

# GAZETA

# DOS CAMINHOS DE FERRO



A

## SOREFAME

CONFIU ÀS MÁQUINAS

## SCIAKY

A RESOLUÇÃO DO IMPORTANTE PROBLEMA  
DE SOLDADURA DAS CARRUAGENS DE  
CAMINHO DE FERRO, NO SEU FABRICO

**SCIAKY**, A MÁQUINA DE SOLDAR POR PONTOS DE MAIOR  
EXPANSÃO MUNDIAL

Fábricas em **PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)**

Representantes Exclusivos:

**SORVAL** — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

Rua de Artilharia Um, 104, 4.º E.

L I S B O A

TELEFS. { 65 12 29  
65 12 20  
65 18 12

Delegação no PORTO — Rua de Santos Pousada, 571 -- Telef. 5 69 21

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

## TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º - LISBOA-2

Telefone: P P C 32 01 58 - DIRECÇÃO: 32 75 20

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA - Marquês de Urquijo, 10-1.º-Dt.º

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. - MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954  
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. - MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

### Director:

**ENG. LUÍS DA COSTA**

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres-Vogal  
do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento  
de Transportes Terrestres.

### Directora-Gerente e Editora:

**FERNANDA D'ORNELLAS**

### Conselho Directivo:

Eng. **MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA**, Administrador-Delegado  
por parte do Governo, da C. P.

Eng. **ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL**, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor **JOÃO FARIA LAPA**

Comandante **ÁLVARO DE MELO MACHADO**

General **JÚLIO BOTELHO MONIZ**

### Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano);  
Estrangeiro £ 1.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 40\$00.

REVISTA QUINZENAL



## SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT  
ANTÓNIO E. M. PORTELA

## REDACÇÃO

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR  
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO  
J. GUERRA MAIO  
MÁRIO CARDOSO

## COLABORADORES:

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA  
Eng.º Major ADALBERTO F. PINHO  
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE  
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES  
EURICO GAMA  
JORGE RAMOS  
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES  
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA

## Sumário

1 de Fevereiro de 1966

Transportes Terrestres . . . . .	483
Espanha: Seguro Turístico. . . . .	485
A última passagem de nível na estrada de Vila Real de Santo António . . . . .	485
Hamburgo e a Exposição Internacional de Floricultura em 1973. . . . .	485
Wagner e a Alemanha . . . . .	485
O comboio de futuro . . . . .	486
O turismo internacional e a febre de viajar . . . . .	486
Na Feira Nacional de Agricultura . . . . .	486
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMÍLIO BARBOSA ESTACIO . . . . .	487
Parte Oficial . . . . .	480
Aspectos do turismo em Portugal . . . . .	489
Indemnização aos portugueses vítimas do acidente ferroviário de Villar de los Alamos . . . . .	489
Turismo e Teatro de marionettes . . . . .	485
Caminhos de Ferro Ultramarinos . . . . .	490
Na estação do Cacém a C. P. está a colocar abrigos . . . . .	490
A C. P. e o drama da linha de Sintra . . . . .	490
Publicações Recebidas . . . . .	490
A Ponte sobre o Tejo . . . . .	491
Brindes e Calendários. . . . .	493
Tráfego Internacional de passageiros Portugal-França. . . . .	493
A ponte entre Lisboa e Almada . . . . .	494
Estação de Alfarelos . . . . .	492
Feira Internacional de Lisboa. . . . .	495
Linhas Estrangeiras . . . . .	496

## Nota de abertura

Por amável oferta do sr. dr. Joaquim Miguel de Serra e Moura, ilustre Presidente da Junta de Turismo da Costa do Sol, recebemos o Relatório Anual da Gerência, relativo ao exercício de 1964. Estamos mais uma vez na presença de uma obra de arte, pois o arranjo gráfico da publicação Cascais e seus Lugares continua a ser confiada à direcção de Ferreira de Andrade, assim como a capa e desenhos são ainda da autoria do distinto artista Oskar Pinto Lobo, e as fotografias de Leonel Lourenço. O ano em referência foi preenchido por numerosos acontecimentos de relevo, entre os quais não podemos deixar de mencionar os seguintes Congressos Europeus: de Enfermagem e Gastronomia; presença de capelães — chefes das Forças Aéreas da Nato; Cursos Musicais Internacionais de Férias; a representação de Pádua às Festas de Santo António; a vinda do Aero Clube de Vigo; a visita dos Directores dos Centros de Turismo do Ultramar.

Não esquecemos, a par destes, outros acontecimentos, como, por exemplo, a passagem do 8.º Centenário da elevação de Cascais a vila; abertura e ampliação de estabelecimentos hoteleiros, e a prática do desporto. E a propósito do desporto recortamos a seguinte passagem: «Hoje em dia, a forma de fazer turismo, é totalmente diferente daquela que era normal há 30 anos atrás. Então, turismo era sinónimo de repouso. Agora, o «panorama» é totalmente diferente. Turismo é acção, movimento, distracção, sim, mas variada e contínua; é o sol e o mar pela manhã, o desporto durante a tarde e o espectáculo à noite. Frequentá-se o restaurante que proporciona pratos regionais, por vezes esquisitos, mas sempre saborosos e, para dormir, o tempo é escasso, mas chega de qualquer maneira». Aos componentes da Junta de Turismo da Costa do Sol, a que preside o sr. dr. Joaquim Miguel de Serra e Moura, apresentamos as nossas homenagens pelos êxitos obtidos em 1964. Não ficaríamos de bem com a nossa inteligência, se não estampássemos aqui todos os seus nomes: Heitor Ramalho Quintas, João Maria Pereira Braya, António Miguel Machado, José São Romão Passos de Andrade e António Sérgio Pereira Carlos. A estas individualidades a linha de Cascais e o turismo português devem altos serviços.

# Transportes Terrestres

**Números expressivos, de bastante interesse, revelados pelo Anuário Estatístico referente a 1964: mais 5 milhões de passageiros, em caminho de ferro, do que em 1963, e o crescimento substancial do número de automóveis: à média de 23 mil por ano**

Desta publicação que, em números anteriores — anos de 1951 a 1959 — se intitulava Estatística dos Transportes e do Trânsito, acaba de sair a edição respeitante a 1964. Como os anteriores, o Anuário presente contém elementos de bastante interesse para o estudo dos transportes no País: ferroviário e rodoviário.

## **Aumento de passageiros nos caminhos de ferro e diminuição no transporte de mercadorias**

O Anuário, relativamente aos caminhos de ferro, informa-nos que as linhas e ramais do continente somavam em 1964 a quilometragem de 3644,743, sendo 425,479 quilómetros em via dupla.

Em via larga (1,665 m) existe uma quilometragem geral de 2832,710, 449,717 quilómetros em via dupla.

A linha do Norte (336,089 quilómetros) está electrificada na extensão de 312 quilómetros, entre Lisboa e Esmoriz.

Os passageiros transportados foram no número de 149 268 000 (mais cinco milhões do que no ano de 1963). Deste número, 36 milhões couberam à Sociedade Estoril e os restantes 89 milhões à C. P.

O transporte de mercadorias diminuiu ligeiramente em relação a 1963. Com efeito, em 1964 os caminhos de ferro transportaram 3 808 milhares de toneladas contra 3 825 milhares no ano de 1963. Menos 17 milhões, portanto.

A receita geral do transporte de passageiros e mercadorias foi de 908 713 contos, cabendo neste número 852 715 contos à C. P. e 55 998 contos à Sociedade Estoril. Os passageiros produziram 557 310 contos (503 249 na rede da C. P. e 54 061 na Sociedade Estoril) e as mercadorias 351 403 (349 465 na C. P. e 1931 na Sociedade Estoril).

O consumo de carvão foi de 62 268 toneladas, todo importado.

Outros números de consumo de combustíveis:

Briquetes, 13 570 toneladas; lenha, 1 712 toneladas; fuel-oil, 145 124 toneladas; gasóleo 26 421 000 de litros; gasolina, 242 000 litros.

A energia eléctrica consumida foi 94 926 000 quilovátios/hora, cabendo 82 977 000 à C. P. e 11 949 000 à Sociedade Estoril.

Uma curiosidade que, certamente, poucos leitores conhecerão; na circulação de 1964 houve 985 delitos au tuados, relativos a apedrejamentos, atentados, insultos, desordens e agressões, furtos e diversos.

Nas ocorrências verificadas, os números têm um significado mais triste. Nas fatídicas passagens de nível morreram 35 pessoas e ficaram feridas 24; houve 10 animais e 40 veículos colhidos e mais outras 737 ocorrências diversas.

Em plena via também houve ocorrências dignas de menção: 26 descarrilamentos, 59 incêndios e 85 avarias na via e 33 no material. Isto quanto a material. Quanto a pessoas e animais, os números são os seguintes: 83 pessoas morreram e 47 ficaram feridas por terem sido colhidas em plena via. Por terem caído à linha, morreram 4 e ficaram feridas 38. Houve ainda o registo de 34 doenças súbitas de passageiros. Os animais colhidos na via foram em número de 31.

O balanço de perdas humanas é o seguinte: 122 mortos e 109 feridos.

## **Estradas e veículos**

O total da extensão das estradas portuguesas do continente é de 29 003 quilómetros, sendo 5 663 de primeira classe. Ao distrito de Santarém cabe o número mais elevado de quilometragem parcial: 2 240 quilómetros. Segue-se o do Porto, com 2 057, e o de Aveiro, com 2 036. Coimbra, com 1 883 quilómetros, Beja, com 1 859, e Viseu com 1 797, são distritos que estão à frente do de Lisboa (1 709) em quilometragem de estradas utilizáveis. Viana do Castelo, com 1 008 quilómetros, é o distrito com mais reduzida rede de estradas.

Em 31 de Dezembro de 1964 existiam no continente 341 049 veículos ligeiros e pesados, e 9 320 nas ilhas. Portanto, um total superior a 350 mil viaturas no continente e ilhas adjacentes, mais 23 mil que em 1963, cujo total era de 327 mil.

Á Direcção de Viação de Lisboa compete a grande parte daquele número: 289 198. Segue-se-lhe a do Porto, com 57 855; Funchal, com 5 064; Ponta Delgada, com 3 834; Coimbra, com 968; Horta, com 422; e Évora, com 28.

O número de veículos existentes em Portugal sobe em ritmo regularmente aumentativo. Em relação a 1960, por exemplo, existem mais 92 176 veículos no continente. Apura-se, portanto, uma média de crescimento de 23 mil veículos por ano.

Quanto a motociclos os números registados são os seguintes:

No Continente . . . . .	38 742
Nas Ilhas Adjacentes . . . . .	992

Cabe igualmente à zona de Lisboa o maior número: 28 100. Seguem-se o Porto (7 613) e Coimbra (2 983).

Para os reboques e semi-reboques o registo é:

No Continente . . . . .	10 551
Nas Ilhas Adjacentes . . . . .	63

Lisboa detém a primazia (6 990), mas o segundo lugar vai para Evora (2 019) a certa distância do Porto (1 347).

O número de velocípedes registados era, em 31 de Dezembro de 1964, de 507 990, praticamente mais 48 mil que em 1960, em que havia 460 mil.

O número de veículos de tracção animal é de 116 748, sendo 115 458 de duas rodas e 1 290 de quatro.

Os animais de sela ou carga são em número de 38 417.

**Carreiras interurbanas de automóveis**

Para uma quilometragem geral de 29 003 de estradas utilizáveis, existe no continente uma extensão de 21 092 quilómetros, servida por carreiras de passageiros.

A percentagem de extensão servida (73%), é sintoma de desenvolvimento nas comunicações interurbanas por veículos automóveis.

Para carreiras de mercadorias existem apenas 2 693 quilómetros de estrada servida, o que dá uma percentagem diminuta (9%).

Existem 1 716 concessões em exploração, mais 40 que 1960. Os concessionários são em número de 160, sendo 114 para carreiras de passageiros, 9 só para mercadorias e 37 mistos (passageiros e mercadorias).

Os veículos utilizados nestas concessões são 3 053, dos quais 2 936 se destinam apenas a passageiros.

O número de pessoas transportadas nas carreiras de camionetas durante o ano de 1964 foi de 100 491 000, quase cem milhões e meio, portanto. O coeficiente de utilização foi de 0,49 e o número de passageiros por veículo foi de 17,6, que se transportaram à distância média de 10,7 quilómetros.

**Carreiras urbanas em autocarros e eléctricos**

O anuário insere ainda vários elementos relativos às carreiras urbanas em autocarros e eléctricos para passageiros, compulsando números relativos a Lisboa, Porto, Coimbra, Braga, Evora, Barreiro e Sintra.

Respeitante a Lisboa, opontamos alguns números. A Companhia Carris de Ferro tinha 421 autocarros em serviço no ano de 1964, com uma lotação média de 60,7. Havia 52 carreiras e o número de passageiros transportados foi de 159 milhões.

O coeficiente de utilização foi de 0,44 e o número de passageiros por veículo 26,4. Estes números relativos a Lisboa são inferiores aos de Coimbra, em que a utilização foi de 0,75 e o número de passageiros por veículo de 46,3.

**Metropolitano de Lisboa**

O Anuário Estatístico ocupa-se também do Metropolitano de Lisboa e informa-nos que a rede tem uma extensão de 6 996 metros, com o troço de maior distância situado entre Rotunda e Sete Rios (2 765 m).

Há 24 automotoras em serviço. Em 1964 realizaram-se 224 587 comboios, que percorreram 960 895 quilómetros e transportaram 20 812 276 passageiros.

O número médio de passageiros por comboio foi de 93, com um coeficiente de utilização de 0,23.

O Metropolitano de Lisboa consumiu 7 961 000 kwh e arrecadou uma receita de 23 820 000\$00. Cada passageiro produziu uma receita média de 1\$14.

**Automóveis**

O número de automóveis ligeiros de passageiros em regime de aluguer existentes em 1964 era de 6 170 com condutor e 838 sem condutor.

Em Lisboa havia 2 017 taxis, no Porto 251, em Coimbra 60, em Setúbal 24, em Cascais 130 e em Oeiras 18.

Quanto a automóveis de carga, era de 4 679 o número registado.

**32 500 cartas de condução concedidas em 1964**

Na parte relativa a elementos de circulação rodoviária colhem-se alguns números interessantes.

Assim, em 1964 havia no País 221 escolas de condução, com 665 instrutores.

A cidade de Lisboa, com 32 escolas e 207 instrutores tem o primeiro lugar, seguida do Porto: 20 e 102, respectivamente.

Foram concedidas 32 538 cartas de condução, na sua grande maioria (15 469) a indivíduos entre os 21 e 29 anos. Até aos 20 anos concederam-se 3 640 cartas e 182 foram entregues a indivíduos com mais de 60 anos. Houve ainda 170 cartas que foram en-

tregues a candidatos com deficiência física não designada e 3 798 a pretendentes com vista corrigida.

### Transgressões

No ano de 1964 foi batido o «record» de autos de transgressão levantados pela fiscalização do trânsito: 182 362 (mais 4 mil que no ano anterior e mais 75 mil que em 1960!)

Alguns destes autos foram julgados em tribunal. Houve condenações (7 315) e absolvições (1937). Mas há alguns milhares pendentes ou com situação desconhecida.

O valor das multas cobradas foi de 15 896 072\$00, menos cerca de 300 contos que no ano anterior.

### Acidentes

Verificaram-se 23 005 acidentes de trânsito em 1964, número nunca alcançado anteriormente. Houve 20 593 pessoas vítimas desses acidentes, das quais morreram 904 e ficaram feridas 19 689, das quais 6 743 gravemente e 12 976 ligeiramente.

Na sua maioria, as vítimas eram peões. Morreram 386 dos 8 528 do total das vítimas.

Os condutores de automóveis ligeiros vêm logo a seguir na série negra. Houve 4 191 vítimas das quais morreram 196. Os condutores e passageiros dos velocípedes com motor e sem motor dão um assustador número de vítimas de acidentes. Houve perto de 6 mil acidentes, morrendo 211. Seguiram-se os motociclistas: 987 vítimas, dos quais 27 morreram.

Os meses de Agosto e Setembro foram os de maior número de acidentes, de que resultaram lesões corporais: 1 589 e 1 529, respectivamente. O domingo é o dia mais negro da semana em matéria de desastres. Registaram-se 3 024 acidentes em domingos no ano de 1964.

Quanto às horas do dia de maior frequência de acidentes são as que se situam entre as 18 e as 20, as de maior intensidade de tráfego, especialmente nas cidades.

Segundo a natureza dos acidentes o mais vulgar é a colisão, seguida do atropelamento. Quanto aos locais, a via urbana é a que regista mais desastres

## Espanha: Seguro Turístico

Vai entrar em vigor uma nova instituição destinada a proteger os turistas estrangeiros que visitem Espanha, denominada «Seguro Turístico»

A sua principal característica é a simplicidade do seu contrato, que poderá fazer-se nas Delegações Espanholas de Turismo no estrangeiro, nas agências de viagens e nas Delegações que instalem as companhias de seguros nas fronteiras, aeroportos, etc.

O seguro é voluntário. O risco individual, sanitário e de bagagem ficará coberto durante oito dias por 105 pesetas; quinze dias por 155 pesetas, e trinta dias por 250 pesetas. Para grupos de quatro ou mais pessoas aplicar-se-á um bonus de 5% sobre a quantia total, e para oito ou mais pessoas a redução será de 10%.

## A última passagem de nível na estrada de Vila Real de Santo António

A Junta Autónoma de Estradas, por intermédio da Direcção de Estradas do Distrito de Faro, vai proceder à construção de mais uma passagem superior à Estrada Nacional n.º 125, destinada a eliminar a passagem de nível existente no sítio de Pinheiro Cevadeiras, no troço de Faro a Vila Real de Santo António, um pouco acima de Conceição de Tavira.

A obra importará em cerca de 3.000 contos e os respectivos trabalhos devem começar ainda no primeiro semestre do corrente ano.

Com a próxima inauguração da variante de Tavira, em que duas perigosas passagens de nível são finalmente suprimidas e a construção da passagem superior que eliminará esta terceira, desaparecerem todas as passagens de nível que existiam na estrada principal do Sotavento algarvio, facto cujo interesse, de todos os pontos de vista desnecessário se torna encarecer.

## Hamburgo e a Exposição Internacional de Floricultura em 1973

A Exposição Internacional de Floricultura, que se realiza de 10 em 10 anos na Alemanha terá novamente lugar em 1973, em Hamburgo, por ser esta cidade hanseática a que melhores condições reúne para tal efeito.

Ocupando novamente o parque de exposições *Planten und Blumen*, o Jardim Botânico e os recintos anexos, esta Exposição não será, apesar disso, uma imitação da IGA 1963, pois estão previstas algumas inovações importantes, entre elas a construção duma ponte dentro do próprio parque, um restaurante giratório à altura de 120 metros, um novo Pavilhão de Congressos e um moderno café.

## Wagner e Alemanha

Bayrauth prepara a sua nova temporada

Os Festivais de Bayrauth para a nova temporada de 1966 estão já em preparação na pequena cidade de Wagner. Desde Outubro do ano transacto que estão à venda nas respectivas agências da Alemanha e do Estrangeiro os bilhetes para os vários espectáculos.

O programa — de 24 de Julho a 28 de Agosto de 1966 — é, à semelhança dos anos anteriores, inteiramente preenchido com as mais famosas óperas de Richard Wagner, de que se salientam «Tannhäuser», a abrir o programa, «Parsifal» e «Tristão e Isolda».

## O comboio do futuro

Quinhentas carruagens e compartimentos-salão no comboio-auto-eléctrico «Levecar» vão fazer as delícias dos homens do futuro. O novo aero-comboio, de turbinas, sobre rails-guias, é o novo projecto de Foa. É como um gigantesco cigarro, suspenso sobre almofadas de ar, deslizando dentro dum tubo a 600 km/h.

O passageiro toma o comboio com destino a Washington, senta-se molemente num esplêndido «fauteuil», aperta o cinto de segurança e o comboio parte através dum tubo de metal reluzente, ao som duma música suave e ganha, rapidamente, a sua velocidade de cruzeiro: 640 km/h.

A páginas tantas o comboio, sem afrouxar, solta as carruagens que deseja na estação própria e sempre em andamento retoma outras para outros pontos do percurso.

Os modelos reduzidos deste comboio do futuro já foram satisfatoriamente experimentados num laboratório em 1961 e o veículo em grande escala terá um comprimento de 38 metros em forma de foguetão. Será impulsionado por dois motores de turbina, um à frente e outro atrás, e poderá transportar 200 passageiros. Elevar-se-á sobre almofadas de ar e correrá sobre dois rails-guias de 15 centímetros de largo.

As experiências de laboratório demonstram que este comboio do futuro poderá chegar atingir os 800 km/h.

## O turismo internacional e a febre de viajar

De um dos últimos números do «Jornal do Comércio» e da sua interessante secção «Dia a Dia» recorramos a seguinte nota sobre o turismo internacional e o que ele vale como fonte de receitas e como meio de cultura:

«Está na ordem do dia o turismo desde que a febre de viajar tomou o homem e o atirou a percorrer os quatro cantos do mundo. Em Portugal vamos a caminho dos dois milhões, e países como a Espanha e a Itália, além da França que é a encruzilhada do mundo, têm no turismo a grande fonte de diversos estrangeiros.

Agora é um telegrama de Nova York que nos diz que o número de turistas estrangeiros, nos diferentes países do Mundo foi, o ano passado, de 117 000 000, contra 110 151 400 em 1964 (mais 7 por cento). As receitas proporcionadas por este movimento turístico foram de 11 bilhões 490 milhões de dólares, contra 10 239 milhões em 1964 (mais doze por cento).

A Europa continua a ser o principal mercado de recepção, com 84 400 000 entradas de turistas estrangeiros, ou seja 74,2% do movimento turístico mundial, com receitas da ordem dos 7 300 milhões de dólares (64,4% das receitas turísticas mundiais). A América do Sul vem em 2.º lugar, com 19 280 000 entradas e 1 874 200 000 de dólares de receitas (respectivamente 16,4% do movimento turístico, e 16,2% das receitas mundiais), mas a Europa e a América do Sul são também as duas mais importantes «regiões fornecedoras de turistas».

Em 1965, as despesas turísticas mundiais (Turismo nacional e Turismo internacional) elevaram-se a cerca de 57 300 milhões dólares, contra 51 bilhões de dólares em 1964, (mais doze por cento). Ora, estes números representam cerca de 5% do total das despesas de consumo particular nos dois anos considerados.

O turismo é uma fonte de receita mas é também um meio de cultura como nenhum outro, dado que a comparação de povo para povo é útil a todos os homens que sabem ver.»

## Na Feira Nacional de Agricultura, em Santarém, a Alemanha vai alargar a sua representação

A Alemanha, que já tivera uma valiosa e interessante presença no anterior certame, vai alargar o âmbito da sua representação na futura Feira Nacional de Agricultura, a inaugurar no dia 5 de Junho próximo, em Santarém.

Representantes do Ministério da Agricultura da Alemanha e da Embaixada de Lisboa estiveram recentemente em Santarém em contacto com a Comissão Executiva da Feira, a quem deram conhecimento dos seus planos e a solicitarem maior espaço para alargamento do Pavilhão coberto e recinto para exposição de maquinaria.

Além da exposição de animais de raças selectas, de sementes, de vários produtos e de máquinas para os agricultores, a representação germânica focará aspectos do planeamento agrícola do seu país.

Prevê-se a deslocação propositada à capital do Ribatejo de altas individualidades para participarem na inauguração da Feira e no «Dia da Alemanha», tal como está assente a presença durante os 15 dias de duração da Feira (5 a 19 de Junho) de agrónomos e de zootecnistas destinados a elucidar como são resolvidos, no seu país, os problemas de que são especialistas.

Música, cinema e folclore, vindos da Alemanha, participarão nas actividades festivas e culturas da Feira Nacional de Agricultura.

# Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Com algumas referências aos Caminhos de Ferro na Índia portuguesa, Angola e Moçambique)

Por EMÍLIO BARBOSA ESTACIO

Artigo 31.º Qualquer accionista pode delegar noutro o direito de tomar parte na assembleia geral, contanto que o procurador tenha assento na mesma assembleia. A delegação deverá ser dada por meio de procuração, cuja assinatura será legalizada em França pelo maire da comuna, e em Portugal e Espanha por meio de tabelião, sem outra qualquer formalidade legal. As procurações feitas em outro país estrangeiro deverão ser devidamente legalizadas.

Artigo 32.º As mulheres casadas, os menores, as corporações, e os estabelecimentos públicos, que tenham direito a assistir à assembleia geral, poderão ser representados por seus maridos, tutores ou curadores, ou por seus respectivos administradores, logo que estejam completamente munidos de poderes ou outras autorizações para tomar parte nas deliberações da assembleia.

Artigo 33.º A reunião da assembleia geral realizar-se-á ordinariamente uma vez por ano na sede da sociedade, dentro do primeiro semestre de cada ano. Reunir-se-á além disso extraordinariamente todas as vezes que o conselho de administração ou o conselho fiscal o julgarem necessário, ou que a sua convocação seja reclamada por accionistas representantes de um quarto de capital social, devendo então a convocação ser feita no prazo de quinze dias.

Artigo 34.º As convocações serão anunciadas trinta dias, pelo menos, antes da reunião, por anúncios insertos nas folhas periódicas designadas no artigo 9.º Estes anúncios indicarão sempre a ordem do dia, sem prejuízo dos direitos conferidos aos accionistas pelo artigo 40.º

Artigo 35.º A assembleia geral constituir-se-á e poderá válidamente deliberar todas as vezes que os accionistas presentes ou representados sejam, pelo menos, quarenta, e reúnam entre si a décima parte das acções emitidas.

Artigo 36.º Quando na primeira assembleia geral não possa reunir-se número legal de accionistas, far-se-á uma segunda convocação com o intervalo

de quinze dias. Nesta assembleia as deliberações serão válidas, qualquer que seja o número de accionistas presentes ou representados; mas não poderá senão sobre objectos para que tenha sido originariamente convocada.

Artigo 37.º A assembleia será presidida pelo presidente ou vice-presidente eleitos de três em três anos para este fim dentre os accionistas. Na falta deles pelo presidente ou vice-presidente do conselho fiscal, e na falta destes pelo administrador que o conselho designar. Os dois maiores accionistas presentes serão os escrutinadores, e se não aceitarem serão substituídos pelos dois imediatos maiores accionistas, e se estes não aceitarem, por quem o presidente designar. O presidente e os escrutinadores nomearão o secretário.

§ 1.º À mesa assim constituída compete dar a posse aos indivíduos eleitos para os cargos do conselho de administração e conselho fiscal.

§ 2.º Aos membros eleitos que estiverem ausentes ou não puderem comparecer ao acto da posse ser-lhes-á esta dada pelo conselho de administração que anteriormente estiver funcionando.

Artigo 38.º As deliberações serão tomadas por maioria absoluta de votos, contando os accionistas presentes e os representados. O número de vinte e cinco acções dá direito a um voto, o de cinquenta e dois e assim sucessivamente, juntando um voto por cada vinte e cinco acções. Nenhum accionista pode ter nem delegar mais de quarenta votos, qualquer que seja o número de acções que possuir; contudo, cada accionista poderá exercer o direito de todos aqueles que representar, mas sob condição de não poder exercer nunca o número de quarenta votos por cada accionista representado.

Artigo 39.º Os accionistas residentes no estrangeiro, e que representarem pelo menos vinte e cinco por cento do capital social, terão também a faculdade de exercer o direito que lhes confere o artigo 29.º da lei de 22 de Junho de 1867.

Artigo 40.º A assembleia geral occupar-se-á das questões que lhe forem submetidas pelos conselhos



de administração e fiscal; estes conselhos darão conta com o seu parecer das propostas que forem apresentadas com autorização e assinatura de dez accionistas, que tenham direito de votar, doze dias pelo menos, antes do indicado para a reunião da assembleia.

Artigo 41.º Serão presentes à assembleia geral o relatório e contas do conselho de administração e o parecer do conselho fiscal relativamente ao estado dos negócios da companhia: Estes relatórios e parecer do conselho fiscal deverão ser previamente impressos e distribuídos a todos os accionistas conhecidos como tais pelo conselho de administração. A assembleia geral aprovará as contas, se assim o entender, e a divisão dos lucros, conformando-se com os presentes estatutos. Elegerá os seus presidente e vice-presidente, os membros do conselho de administração e do conselho fiscal, e ratificará a eleição para as vacaturas de que trata o artigo 18.º Fixará anualmente o dividendo a repartir em presença do balanço geral, e em conformidade dos presentes estatutos. Deliberará, salvo a aprovação do Governo, sobre as propostas do conselho de administração e fiscal, relativamente ao aumento do capital social, a prorrogação da companhia, às modificações que julgar útil introduzir nos estatutos, e à dissolução antecipada da companhia, se o julgar necessário. Fixará a remuneração dos administradores e membros do conselho fiscal. Finalmente, deliberará sobre todos os outros pontos dentro das suas atribuições conforme as condições especiais dos presentes estatutos.

Artigo 42.º As decisões da assembleia geral serão lançadas em um registo especial e assinadas pelos membros que compuserem a mesa. Juntar-se-á à acta uma lista comprovando o número de accionistas, que constituírem a assembleia geral, e o número de votos que tiverem ou representarem. Esta lista será também assinada pela mesa.

Artigo 43.º Quando por algum motivo seja necessário justificar qualquer decisão da assembleia geral, o secretário do conselho, autorizado pelo respectivo presidente, ou por quem o substituir, apresentará cópias ou extractos dos registos das actas das sessões.

Artigo 44.º As deliberações relativas a propostas de fusão ou reunião com outras companhias, de trespasse da empresa, de arrendamento de toda a rede ou parte dela, de modificações ou acções aos estatutos, de aumento ou diminuição do capital social e de prorrogação ou dissolução antecipada da companhia, não podem ser assinadas senão em assembleia composta de accionistas que representem, pelo menos, metade do capital social, e só serão exequíveis depois da aprovação do Governo. No caso em que a esta primeira convocação não concorrerem accionistas que representem a metade

Nos revestimentos com termolaminados  
utilizem o excepcional

*Laminite*

produto da  SONAE

Não há melhor e  
é português

PORTO-R. de Gonçalo Cristóvão, 314-Apart. 414-Tel. 23514/5  
FÁBRICA - Via Norte - Vila da Maia - Telef. 994196  
LISBOA - Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D - Telef. 772259

do capital social proceder-se-á pelo modo indicado no artigo 36.º.

## TÍTULO VI

### **Balanço, Inventário, Contas anuais Dividendos, Fundos de reserva Amortização**

Artigo 45.º O conselho de administração fará em cada semestre um resumo da situação activa e passiva da companhia, e o apresentará ao conselho fiscal.

Além disso fará no fim de cada ano social um inventário que contenha indicação dos valores mobiliários e imobiliários, e de todo o activo e passivo da companhia.

O inventário, o balanço e a conta de ganhos e perdas serão apresentados ao conselho fiscal com antecedência, pelo menos, de vinte dias antes da assembleia geral, e serão distribuídos aos accionistas pelo menos oito dias antes da mesma assembleia, e apresentados a esta.

§ único. O conselho remeterá mensalmente à direcção geral do comércio e indústria um balanço das operações da companhia, que o Governo mandará publicar na folha oficial.

(Continua)



## PARTE OFICIAL

### MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

#### Secretaria-Geral

O «Diário do Governo», II Série, n.º 28, de 1 de Fevereiro de 1966, publicou o seguinte:

Por portaria de 13 de Janeiro de 1966, visada pelo Tribunal de Contas em 14 do mesmo mês:

Dr. Mário Malheiro Reimão Nogueira — reconduzido no cargo de vogal efectivo do Conselho Superior dos Transportes Terrestres, em representação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. (Não são devidos emolumentos, nos termos do Decreto n.º 22 257).

Secretaria-Geral do Ministério, 24 de Janeiro de 1966. — O Secretário-Geral, *Victor Veres*.

## Aspectos do turismo em Portugal debatidos no Skál Clube de Lisboa

A última reunião mensal do Skál Clube de Lisboa efectuou-se no Hotel Eduardo VII e revestiu-se de muito interesse, pois foram debatidos problemas de oportunidade no quadro das actividades turísticas. Assistiram algumas dezenas de sócios, entre os quais os Directores do Turismo Belga, Francês, Espanhol e Austríaco, dirigentes de Empresas, agentes de viagens, hoteleiros, etc.

A palestra regulamentar esteve a cargo do sr. Fernando Andresen Guimarães, antigo Presidente do Sindicato de Guias e Intérpretes e membro do Conselho Nacional de Turismo, que se ocupou de problemas da sua especialidade sob a rubrica «Os Guias-Intérpretes e o Turismo». Examinou a posição actual da profissão, cujos estatutos datam de 1922 e carecem de revistos em ordem às exigências do aumento do turismo e da tecnicização da indústria e de quantos nelas participam; definiu as linhas principais da actividade e pôs em relevo, com grande soma de elementos, a sua importância nacional e internacional. A assistência, que ouviu com grande interesse o seu criterioso estudo, aplaudiu demoradamente o sr. Andresen Guimarães.

Seguidamente, o sr. Pedro Felner da Costa, no prosseguimento do debate iniciado na reunião ante-

rior, focou alguns aspectos incompreensíveis de remodelações urbanísticas que não respeitam conjuntos ou pormenores tradicionais de valor turístico, nomeadamente no Rossio, Costa do Castelo e outras zonas de valor patrimonial que, sem se recusarem ao progresso, deveriam ser preservadas de mutilações ou deformações irreparáveis. Referiu também defeitos de conservação ou acrescentos deformadores do seu valor monumental que se verificam no interior da Igreja dos Jerónimos.

A encerrar a reunião, durante a qual estes pontos foram animadamente debatidos, o Presidente do Skál, sr. Luís Forjaz Trigueiros, pôs em relevo o valor das comunicações e sugestões apresentadas, quer no que respeita ao problema da preparação de guias-intérpretes, quer no que respeita à progressiva anulação de valores turísticos lisboetas que se vem verificando.

## Indemnização aos portugueses vítimas do acidente ferroviário de Villar de los Alamos

Segundo informou o Ministério dos Negócios Estrangeiros estão quase terminados os vinte e um processos necessários para os familiares de pessoas falecidas no acidente ferroviário de Villar de los Alamos se habilitarem à indemnização de 300 000 pesetas, correspondente a cada caso.

Como parece que alguns acidentados vieram para Portugal, após o desastre, sem passarem por Salamanca, será conveniente, para que aqueles beneficiem do seguro a que, porventura, tenham direito, que se dirijam ao delegado da «Comisaria del Seguro Obligatório de Viajeros», Dr. Manuel Martínez Arredondo, Calle Prior, n.º 9, 5.º, telefone 28-31, Salamanca.

## Turismo e Teatro de marionettes

### A Alemanha continua a dar lições de turismo a toda a Europa

Desde 1925, isto é, há 40 anos, que o Teatro Renano de Marionettes actua em Düsseldorf, oferecendo sempre um excelente programa de peças e óperas de grande renome.

Entre as peças apresentadas pelos engraçados e artísticos bonecos salientam-se a peça «Dr. Faust», a ópera romântica de Carl Maria von Weber — «Der Freischütz» e a ópera moderna de Carl Orff — «Die Kluge». Uma das raras comédias clássicas em língua alemã «Der Zerbrochene Krug» de Kleist e óperas de Mozart e Gluck fazem parte do vasto repertório destes pitorescos artistas de palmo e meio.

## Caminhos de Ferro Ultramarinos

### ANGOLA

A Direcção Provincial dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola adjudicou o fornecimento de dez locomotivas «Diesel eléctricas de linha General Motors pelo valor C. I. F. de U. S. 2 141 590\$00 e de U. S. 420 000\$00 para sobresselentes, o que representa em moeda portuguesa um total de cerca de 65 000 contos.

A liquidação dos encargos será diferida nas seguintes condições: 10% do custo de cada locomotiva com a entrega F. A. S. e 90% em quinze prestações semestrais, a primeira das quais seis meses após a entrega F. A. S. As prestações em dívida vencerão o juro de 5,5%.

## Na estação do Cacém a C. P. está a colocar abrigos

Do «Diário de Lisboa» reproduzimos a seguinte notícia, datada de 7 de Janeiro último:

«A C. P. reconhecendo a imperiosa necessidade de colocar abrigos na estação ferroviária do Cacém, a fim de evitar que os inúmeros passageiros desta localidade estivessem expostos às inclemências do tempo, principiou já os trabalhos para a colocação dos referidos abrigos.

O «Diário de Lisboa», que vinha pugnando por essa indispensável necessidade há anos, regista com agrado a iniciativa, que satisfaz uma ambição que era reclamada por um aglomerado populacional de perto de 45 000 habitantes.»

## A C. P. e o drama da linha de Sintra

De uma das mais lidas secções do «Diário da Manhã» recortamos, sob o título de *Correcção da C. P.*, o seguinte comentário à tragédia verificada, há semanas, na linha de Sintra:

«Tal como após o desgraçado descarrilamento de Custódias, no não menos desgraçado drama de Sintra, aos feridos e às famílias dos mortos, logo a C. P. se propôs pagar-lhes as justas indemnizações.

Esse procedimento não tinha tradições.

Por representar concreta e digna correcção social, de voluntário e pronto cumprimento de obrigações tão facilmente retardáveis, devemos todos prestar à C. P. o nosso louvor cívico, com os votos de que os seus esforços para corrigir defeitos e evitar descuidados sejam consumados com êxito total.

As suas perdas em vidas de servidores e em material e as inevitáveis e irreparáveis da ressaca das consequências colocam-na, também, entre aqueles que terrivelmente sofreram e que são dignos do nosso consternado sentimento.»

## Publicações recebidas

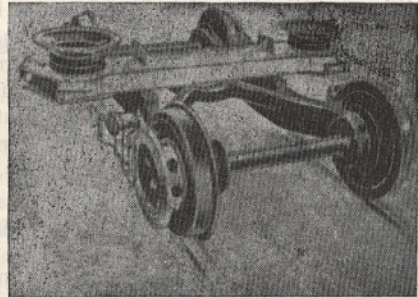
### Boletim Cultural da Junta Distrital de Lisboa — 1964

A Junta Distrital de Lisboa mantém, com dignidade editorial e alto interesse literário e científico, uma publicação, a cujo êxito estão ligados muitos nomes ilustres de estudiosos e investigadores. Referimo-nos ao *Boletim Cultural*, de que safu, muito recentemente, num só volume, os números 61 e 62. Dirige essa notável publicação a sr.<sup>a</sup> D. Maria Micaela Ramos, a quem se deve, neste volume, um curioso estudo: «Gil Vicente e o Folclore». Uma outra senhora, D. Margarida Ribeiro, contribui para o valor deste tomo, com o estudo intitulado «Notas e Comentários sobre Feiras e Mercados».

Colaboram mais neste volume os seguintes escritores: Ruy Dique Travassos Valdez, Luís Chaves, Mário Guedes Real, Mário Gonçalves Viana, Pedro Garcia Anacleto, Nuno Catharino Cardoso, dr. Sebastião Centeno Fragoso, Leonel Trindade, O. da Veiga Ferreira, Afonso do Paço, Joaquim Cerqueira Gonçalves e Armando Leça.

Felicitemos sinceramente a ilustre escritora, sr.<sup>a</sup> D. Maria Micaela Ramos, pela organização do *Boletim Cultural* editado pela Junta Distrital de Lisboa.

### Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING  
Os dispositivos anti-patinagem equipam já as novas unidades UDD

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

**LISBOA**

# A Ponte sobre o Tejo

Foi empossada a Comissão para a inauguração deste grande melhoramento.  
Os discursos dos srs. Eng. Arantes e Oliveira e dr. Mário Madeira

Na quinta-feira, 13 de Janeiro, com a presença do sr. eng. Arantes e Oliveira, ilustre Ministro das Obras Públicas, foi empossada a comissão para a inauguração da ponte sobre o Tejo, recentemente nomeada e a que preside o sr. dr. Mário Madeira.

Têm sempre um alto interesse nacional as afirmações do sr. eng. Arantes e Oliveira. Por isso, não podíamos deixar de arquivar nestas colunas as palavras que o Ministro das Obras Públicas proferiu no referido acto de posse.

Depois de dirigir cumprimentos ao sr. dr. Mário Madeira, o titular da pasta das Obras Públicas começou por afirmar:

«A ponte é uma obra de nítido interesse nacional. Chama-se-lhe, às vezes, ponte de Lisboa, mas talvez essa designação não seja a mais apropriada, porquanto é, verdadeiramente, uma ponte de Portugal, uma ponte que vai fazer sentir os seus benefícios em todo o País. É esta mais uma razão porque nós desejamos — e quando digo nós, digo o Governo — que seja consagrada, especialmente, a inauguração dessa obra, vendo nela a conclusão feliz do esforço enorme que foi feito, em todos os campos, esforço físico e esforço intelectual de todos aqueles que tiveram de vencer as sucessivas dificuldades técnicas até chegarem a esse momento de beleza que há-de ser a finalização desta obra. Foi, além disso, necessário um grande esforço financeiro. Todos VV. Ex.<sup>as</sup> sabem que o financiamento desta obra é feito em condições especiais; mas isso não diminuiu a grandeza deste aspecto da obra. Estas razões, repito, bastam — e não é preciso citar outras — para justificar o empenho que o Governo põe em que a inauguração revista um cunho especial.»

Depois, acentuou:

«Esta inauguração deve ser uma afirmação de satisfação e orgulho de todos os portugueses.»

Continuando, disse:

«Aqui estamos, a propósito da ponte sobre o Tejo, para bradar bem alto, para que se ouça em todo o Mundo, que neste País, de cujas virtualidades se tem duvidado, por vezes, de cujas possibilidades realizadoras se tem duvidado não menos vezes, a apresentar ao Mundo esta grande obra. Pelo menos na Europa, ninguém pôde seguir-nos o exemplo, até agora.

«Também desejaríamos que esta inauguração se revestisse ainda de um cunho de verdadeiro acontecimento nacional, em que colaborassem todos os portugueses, que interessasse todas as camadas sociais. Com isso pagaremos uma dívida de gratidão para com essa falange de operários portugueses, que o foram aos milhares, que, ao fim e ao cabo, foram a mola real desta obra. É isso que se pede à comissão.

«Qual a melhor forma de atingir estes objectivos? É evidente que não se trata, apenas, de uma cerimónia de inauguração com os seus discursos: trata-se de mais do que isso, de um programa em si próprio, a constituir por várias manifestações e que tem nelas este duplo propósito a que me refiro: nós já tivemos idênticas iniciativas no Porto, a propósito da ponte da Arrábida; e quando digo nós, é melhor dizer os portugueses, porque lhes demos plena liberdade para organizarem a festa da inauguração da ponte da Arrábida e essa plena liberdade veio a traduzir-se em três dias de festa no Porto como nunca vi igual em repercussão, em ressonância, em toda a população do Porto. Pois esta repetição em relação à ponte sobre o Tejo, que nós queremos agora organizar, tem uma constante com a qual não é preciso incomodar VV. Ex.<sup>as</sup>, para se concluir que terá de realizar-se uma sessão solene, proceder-se à cunhagem de uma moeda comemorativa, bem como de um selo e de uma medalha que assinalem o acontecimento, realizando-se também um pequeno congresso sobre pontes suspensas. Haverá também que publicar uma pequena monografia, e, porventura, uma publicação de menor divulgação.»

Continuando, o sr. Ministro afirmou:

«Há um aspecto, porém, que eu não posso deixar de focar. Esta inauguração não é único acontecimento comemorativo do quadragésimo aniversário da Revolução Nacional. Todos sabem o propósito do Governo de comemorar este aniversário com um plano grandioso de manifestações, que são, na sua maior parte, afirmações da vitalidade do País. Tal plano traduzir-se-á em realizações práticas e concretas e não é só no campo material do fomento, como naquelas que representam algum cabimento no campo do progresso, que elas terão o seu cabimento nesse sector. Ora esta inauguração integra-se nesse mesmo plano. Esta comissão não é por isso mais do

que um sinal de desmultiplicação da acção do organismo a que chamaremos Comissão Central, mas cujo verdadeiro nome é Comissão Organizadora do Plano Comemorativo, a que preside o dr. Baltasar Rebelo de Sousa e que nos deu o prazer da sua presença aqui.»

Outras afirmações de alto interesse produziu, a fechar o seu admirável discurso, tendo em primeiro lugar revelado:

«Esta ponte vai começar por render quase 300 contos por dia. E se a não pusermos em funcionamento, no prazo estabelecido, teremos de pagar o pesado tributo daquela importância por dia, o que não podemos desejar de maneira nenhuma. Quer dizer, por conseguinte, que temos de solicitar do sr. director do Gabinete da Ponte, que logo que seja possível nos diga qual é a data em que a inauguração pode ser levada a efeito. E depois temos também de nos convencer de que é em volta dessa data, mais dia menos dia, que as coisas se hão-de processar. Este, outro aspecto em que o encadeamento tem também de ser perfeito.»

E concluindo a série de afirmações disse:

«Nós queríamos que viessem nessa altura para assistir à inauguração da ponte, à Metrópole e a Lisboa, o maior número possível de componentes das nossas Comunidades no estrangeiro, de portugueses do Ultramar e mesmo de estrangeiros. Alguns, mesmo, são nossos convidados. Para os outros, há que encontrar a forma de facilitar a sua vinda até cá. Fora este, também não é só o problema da inauguração da ponte sobre o Tejo. Direi que é, sobretudo, um problema da Comissão Central, de maneira que tudo o que se fizer nesse campo, e alguma coisa tem de ser até porque as entidades que temos de convidar, num ponto ou noutro, podem não ser as mesmas. Por exemplo, e neste caso da ponte sobre o Tejo, está naturalmente indicado que entre outras, se convidem aquelas sumidades em matéria de pontes. Também já o fizemos na ponte da Arrábida. Reunimos lá uma dúzia de grandes especialistas que são os que melhor sabem apreciar os aspectos técnicos destas realizações.»

«Não procurarei documentar melhor esta minha afirmação. É preciso assegurar a melhor coordenação entre esta Comissão e a Comissão Central. Não vai ser difícil e eu respondo pessoalmente por isso, na medida em que o sr. presidente da Comissão não deixará de me ir dando conta do que se passar e quando não responda pessoalmente, temos o representante do Ministério na Comissão Ordenadora, sr. eng. Mesquita Lima, aqui presente, que está também ao corrente do que se vai passar.»

#### Palavras do sr. dr. Mário Madeira

Em resposta e agradecimento, o sr. dr. Mário Madeira proferiu as seguintes palavras, que gostosamente reproduzimos:

«Todos nós gostamos sempre de procurar um título para poder proclamar, com uma autoridade especial que porventura muitas vezes não temos, aquilo que supomos serem grandes verdades. Temos, graças a Deus, um grande ministro das Obras Públicas; sabemos quanto o País lhe deve, em todos e sobre todos os aspectos; a forma superiormente inteligente e competente com que tem planificado e dirigido a obra do ressurgimento nacional, no seu sector e, sobretudo, o carinho, a dedicação total do seu tempo, da sua vida, do seu esforço, de todas as suas energias — e, ainda hoje, nos está dando provas disso. A razão especial que tenho para o poder proclamar é ter tido a honra, já, de trabalhar com V. Ex.<sup>a</sup> alguns anos, quando me estava directamente entregue uma parte dos interesses de um distrito. Sei quanto todos os habitantes do distrito de Lisboa lhe ficaram e continuam a dever. As minhas palavras tinham de ser, portanto, aquelas que saem da boca de qualquer português sempre que se encontre em público na presença de V. Ex.<sup>a</sup>; o agradecimento do País pela obra extraordinária que tem realizado e, graças a Deus, há-de continuar a realizar.»

«Suponho que todos os meus colegas da comissão pensam como eu. Eles estão gratos às pessoas que os indicaram para aqui; eu, estou directamente a V. Ex.<sup>a</sup> e ao Governo porque, realmente, é para todos nós, portugueses, uma honra desmedida o podermos, de qualquer forma, associar-nos e que os nossos filhos e os nossos netos, um dia, possam dizer: Meu pai, o meu avô, também, de qualquer forma, esteve ligado à realização de uma obra que, evidentemente, há-de marcar, está marcando, na vida do País. Como o sr. ministro disse e muito bem, como sempre, nós temos o vício nacional — alguns nos podem ser permitidos, graças a Deus, porque também temos muitas qualidades — da exagerada modéstia. Talvez devido a isso, mas, ainda nisso, da nossa bondade, nós levámo-la um bocado mais longe: a supomos que é por modéstia e só da nossa modéstia é que resulta a incompreensão do Mundo e a ignorância sobre muitas das nossas coisas. Desta vez estamos perante uma obra que o mundo tem que ver mesmo que queira persistir, como tanto acontece noutras coisas, em fechar os olhos e voltar a cara. A ponte sobre o Tejo, disse-o V. Ex.<sup>a</sup> muito bem, é, não a ponte de Lisboa, mas a ponte de Portugal. Pois bem, sr. Ministro: vai ter em volta desta mesa uma dúzia de pessoas que, pelo menos, se arrogam essa qualidade de portugueses, a trabalharem na medida do seu possível e nas missões que lhe são entregues por Portugal.»

«Depois do que V. Ex.<sup>a</sup> nos indicou, sempre tão clara e tão lúcidamente, com a certeza de sermos sempre dirigidos por V. Ex.<sup>a</sup>, de termos entre nós o sr. Director do Gabinete, que é a personificação também do esforço que se está fazendo aqui para a obra, tenho a certeza absoluta de que talvez nos seja permitido podermos supor que dentro do reduzido

mas tão honroso sector que me compete, estaremos à altura da nossa tarefa e procuraremos, pelo menos, bem merecer de todos os que já aqui trabalharam e tanto fizeram por esta realidade. Muito obrigado, sr. Ministro.»

\* \* \*

Além dos membros da comissão, que é constituída pelos srs. dr. Mário Madeira, presidente, eng. Canto Moniz, drs. António Paisana, Caetano de Carvalho, Caldeira Coelho, António Gonçalves Lourenço, João Pina Vidal e Júlio Evangelista; eng.ºs Jacques de Landerset Corte Real e Vasco Faria Blanc Lupi e prof. Teotónio Lima, estavam presentes os srs. dr. Baltasar Rebelo de Sousa, presidente da comissão nacional das comemorações do 40 aniversário do Movimento de 28 de Maio; eng. Mesquita Lima, representante do Ministério das Obras Públicas nesta comissão; eng. Manuel Gaspar, director dos Serviços de Pontes, daquele departamento de Estado e eng.ºs José Avilez e Baptista Neves, respectivamente chefe de gabinete e secretário do Ministro.

## Brindes e Calendários

### Agenda da Casa Hipólito

Da importante Casa Hipólito, de Torres Vedras, recebemos uma linda Agenda para 1966. Trata-se de uma valiosa publicação que muito honra as oficinas portuguesas onde foi impressa e as pessoas encarregadas da sua direcção e escolha de fotografias. O Algarve, o Porto e Lisboa, os costumes populares do Norte e do Sul do País, tudo está reproduzido com a graça, sempre nova, que caracteriza as nossas cidades e província.

Agradecemos à distinta Gerência da Casa Hipólito a valiosa oferta da sua bela Agenda para o decorrente ano de 1966.

### Outras ofertas

Do SNI recebemos alguns exemplares do seu elegante calendário para o ano de 1966. Abrindo com um curioso aspecto de Alfama, apresenta depois, aspectos de Viana do Castelo, Elvas, Amarante, Bragança, Porto, Ponte da Barca, Leiria, Évora, Coimbra, Marvão e Constância.

Os nossos agradecimentos.

Com os cumprimentos da firma Graham, proprietária da importante Fábrica de Papel da Abelheira (S. A. R. L.), recebemos uma calendário muito útil para o presente ano de 1966.

A firma Graham, com sede nas cidades de Lisboa e Porto, e proprietária da grande fábrica de papel na Abelheira, apresentamos os nossos agradecimentos pela gentileza da sua oferta.

Recebemos também das firmas Sapec, Papelaria Fernandes e Manuel Reis Morais S. A. R. L., interessantes calendários. Os nossos agradecimentos.

## Tráfego Internacional de passageiros Portugal-França

### Novas circulações ferroviárias na linha da Beira Baixa

Para melhor assegurar o transporte de passageiros em 2.ª classe está já a efectuar-se diariamente, em regime experimental, uma circulação de Castelo Branco à Guarda com ligação, nesta estação, ao comboio n.º 21204 que dali parte com destino a França às 14,25 horas.

As horas de partida previstas no horário desta nova circulação e a de chegada à Guarda são as seguintes:

	Horas
Castelo Branco . . . . .	10.00
Alcains . . . . .	10.20
Lardosa . . . . .	10.34
Castelo Novo . . . . .	10.51
Alpedrinha . . . . .	10.59
Vale prazeres . . . . .	11.07
Penamacor . . . . .	11.19
Alcaide . . . . .	11.26
Fundão . . . . .	11.35
Tortosendo . . . . .	11.58
Covilhã . . . . .	12.10
Caria . . . . .	12.30
Belmonte . . . . .	12.38
Benespera . . . . .	13.03
Sabugal . . . . .	13.20
Guarda (estação) . . . . .	13.29

Em sentido inverso, recebendo ligação em Vilar Formoso do comboio n.º 1804 da Renfe, que ali chega às 21.45 (hora espanhola), foi criada igualmente a título experimental uma nova circulação diária em 2.ª classe, de Vilar Formoso a Castelo Branco, com paragem em todas as estações. A sua partida é às 22.35 h. de Vilar Formoso, às 23.42 de Guarda, à 1.00 de Covilhã, à 1.29 de Fundão, com chegada a Castelo Branco às 3.01.

## Manual do Viajante em Portugal

em preparação a 9.ª edição

II Volume (Províncias)

# A ponte entre Lisboa e Almada

No preâmbulo do decreto que determina que até à aprovação pelo Governo dos projectos definitivos dos traçados ferroviários da margem sul do Tejo, cuja construção se encontra relacionada com a nova ponte entre Lisboa e Almada, fica suspensa a concessão de novas licenças para obras de construção, ampliação ou reconstrução nas faixas de terreno ao longo desses traçados, lê-se:

«A ponte sobre o Tejo entre Lisboa e Almada, que se encontra em fase adiantada de construção para servir, numa 1.ª fase, unicamente a fins rodoviários, foi concebida como ponte mista para tráfegos rodo e ferroviário. Por isso, os projectos elaborados respeitantes ao reforço da ponte suspensa e ao tabuleiro ferroviário a construir no viaduto norte garantem e exequibilidade de tal obra, sem qualquer interferência com o tráfego rodoviário, quando se julgar oportuna a sua utilização com a função mista.

Logo que se iniciou a sua construção foram empreendidos os estudos dos problemas ferroviários com ela relacionados, respeitantes ao «nó ferroviário de Lisboa», abrangendo, a Norte do Tejo, uma nova linha de cintura e a construção da estação central de Lisboa e, na margem sul, as ligações desde a

ponte até às linhas já existentes e para a Caparica, Margueira (estaleiro naval), Seixal (Siderurgia Nacional) e Alcochete.

Já se encontra em construção a obra do túnel ferroviário na parte correspondente à praça da portagem, para não haver no futuro interferência com o tráfego rodoviário.

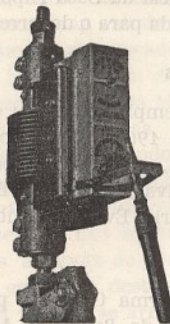
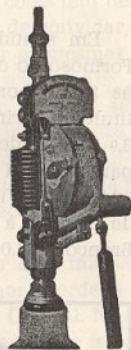
Dos estudos elaborados interessa, em primeiro lugar, a nova linha férrea entre Almada e Moita-Alhos Vedros e a do ramal para a Margueira, com o fim de se tirar o maior rendimento da nova ponte e de se melhorar o serviço dos transportes ferroviários na península de Setúbal e no Sul do País.

Encontrando-se já estudados os traçados das linhas férreas a construir naquela península, há que assegurar a possibilidade de execução futura dessas obras, para o que se torna necessário defender as faixas de terreno por onde terão de seguir os respectivos traçados de quaisquer construções que possam vir a prejudicá-las.

Isto implica a promulgação de disposições de aplicação imediata, com vista a definir as faixas «non aedificanti» e de protecção ao longo dos traçados projectados».



# RELÉS



para protecção  
contra curto-cir-  
cuito e sobrecarga  
de alternadores,  
transformadores,  
cabos, etc.

SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI**, LDA.  
RUA DE SA DA BANDEIRA, 481-2.º • TEL. 23411 • PORTO

# Estação de Alfarelos

**Um problema que diz respeito, não à C. P., mas agora exclusivamente à Junta Autónoma das Estradas do Distrito de Coimbra, ao Ministério das Obras Públicas e à Direcção da Urbanização Distrital**

Do «Diário de Coimbra», de 12 de Dezembro de 1965, transcrevemos, com a devida vénia, a seguinte notícia :

**GRANJA DO ULMEIRO** — «Com a transferência das antigas oficinas, depósito de máquinas, formação e deformação de comboios de mercadorias, para a Figueira da Foz e Pampilhosa; e com a electrificação da via férrea de Lisboa ao Porto, a estação de Alfarelos, alargada e integrada na nova técnica administrativa da C. P., apresenta agora outra estética e outra graça que a tornam uma das mais modernas e importantes do País.

Testa da linha do Oeste e ramal da Figueira da Foz, servindo os povos d'aquém-e-além Mondego dos extremos dos concelhos de Soure, Montemor e Condeixa, todos os dias, principalmente no Verão, as gares regurgitam de passageiros, de todos os pontos do País e estrangeiro, que se não cansam de admirar o movimento da estação e os opulentos campos do Mondego.

Porém, o que agora dolorosamente impressiona e deixa muito a desejar, é a alta e sertaneja ribanceira que se ergue em frente ao edifício da estação, ribanceira que é um matagal de silvas pendentes para a estrada nacional n.º 341 e que rouba não só a estética à obra da C. P. mas o decoro da rua da Estação onde ficam situadas as pensões e melhores estabelecimentos deste burgo ferroviário.

Para que a estação de Alfarelos complete o seu urbanismo e brilho como entroncamento na rede ferroviária do país, bastaria substituir aquele matagal, que reveste a ribanceira, por um muro de suporte, que, por certo, firmas comerciais e industriais depois aproveitariam para r clamor dos seus produtos.

Aos senhores eng. director da Junta Autónoma das Estradas do Distrito de Coimbra, ministro das Obras Públicas e director da Urbanização Distrital consignamos o assunto, certos da sua melhor atenção.»

# Feira Internacional de Lisboa

## 45.ª Exposição Canina

Nos dias 5 e 6 de Fevereiro próximo, efectua-se, nos pavilhões da F. I. L., na Junqueira, a 45.ª Exposição Canina Internacional de Lisboa. Trata-se de importante certame, que conta para o Campeonato Internacional e é aberto aos exemplares de todas as raças e variedades oficialmente reconhecidos, registados ou não em livros de origens. Este concurso, já tradicional na urbe alfacinha e que constitui aliciante espectáculo, a um tempo desportivo, artístico e mundano, tem o patrocínio do «Diário de Lisboa» e rege-se pelos regulamentos do Clube Português de Canicultura. Desta feita — e representando factor de muito interesse para o grande público — a exposição canina realiza-se simultaneamente com o 14.º Campeonato Mundial de Ornitologia, outra relevante iniciativa que vai suscitar a presença de numerosos visitantes nos pavilhões da Feira Internacional de Lisboa.

Outro motivo digno de atenção e que veio enriquecer o programa do certame canino é a prova de obediência, destinada a exemplares registados de todas as raças, independentemente da sua idade, sendo as respectivas inscrições gratuitas. Os melhores classificados nesta difícil prova — de tanto agrado do público — recebem taças e medalhas.

Os boletins de inscrição para a 45.ª Exposição Canina Internacional de Lisboa, devidamente preenchidos e assinados, devem ser entregues na sede do Clube Português de Canicultura, Praça D. João da Câmara, 4-3.º, em qualquer dia útil, das 14 e 30 às 20 horas, até 22 de Janeiro. A comissão do certame é formada pelos srs. drs. Francisco Cortês Pinto e Ruella Ramos, Pedro Vicente e, ainda, por delegados das Direcções-Gerais dos Serviços Pecuários e dos Serviços Florestais e Aquícolas. Actuarão no concurso conceituados juizes nacionais e estrangeiros.

## 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



# Linhas Estrangeiras

**AFRICA DO SUL** Mais camiões Leyland «Hippo» vão ser usados pela South African Railways para manter e ampliar a sua rede ferroviária. A encomenda de 43 «Hippos», no valor de 225 mil libras (18000 contos), segue-se à da frota desses veículos que a South African Railways comprou no ano passado e que tem dado as melhores provas.

Alguns dos camiões, equipados com gruas hidráulicas e carroçarias de aço de 6,70 metros, serão usados para o transporte de secções pré-fabricadas de via férrea, ao passo que outros «Hippos» prestarão serviço como carros de socorro a locomotivas.

**ALEMANHA FEDERAL** Os caminhos de ferro alemães continuam na vanguarda do tráfego dos nossos dias. Nos primeiros três meses do ano de 1965, cerca de 375 milhões de pessoas utilizaram os rápidos, cómodos e seguros comboios da República Federal.

— Para utilizar o «compartimento-escritório» instalado nas composições F daquela rede, o passageiro deve pagar o suplemento de três marcos por cada quarto de hora, e um marco por menos de cinco minutos.

— Os caminhos de ferro alemães vão proceder à criação de grande número de pequenas carrinhas destinadas ao transporte próprio de bagagens. Até agora existe em cerca de cinquenta estações ferroviárias este «self-service», de bagagens, que pode ser utilizado rápida e gratuitamente pelo passageiro.

— A partir de 1 de Março, os caminhos de ferro da Alemanha Federal aumentarão o preço dos bilhetes, anunciou um informador oficial. Tal decisão, que se deve ao constante aumento do custo de exploração permitirá a entrada de cerca de 200 milhões de marcos.

**ESPAÑA** A partir de 1 de Dezembro de 1965, a RENFE pôs à disposição do público um serviço com modernas carruagens-camas. Tão cómodas como as melhores que circulam actualmente no mundo, são, além disso, as mais baratas. O preço por cama para qualquer percurso é de 150 pesetas, incluída a reserva e a venda antecipada desde o ponto de origem, e pode obter-se com bilhete de 2.ª classe.

A reserva de lugares está aberta nas agências de viagens, escritórios de viagens da RENFE e esta-

ções. Se houver lugares disponíveis, as camas podem obter-se no trajecto, em estações intermédias.

Até agora, as carruagens-camas, com seis lugares por departamento, circulam nos comboios expressos de Madrid a Port Bon — Cerbère Madrid — Barcelona, Madrid — Irún — Hendaya e Madrid — Bilbao, tanto à ida como no regresso.

Muito brevemente este serviço, que foi acolhido pelo público com grande satisfação, abrangerá outros trajectos.

— O primeiro comboio aéreo espanhol (monorail) será instalado provavelmente em Barcelona — anuncia a agência espanhola EFE.

O projecto está a ser estudado com licença francesa e ligará — ao que se prevê — o aeroporto de Prats com a Praia de Castell de Fels.

— Todo o material será construído na Espanha, de acordo com o projecto que está a ser elaborado.

— Modernas unidades das composições ferroviárias «Talgo», criadas e construídas em Espanha, serão vendidas para o estrangeiro, especialmente para os países hispano-americanos — anuncia a agência EFE, acrescentando:

Por este motivo, a empresa espanhola construtora da patente «Talgo», exibiu há dias perante diversas personalidades, entre as quais se encontravam cinco membros do Governo espanhol, um documentário sobre as características do comboio que, segundo declarou um engenheiro da companhia, «é uma perfeita solução para o deficitário transporte de viajantes em qualquer administração ferroviária».

A velocidade deste comboio é de cento e quarenta quilómetros por hora, podendo sem perigo ser feitas as curvas mais apertadas a velocidades até cento e vinte quilómetros.

— Desde o dia 19 de Outubro de 1965 encontra-se em circulação um comboio expresso entre Madrid-la Coruna-Vigo e vice-versa (via Zamora-Orense), cujas horas de saída e chegada são as seguintes:

Saída de Madrid (Príncipe Pio), 20 h. Chegada à Corunha, 9,30 h. Chegada a Vigo, 8,40 h. Saída da Corunha, 20 h. Saída de Vigo, 20,55 h. Chegada a Madrid (Príncipe Pio), 10,25 h.

Estes comboios compõem-se de carruagens de 1.ª e 2.ª classes, camas e restaurante.

Entre Redondela-Pontevedra, e vice-versa, estabeleceu-se um serviço de autocarros em combinação com estes expressos.



O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA

**BENZO-DIACOL**  
VENCE A TOSSE