

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1898 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934  
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124  
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

# 1538



16—JANEIRO—1952



# ANO LXIV

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal  
(semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números  
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

### CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES  
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO  
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO  
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

### DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

### REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA  
CARLOS BIVAR

### COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Eng.º CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALLO  
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ  
ANTONIO MONTÉS  
Escritor AQUILINO RIBEIRO  
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
GUERRA MAIO  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
J. L. COELHO DOS REIS  
J. LEMOS DE FIGUEIREDO



## S U M A R I O

O Canal de Suez, por <i>CARLOS BIVAR</i> . . . . .	451
A situação dos Caminhos de Ferro Europeus . . . . .	453
Há 50 anos. . . . .	455
Vida Ferroviária . . . . .	455
Profissionais da Imprensa de Lisboa. . . . .	455
Romagem à Flandres . . . . .	455
Inauguração da Ponte sobre o Tejo em Vila Franca de Xira . . . . .	456
Revisão dos Feriados Nacionais . . . . .	460
Imprensa . . . . .	461
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» . . . . .	461
Boas-Festas . . . . .	461
Recortes sem comentários . . . . .	462
Espectáculos . . . . .	463
Publicações recebidas . . . . .	463
Parte Oficial . . . . .	464

# O Canal de Suez

P o r C A R L O S B I V A R

O Istmo de Suez com as suas cidades e vilas pintalgando, aqui e ali, os seus territórios marginais, umas importantes, outras de escassa ou nula actividade, o Mar Vermelho, com as suas ilhas e reinos, foi teatro de acontecimentos em que teve assinalado relêvo um certo número de reinóis quinhentistas e seguintes, personagens de diversas categorias na época em que a existência do Preste (ou Prestes) João das Índias e o seu domínio territorial se debatia nas malhas apertadas das conjecturas ou nas brumas da lenda que o confundiam umas vezes com o Dalai Lama do Tibet outras com o Grand Kan dos tártaros, enquanto o embaixador do rei D. Manuel, D. Rodrigo de Lima, com ele se não avistára e o Padre Francisco Alvares, da sua comitiva, não iluminára ainda as trevas da ignorância do mundo ocidental com a luz do seu célebre relatório.

Judá, Adem, Massuá, Zeilá, Camarões, e outras cidades, vilas e ilhas das margens ou da superfície do Mar Rôxo como chamavam ao Vermelho foram a miude visitadas pelos lusitanos, nem sempre recebidos, diga-se em abono da verdade, amistosamente.

Massauá (Maçuhá) era a ilha que servia de porta de entrada por onde os portugueses comunicavam com o reino do Preste João. Fronteiro ficava o território confiante com o mar, administrado por um capitão nomeado pelo imperador, que os

portugueses, segundo o seu hábito de apor-tuguesar os nomes, denominavam o Barne-gais (Baharnegache).

Mais para o Sul, a Berbera, na Somali-lândia, arribára em 1500, Diogo Dias, capi-tão de uma nau da esquadra de Pedro Al-vares Cabral que, ao regressar do Brasil, dirigindo-se à Índia, escapou ao pé de vento das paragens das Tristão da Cunha, e, navegando por fora do Canal de Moçambique descobriu uma grande ilha a que deu o nome de S. Lourenço (Madagascar), terminando assim a sua viagem no Mar Vermelho, antes do regresso a Portugal.

O aparecimento dos navios lusitanos prejudicára, é claro, o comércio e a navegação dos Estados estabelecidos nas margens do Mar Vermelho e os do Mediterrâneo.

Ao espírito arguto de Afonso de Albuquerque, quando senhor de Ormuz, não escapára a vantagem de substituir a longa trayessia do Mar das Índias e a do Cabo das Tormentas, que ocasionavam grandes perdas de vidas e de mercadorias, temperantes das águas dos oceanos, na sua maior parte drogas e especiarias.

Em 1541, o Governador da Índia, D. Estevam da Gama entrára pelo Mar Vermelho e, de Maçuha, partira com intenção de ir a Suez queimar as galés dos rumes destinados a combater as naus portuguesas e outras dos mares orientais. Aportou a Suaquim, orou no Mosteiro do Monte Sinai, desembarcou na cidade de Toro e, de aí,

levantou ferro em direcção a Suez, onde efectivamente estavam varadas, na praia, umas 40 e tantas galés.

A temeridade da aventura principiada com uma esquadilha de catures, fez parecer milagre a salvação dos aventureiros, escapos aos milhares de defensores, peões e cavaleiros dos rumes armados melhor ou pior, mas com artilharia nas tranqueiras da cidade, embora a fama dos êxitos dos temerários os incitasse aos mais arrojados cometimentos.

\* \* \*

Mas a concepção bem definida da possibilidade da travessia do Istmo de Suez por um canal, surgiu após a expedição organizada e levada a cabo por Napoleão Bonaparte, estudada e programada por engenheiros entre os quais figura, Lepère, incitador do seu colega, Ferdinand Lesseps, que mais tarde meteu ombros à empresa obtendo do Khediva a concessão de 1856, para organizar a Companhia Universal do Canal Marítimo de Suez, confirmada em 1866, com o capital de 200 milhões de francos, em 400.000 acções de 500 francos cada uma, tendo o Governo Britânico adquirido ao Khediva, em 1875, 176 602 acções por 4 milhões de libras, divididas, desde 1924, cada uma de 500 francos em duas de 250 francos.

O Canal de Suez, tem uma extensão de

161 quilómetros, com uma profundidade de 11-12 metros tendo sido inaugurado em 17 de Novembro de 1869, assinando-se em 29 de Outubro de 1888 uma Convenção pela qual o trânsito pelo Canal de Suez, será livre a todos os navios, sem distinção de bandeira, tanto em tempos de guerra como de paz.

O tempo dispendido com a travessia é, em média, de onze horas e um quarto.

A gerência do Canal é exercida por um Conselho de Administração composta por 32 membros, 10 dos quais britânicos, sendo três representantes do governo.

\* \* \*

Em 1882, eclodiu no Egipto, uma revolta militar que tendo assumido demasiada gravidade foi, por fim, debelada por uma ocupação militar britânica, outro tanto tendo sucedido no território do Sul denominado «Sudão». Em 1914, durante a Grande Guerra foi, pelo Tratado de 18 de Dezembro, estabelecido um Protectorado Britânico que terminou em Fevereiro de 1922, e, pelo Tratado de 26 de Agosto de 1936, o Egipto constituiu um Estado soberano, terminando a ocupação militar britânica e nomeando-se reciprocamente os respectivos embaixadores, com uma restrição porém, acêrca da defesa do Canal de Suez. Chegar-se-á, sobre este caso, a um acordo? — That is the question.



# A situação dos Caminhos de Ferro Europeus

(Continuação do estudo pelo Chefe do Serviço de Estudos do Conselho de Administração da «Renfe», sr. JESUS DE LASALA MILLARUELO)

## II—Características do regime actual. Desaparecimento do monopólio, sua continuação dos encargos e obrigações do caminho de ferro

A experiência da concorrência de outros meios de transporte produziu, de facto, o desaparecimento do monopólio de que gozava o caminho de ferro que, no entanto, esteve sujeito à maior parte das obrigações estabelecidas no tempo do monopólio.

Tais obrigações são:

Obrigaçào de explorar todas as linhas da rede, ainda que sejam deficitárias;

Obrigaçào de transportar a todos os passageiros e mercadorias que se apresentem, obrigaçào que supõe o fazer frente a todos os pontos do tráfego e o suportar tráfegos desequilibrados, ambas as coisas com as naturais consequências económicas.

Aparece claramente a repercussão económica da obrigaçào de transportar nos casos de temporais e inundações e análogos, em que o caminho de ferro tem de continuar a sua circulação a todo o custo, enquanto o tráfego por camiào pode ficar interrompido até que desapareçam as circunstâncias adversas.

Encargos de carácter tarifário são os de:

Obrigaçào de aplicar a todos os clientes o mesmo preço;

Obrigaçào de aplicar a mesma tarifa em toda a rede;

Regulamentação, aprovação e applicação de tarifas.

Além disso, o caminho de ferro herdou da época do monopólio um sistema tarifário baseado no

valor da mercadoria, do que resultam grandes vantagens para a economia em geral, mas faz com que o caminho de ferro fique muito vulnerável com os efeitos da concorrência.

A luta por parte do caminho de ferro contra a competiçào da camionagem neste último aspecto levaria aquele a uma modificaçào de princípios básicos do sistema tarifário que redundaria em graves prejuízos para a economia, principalmente da indústria. Assinala-se a importância especial de este fenómeno na actual situação.

Outros encargos resultam também para o caminho de ferro da intervençào do Estado, os quais são:

A prestaçào de serviços gratuitos ou a preços reduzidos que impõe o Estado a favor dos seus funcionários ou por circunstâncias de política económica e social; o estabelecimento de tarifas especiais para mercadorias que se queiram favorecer (víveres, matérias primas para certas indústrias) e que representam uma subvençào do Estado às indústrias a expensas do caminho de ferro.

Em especial, tem-se dado casos desta ordem nas lutas dos Estados contra a carestia da vida.

Obriga-se às vezes o caminho de ferro a fazer as suas compras na indústria nacional, apesar de que no estrangeiro poderia obtê-las mais baratas.

Por desejo de economias os Poderes Públicos, muito frequentemente, impedem a modernizaçào do material, política errónea tècnicamente.

Pelo contrário, a política dos Estados, geral-

mente, favorece os transportes por camião que se calcula que não pagam actualmente as quantidades que custa ao Estado a conservação das estradas e todos os serviços acessórios ao tráfego automóvel.

Assinala-se também que a actual política social dos Estados chegou a implantar nas rédes um re-

gime de trabalho mais custoso e rígido que o existente nas empresas por camionagem.

Por fim, indica-se que o caminho de ferro não tem liberdade para praticar a exploração simultânea das duas técnicas do carril e da estrada nos casos em que tènicamente resultasse ser a solução conveniente.

### III — A acção do caminho de ferro para adaptar-se às circunstâncias presentes

No aspecto do pessoal, que constitui uma parte muito importante dos gastos fixos da exploração, os caminhos de ferro trataram de conseguir a possível diminuição de efectivos. Esta pôde ser obtida graças a uma melhoria do rendimento e aos aperfeiçoamentos técnicos, à organização racional do trabalho e à mecanização.

Fizeram-se esforços em busca da economia, especialmente na modernização dos sistemas de tracção, que na Europa se leva a cabo principalmente pela eletrificação.

Em geral, todos os tipos de tracção estão sendo melhorados, conseguindo maiores potências e velocidades das máquinas, menores gastos de conservação e aumento de carga dos comboios.

Obtiveram-se resultados técnicos de grande importância na modernização dos trabalhos da via, na equipagem das estações de classificação e em sua exploração, nas instalações de segurança e sinalização.

Na exploração trabalhou-se na adopção de métodos novos de aceleração do transporte, na substituição de comboios a motor por automotoras, no encerramento de linhas e estações total ou parcialmente ao tráfego e na modernização das operações terminais.

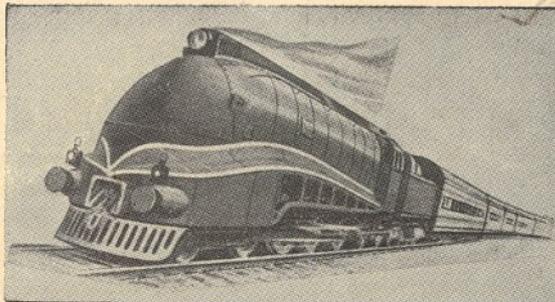
O caminho de ferro demonstrou também a sua vitalidade noutro aspecto, levando a cabo rapidamente e com perfeição a difícil tarefa da reconstrução depois da passada guerra.

Apesar de tudo os progressos técnicos, conseguidos por todos os meios antes enumerados, não puderam deter o déficit nem a perda de tráfego do caminho de ferro.

Portanto, não basta só o esforço do caminho de ferro para enfrentar o problema.

A seguir:

IV — A necessidade de uma modernização radical do caminho de ferro.



# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Janeiro de 1902)

## Caminho de ferro de Benguella

Organizados os projectos relativos ás primeiras duas secções d'este caminho de ferro, comprehendido entre a bahia do Lobito e o Monte Sahoá, numa extensão de 60 kilometros, approximadamente, brevemente será aberto concurso para a empreitada, que representa já um valor importante, e com a qual não succederá o mesmo que succedeu com a primeira, que não teve concorrentes.

Iniciado o caminho de ferro de Benguella, o commercio começará a contar com mais este elemento e irá accommodando a sua orientação ás vantagens que d'elle hão de derivar. Bastará que a parte entre Benguella e Catumbella esteja concluída, o que deve realizar-se poucos mezes depois da adjudicação da empreitada, para que o commercio d'aquella região conte com um auxillar valioso, e que portanto se facilitem e augmentem as transacções.

Emquanto se procede á construcção das duas primeiras secções, ir-se hão adeantando os estudos para além do Monte Sahoá, e não haverá nunca interrupção de trabalhos, podendo estes augmentar-se mesmo, conforme o permittirem os fundos especiaes consignados pela lei para este melhoramento.

Na alfandega de Lisboa, durante o anno findo, foi arrecadada a quantia de 30.193\$455 réis, proveniente do imposto de 10 réis em kilogramma de algodão em rama ou caroço consumido pelas fábricas, que, nos termos da carta de lei de 17 de agosto de 1899, constitue uma das receitas destinadas á construcção do caminho de ferro de Benguella.

No mez de dezembro findo o rendimento d'este imposto foi de 3.571\$260 réis.

## Paragem rápida dos comboios

Segundo vemos no *Giornale del Genio Civile*, o engenheiro inspector dos caminhos de ferro italianos, sr. Nicoli, estudou um apparelho de segurança especial, que, permittindo num dado momento a sahida do vapor da caldeira, no mesmo sentido da marcha do comboio, por effeito do retrocesso produz uma consideravel força para a detenção do trem.

Os effeitos d'este invento demonstram-se com o facto da quantidade de agua contida nas locomotivas, com a pressão de 7 a 12 atmosferas e ainda até 15, ser de 3 a 6 metros cubicos, devendo a energia armazenada nella por effeito do calor ser necessariamente muito grande.

Suppondo, pois, que se adaptam um ou mais injectores dirigidos para deante na parte inferior da caldeira, a communicação d'esta com aquelles está ordinariamente fechada; mas abre-se instantaneamente logo que o machinista o julgue necessario, verificando-se a sahida da agua fervente com a velocidade que corresponde á dilatação do fluido da pressão inicial á atmospherica, ou seja com uma violencia grandissima, transformando-se uma grande parte d'ella em vapor.

A enorme força de reacção que d'este modo se desenvolve em sentido contrario á marcha do comboio faz com que este páre num curtissimo lapso de tempo.

A manobra d'este injector realiza-se por meio de um simples apparelho formado por uma valvula ligada pelo seu eixo a um embolo de maior diametro que aquella, bastando que o machinista se sirva de uma chave para que o vapor, exercendo pressão na parte inferior do embolo, faça com que se levante a valvula.

# Vida Ferroviária

Em Alfarelos — Homenagem póstuma a um ferroviário

À memória do ferroviário José Rodrigues Gomes, vítima de um accidente occorrido em Caxarias em 19 de Outubro de 1951, foi prestada sentida homenagem, por iniciativa de uma comissão de colegas do saudoso extinto.

Essa homenagem constou de uma missa de suffragio na capela de Alfarelos, a que se seguiu uma romagem ao túmulo do desditoso ferroviário, onde, perante funcionarios superiores da C. P. e grande número de ferroviários de todas as categorias e serviços, foi descerrada uma lápida comemorativa.

## Profissionais da Imprensa de Lisboa

A Caixa de Previdência elegeu os seus Corpos Gerentes para o ano corrente

Na última assembleia geral da Caixa de Previdência dos Profissionais da Imprensa de Lisboa, foram eleitos os corpos gerentes para o corrente ano, os quais ficaram assim distribuídos:

**Assembleia Geral:** Presidente: Herculano Nunes; Vice-Presidente: Guedes de Amorim; 1.º Secretário: Viana de Almeida; 2.º Secretário: Firmino Marques da Costa; 1.º Vice-Secretário: Dr. Tavares da Silva; 2.º Vice-Secretário: Elmano de L. Simões Coelho.

**Direcção:** Presidente: Artur Portela; Secretário: J. M. Boavida Portugal; Tesoureiro: Carlos d'Ornellas; 1.º Vogal: Fausto Vilar; 2.º Vogal: João Leal da Silva.

**Suportes:** Presidente: Rogério Perez; Secretário: António R. Santos Vieira; Tesoureiro: Manuel Nunes Júnior; 1.º Vogal: Amilcar Sarmento da Silva; 2.º Manuel Fernandes Lira.

**Conselho Fiscal:** Presidente Fernando Teixeira; Secretário: João Mimoso Moreira; Relator: António da Costa Leão.

**Suportes:** Presidente: Mário Reis; Secretário: Álvaro Santana Ferreira; Relator: Ed. Junqueiro de Matos.

A posse effectuou-se no passado dia 2.

## ROMAGEM Á FLANDRES

Ficou constituída a comissão organizadora da romagem aos campos de batalha da Flandres, da qual fazem parte os combatentes srs. general Ferreira Martins, coronel Bento Roma, comandante Fortée Rebelo, eng.º José Martins, Dr. Sá Vieira, Machado Leal, Pedro da Silva e Carlos d'Ornellas.

Na reunião effectuada na Sociedade Geografia de Lisboa, no dia 11, foram tomadas importantes deliberações para a próxima romagem, que deve realizar-se em Abril próximo.

# Inauguração da Ponte sobre o Tejo em Vila Franca de Xira

VILA FRANCA DE XIRA teve no Domingo, 30 de Dezembro, um dos mais gloriosos dias da sua história, com a inauguração da «Ponte Marechal Carmona», obra que vem trazer à «capital da lezíria» excepcionais possibilidades de desenvolvimento, quer de ordem económica quer de ordem turística.

Se a construção de uma ponte sobre o Tejo, que ligue Lisboa à outra margem Sul, é uma velha e justa aspiração da capital do Império, a ponte de Vila Franca constituía também uma das mais legítimas aspirações daquele concelho ribatejano, tanto mais que ali estão a desenvolver-se várias indústrias.

Para se fazer uma ideia da importância do concelho de Vila Franca de Xira e da sua sede — deixemos falar alguns números muito expressivos:

A população do concelho já vai além de 35 mil habitantes, dos quais 11 mil pertencem à própria sede; sobe a 7 mil o número de operários e a 300 o número de pescadores que exercem ali as suas actividades.

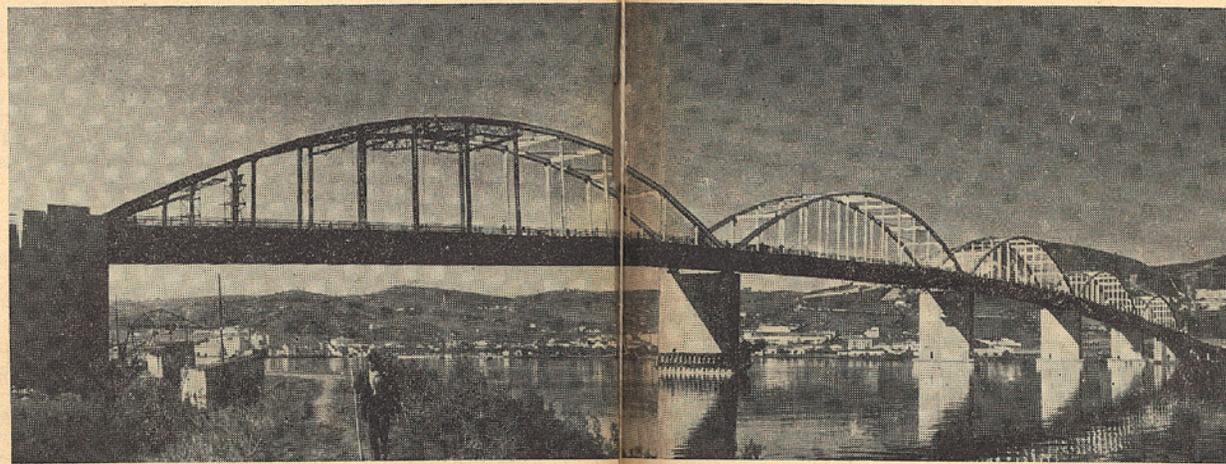
Grande centro industrial, um dos maiores do País, o concelho possui uma fábrica que produz 500 toneladas de cimento por dia; uma fábrica de descasque de arroz, a maior do país e da própria Península; uma grande fábrica de moagem; uma outra de contraplacados; ainda outra de fiação de lã.

A pecuária, o azeite, o vinho, o trigo, a laranja e as uvas são outros valores económicos que contribuem para a riqueza colectiva do concelho. Quando, nas vésperas da inauguração da Ponte, o presidente do Município da Vila Franca de Xira, sr. tenente José de Sousa Nazaré, veio a Lisboa, à frente de uma representação, avistar-se com o sr. Ministro das Obras Públicas, para lhe solicitar a conclusão de vários melhoramentos, a fim de que se evite o desemprego de centenas de ribatejanos, revelou a um redactor do *Diário de Lisboa*, que novas indústrias vão estabelecer-se no concelho, entre as quais figura a de «seda de vidro», para fabrico de fio «nylon», de tubos para luz fluorescente e vidros calibrados.

Resolvido o problema da ponte, pode dizer-se que Vila Franca vai iniciar um novo período da

sua vida económica. Outros problemas, porém, mas mais fáceis de resolver, serão postos; outras aspirações não deixarão de ser satisfeitas, não só pelos interesses regionais de que se animam mas, também, pelos interesses nacionais que os justificam.

Entre essas aspirações figura, agora, a criação de um entreposto fluvial, obra esta que a Administração do Porto de Lisboa não deixará de realizar, tanto mais que o ilustre Engenheiro sr. Salvador de Sá Nogueira vem, há alguns anos, nos Relatórios da Administração do Porto de Lisboa,



A ponte sobre o Tejo em Vila Franca de Xira

defendendo e justificando a ideia da construção de um porto em Vila Franca de Xira, como complemento necessário do próprio porto de Lisboa.

\* \* \*

Sobre a importância da obra vão falar, com eloquência, os seguintes números e pormenores:

A ponte, construída com capitais do Estado, custou 120 mil contos. É projecto inglês e dinamarquês e alterado, no que respeita às fundações e aos viaductos, foi realizada por Portugueses, pois apenas dois engenheiros ingleses e outros

dois dinamarqueses ali assistiram na qualidade de fiscais da empresa adjudicatária.

Trabalharam na construção 400 mil homens, numa média de 400 por dia, tendo colaborado nela também 10 encarregados e operários especializados estrangeiros.

A ponte mede 520 metros de comprimento; os dois viadutos de acesso 704; a faixa de rolagem 9 metros, comportando 4 camionetes a par; cada um dos dois passeios laterais 1 metro e 50; tem 50 tramos metálicos que mergulham no leito do rio e vários pilares assentes sobre o solo.

mona, constituiu por tudo um acontecimento de grande projecção nacional. Milhares de pessoas, vindas de várias procedências, ali convergiram, não apenas para assistir a um espectáculo, que, de antemão, já sabiam seria grandioso, — mas para testemunhar ao Governo o agradecimento pela realização de uma obra que representava uma velha e justa aspiração e vem aproximar duas províncias das mais produtivas do País.

Foi, na verdade, um espectáculo impressionante, animado, cheio de cor, a que a cerimónia da inauguração da ponte deu origem.

Uma grande festa nacional, a que estiveram presentes o Chefe do Estado, o Presidente do Conselho, Ministros e Subsecretários do Estado, o Senhor Cardeal Patriarca de Lisboa e todo o corpo diplomático. No entanto — facto curioso a assinalar — não se verificou, como noutras cerimónias — a rigidez protocolar, nem houve guarda de honra, nem sequer policiamento, a não ser, é claro, na estrada, onde, pela extraordinária afluência de povo e automóveis, era necessário tomar precauções.

Logo de manhã as estradas começaram a animar-se. Vila Franca vestia as suas melhores galas. Bandeiras e galhardetes davam-lhe um tom festivo. Aqui e ali, em grandes tiras de pano, liam-se saudações aos dirigentes do País. Centenas de campinos empunhando pampilhos e lavradores vestidos, impecavelmente, de «corto», cruzavam-se com grupos de pastores alentejanos. Duas províncias vizinhas e amigas encontravam-se para uma grande cerimónia de confraternização.

Em frente da ponte, erguia-se um vastíssimo e elegante pavilhão de três corpos, ornamentado por dezenas de galhardetes e bandeiras. Damascos de um vermelho escuro, franjados de ouro, completavam a decoração. Nos três mastros principais viam-se a bandeira nacional e os estandartes dos Municípios de Vila Franca e de Benavente. Nos aterros do lado de trás da tribuna aglomeravam-se milhares de pessoas e numa plataforma via-se, num amontoado confuso, tractores, escavadoras, guindastes, ferramentas e máquinas. Era todo o material que se utilizara na construção da obra gigantesca.

A obra foi fiscalizada pelo engenheiro da Junta Autónoma das Estradas, sr. eng.º José Catarino, e pelo sr. eng.º Carlos Couvreur, director do Serviço de Pontes. O sr. Ministro das Obras Públicas visitou, com frequência, as obras em curso, tendo, na véspera da inauguração, feito uma visita na companhia dos representantes da Imprensa.

Foram mil dias de trabalho que as obras da ponte proporcionaram a centenas de portugueses.

\* \* \*

A inauguração da Ponte de Vila Franca de Xira, a que foi dado o nome do Marechal Car-

Às 13 horas, a tribuna começa a animar-se com a chegada dos convidados, entre os quais muitas senhoras.

No tramo central encontram-se os Senhores Arcebispo de Évora e os Bispos de Portalegre e Beja, estando também presentes os Governadores Civis de Lisboa, Santarém, Setúbal, Évora e Portalegre. Às 13,40 chega o Senhor Cardeal Patriarca de Lisboa, que é recebido pelo sr. Subsecretário das Obras Públicas.

Depois, chegam o Chefe da Nação e o sr. Presidente do Conselho, escoltados por lavradores e campinos. À estribeira do landau em que, desde o começo da vila, viajam os Chefes da Nação, cavalgam dois nomes da lavoura portuguesa: João Branco Núncio e o dr. Artur Ervideira. Na comitiva, chefiando a deputação dos mais antigos lavradores do Ribatejo, o sr. José Vanzeler Palha.

O cortejo atravessa o viaduto e a ponte: o Chefe da Nação e o Presidente do Conselho vão receber os agradecimentos das populações do Sul.

Ao regressar o cortejo, e após ter recebido os cumprimentos das pessoas que o aguardavam na ponte, o sr. General Craveiro Lopes procede à cravação simbólica do último dos 316.000 rebites da estrutura metálica da obra grandiosa. Depois, o Chefe do Estado e o sr. Prof. Oliveira Salazar inauguram o medalhão com a effigie do Marechal Carmona. Assistem à cerimónia o Senhor Cardeal Patriarca, o Embaixador da Inglaterra, os membros do Governo, os netos do falecido Chefe do Estado, srs. dr. Oscar de Carmona e António de Carmona e Costa, e o filhinho deste último, António Oscar, de 4 anos de idade.

O sr. Presidente da República puxou pelo cordão e a bandeira nacional, ao cair, deixou ver, enobrecendo a pedra, o magnífico bronze de Mestre Francisco Franco e a legenda: «Ponte Marechal Carmona». Ouvem-se palmas e vivas. Soltam-se nos ares dois mil pombos correios... Em seguida o Senhor D. Manuel Cerejeira procedeu à cerimónia da bênção da ponte.

Finda a cerimónia, o cortejo põe-se em marcha em direcção à margem norte. À frente, o Chefe da Nação, Salazar e o Senhor Cardeal Patriarca de Lisboa; atrás os membros do Governo e, a fechar, centenas de representantes de vários organismos corporativos, económicos, desportivos e de benevolência. Vai realizar-se a sessão solene. São 14 horas e 40 minutos.

Aberta a sessão pelo sr. Ministro das Obras Públicas, em nome do Chefe do Estado, o sr. Engenheiro Carlos Couvreur lê o auto de inauguração da ponte, que é assinado pelos srs. General Craveiro Lopes, Presidente do Conselho, Cardeal Patriarca e outras individualidades.

O sr. General D. Luís de Sousa Macedo (Mesquitela), presidente da Junta Autónoma de Estradas

tem, então, a palavra. Depois de recordar a figura do Marechal Carmona, saúda o actual Chefe do Estado, o Senhor Cardeal Patriarca e o Presidente do Conselho, e cita, com admiração, os nomes dos engenheiros Cancela de Abreu e José Frederico Ulrich, antigo e actual Ministro das Obras Públicas; eng.º Barbosa Carmona, autor do projecto e, ao tempo, chefe da Repartição de Pontes; eng.º inspectores superiores J. Moreira e A. Mendonça; eng.º Couvreur, director dos serviços de pontes; tendo também expressões de louvor para o pessoal da Junta Autónoma de Estradas, firmas construtoras, e eng.º Guerreiro Nuno, Abreu e Catarino e o técnico inglês W. Cardno.

Falou em seguida o sr. tenente José de Sousa Nazaré, digno presidente da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, que após as saudações dirigidas ao Chefe do Estado, Presidente do Conselho e Cardeal Patriarca, tem palavras de gratidão e justiça para com os eng.º Cancela de Abreu e José Frederico Ulrich. Referindo-se à acção desenvolvida pela Imprensa, em pról da ponte de Vila Franca, põe em devido destaque o papel que o semanário *Vida Ribatejana*, de Fausto Nunes Dias, desempenhou nessa meritória campanha.

Em seguida fez-se ouvir, pela palavra do sr. engenheiro-agrónomo Filipe Malta da Costa, lavrador em Montemor-o-Novo, a lavoura alentejana. Aquela ponte — disse, dirigindo-se ao sr. eng.º José Frederico Ulrich — bastaria para o consagrar como grande ministro.

Segue-se no uso da palavra o sr. eng.º José Frederico Ulrich, ilustre Ministro das Obras Públicas.

A construção de uma ponte sobre o Tejo em Vila Franca de Xira — disse — era aspiração profunda dos povos do Ribatejo e do Alentejo, que embora a viessem solicitando desde 1924, a consideravam quase irrealizável pelas suas dificuldades e pelo seu elevado custo. O problema foi encarado por todos os Ministros das Obras Públicas desde aquela data, apenas com uma variante idealizada como mais perfeita por Duarte Pacheco: a hipótese de se construir a ponte em Lisboa, entre o Beato e o Montijo. Mas, observou o sr. Ministro, a ponte entre o Beato e o Montijo, idealizada por Duarte Pacheco, custaria hoje à roda de milhão e meio de contos. É, portanto, de momento, irrealizável, mas as coisas hão-de mudar — quem nos diria em 1926 que mesmo esta seria um dia construída?

Dirigindo-se ao Sr. Prof. Oliveira Salazar, acentuou:

«Esta obra, sr. Presidente do Conselho, ficará para sempre gravada no meu espírito e no meu coração por quatro datas que a ela se ligam estreitamente: 30 de Abril de 1947, quando, numa sessão de trabalho, submeti o assunto à conside-

ração de V. Ex.<sup>a</sup> e recebi a palavra de ordem para fazer concluir o projecto e abrir concurso público para a sua execução; 27 de Abril de 1948 — vigésimo aniversário da entrada definitiva de V. Ex.<sup>a</sup> para o Governo da Nação — dia em que por despacho de V. Ex.<sup>a</sup> foi adjudicada a construção; 9 de Maio do mesmo ano, memorável visita de V. Ex.<sup>a</sup> ao gabinete do Ministério das Obras Públicas para ali receber os entusiásticos agradecimentos dos povos beneficiados pela grande obra, que acorreram em massa ao Terreiro do Paço numa das maiores, mais espontâneas e mais vibrantes manifestações de gratidão e de fé num governante até hoje registadas entre nós; finalmente, 30 de Dezembro de 1951, festa da conclusão da obra, data a partir da qual a economia portuguesa fica enriquecida com mais uma conta das grandes — conta de «Padre Nosso» — do rosário de melhoramentos que têm brotado das mãos abençoadas de V. Ex.<sup>a</sup>.

Do discurso do sr. Presidente do Conselho, que falou em seguida, arquivamos as palavras finais:

«Em plena natureza, em face do largo Tejo e adivinhando a lezíria imensa, sob um céu protector e as bençãos de Deus, homens de vastas regiões celebram como uma grande família uma vitória incruenta — a vitória sobre os elementos e os obstáculos naturais, e riem e folgam e trasbordam de alegria, porque esta obra magnífica lhes enriquece a paisagem, lhes facilita o trabalho, os ajudará a levar a vida, nobre e séria, tal como a queremos e amamos.

E esta é precisamente uma imagem da vida, na sua verdade, na sua pureza, na sua glória.»

Fechou a série dos discursos o Chefe do Estado. Depois de ter salientado que os portugueses já tinham compreendido o pensamento de não só fazer a mais rápida recuperação do atraso em que nos encontravamos em todos os sectores da vida nacional, como também de trabalhar séria e construtivamente para o futuro, para as gerações que

nos hao-de seguir, investindo todos os capitais disponíveis em empresas que enriqueçam e apetrechem o País, quis salientar ainda que todos os que concorreram para pôr de pé esta obra — tanto os que nos gabinetes dos Ministros e dos Engenheiros, através de profundo labor intelectual, a conceberam, projectaram e fizeram executar, como os que se empregaram na obscura mas altamente prestimosa tarefa de remover os obstáculos e trabalhar os materiais — tinham jús a receber, satisfeitos e orgulhosos, os entusiásticos aplausos daqueles muitos concidadãos seus que ali quiseram ir manifestar-lhe a sua gratidão.

Uma grande ovação coroou o discurso do Chefe do Estado. Uma banda de música executa o hino nacional.

Vai terminar a cerimónia.

O sr. General Craveiro Lopes diz então que por proposta do sr. Presidente do Conselho e ao abrigo do que lhe permitia a Constituição, tinha o prazer de conceder mercês honoríficas a pessoas que se distinguiram na execução daquela obra. E dirigindo-se ao sr. Prof. Oliveira Salazar acrescentou:

«Peço ao sr. Presidente do Conselho que faça ele a entrega dessas condecorações, pois os agraciados sentirão uma grande honra em as receber das suas mãos.»

Tendo o sr. Prof. Oliveira Salazar aceitado o encargo, começou a chamada dos agraciados com a Ordem do Mérito Industrial, que foram os srs. engs. Carlos Craveiro Lopes Couvreur, António Franco e Abreu, José Matos Alves Catarino e João Guerreiro Nuno, e os operários Américo Matos, Francisco Lemos e Miguel Joaquim.

Terminada a cerimónia, houve um grande desfile diante da tribuna presidencial. Os campinos abrem o cortejo. Seguem-se as representações do Ribatejo e do Alentejo. É um cortejo que tem quilómetros de extensão.

E assim, apoteoticamente, terminou a inauguração da Ponte de Vila Franca de Xira.



# Revisão dos Feriados Nacionais

## para ajustamento das grandes datas

## da História e dos dias santos tradicionais

Pela Presidência do Conselho foi enviado para o *Diário do Governo* o seguinte decreto que, pelo seu alto interesse, reproduzimos na íntegra:

1. Em execução do disposto no artigo 3.º da lei n.º 2.029, de 5 de Junho de 1948, faz-se no presente diploma a revisão dos feriados nacionais, procurando o seu ajustamento de um lado a grandes datas da história pátria e do outro aos dias santos que a Igreja Católica julga não dever dispensar, conforme os princípios que orientaram a citada disposição legal e nela estão expressamente consignados.

2. Quanto aos dias santos, embora pela letra da Concordata o Governo não fosse obrigado a decretar a sua equiparação a feriados oficiais, reconhece-se sem esforço que tal equiparação está em perfeita harmonia com as nossas tradições seculares, sobretudo relativamente aos dias santos mais fortemente vinculados nos usos e costumes do País e de mais viva devoção na alma do povo português.

A referida lei n.º 2.029 tornou obrigação do Governo, na medida do possível, rever os feriados a esta luz; mas o cumprimento da obrigação demandava, como era natural e deriva da própria redacção do texto legal, acordo prévio com a Santa Sé. Houve nas negociações, por parte do Governo, a preocupação de dar plena satisfação aos fins visados, sem que todavia resultassem da fórmula encontrada apreciáveis prejuízos para a economia nacional com grande aumento de dias de inactividade obrigatória.

Conseguiu-se efectivamente este duplo objectivo, visto a Santa Sé se ter mostrado disposta a reduzir para Portugal os dias santificados às festas que vão indicadas no artigo 2.º do presente diploma (três das quais recaem em datas já consideradas de feriados oficiais pela legislação vigente — 1 de Janeiro, 8 e 25 de Dezembro) e, pelo mesmo artigo, se determinar que esses dias santificados passem a considerar-se feriados oficiais.

3. Quanto ao ajustamento dos feriados às grandes datas da história nacional, aceita-se de boa

vontade que não fica perfeitamente realizado. E seria difícil consegui-lo possuindo nós uma História tão rica de grandes fastos. Além disso, tinha de operar-se também uma redução no número de feriados fixado pelas leis em vigor, em obediência à já apontada finalidade de não se afectar de forma sensível a laboração das actividades nacionais.

Seguiu-se, por isso, não sem alguma hesitação, o critério de não escolher datas diversas das actualmente comemoradas e de preferir, entre elas, ao ter de sacrificar algumas, as consideradas como de mais vinculada significação histórica ou de maior sentido político. A exemplo do que sucede em outros países, uma dessas datas institui-se em dia de Portugal, consagrado à Festa Nacional, designando-se para o efeito o dia 10 de Junho, comemorativo de Camões, pelo alto valor nacional e pela projecção universal da obra do nosso grande épico, na qual se consubstanciavam as maiores glórias dos Descobrimentos.

4. Prescreve-se que, no dia de Portugal e nos dias santos equiparados a feriado oficial, cessem as actividades não permitidas por lei nos domingos e admite-se normalmente o princípio da obrigatoriedade do pagamento de salários nesses dias. Todavia, visando sempre a equitativa conciliação dos interesses da economia e dos trabalhadores, determina-se a compensação de tais salários com o acréscimo do período normal de trabalho nos dias imediatamente antecedentes ou subsequentes de cada feriado, como já se pratica em alguns casos.

5. Por fim, aproveita-se a oportunidade para se resolver em termos diferentes dos actualmente em vigor a questão dos feriados municipais, que não têm tradição apreciável e, portanto, se entender podiam deixar de existir como regra, admitindo-se apenas a subsistência de alguns poucos, que andem ligados a verdadeiras festas tradicionais e características dos concelhos. E revê-se também o regime da até agora chamada tolerância de ponto e redução de horas de trabalho nos serviços oficiais, em determinados dias não considerados de feriado.

Por todo o exposto.

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º—São feriados oficiais os seguintes dias:

10 de Junho, denominado dia de Portugal e consagrado à Festa Nacional;

5 de Outubro, comemorativo da implantação do regime republicano;

1 de Dezembro, comemorativo da Restauração da Independência.

Art. 2.º—São igualmente considerados feriados oficiais os seguintes dias santificados pela Igreja Católica:

Circuncisão (1 de Janeiro);

Corpo de Deus;

Assunção (15 de Agosto);

Todos os Santos (1 de Novembro);

Imaculada Conceição (8 de Dezembro);

Natal (25 de Dezembro).

Art. 3.º—No dia da Festa Nacional e nos designados no artigo antecedente, é obrigatória a cessação de todas as actividades não permitidas por lei nos domingos.

§ 1.º—Aos assalariados de carácter permanente, incluindo os dos estabelecimentos fabris do Estado, é devido o pagamento de salários nos dias feriados referidos neste artigo.

§ 2.º—Para compensação dos salários a que se refere o parágrafo anterior, o número de horas de trabalho correspondentes aos feriados será distribuído pelos dias imediatamente antecedentes ou subsequentes, não podendo todavia o período de trabalho diário ser aumentado mais de duas horas.

Art. 4.º—Relativamente aos concelhos em que se realizar alguma festa tradicional e característica, poderá o Governo, por decreto do Ministério do Interior ou do Ultramar, autorizar que as respectivas Câmaras Municipais considerem feriado o dia especialmente consagrado a tais festas.

Art. 5.º—Os funcionários públicos são dispensados de comparecer ao serviço na véspera do Natal, e em quinta-feira santa o número de horas de trabalho é limitado ao primeiro período.

Art. 6.º—Ficam revogados o decreto n.º 17.171, de 1 de Agosto de 1929, os artigos 31.º e 32.º do decreto-lei n.º 19.478, de 18 de Março de 1931 e o decreto-lei n.º 24.706, de 30 de Novembro de 1934.

## Imprensa

«O SÉCULO»

Completo, com a sua edição de 4 de Janeiro, 72 anos de publicação o jornal *O Século*, que ocupa na Imprensa do País um dos mais honrosos lugares como paladino dos altos interesses nacionais.

Ao seu ilustre director, sr. João Pereira Rosa e a todos quantos nele colaboram—entre os quais o grande jornalista sr. Acúrsio Pereira,—apresentamos sinceros votos de prosperidades.

## “Gazeta dos Caminhos de Ferro”

O jornal *A Voz*, na sua edição de 4 de Janeiro, transcreve, dando-lhe especial relevo, grande parte do artigo que o nosso ilustre colaborador, sr. Guerra Maio, publicou no último número da *Gazeta*, e no qual sugere a construção de uma linha férrea para Fátima.

Agradecemos a transcrição, que constitui concordância absoluta com os pontos de vista do sr. Guerra Maio.

## BOAS FESTAS

Foram recebidos na nossa redacção mais cartões e telegramas—que reconhecidos agradecemos—das seguintes entidades:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.<sup>da</sup>; Sociedade Nacional de Petróleos Sonap; Francisco de Sousa Cecílio; Carlos A. Terlim Dias; Francisco Morais; João Silva Lanzinho; Manuel dos Santos Quelhas; Carlos Alberto Castro Pereira; Casa das Cortiças; Américo Rodrigues, Presidente do Centro Literário Excelsior de S. Paulo, Brasil; José Domingos dos Santos; Hotel Carlos V, de Madrid; Manuel Guedes, L.<sup>da</sup>; Francisco Parejo, apoderado do novilheiro António Chenel «Autoñete»; Carlos Jorge de Sousa Andrade; Fábrica Lusitana de Tintas e Vernizes, L.<sup>da</sup>; Ourivesaria Carlos Santos, L.<sup>da</sup>; Pedro de Sousa Santos; Coronel-aviador Alberto Courtills Cifka Duarte; Dr. Diogo Manuel Ribeiro; Capitão José Santos; Manuel Nunes; Manuel Gonçalves da Silva; Carlos Empis; Bertrand Irmãos, L.<sup>da</sup>; Ramos da Cruz; José Salles Gomes; João Duarte Coimbra; Raimundo Canto e Castro Júnior; A. Costa Pereira; A. M. Vidal; Neogravura, L.<sup>da</sup>; Fotogravura Luso Gráfica, L.<sup>da</sup>; Dr. João Martins da Fonseca; Carlos Correia Leitão; Professor Rocha Brito; D. Gonzalo Cardona, de Valência, e D. Juan A. Laderas.

# Recortes sem comentários

## O fundo do Socorro Social

Foi publicado pelo Ministério do Interior um decreto-lei estabelecendo as disposições por que se regerà, durante o ano de 1952, o Fundo de Socorro Social. Segundo esse diploma, serão as seguintes as receitas desse fundo:

1.º—5 por cento da receita dos espectáculos cinematográficos, com ou sem variedades, e outros divertimentos públicos. 3 por cento sobre a das competições ou demonstrações desportivas, espectáculos de circo e touradas e 2 por cento sobre a dos espectáculos teatrais, incidindo estas percentagens sobre as lotações legalmente estabelecidas para o efeito da cobrança do imposto único criado pelo decreto-lei n.º 14.396.

2.º—\$600 mensais, por mulher, a pagar pelas empresas comerciais, industriais ou agrícolas que empreguem normalmente cinquenta ou mais mulheres — empregadas ou assalariadas — quando não tenham organizada a assistência à maternidade e à primeira infância.

3.º—10 por cento sobre as importâncias das contas referentes a despesas efectuadas em casinos, cabarets, dancings, bares e estabelecimentos congêneres de luxo ou diversão, incluindo as importâncias devidas pela entrada e pela reserva de mesa.

4.º—10 por cento sobre o consumo de vinhos espumosos e licorosos e de bebidas espirituosas em hotéis, restaurantes, cafés, cervejarias, confeitarias e estabelecimentos congêneres, não incluídos no número anterior.

5.º O produto das taxas de \$10 ou \$05 sobre cada caixinha, carteira ou carteirinha de fósforos vendidas no continente e ilhas adjacentes, conforme o respectivo preço seja ou não múltiplo de dezena de centavos.

6.º—O produto do adicional de 20 por cento sobre a taxa de licença para uso de acendedores ou isqueiros.

7.º—O produto do adicional de 10 por cento dos direitos de importação do tabaco estrangeiro manipulado e das bebidas alcoólicas da mesma origem.

8.º—O produto do adicional de 100 por cento sobre a taxa de licença dos cães de luxo.

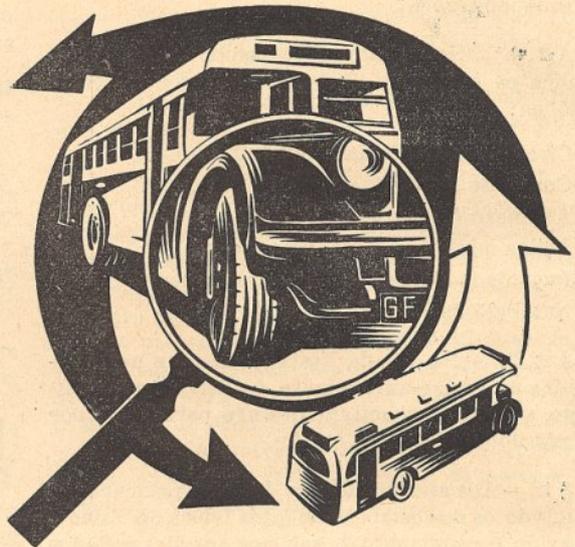
9.º—O produto de subscrições ou espectáculos públicos organizados em benefício do Fundo.

10.º—As doações, heranças, legados ou subsídios e donativos de quaisquer entidades públicas ou particulares.

11.º—O produto da venda de mercadorias apreendidas pelas autoridades com patentes que e não sejam reclamadas pelos seus donos ou possuidores dentro do prazo de um ano, com excepção dos casos previstos na legislação aduaneira.

12.º—As mercadorias e artigos dados como abandonados nas alfândegas, se por despacho do ministro das Finanças lhes não fôr dado destino diferente.

## Comodidade, Estabilidade e Segurança



Cada um dos 145 autocarros da frota da Companhia Carris «calça» seis pneus. Uma simples multiplicação dá-nos o resultado de 870: número correspondente a outras tantas rodas — «Rodas de Lisboa» — às ordens de uma população à qual estes novos veículos estão, todos os dias, prestando os mais assinalados serviços.

Subentenda-se porém que, para manter em perfeito estado de funcionamento este quantitativo, são necessárias reservas que duplicam aquele número.

A Companhia Carris não desconhece o que os pneus significam no capítulo «Comodidade, Estabilidade e Segurança» para os passageiros que transporta. Vigilância atenta e cuidadosa é exercida sobre cada um dos pneus em circulação, aos quais não se admite que circulem com desgaste, para além do que a segurança permite.

Durante o ano de 1951, o abastecimento de pneus para a frota dos autocarros da Carris teve o seguinte movimento:

Pneus adquiridos no mercado nacional ... ..	579
Pneus recauchutados ... ..	152

Com estes e outros encargos de que o Público raramente se apercebe, a Companhia Carris revela a sua preocupação de manter, nas melhores condições de segurança e utilização, os transportes colectivos que movimentam

### «AO SERVIÇO DE LISBOA»

10

Série de resenhas, por meio das quais a C. C. F. L. o porá ao corrente de alguns aspectos da sua organização, necessária para proporcionar ao Público um serviço eficiente de transportes.

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

13.º—O produto da venda de mercadorias escondidas ou recusadas a que se refere o § 1.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 35.809.

14.º—O produto das multas aplicadas por infracção d'êste diploma.

15.º—O produto das taxas de 100\$00 sôbre cada passaporte de turismo (passaporte ordinário) e de 50\$00 pela sua prorrogação.

16.º—Os subsídios do Estado que forem atribuídos ao Fundo.

17.º—Os juros dos fundos capitalizados.

18.º—Quaisquer outros rendimentos ou auxílios.

O adicional a que se referem os números 3.º, 4.º e 6.º será pago por meio de estampilhas fiscaes com a sobrecarga «Assistência», especialmente emitidas pela Casa da Moeda.

(Do *Diário de Lisboa*)

### O Vinho do Porto anestésico?

PARIS, 3—No Congresso de Anestesia, realizado nesta capital, o Dr. Sorodesi, de Nova Iorque, apresentou um novo processo de anestesiá, o de aplicar ao doente, antes da operação, injeções repetidas, com Vinho do Porto. O paciente permanecerá perfeitamente adormecido, sem dores, e despertará tranquilo, como se acordasse do mais reparador dos sonos. Afirmo o Dr. Sorodesi que o Vinho do Porto é um anestésico revigorizante e que se pode injectar sem perigo até 300 centímetros cúbicos. Acrescenta que o Vinho do Porto paralisa apenas o sistema nervoso sensomotor, sem afectar o vegetativo, que regula o funcionamento do coração, do fígado e dos intestinos. Tais órgãos continuarão a trabalhar, normalmente, permitindo a reconstituição do organismo durante o sono. A anestesia pelo Vinho do Porto permitirá operações graves em pessoas que não suportavam o clorofórmio nem a raqui-anestesia nem nenhum dos anestésicos até agora conhecidos—(EFE.)

### O Testamento da Rainha

Foi tornado público o testamento com que faleceu Sua Majestade a Rainha Senhora Dona Amélia.

Por ele a Augusta e sempre saudosa Soberana instituiu como herdeiro de todos os bens móveis e imóveis que ainda possuía em Portugal, seu Afilhado o Príncipe D. Duarte João, jovem filho dos Senhores Duques de Bragança.

É mais um documento que comprova o alto espírito e esclarecido patriotismo daquela que foi uma das maiores Rainhas que jámais se sentou no Trono de Portugal.

(Do *Povo de Louzã*)

## ESPECTACULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

COLISEU — Às 21 — Nova Companhia de Circo.

EDEN — Às 21,30 — «Paraíso Perdido».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — 2 filmes de assombro.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais

## Publicações recebidas

### Relatório da Administração do Porto de Lisboa—Volume I—(Contas do ano de 1950)

Recebemos nesta Redacção o volume primeiro do Relatório da Administração Geral do Porto de Lisboa, com as contas do ano de 1950.

O ilustre engenheiro sr. Salvador de Sá Nogueira, em «Algumas considerações», com que precede o Relatório, coloca-nos na presença de factos e de números de grande interesse.

Proseguiu, no ritmo previsto, informa-nos o Relatório, a execução do plano de melhoramentos, autorizada pelo Decreto-lei n.º 35,716, de 24 de Junho de 1946, tendo-se despendido 74.804,725\$10 nas obras marítimas, terrestres e instalações, e 4.041,399\$20 no apetrechamento. O total gasto em 1950 na execução daquele plano foi, pois, de esc. 78.846.124\$30.

Eis os números referentes ao movimento do porto de Lisboa:

Durante o ano de 1950 entraram no porto de Lisboa 4.505 navios com 10.653.130 toneladas brutas e dele saíram 4.550 com 10,922,914.

O tráfego de mercadorias foi também importante. Com efeito, a carga total movimentada no porto atingiu 5.250,893 toneladas métricas, correspondendo à entrada 3.361.018 e à saída 1.889.875.

A carga marítima desembarcada foi de 2,734.376 toneladas e a embarcada de 1,193.972, o que corresponde a uma movimentação total de carga marítima de 3,928,348 ou cerca de 4 milhões de toneladas.

A seguir, o sr. eng.º Salvador de Sá Nogueira sublinha:

«Do Ultramar vieram sômente 335.189 toneladas. A exportação somou 540.039 toneladas, a reexportação 88.441 e o trânsito 23.830 toneladas. Mostram estes quatro números quão limitadas são as nossas relações comerciais com o Ultramar e quão reduzido é no nosso primeiro porto o movimento de exportação, de reexportação e de trânsito.»

O sr. eng.º Salvador de Sá Nogueira, a quem nunca foram indiferentes os grandes problemas nacionais, volta a insistir, a propósito, neste Relatório, no estabelecimento de uma zona franca no porto de Lisboa.

«A criação — afirma — de uma ampla zona franca, simultaneamente comercial e industrial, é, seguramente, remédio a adoptar ou solução a preconizar para se elevarem aqueles números ao ponto que convém e é justo que atinjam.»

O porto de Lisboa, como chave do Império, desempenhará em futuro próximo um papel importantíssimo não apenas nas nossas relações com o Ultramar, também, com o Brasil, que teria, com a criação de uma zona franca, um contacto maior com os mercados europeus.



# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

O «Diário do Governo» n.º 293, III Série, de 21 de Dezembro, publica o seguinte

### 3.ª REPARTIÇÃO

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho de 12 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, os projectos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, da nova tarifa especial para passageiros, de bilhetes para estudantes em gozo de férias e do respectivo aviso ao público anunciador da tarifa.

O «Diário do Governo» n.º 299, III Série, de 29 de Dezembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 20 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a substituir e ampliar as concessões previstas no aviso ao público B, n.º 128, de 18 de Setembro de 1951, para o transporte de determinadas espécies de cortiça.

O «Diário do Governo» n.º 299, II Série, de 29 de Dezembro, publica o seguinte:

### 4.ª REPARTIÇÃO

#### Secção de Via e Obras

Tendo em vista o § único do artigo único do Decreto-Lei n.º 26:945, de 27 de Agosto de 1936, e considerando o que foi requerido pela interessada: manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Finanças e das Comunicações, que se proceda à troca do terreno do caminho de ferro, com a superfície de 153<sup>m²</sup>,96, situado entre os quilómetros 93,458.67 e 93,480.57 da linha férrea do Vouga, declarado sobranço por portaria do Ministro das Comunicações de 11 do corrente, publicada no *Diário do Governo* n.º 164, 2.ª série, de 18 também do corrente, com 453<sup>m²</sup>,02 de terreno confinante, pertencente à Câmara Municipal de Oliveira de Frades, e constituído por três parcelas de 25<sup>m²</sup>, 427<sup>m²</sup>,30 e 0<sup>m²</sup>,72, situadas, respectivamente, entre os quilómetros 93,382.82 e 93,387.82, 93,392.20 e 93,458.67 e 93,480.57 e 93,481.33 da mesma linha.

## MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Fomento

### Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação

O «Diário do Governo» n.º 294, III Série, de 22 de Dezembro, publica o seguinte:

Concurso n.º 260/51, para o fornecimento de material de via destinado à Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da província de Moçambique

#### AVISO

Para conhecimento dos interessados se comunica que foi adiada para 29 de Fevereiro próximo futuro, à mesma hora e no mesmo local, a data do concurso para o fornecimento em rubrica, cujo anúncio foi publicado no *Diário do Governo* n.º 271, 3.ª série, de 22 de Novembro, com a alteração constante do aviso-circular n.º 27/51, publicado no *Diário do Governo* n.º 275, 3.ª série, de 27 do mesmo mês.

Tendo-se verificado gralhas nos desenhos de material de via de 44,64 kg/m, foram elaborados novos desenhos rectificadoss, com os n.ºs 14-B, 290-A e 291-B.

### Direcção-Geral de Fazenda

O «Diário do Governo» n.º 271, I Série, de 28 de Dezembro de 1951, publica o seguinte:

#### 1.ª REPARTIÇÃO

##### Decreto n.º 38:580

Atendendo ao disposto no Decreto n.º 37:699, de 29 de Dezembro de 1949;

Tendo em vista o § 1.º do artigo 150.º da Constituição, por motivo de urgência;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 150.º do mesmo diploma, o Ministro do Ultramar decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º — O quadro comum dos engenheiros dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes de Angola, fixado pelo artigo 1.º do Decreto n.º 36:690, de 23 de 1947, é aumentado com um lugar de director de exploração.

Art. 2.º — As funções de director de exploração do porto e caminho de ferro de Luanda deixam de ser desempenhadas pelo engenheiro subdirector dos serviços, conforme preceitua o artigo 7.º do Decreto n.º 36:690, de 23 de Dezembro de 1947, e passam a ser exercidas por um engenheiro director de exploração.

Art. 3.º — Nos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes de Angola são criados os lugares seguintes:

1) Pessoal dos quadros aprovados por lei:

a) Pessoal permanente:

1 médico contratado;

1 de chefe do serviço de abastecimento de água;

3 de guarda-livros;

1 de escriturário de 3.ª classe;

1 de capataz de manobras de 1.ª classe;

2 de operário de 2.ª classe;

2 de agulheiro-chefe;

3 de guarda-freios de 1.ª classe.

§ 1.º — O lugar de chefe do serviço de abastecimento de água terá os vencimentos atribuídos aos condutores de via e obras e será provido por um condutor de 1.ª classe.

§ 2.º — Os lugares de agulheiro-chefe terão os vencimentos atribuídos aos guarda-freios de 1.ª classe, devendo ser providos por meio de concurso realizado entre os praticantes de manobras e indivíduos estranhos com prática do serviço.

Art. 4.º — Este decreto entra em vigor em 1 de Janeiro de 1952.