palácio da Pena deve ser colocado no número dos monumentos de que o país tem o direito de se orgulhar. Graças à sua construção, a nossa excelente escola de operários cinzeladores foi regenerada. Esta escola, tão justamente célebre e que depois, das nossas prolongadas guerras civis, tinha-se encontrado por assim dizer no esquecimento, haveria infalivelmente sucumbido, se não tivesse encontrado um vigoroso impulso na obra empreendida pelo Rei D. Fernando».

J. da Silva Mendes Leal.

## LINHAS PORTUGUESAS

### Estação de Portalegre

No dia 19 de Dezembro passado, a C. P. inaugurou a instalação de energia eléctrica na estação de Portalegre.

Este melhoramento foi, como era de prever, muito bem recebido pela população portalegrense.

### Estação ferroviária de Bragança

A estação ferroviária de Bragança acaba de sofrer beneficiações que, pela sua importância, modificaram, por completo, a sua antiquada feição e serventia.

A entrada foi largamente ampliada ou transformada num amplo átrio, sendo a parte inferior das paredes revestidas de belos azulejos e toda a dependência dotada de excelente iluminação eléctrica. À esquerda, estabeleceram-se duas bilheteiras, e, à direita e ao fundo do mesmo átrio, ficou instalada a secção de despachos de «grande velocidade», servida por um balcão apropriado. Os gabinetes de trabalho do chefe e demais pessoal graduado da mesma estação ferroviária, também sofreram as mais vantajosas modificações, permitindo àqueles maior facilidade no desempenho das suas funções. No gabinete do chefe foi instalado um telefone para informações do público, já sem necessidade, portanto, de ali se deslocarem todos quantos precisam dos serviços da mesma estação, quanto a horários, despachos, etc. As salas de espera também foram grandemente melhoradas, assim como algumas das habitações dos seus empregados, que, como o público, passaram a ter, portanto, comodidades que não tinham.

# Recortes sem comentários

## Liquidação de um bandido

BARCELONA, 5. — O perigoso bandido espanhol Francisco Sabater foi morto esta manhã, na estação de San Celoni, perto desta cidade.

Sabater havia sido ferido anteontem numa escaramuça com a guarda civil em Bañolas, na Catalunha, e na qual um tenente morreu, assim como quatro foras-da-lei. Mas o famigerado bandido conseguiu escapar: saltando para o comboio que vai da fronteira francesa a Barcelona, mantendo o maquinista e o fogueiro sob a ameaça da sua pistola-metralhadora. No mesmo comboio, tentou desembarcar hoje na capital catalã, mas a sua presença foi assinalada. A guarda civil preparou-lhe uma armadilha em San Celoni e, depois de renhida troca de tiros, conseguiu abater o chefe da quadrilha que nos últimos quinze anos cometeu inúmeros atentados.

Sem dúvida um dos mais temíveis bandidos da Catalunha, Sabater, por alcunha «Kiko», tinha 46 anos e, depois da guerra civil, em 1939, passou a fronteira franco-espanhola e frequentou a escola de terrorismo que funcionava em Tolosa. É incerta a data em que voltou a Espanha, mas em 1946 dava que falar, matando, na Catalunha, um guarda civil e organizando depois um atentado, que falhou, contra o chefe local da Brigada Social.

Formou um bando que, sob o seu comando, organizou o atentado à bomba contra dois hotéis e um banco da cidade, causando a morte de uma pessoa e ferimentos em várias. Em 1949, «Kiko» colocou bombas nos consulados, em Barcelona, da Bolívia, Perú e Brasil. Dois irmãos seus encontraram a morte em 1950, um em combate com as forças da ordem e outro, no garrote. A falta destes colaboradores diminuiu as actividades de «Kiko». Porém, em 1956, dava de novo que falar, organizando um assalto que lhe rendeu um milhão de pesetas. Nestes últimos treze anos Sabater foi autor pelo menos de seis mortes. — (F. P.).

## Exageros do fim do ano

ROMA, 2. — O periódico «Il Giornale d'Italia» informa que um homem embriagado, na cidade de Pescara, da costa do Adriático, lançou a mulher pela janela fora à meia-noite, na passagem do ano. O homem agarrou na esposa, depois de ter esgotado a sua reserva de objetos e garrafas inúteis, que já tinha atirado pela janela, segundo o costume tradicional, e lançou-a também para a rua!

A janela era baixa e a mulher apenas se magoou um pouco. Quando o marido foi até junto dela — pela porta — teve ainda como «recompensa» um beijo... e tudo voltou à normalidade lá no novo ano. — (R.).

## Desapareceu um director da Casa Krupp

ESSEN, 15 — Desapareceu um dos directores da firma Krupp, Wilhelm Rambeau, de 55 anos. Rambeau, que dirige os serviços de locomotivas da firma Krupp, é procurado pela policia de Essen desde segunda-feira. Sabe-se que saiu de casa de manhã cedo e que foi de automóvel até perto do lago de Baldeney, nos arredores do aglomerado industrial, ao que se supõe dar um passeio matinal nos bosques vizinhos.

O automóvel foi encontrado num parque. Fizeram-se buscas nos bosques sem resultado. Por causa do mau estado do tempo, não foi ainda possível proceder-se a buscas no lago. — (F. P.).

## Roalha providencial

TRENTO, 2 de Dezembro. — A roalha dum garrafa de champagne, ao saltar à meia noite, na entrada do Ano Novo, trouxe boa sorte aos proprietários de uma fábrica de automóvel desta cidade.

A roalha partiu um vidro de uma janela dos escritórios da fábrica e a empregada Rosetta Frentini, de 25 anos, que correu para junto da janela a fim de examinar os estragos, obser-

OS  
BONS ANÚNCIOS  
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS  
E AUTOCARROS**

todos os anúncios  
são óptimos

Custam pouco  
e toda a gente os lê

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





## PARTE OFICIAL

### PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

#### Secretaria-Geral

O «Diário do Governo», n.º 14, I Série, de 19 de Janeiro de 1960, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se declara que o original, arquivado nesta Secretaria-Geral, da Portaria n.º 17 507, publicada no *Diário do Governo* n.º 298, 1.ª série, de 29 de Dezembro findo, contém os dizeres e rubrica abaixo indicados, apostos seguidamente à data e à assinatura:

Para ser publicado no *Boletim Oficial* do Estado da Índia. — *Vasco Lopes Alves*.

Secretaria-Geral da Presidência do Conselho, 15 de Janeiro de 1960. — O Secretário-Geral, *Diogo de Castelbranco de Paiva de Faria Leite Brandão*.

### MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

#### Direcção-Geral de Transportes Terrestres

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

O «Diário do Governo», n.º 21, II Série, de 26 de Janeiro de 1960, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2050, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de construção de uma casa de habitação, tipo C, ao quilómetro 114,557, lado esquerdo, da linha do Tua, incluindo a expropriação por utilidade pública de uma parcela de terreno entre os pontos quilométricos 114,547 e 114,567, constante da planta parcelar (desenho n.º 2627) do projecto.

Ministério das Comunicações, 19 de Janeiro de 1960. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

O «Diário do Governo», n.º 22, II Série, de 27 de Janeiro de 1960, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que se rectifique para cinco o número de parcelas a expropriar indicado na portaria de 8 de Outubro de 1958, publicado no *Diário do Governo* n.º 241, 2.ª série, de 14 do mesmo mês e ano, que aprovou o projecto de ampliação da estação do Pocinho, na linha do Douro.

Ministério das Comunicações, 19 de Janeiro de 1960. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

## BOAS FESTAS

Continuando a registar os cumprimentos, que agradecemos e retribuimos, de Boas Festas, temos o prazer de acrescentar mais os seguintes nomes:

Engenheiro Carlos Manitto Torres, Joaquim Vieira Pinto, Alvaro Portela, cônsul da Colúmbia, Dr. Carlos N. de Figueiredo Löfgren, Mapril Baptista Gouveia, João d'Ornellas Bruges d'Oliveira, João Coimbra, Carlos Pardal Cardoso, João Carlos da Silva Júnior, Padre Manuel Lima, Orlando Cardoso Duarte, Manuel Ferreira d'Almeida, Director do Açoriano Oriental, e as firmas «Silma», Silva (Irmãos) & Magalhães, Lda., Associação Industrial de Angola.

vou, horrorizada, que o edifício estava ameaçado por um incêndio que deflagrara num armazém próximo.

Rosetta chamou imediatamente os bombeiros, que conseguiram extinguir o fogo antes que este destruisse a fábrica.

Os proprietários ofereceram-lhe 100 garrafas de champagne. — (ANI).

#### O comboio e o ébrio

SALZBURGO, 7. — Para celebrar o Dia de Reis com os seus amigos, Vitus Schaidreiter, de 65 anos, esvaziou algumas garrafas de vinho antes de, pouco firme nas pernas, tomar o rumo de casa, em Golling, próximo desta cidade.

Caminhando aos bordos, sentiu-se de repente vencido pelo sono e deitou-se no sítio que lhe pareceu mais propício. Mais tarde, um rugido tremendo fê-lo despertar. Estonteado, olhou em frente e sobre ele viu sucederem-se rapidamente as onze carruagens do expresso de Salzburgo, a caminho da estação de Golling. Apercebeu-se, então, de que fizera o seu leito de ocasião entre os carris da via férrea. Para confirmar o ditado Schaidreiter nem um arranhão sofreu. — (ANI).

#### Uma troca de cadáveres

PORTO, — O carpinteiro António Correia, de 57 anos, morador na travessa de Costibela, 64, cardíaco de cura impossível, teve um ataque no último sábado e, como já tantas vezes acontecera nos últimos anos da sua vida, recolheu ao hospital de Santo António. Seria o último ataque, pois o pobre homem faleceu na madrugada de domingo e o seu corpo foi removido para o Instituto de Medicina Legal.

Avisada a família, a viúva Maria de Jesus e os seus três filhos tomaram disposições para o funeral, precedido da traslado do cadáver para a sua residência. E, para o efeito, cometeram o encargo a um armador, que dele se desempenhou prontamente, segundo as normas habituais, fazendo chegar o caixão a casa, transportado num autofunebre.

Mergulhados em compreensivo dor, estavam a viúva e os filhos, rodeados por alguns vizinhos e amigos, e a chegada do caixão tornou mais chocante aquela cena, sobretudo quando a pobre mulher se abraçou a ele, a chorar a desgraça que a atingia. Depois, tudo disposto para a velada, abriu-se o caixão — e todos ficaram estupefactos, sem se poderem mover durante alguns curtos instantes. Aquele cadáver não era o do António Correia!

Estabeleceu-se algum pânico, porque ninguém descortinava como era possível aquilo, e alguns fugiram pela porta fora, apavorados. Na sala, ficaram o caixão e, profundamente abaladas, a viúva e uma filha.

Claro que todos serenaram ao fim de algum tempo e, mais tarde, tudo se explicou. Quando os empregados do armador foram ao depósito vestir o cadáver e transportá-lo para a residência, encontraram três corpos e enganaram-se. Assim, em vez do António Correia, entregaram à sua família o corpo de António Teixeira, um homem que morou na rua dos Mercadores.

Fez-se a troca dos corpos depois de tudo esclarecido e realizou-se o funeral, ficando o caso como uma recordação triste e deplorável.

Do «Diário de Notícias»

#### O estômago de um hipopótamo

VARSÓVIA, 14 — Ao praticar a autópsia do hipopótamo «Bongo» do jardim zoológico de Poznam, morto recentemente, os veterinários encontraram uma granada no estômago do animal.

«Bongo», que pesava 3 toneladas e tinha 47 anos, trazia dentro dele 3 quilos de calhaus, um pedaço de coiro proveniente de uma bolsa de carteiro, mais de 100 moedas polacas, uma bala de revólver, grande número de parafusos e pedaços de arame.

Contudo, «Bongo» não morreu de indigestão mas simplesmente, de uma infecção do sangue. — F. P.



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

## Alberto Maria Bravo & Filhos

Casa fundada em 1843

Agentes dos principais fabricantes europeus de  
**FERROS \* AÇOS \* METAIS**

Máquinas-ferramentas  
Material de Caminho de Ferro  
Material Decauville  
Armas e Pólvoras de Caça

**Rua de São Paulo, 12-2.º**

Tele { fone 33721/2/3  
gramas BEBRA — Lisboa

Subagentes no Porto:

**A. Spratley da Silva & Filhos**

Tele { fone 23309  
gramas RELLOM — Porto



*Caves Aliança*  
SANGALHOS

VINHOS DE MESA  
AGUARDENTES VELHAS  
LICORES

Armazéns em Lisboa (Filial):

Av. Infante D. Henrique II - Circular

Telf. 381596 e 382155



PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL  
FÓRMULA INÉDITA

**GLYCOL**  
O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5550 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

**VENTURA D'ALMEIDA & PENA**

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



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

*em menos tempo  
e com maior segurança!*

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses adquirindo material moderno tem contribuído valiosamente para a melhoria da rede nacional de transportes terrestres. A Shell orgulha-se de fornecer à C. P. os lubrificantes que as novas locomotivas e automotoras necessitam.



**LUBRIFICANTES  
INDUSTRIAIS**

