

8.º do 69.º Ano

Lisboa, 1 de Julho de 1956

Número 1645

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 7—LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

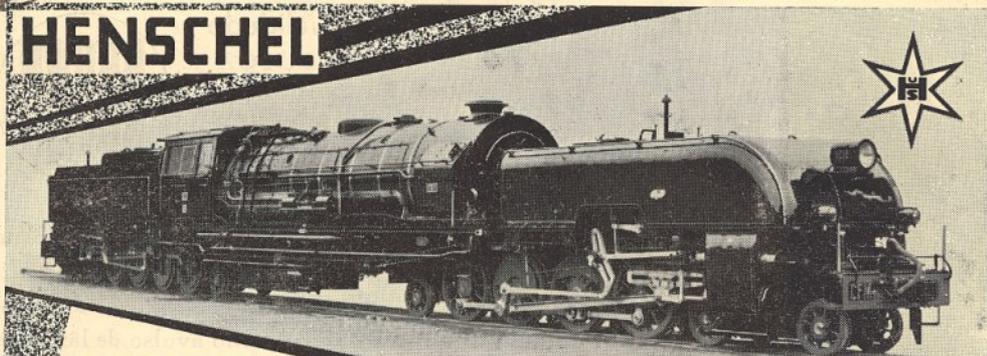
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 2068—LISBOA

1856

Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

1956

HENSCHEL



Locomotivas «GARRATT»
fornecidas em 1954 ao

CAMINHO DE FERRO DE MOÇÂMEDES

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de
construção

Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas

Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors

Locomotivas diesel-hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN AG **KASSEL**

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS • RUA DE S. JULIAO, 23 • LISBOA

SOCIEDADE GERAL

— DE —

Comércio, Indústria e Transportes

CARREIRAS REGULARES:

Norte da Europa/S. Tomé e Príncipe/Congo Belga e Angola
 Metrópole/Cabo Verde e Guiné
 Metrópole/S. Tomé e Príncipe e Angola
 Anvers/Portugal

||

Tramping — Consignações — Trânsitos
Serviço de Reboques Fluviais e de Alto Mar
Lanchas — Fragatas — Batelões

|||

Escritórios: Rua do Comércio, 39—Lisboa—Telef. 26314 ' 26315.—Telex: Geral—Lisboa
Agência no Porto: Rua Sá da Bandeira, 82 — Telef. 27363

Material eléctrico de alta qualidade

CONSTRUÇÃO SUÍÇA.
 Representante para Portugal e ul-
 tramar da S. A. Brown Boveri e Cie.
Edouard Dalphin



Instalação de emissoras completas
 para radiofonia e radiotelegrafia,
 Instalações de ondas dirigidas.
 Fornecimento avulso de lâmpadas
 electrónicas para todos os usos
 industriais

|||

ESCRITÓRIO

PALÁCIO DO COMÉRCIO

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

TELEFONE: 2 3411

PORTO

|||

00751-X

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

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

Delegado em Espanha JUAN B. CARRERA, Apartado 4069 Madrid

1645



1—JULHO—1956



ANO LXIX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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

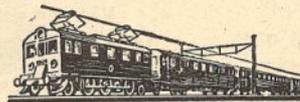
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Eng.º ORLANDO GALRINHO PERNES
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES



S U M Á R I O

No Centenário dos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO.	265
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT.	270
Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide — Escola Profissional de António Vasconcelos Correia	271
Imprensa	273
Comendador Artur Fernando Alves Ribeiro	273
Dia da Prudência	273
Parte Oficial	274
Publicações recebidas	275
Recortes sem Comentários	276



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

19.º) Seriam entregues à empresa, sem qualquer encargo, todos os terrenos ou edifícios do Estado, que devessem ser ocupados pela linha que era objecto deste contrato.

20.º) Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagariam apenas metade dos preços das respectivas tarifas; os empregados do governo encarregados da fiscalização, técnica ou administrativa, transitariam livremente sem pagamento de qualquer taxa e, no caso de transporte de tropas ou material de guerra, a empresa obrigava-se a pôr à disposição do governo, por metade do preço das tarifas, os comboios e meios de transporte da exploração do caminho de ferro. O transporte do correio e respectivos empregados seria gratuito.

21.º) O número de viagens por dia, bem como os máximos e mínimos de velocidade, quer dos comboios ordinários ou extraordinários de passageiros quer de mercadorias, seriam regulados pelo governo de acordo com os regulamentos da policia, que estabeleceria, ouvida a empresa.

22.º) Obrigava-se esta a apresentar, dentro do prazo de dois meses, contados da sua constituição em companhia, o estudo geral do traçado da linha e, nos meses seguintes, iria apresentando sucessivamente os projectos completos das diversas secções, de modo que, dentro de nove meses, a contar da mesma data, devia ter apresentado os desenhos e pormenores completos de todas as obras.

Por sua vez, o governo obrigava-se a comunicar à empresa a aprovação ou não aprovação desses desenhos e projectos no prazo de um mês contado da data da sua apresentação.

23.º) A construção do caminho de ferro começaria dentro de três meses a contar da constituição da companhia e deveria estar concluído e pronto a ser entregue ao serviço público, com todo o seu material fixo e circulante, edifícios, etc., dentro de quatro anos contados do dia em que os trabalhos tivessem começado.

Caso contrário, teria o governo direito de dar o contrato por rescindido.

Neste caso, seria a construção do caminho de ferro, com todas as obras feitas e material fornecido, depois de convenientemente avaliados, posta em hasta pública por espaço de seis meses, com as mesmas condições, e arrematada à empresa que melhor lanço oferecesse. O preço da arrematação seria entregue à actual empresa, depois de deduzidas as despesas feitas com o pagamento do subsídio e fiscalizações.

Se dentro desses seis meses não apparecesse arrematante, seriam as obras e material fornecido adjudicadas ao Estado sem qualquer indemnização e o contrato rescindido para todos os efeitos jurídicos.

24.º) O governo, reservando-se o direito de fiscalizar, por intermédio dos seus agentes, a exploração da linha férrea, faria publicar o regulamento da policia do caminho de ferro e, por sua vez, a empresa era autorizada a fazer também os regulamentos necessários, que deveria submeter à prévia aprovação do governo.

*

Assinado o contrato, de que acabamos de dar resumidamente os tópicos principais, Sir Morton Petto procurou organizar a sua companhia, mas surgiam-lhe tais dificuldades que dentro em breve tentava obter algumas alterações do contrato.

O governo, porém, como é natural, insiste, pelo contrário, no seu cumprimento e, seguro de momento de que, sob a acção dos técnicos portugueses, o ritmo dos trabalhos não afrouxaria, manda inaugurar, por portaria de 30 de Julho de 1857, o troço do **Carregado às Virtudes**, entre Azambuja e Reguengo, na extensão de 14.460 metros, inauguração que, de facto, se realiza no dia seguinte, iniciando-se em 1 de Agosto o serviço regular para o público.

Começou com quatro comboios diários em cada sentido e, em 15 de Setembro, iniciou-se o serviço de mercadorias, mas apenas em grande velocidade.

A estação de Lisboa fora estabelecida provisoriamente no sítio de Santa Apolónia, em um edifício do Estado, pouco próprio para tal destino, adaptado melhor ou pior para essas funções, visto ao tempo não estar ainda definitivamente assente o local para a

estação término de Lisboa, para passageiros e mercadorias e pela dificuldade de prolongar o caminho mais para o interior da cidade por falta de terreno apropriado na margem do Tejo sem obras consideráveis e caras e expropriações importantes. (78)

De todas essas deficiências resultara não ser iniciado o serviço completo de mercadorias simultaneamente com o de passageiros.

Inaugurado, como se disse, o troço do Carregado às Virtudes, para o serviço público, em 1 de Agosto de 57, a estação das Virtudes era, porém, provisória, destinada apenas a abrigo dos passageiros, que a demandavam, quer do canal da Azambuja, do qual distava 800 metros, quer da estrada do Cartaxo para Azambuja, distante dois quilómetros.

O acesso da estação era, porém, difícil por falta de comunicação cómoda do lugarejo das Virtudes com o canal, ou com aquela estrada.

O engenheiro Abreu e Sousa, no seu relatório (78) relativo ao primeiro ano de exploração salienta quanto o rendimento do caminho de ferro era prejudicado pelos seus dois términos impróprios: a estação de Santa Apolónia, isolada em um extremo da cidade e com comunicações caras e más, como já se salientou, pois as melhores eram as carreiras de vapores no Tejo desde o Terreiro do Paço; e as Virtudes, em um lugar ermo, distante de estradas e povoações.

As instalações em Santa Apolónia eram, na verdade, tão deficientes que — diz o referido relatório — «as oficinas eram pouco mais do que improvisadas, sem ter sequer linha de acesso, sendo preciso transportar a pau e corda muitas peças de locomotivas e de carruagens, que iam a reparar».

Reduzidas a pequenos telheiros, sucessivamente transferidas «de um canto sob a estrada da Cruz da Pedra, para um pequeno espaço em Xabregas, e dali para os armazéns do rés-do-chão dos edifícios de Santa Apolónia, daí para as cocheiras do velho palácio do marquês de Niza, até serem alojadas em diversos locais do antigo quartel do Cais dos Soldados». (81)

Uma das principais oficinas, situada nesse Cais dos Soldados, em edifício a que «se lançou mão para aquele efeito», ficava a mais de 400 metros da via férrea sem «outra comunicação senão pelo Tejo ou pela estrada pública»!

As outras oficinas, de fundição de bronze, serralharia e ferraria, achavam-se dispersas até Xabregas.

Construíra-se, como grande progresso, uma casa «para arrecadar locomotivas e outra para carruagens, onde se fazem certos reparos ao abrigo do tempo, que antes se faziam muito prejudicialmente a descoberto».

É curioso que o citado relatório já considerava isso, e afinal com razão, «um grande melhoramento introduzido desde Outubro último».

Nesses barracões foram instaladas as poucas máquinas-ferramentas que Vitorino Damásio fora

encarregado de comprar em Inglaterra, «sendo autorizado a despendar apenas quantia limitada». (81)

Outro inconveniente, e não dos menores, de que se queixa João Crisóstomo de Abreu e Sousa, é — já então... — a grande variedade de tipos, quer de locomotivas quer de carruagens, em um material tão pouco numeroso, com os bem conhecidos inconvenientes para as despesas de conservação e reparação.

Isto, quanto aos extremos; porque, no percurso, o panorama económico não era melhor: a linha corre paralela ao Tejo e ao canal da Azambuja, sendo a sua maior distância destas vias fluviais de cerca de um quilómetro; mas nenhuma via de comunicação importante — acentua aquele engenheiro — estava em comunicação directa com o caminho de ferro, com excepção da estrada de Carregado a Coimbra e o referido canal de Azambuja.

De notar ainda que, dada a grande largura do Tejo e a falta de comunicações entre as duas margens, a afluência do tráfego ao caminho de ferro se fazia apenas de uma margem.

De todas estas circunstâncias não podiam deixar de ressentir-se os resultados da exploração dos troços abertos ao serviço público. E, contudo, Abreu e Sousa afirma que «a exploração não foi cara, quer em relação a outros caminhos de ferro, quer em relação às circunstâncias extraordinárias que existiram no decurso dela».

Computa as despesas em 11.000 francos por quilómetro no primeiro ano, mas deficiente a receita, «não porque a circulação fosse pequena, mas porque as tarifas são baixas demais e pela falta do transporte de mercadorias».

Do longo relatório citado se conclui pela necessidade de melhorar consideravelmente os acessos ao caminho de ferro e de avançar com a linha.

*

Com efeito, em 29 de Abril de 1958 era inaugurado o novo troço **das Virtudes à ponte de Santana** e iniciava-se o serviço público no dia seguinte e, logo em 29 de Junho, **novo troço até à ponte de Asseca**, aberto também à exploração no dia imediato.

Fora, pois, lenta essa primeira fase dos nossos caminhos de ferro:

— De Lisboa (estação ferroviária) ao Carregado (3 quilómetros) — em 28 de Outubro de 1856;

— Do Carregado às Virtudes (14 quilómetros) — em 31 de Julho do ano seguinte;

— Das Virtudes à ponte de Santana (10 quilómetros) — em 29 de Abril de 1858;

— Da ponte de Santana à ponte da Asseca (mais 8 quilómetros) — em 29 de Junho seguinte.

Isto é, a nossa «rede» incipiente totalizava 68 quilómetros quase dois anos depois da primeira inaugu-

ração e cerca de seis anos depois da criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, dirigido por Fontes.

A exploração do primeiro troço foi feita pela «Companhia Central e Peninsular» desde a sua inauguração até 9 de Julho de 1857, época em que, como se disse, o governo tomou conta da linha depois de rescindir o contrato com aquela companhia. Os outros troços foram explorados sob a direcção do Estado até 15 de Dezembro de 59, data em que as linhas foram de novo entregues ao concessionário.

A exploração do primeiro troço limitou-se ao serviço de passageiros e bagagens, com dois comboios ascendentes e dois descendentes até 22 de Março de 1857, elevando esse número para mais dois comboios, um em cada sentido, até à exploração pelo Estado.

O movimento diário foi, em média, de 900 passageiros naqueles 36 quilómetros.

Com o prolongamento até às Virtudes, aquele número de comboios de passageiros foi aumentado com mais um em cada sentido, totalizando portanto oito comboios, e em 15 de Setembro foi iniciado o serviço de mercadorias em grande velocidade. E assim continuou com a abertura à exploração do troço até à ponte de Santana.

O transporte de mercadorias, em pequena velocidade, foi estabelecido em 1 de Novembro de 58.

Era, então, administrador, como sabemos, o engenheiro João Crisóstomo de Abreu e Sousa e a ele se deve o primeiro sistema de tarifas gerais, regulando os transportes em pequena e em grande velocidade, que foi aprovado por decreto de 23 de Dezembro de 1858 e entrou em vigor em 1 de Janeiro seguinte.

Sistema de tal modo notável para a época que, segundo Pedro Inácio Lopes, «nele se encontram os princípios gerais que serviram mais tarde para organizar todas as tarifas dos caminhos de ferro em Portugal, não só em relação às bases dos preços, mas ainda nas condições da sua aplicação».

*

Mas, se a linha ia prosseguindo, Sir Morton Petto é que não conseguia avançar na organização da sua companhia e, por isso, em 28 de Julho de 1858, e, mais tarde em 20 de Outubro, apresentou ao governo novas propostas pelas quais se obrigava a construir em dois anos a linha da ponte de Asseca a Tomar e em três anos de Pombal à margem esquerda do Douro, mediante a subvenção estabelecida no contrato. Reservava o troço de Tomar a Pombal para quando a companhia estivesse constituída.

Segundo essa proposta, Morton Petto entregaria a totalidade dos planos relativos ao troço entre a ponte de Asseca e Tomar até 1 de Novembro de

1858 e os do troço entre Pombal e a margem esquerda do Douro até 1 de Janeiro seguinte.

Mas a parte mais saliente, para nós, dessas alterações consistia no adiamento da execução das terraplenagens para a segunda via para quando os rendimentos brutos quilométricos fossem de 4.500\$00 para a linha do Leste e de 5.400\$00 para as do Norte. (67)

O governo pagaria por aqueles troços a subvenção de 5.590 libras por quilómetro, sendo a do primeiro troço satisfeita em vinte e quatro prestações mensais e a do segundo em trinta e seis, logo que se provasse que o valor dos terrenos comprados, obras executadas e materiais fornecidos era igual, respectivamente, a uma vigésima quarta ou a uma trigésima sexta parte da extensão total do troço da linha.

Concluía que fosse a secção da linha entre a ponte de Asseca e Santarém, seria entregue ao governo e, logo que fosse concluída de Santarém a Tomar e recebida a totalidade da subvenção de 5.500 libras por quilómetro, entregá-la-ia também ao governo para ser explorada.

O mesmo se observaria para o troço de Pombal ao Douro.

Sir Morton Petto obrigava-se a formar uma companhia para conclusão do caminho de ferro entre Tomar e Pombal, a continuação das estações permanentes em Lisboa e defronte do Porto e prolongamento da linha até ao cais dos Soldados.

Não o conseguindo, porém, até à conclusão da linha entre a ponte de Asseca e Tomar, o governo ou qualquer companhia, formada com a sua aprovação, poderia tomar conta da linha construída e obras efectuadas nas restantes secções, recebendo sir Morton Petto uma indemnização de 3.500 libras por quilómetro, além da subvenção estipulada de 5.500 libras; ou o governo podia contratar com o mesmo a construção da secção de Tomar ao Pombal, que deveria ficar concluída em três anos e seria explorada pelo governo até Sir Morton Petto constituir a companhia; ou, finalmente, se o governo resolvesse diferir a conclusão dessa secção da linha, deveria explorar a linha da ponte de Asseca a Tomar por sua conta e sir Morton Petto exploraria a de Pombal ao rio Douro.

O governo poderia, porém, entrar na posse deste caminho de ferro com todos os seus pertences, pagando 3.500 libras por quilómetro, além da citada subvenção de 5.500 libras.

Eram estas, em resumo, as condições essenciais das propostas de Morton Petto pelo que o governo, no seu constante desejo de pôr o menor número possível de entraves, aceitou em princípio estas modificações ao primitivo contrato, apresentando-as às Cortes em 21 de Fevereiro de 1859.

Foram, porém, mal recebidas, com parecer desfavorável das comissões de Fazenda e de Obras Públi-

cas bem como do Conselho de Obras Públicas (53) e não chegando mesmo a ser discutidas.

O marquês de Valada, no Parlamento, referia-se-lhe como sendo «o desgraçadíssimo contrato Petto, a que o público já chama *petta*, porque não acredita nele». (21).

E D. Pedro V, em uma das cartas a seu tio o príncipe Alberto, que já citámos, dizia apenas isto: «Sir Morton Petto prejudicou-nos bastante na estima do público....». «A oposição fez uso deste sentimento quase universal....».

Por portaria de 22 de Março, o governo insiste que prossiga a construção da linha para além da ponte de Asseca e, como a situação continuava a mesma, acabou por fixar a Morton Petto à data de 31 de Maio como limite máximo do prazo para organização da companhia.

Chegou, porém, o dia marcado sem Morton o ter conseguido e, por isso, em 6 de Junho de 1859, por decreto assinado por António Serpa Pimentel, era para todos os efeitos rescindido o contrato de 28 de Agosto de 57.

Fecha-se, assim, nova fase deste acidentado caminho que foi o início dos caminhos de ferro entre nós. Outra fase, e decisiva, se vai abrir; pois, com D. José de Salamanca, que vai surgir em cena, aparece enfim o homem de acção, que há-de ser o grande impulsionador da construção dos nossos caminhos de ferro, aquele que lhes deu o grande empurrão para saírem do quase ponto morto em que se encontravam.

*

Em 5 de Agosto de 1858, fora suspenso o engenheiro João Crysóstomo de Abreu e Sousa de administrador geral interino dos Caminhos de Ferro do Leste, para se proceder ao inquérito aos seus actos que ele próprio pedira e, para o substituir, fora nomeada uma comissão administrativa composta pelos engenheiros José Vitorino Damásio, José Anselmo Gromicho Couceiro e Sebastião de Canto e Castro Mascarenhas.

Em 6 de Julho de 59, sem qualquer relação com aquele inquérito mas por ir ocupar outra comissão de serviço público, foi Abreu e Sousa exonerado e nomeado, por decreto da mesma data, para o substituir o eng.º Joaquim Nunes de Aguiar, que se conservou nas funções de Administrador Geral até 15 de Dezembro desse ano, data em que as linhas foram entregues ao novo concessionário.

7) D. José de Salamanca. A Companhia Real:

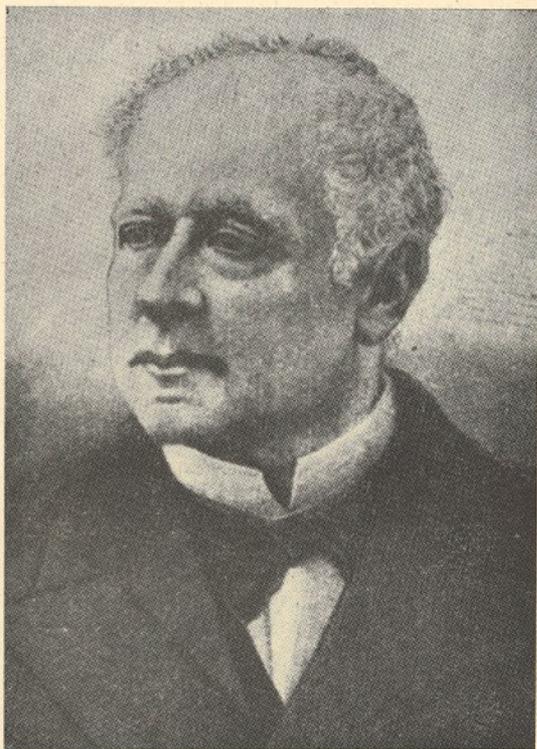
Desembaraçado daquele contrato, o governo entabulou negociações com D. José de Salamanca para conclusão das linhas do Norte e Leste e firmou com ele em 30 de Julho, um contrato provisório para

construção e exploração daquelas linhas: Lisboa ao Porto e Lisboa à fronteira de Badajoz.

D. José de Salamanca y Mayol, marquês de Salamanca, nasceu em 1811 em Málaga, filho de um médico prestigioso naquela cidade mediterrânea, mas sem que nada fizesse prever o seu futuro de homem invulgar.

Era formado em Direito pela Universidade de Granada; entrou na política como deputado por Málaga, mas bem cedo se dedicou às especulações bancárias e bolsistas, acabando por ser um dos homens mais ricos de Espanha.

Ministro da Fazenda, chegou a Presidente do



D. JOSÉ DE SALAMANCA

(Cliché da Revista espanhola «Ferrocarriles y Tranvias», N.º de Março de 1951)

Conselho, mas deixando de lado esse aspecto decorativo, efémero, por assim dizer estéril, que é o do político, não desenvolveremos os dados, por vezes tão curiosos, da sua vida de «grande senhor», tão fora do vulgar, e salientemos apenas o papel de alto relevo que teve nos princípios e, sobretudo, no desenvolvimento da rede ferroviária da Península.

É D. José de Salamanca que inicia a política de realizações ferroviárias no país vizinho com a construção da linha de Madrid a Aranjuez; seguem-se

-lhe as linhas para Cartagena, Madrid a Saragoça, Saragoça a Pamplona, etc.

Não se limita, porém, a sua acção no campo ferroviário ao seu próprio país; e, nos Estados Pontifícios, constrói as linhas de Roma—Ancona—Civita Vecchia e a ligação da cidade Eterna com o Reino de Nápoles por meio da linha de Roma—Nápoles.

Os principados danubianos de Moldávia e Valáquia ficaram-lhe devendo as suas instalações ferroviárias, ainda que modestas, etc.

E conta ainda o seu biógrafo D. José Maria Lacave (71) que D. José de Salamanca construiu também um caminho de ferro nos Estados Unidos que ele, apesar de todos os seus esforços, não conseguiu identificar, embora o suponha relacionado com os caminhos de ferro de Nova Iorque à Califórnia, de cuja sociedade Salamanca foi representante na Europa.

Como geralmente succede aos homens de acção de grandes negócios, teve vida agitadaíssima.

«Em troca de possuir a maior fortuna de Espanha, de ter satisfeito todos os seus caprichos, de ter gozado todos os prazeres, honras, títulos, fama e admiração, que poderia desejar,—escreve o citado biógrafo—, de conhecer a adulação e o respeito mais rendido, teve de lutar sem tréguas nem descanso durante anos e anos, arruinou-se três vezes, foi perseguido com sanha e viu o seu fim amargurado pelas mais terríveis ingratidões: a honra comprometida, o crédito desprezado, perseguido por crédores implacáveis e até por criados de sua casa, sem paga durante meses. Muitos, que tudo lhe deviam, desprezando-o interiormente e outros mostrando às claras a hostilidade para com ele...»

Por isso, D. José de Salamanca y Mayol, marquês de Salamanca, conde de los Llanos, Grande de Espanha, Grã-Cruz de Isabel a Católica e de Carlos III, dizia, pouco antes de morrer: «A minha vida... foi o meu pior negócio!»

Tal é o homem que agora surge, nesta nova fase da nossa vida ferroviária, e que, entre nós, deixou também assinalado o seu nome ligado ao nosso primeiro grande empreendimento ferroviário: as linhas de Leste e do Norte.

Construiu a primeira desde a ponte de Asseca até à fronteira e toda a linha do Norte até Gaia; fundou a Companhia Real; foi ele que, mantendo a circulação dos comboios, mudou a primitiva bitola da via de 1^m,44 para 1^m,67, etc.

Fez-se acompanhar de homens de sua confiança: D. José Lafuente, D. Juan Gomez Roldan, D. Alexandre Llorente, D. José de Saragoça, Marquês de La Gandara, D. Tomaz Retortillo, D. Manuel Mendoza, como administradores; D. Eusébio Page, como director, e D. Adolfo Ibarreta, como seu adjunto; D. Julian Gomez y Mestre, chefe de exploração; D. Domingos Busquets y Casacuberta, construtores de túneis, etc. (72).

Confiou a direcção geral dos trabalhos a D. Angel Retortillo como director da construção e exploração e D. Eusébio Page y Albareda (64) ambos seus compatriotas e do Corpo de Caminhos, Canais e Portos, ficando o primeiro em Madrid, residência do empresário, e vindo o segundo para Portugal como seu delegado.

Mas D. Eusébio Page em breve assumia inteiramente a direcção.

Em sessão de 12 de Maio de 1860, o «Comité» de Paris havia resolvido que, enquanto Salamanca fizesse simultaneamente a construção e a exploração das linhas, não seria feita nomeação do Director Geral da Companhia, mas sim de dois Administradores delegados, um, Chatelus, junto do «Comité» e outro, D. José de La Fuente, junto do Conselho de Lisboa.

Por isso, D. Eusébio Page era simultaneamente director da construção e da exploração, correspondendo se, com o governo, ora como representante da Companhia, ora por parte da empresa construtora e em nome de D. José de Salamanca.

Separou a construção da linha do Norte, que confiou a D. Adolfo Ibarreta, da do Leste, para a qual procurou um engenheiro na Escola de Pontes e Calçadas de Paris. «Aí lhe foi dito que não se carecia no nosso País de ir procurar fora um engenheiro para preencher o lugar indicado, quando daquela escola acabava de sair diplomado um aluno como João Evangelista de Abreu (73).

E, com efeito, ao fim do primeiro ano, Ibarreta retira-se para Espanha e fundem-se em uma só as duas construções, ambas a cargo de João Evangelista de Abreu.

João Evangelista de Abreu é, pois, com Joaquim Nunes de Aguiar, João Crisóstomo de Abreu e Sousa, José Vitorino Damásio, entre outros, dos primeiros grandes nomes da engenharia portuguesa, que ao caminho de ferro deram o seu trabalho, a sua inteligência, o seu saber, talvez a sua vida, não desluzindo ao lado dos seus colegas estrangeiros, e aos quais, depois, pelos tempos fora, tantos nomes gloriosos, tantas vezes injustamente esquecidos ou mesquinamente apreciados, se haviam de ir juntando...

Como chefe da Exploração, D. Julian Gomez y Mestre.

E, como chefe de Material e Tracção, Mr. Albert, distinto engenheiro francês, que se notabilizara na construção das oficinas e organização dos mesmos serviços em Madrid.

Logo que tomou a seu cargo os nossos serviços, o primeiro problema para Albaret foi substituir por carvão de pedra o coque, até então usado para alimentação das nossas locomotivas, tornando-a dispendiosíssima, para o que procedeu à judiciosa substituição das grelhas e pequenas modificações no sistema de evaporação.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Ventura Abrantes

No dia 12 de Junho finou-se no Estoril, na sua residência, à Travessa de Olivença, com a idade de 73 anos, o conhecido livreiro e escritor, Ventura Ledesma Abrantes. Não se pode dizer que morreu com idade avançada, pois aparentava ter, quando muito, sessenta anos e mostrava-se ainda bastante activo e empreendedor.

Nascido em Olivença em 13 de Maio de 1883, considerava-se, por esse facto, português e não espanhol. E nessa qualidade de português de Olivença, de que muito se orgulhava, pois jamais considerou aquela vila espanhola mas alentejana, muito nossa, fundou o «Grupo dos Amigos de Olivença», e na «Casa do Alentejo», de que foi sócio de categoria, desempenhou o cargo de vice-presidente da Subsecção de Estudos de Olivença, do Conselho Regional.

Com o pseudónimo de «João Coelho» escreveu uma «Resposta» às «Palavras Cínicas» de Albino Forjaz de Sampaio.

Como editor, além de algumas obras de Wenceslau de Moraes, organizou o «In Memoriam» de Camilo Castelo Branco, cuja direcção artística entregou ao grande desenhador João Saavedra Machado, também já falecido.

Deixa obra valiosa, referente quase toda ela a assuntos oliventinos. Com o seu falecimento, perdeu Olivença um filho que a estremeceu e que ansiava por vê-la reintegrada na nação portuguesa. Perante a sua memória curvamo-nos respeitosamente. Ventura Abrantes trazia Portugal no seu coração e no seu orgulho de alentejano.

Uma rua e um nome

Desde o dia 22 de Junho que o nome do saudoso repórter e escritor Norberto de Araújo figura numa das ruas mais típicas do Bairro de Alfama. A memória do ilustre autor das «Peregrinações em Lisboa» foi bem digna dessa homenagem. Natural de Lisboa, poucos escritores amaram a cidade como ele a sentiu e amou. Mas o velho bairro de Alfama era, contudo, a menina dos seus olhos de poeta e artista. Conhecia todas as suas ruas, todos os seus recantos. Alfama não tinha segredos para ele.

Esse aristocrático homem do povo — permitam-nos a expressão — amou também o povo de Lisboa e

Os nossos artistas



PENEDO — (Colares)
Aquarela de Berta Borges

para ele escreveu a letra de algumas das mais belas marchas que se cantaram no mês de Junho. A alma ardente da juventude debruçava-se nessas canções.

A Câmara Municipal não se limitou — o que já seria alguma coisa — a inscrever o seu nome ilustre numa rua pitoresca, promoveu uma sessão de homenagem à sua memória, à qual compareceram artistas de teatro, escritores, jornalistas e pintores. Em nome do Município falou o sr. Pastor de Macedo, e, em nome do Sindicato dos Jornalistas, o sr. Augusto Pinto.

Pormenor curioso: nas janelas viam-se colchas e flores. Dir-se-ia que Norberto de Araújo estava ainda vivo e que iria assistir a essa festa. Na saudade e no coração de quantos o conheceram e leram os seus artigos, o grande jornalista de Lisboa não morreu. Entrou, apenas, na imortalidade. E entrar na imortalidade é estar cada vez mais vivo.

A FICÇÃO E A REALIDADE

O pior que tem a ficção, é ser demasiado coerente. A realidade, essa, nunca é coerente.

Aldous Huxley

Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide—

Escola Profissional de António Vasconcelos Correia

**À sessão comemorativa do 30.º aniversário desta benemérita Instituição
presidiu o Director-Geral da C. P., sr. Eng.º Espregueira Mendes**

NO dia 17 de Junho realizou-se no «Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide — Escola Profissional de António Vasconcelos Correia» uma sessão solene para comemorar a passagem do 30.º aniversário daquela Instituição, com a presença do Conselho de Administração, Director-Geral e funcionários superiores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Presidiu à sessão o sr. Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, ilustre Director-Geral da C. P.

Falou em primeiro lugar, em nome da direcção, o sr. António Eusébio Comprido, de cujo discurso reprodizimos estas passagens:

Como membro da direcção do «Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, Escola de António Vasconcelos Correia», as minhas primeiras palavras são de agradecimento a V. Ex.ª pela vossa honrosa presença nesta nossa pequenina festa. Alargo os meus agradecimentos à Imprensa do nosso País aqui representada, pois que é através dos seus periódicos que se dão a conhecer publicamente todas as causas nobres e justas. De uma maneira geral os meus agradecimentos vão também para as pessoas aqui presentes, pois que se não fosse a vossa simpática presença, a nossa festa não teria o brilho e o significado que lhe quisemos dar.

De colaboração com o Ministério da Educação Nacional funcionam na nossa sede 6 aulas para instrução primária, onde os filhos dos ferroviários têm a sua matrícula assegurada. Estas aulas têm uma frequência anual de cerca de 350 alunos de ambos os sexos. É também na nossa Escola que funcionam presentemente as aulas da Campanha Nacional de Educação de Adultos, dos empregados da C. P.

Mantemos também aulas para aperfeiçoamento profissional de maquinistas, fogueiros e pessoal da via. Como os sócios que residem muito afastados da nossa sede não pudessem disfrutar dessas regalias, resolveu a direcção desta Instituição, em 1953, organizar e pôr em prática um curso técnico por correspondência que, devido à sua utilidade, alcançou o maior êxito. Depois de concluído o referido curso verificamos com bastante prazer que o nosso trabalho não tinha sido em vão pois que todos os alunos chamados às provas finais alcançaram aprovação em todas as disciplinas. Por este motivo, em reunião expressamente realizada para esse fim, foram distribuídos diplomas a todos os classificados, mas aos 6 alunos que obtiveram as mais altas classificações foi-lhes oferecido como prémio um passeio Cultural à França, onde visitaram

os principais centros ferroviários, museus, jardins, etc. Esse passeio foi possível realizar-se, graças às facilidades que nos foram dadas pelo digníssimo Conselho de Administração e Direcção da C. P.».

Em seguida, o sr. Dr. Inácio Pardalha Santos produziu o seguinte discurso:

Quem, como, eu, acompanhou a evolução deste Grupo, não pode, sem emoção, deixar de apreciar tudo quanto ele tem feito pelo pessoal ferroviário e pelas crianças deste bairro.

Recordo-me bem ainda da primeira escola, situada neste Bairro, a poucos passos daqui.

Era uma casa pequena. Ali aprendi as primeiras letras, ali ouvi histórias infantis que as professoras, carinhosa e pacientemente nos contavam, fora das suas horas do duro e ingrato mister de ensinar. Vão perto de 30 anos e não é sem saudade que me lembro desse tempo.

Muitos dos ferroviários que aqui moram me conheceram de calções. Quem me diria, então, que viria a ser médico e médico deste Grupo.

Notável tem sido o trabalho desta modesta Associação, nobilitando, tanto os seus associados como os seus pertiñazes e inteligentes inspiradores.

Muito lhe deve este Bairro, consideradas, sobretudo, as suas minguadas possibilidades financeiras.

Toda a educação desta gente está estreitamente ligada à vida deste Grupo.

E aqui estou colaborando com eles no fim a que se propuseram, isto é, espalhar o maior número possível de benefícios e se mais não fazem é porque, na realidade, mais não podem.

O que fizeram, está muito àquem do que desejavam fazer, mas o que está feito é já muito para as suas possibilidades.

Podemos assinalar três grandes etapas na história desta Associação:

Primeira — a criação do próprio Grupo para instrução profissional, tornado extensivo à administração do ensino primário, de necessidade premente, num local onde ele não existia.

Segunda — a construção deste edifício, e alargados os horizontes, inicialmente previstos.

Terceira — a criação do posto médico e aquisição do aparelho radioscópico.

Todas estas etapas se têm vencido, sabe Deus à custa de

quantos esforços que bem simbolizam expressivas dedicações e incontáveis sacrifícios.

Mas venceram bem, esperando que novas etapas se não de vencer com o mesmo êxito. É esta boa vontade que temos de respeitar, acarinhar e ajudar.

As actividades deste Grupo têm-se orientado em vários sectores, principalmente no educativo e assistencial.

No educativo podemos afirmar que a escola primária, neste Bairro, nasceu com o Grupo Ferroviário. E, neste capítulo, a sua constância é admirável.

Cerca de 30 anos de existência e de apoio às crianças, contando-se por milhares as que passaram por esta escola.

A sua história está, pois, estreitamente ligada à vida dos pequenos e esta preocupação significa sentimento de ternura, que é um dos mais nobres atributos humanos, infelizmente, pouco cultivável no período agreste e indiferente em que se vive.

Diz o ditado: O que semeia ventos colhe tempestades e se à criança não dermos ternura, não poderemos encontrá-la nos futuros cidadãos.

Abençoadas organizações que têm tal preocupação, porque elas são dignas do nosso maior respeito, e de todo o nosso carinho.

Outro sector é o da assistência técnica aos seus associados e esta uma das mais fortes razões da existência deste Grupo. Nasceu com esta finalidade e aqui se aperfeiçoaram muitos ferroviários que fazem girar a complicada engrenagem ferroviária. Mas acharam que as suas actividades não deviam confinar-se a este sector e logo criaram outro, o da assistência médica aos associados. Para isso prepararam um gabinete com os instrumentos essenciais, contrataram um médico e assim, desde há 16 anos, vão prestando assistência médica aos associados e não associados. Ainda não satisfeitos com tudo o que já fizeram e sempre com o louvável desejo de fazer mais e melhor, abalçaram-se à compra de um aparelho de radioscopia, facilitando ao médico o trabalho de observar com maior segurança o doente. Pela minha parte, deixo aqui bem vincada toda a minha gratidão.

Poucos são os que sabem quanto, por vezes, é difícil o diagnóstico. O diagnóstico é sempre a solução de um problema e se muitas vezes se nos apresenta fácil, muitas outras é insolúvel.

Ao senso clínico é preciso juntar condições de trabalho e diagnóstico. Antes do aparecimento dos Raios-X, o diagnóstico das doenças pulmonares, por exemplo, era baseada tão somente na habilidade clínica do médico, mas quantos dramas resultaram dessa habilidade, muitíssimas vezes falível? A incerteza do médico conduzia, naturalmente, a frequentes e graves erros que só por autópsia viriam a ser esclarecidos.

A Radiologia permitiu esclarecer muitas dúvidas e fazer mais acertado e consciencioso diagnóstico. A Radiologia é um dos capítulos mais importantes da medicina, emprestando mais confiança ao médico e muitas vezes ao próprio doente. Se o doente tem alguma lesão pulmonar, então através dos dados da clínica, da radiologia e do laboratório, podemos classificar a doença e seguir-lhe a evolução até à sua cura, se essa cura for possível. Quem diz, lesões pulmonares, poderá dizer lesões cardio vasculares e outras. E se me espreai um pouco neste ponto, foi para vincar bem a importância do melhoramento agora introduzido no consultório do Grupo ferroviário.

Seria, contudo, interessante que melhorássemos ainda mais os processos de diagnósticos com radiografias e análises. Não me falta a esperança de que viremos a fazer mais e melhor. É uma questão de tempo, paciência e dinheiro.

E é isto, meus senhores, o que, muito sumariamente, tinha para dizer-vos e fico com a esperança de que todos os elementos preponderantes e responsáveis no nosso meio ferroviário possam contribuir com o seu empenho e as suas

possibilidades para as realizações que o Grupo, já com belas tradições, ambiciona levar a cabo para maior prestígio da sua classe, exemplo dos outros e benefícios de todos».

O sr. Engenheiro Espregueira Mendes fechou a série de discursos com estas palavras que, a seguir, reproduzimos na íntegra:

Correspondendo ao amável convite que me foi dirigido, é com muito prazer que aqui estamos presentes para convosco prestar homenagem àqueles que souberam iniciar e continuar tão proficentemente a instituição magnífica e meritória que é o Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide — Escola Vasconcelos Correia.

Por iniciativa do pessoal e com a indispensável colaboração da Empresa, que desde início compreendeu o seu alcance e projecção, foi possível realizar esta obra tão útil e proveitosa e assegurar a sua continuação.

Não conheço melhor ajuda para o trabalho do homem que a sua formação moral e a sua educação e instrução. De nada valem as poderosas e aperfeiçoadas máquinas constituindo os melhores e mais progressivos apetrechamentos se não tivermos adquirido a necessária preparação para delas sabermos e podermos aproveitar utilmente as suas enormes e cada vez mais extraordinárias vantagens.

Só assim o homem se poderá libertar de algumas das suas pesadas tarefas, com sensível aumento de produtividade para embarque da produção e amortização da máquina. E por isso que cada vez será mais necessária a existência de escolas, de que esta, fundada há 30 anos por ferroviários de boa vontade e continuada com enormes dedicações, é exemplo vivo que honra sobremaneira todos os que para ela contribuíram e que hoje de modo tão simpático e com fortes aplausos são homenageados na pessoa de dez dos seus mais antigos sócios.

É que na Escola Vasconcelos Correia tem-se ministrado, além do ensino primário a milhares de crianças e adultos, ensino profissional e técnico aos ferroviários.

* * *

A Empresa que servimos, a cargo da qual está a execução do mais importante serviço público de transportes terrestres do País, tem conseguido, vencendo as maiores dificuldades, mas com franco e decidido apoio do Governo da Nação, modificar progressivamente o apetrechamento dos nossos Caminhos de Ferro, quer através da aquisição de locomotivas e automotoras diesel e diesel-eléctricas, que tão benéficamente estão aperfeiçoando os nossos meios de tracção, quer neste momento através do plano de electrificação da parte mais importante das suas linhas, trabalho de grande vulto agora em plena marcha.

O pessoal tem sabido em todas as suas categorias, desde o Engenheiro ao Aprendiz, corresponder cada vez mais e melhor a esse esforço, aumentando e aperfeiçoando os seus conhecimentos e tornando-se mais apto pela instrução que lhes é ministrada, para o desempenho das suas novas funções.

Foi através desta escola que os necessários cursos, sobretudo para o pessoal de máquinas, tomaram vulto e aqui se continuam a realizar os respectivos exames. Por isso também este o local mais apropriado e condigno para perante todos afirmar o nosso reconhecimento, não só à Escola que os albergou, mas também a todos aqueles, que ouvindo os nossos conselhos, nela souberam ensinar e quiseram aprender.

No ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses mais obrigações caem sobre todos nós mas com dedicação, entusiasmo, disciplina e a ajuda de Deus, estou certo que havemos de dignificar a nossa profissão acompanhando o

Imprensa

«Voz do Tejo»

A chamada «Pequena Imprensa», à qual o regionalismo tanto deve, acaba de ser enriquecida, desde 9 de Junho, com um novo semanário, *Voz do Tejo*, com redacção e impressão na progressiva vila de Almada. Dirige-o o sr. Pinto Baptista, tem como editor o sr. Alves Madeira e são seus redactores principais os jornalistas Luís Sebastião Peres e Matos de Oliveira. As vilas do Seixal e Sesimbra estão representadas, respectivamente, na sua redacção, pelos srs. Alexandre Leite e Reis Marques.

Com variada colaboração e noticiário de interesse para a zona de que é arauto, a *Voz do Tejo*, merece o carinho dos seus assinantes e anunciantes.

Do seu editorial reproduzimos esta passagem:

«Tornar o jornal vivo é a nossa principal preocupação. Desejamos abordar os problemas que se referem a esta região com a serenidade própria de quem tem por hábito pensar primeiro e realizar depois. A única ambição que temos é encontrar o equilíbrio entre a missão recreativa e informativa do jornal, por um lado, e o seu aspecto cultural por outro.

Somos independentes. Não seguimos, nem estamos enfileirados em qualquer facção, que não seja a da defesa dos interesses regionais. Aliás, é bom que se diga: este jornal deve-se à iniciativa de um grupo de gente nova, francamente interessada em fazer qualquer coisa de novo pela terra que lhe foi berço ou que o acolheu hospitaleiramente.»

A quantos redigem a «Voz do Tejo» desejamos as maiores felicitações no cumprimento da sua missão.

desenvolvimento económico do País com o aperfeiçoamento do serviço público que nos está confiado».

Procedeu-se depois ao descerramento — acto que foi sublinhado com demoradas palmas da assistência — das fotografias dos srs. Professor Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração da C. P. e Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes.

Em seguida foram homenageados, com a distribuição de emblemas de ouro, os sócios mais antigos do Grupo Instrutivo: srs. Abílio Rodrigues, Manuel Joaquim Patrício, José Pedro dos Santos, Narciso Gameiro, Henrique Gavieiro Mendes, Manuel Luís Vide, Joaquim Gameiro, António Simões, Casimiro da Silva Dias e Joaquim Ferreira Patrício, aos quais a numerosa assistência saudou com muitas palmas.

Feita a entrega dos emblemas, procedeu-se à distribuição de vestuário e calçado aos filhos dos sócios mais necessitados e, seguidamente, foi oferecido um excelente lanche às 550 crianças que frequentam as escolas da benemérita Instituição.

Aos convidados e aos representantes da Imprensa foi também oferecido um primoroso copo de água.

Se nos cabe o dever de agradecer o amável convite enviado ao Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» para assistir a tão simpática festa, igualmente nos cabe o dever de endereçar à digna Direcção do Grupo Instrutivo Ferroviário e a todos que contribuem para o prestígio desta Instituição de Beneficência, as nossas mais efusivas felicitações pelos êxitos alcançados em trinta anos de existência e admirável actuação.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

3.º número especial dedicado ao Ultramar

O 3.º e último número especial dedicado ao Ultramar português será publicado no próximo dia 16 do corrente, com variada colaboração.

Para esse número, com que terminamos a nossa série dedicada exclusivamente aos interesses ultramarinos, a que estão ligados os caminhos de ferro, chamamos desde já a atenção dos nossos leitores.

Comendador Artur Fernando Alves Ribeiro

O Chefe do Estado conferiu ao nosso prezado amigo e assinante, sr. Artur Fernandes Alves Ribeiro, o grau de comendador da Ordem de Mérito Agrícola e Industrial.

A Artur Fernandes Alves Ribeiro, a quem se deve a magnífica construção da «Casa da Imprensa» apresentamos, com um abraço, os nossos parabéns pela mercê honorífica com que foi distinguido.

«Dia da Prudência»

A 25 do corrente, consagrado a S. Cristóvão, efectua-se o 2.º «Dia da Prudência» em Portugal, que, como foi o primeiro, é promovido pelo nosso colega «O Volante». Uma comissão, de que faz parte o sr. A. de Campos Júnior, director daquele quinzenário, propõe-se coordenar e orientar as futuras campanhas de prudência e segurança, com a colaboração de numerosas entidades.

Os problemas criados, em todos os países, pelo enorme incremento e densidade do tráfego automóvel, e o conseqüente aumento de acidentes de viação, estão sendo debatidos com excepcional interesse pelas entidades oficiais e organismos particulares afectos à vida automobilística, pela importância que representam na vida dos nossos dias.

A iniciativa de «O Volante» merece por isso inteira simpatia. A escolha do dia 25 de Julho nasceu do facto de, nessa data, se comemorar a festa de S. Cristóvão, patrono dos automobilistas.

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
 Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações — às 4 horas
 Dr. Alguet de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
 Dr. Luís Malheiro — Pele e Sifilis — Consultas às 3.ª, 5.ª e Sábados, das 14 às 16,30.
 Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 5 horas
 Dr. António Ferrão — Doenças dos olhos — às 2 horas
 Dr. António Pereira — Estômago, ligado e intestinos — às 16 horas
 Dr. Afonso Simão — Garanta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
 Dr. Castimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 5 horas
 Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas
 Dr. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas
 Dr. Aeu Saldanha — Riso X — às 4 horas
 Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
 Dr. Janqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS



PARTE OFICIAL

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

Concurso n.º 187,56

O «Diário do Governo», III série, n.º 146, de 21 de Junho de 1956, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 7 de Setembro de 1956, para o fornecimento de:

- Oito tractores para rebocar plataformas;
- Doze plataformas com prumos laterais amovíveis;
- Doze plataformas com taipais de abrir.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno de encargos encontram-se patentes: em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane; no Lumbo, nos armazéns de Moçambique, e em Lisboa na Reparação de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral do Fomento.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 52.000\$.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns gerais, em Lourenço Marques.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 7 de Maio de 1956. — O director dos Serviços, *Pereira Leite*.

DIVISÃO DE ESTUDOS E CONSTRUÇÃO

Concurso para o fornecimento e montagem de duas estruturas metálicas, incluindo a construção das paredes e anexos, destinadas a armazéns de mercadorias na ponte-cais do Lourenço Marques

Está aberto concurso público, até às 15 horas do dia 17 de Setembro de 1956, para o fornecimento e montagem de duas estruturas metálicas, incluindo a construção das paredes e anexos, destinadas a armazéns de mercadorias na ponte-cais de Lourenço Marques.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques o depósito provisório de 100.000\$.

A abertura das propostas realizar-se-á na Divisão de Estudos e Construção desta Direcção de Serviços, em Lourenço Marques.

O programa de concurso e caderno de encargos podem ser consultados, às horas de expediente, na secretaria da Reparação Técnica da Divisão de Estudos e Construção em Lourenço Marques, e no Ministério do Ultramar, em Lisboa.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, em Lourenço Marques, 12 de Maio de 1956. — O Director dos Serviços, *Pereira Leite*.

CAMINHOS DE FERRO DA BEIRA

Concurso para a adjudicação da empreitada referente à construção do edifício da revisão de material circulante, hangar n.º 2 (1.ª fase)

Está aberto Concurso público, até às 15 horas do dia 6 de Agosto de 1956, para a adjudicação da empreitada referente à construção do edifício da revisão de material circulante, hangar n.º 2 (1.ª fase).

A base de licitação é de 2:625.000\$.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques ou Beira o depósito provisório de 65.025\$.

A abertura das propostas realiza-se no edifício onde funciona a chefia do serviço de via e obras, da Divisão de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira.

O programa de concurso e caderno de encargos poderão ser consultados nas horas de expediente, nas secretarias do serviço de via e obras, na Beira, da Divisão de Estudos e Construção, em Lourenço Marques, dos armazéns da Inspecção de Exploração de Inhambane e Gaza, dos armazéns da divisão de Quelimane dos armazéns da divisão de Moçambique e, em Lisboa, na Direcção-Geral do Fomento, Praça do Príncipe Real, 15.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, em Lourenço Marques, 7 de Maio de 1956. — O Director dos Serviços, *Arnaldo P. Pereira Leite*.

*Assegure uma viagem
tranquila!*

*Utilizando
vidros
inestilhacáveis*

COVINA

cof.53

Publicações recebidas

Montepio Ferroviário — (Relatório de 1956).

Do Montepio Ferroviário, associação de socorros mútuos do pessoal empregado nos Caminhos de Ferro de Portugal e de suas famílias, fundada em 1910, recebemos o Relatório e Contas da Direcção e Parecer do Conselho Fiscal referente à gerência de 1955.

Durante o ano em referência as receitas atingiram a importância de 509.786\$75, e os encargos elevaram-se a 208.346\$00, pelo que resultou um saldo líquido de 301.444\$75.

Até 31 de Dezembro de 1955, os subsídios liquidados atingiram o valor global de 5.251.037\$70.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela (Relatório de 1955)

O Relatório e as Contas referentes a 1955 e correspondentes ao 52.º exercício da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela e que foram, nos termos dos Estatutos, submetidos à apreciação dos accionistas à Assembleia Geral Ordinária de 30 de Maio do corrente ano, colocam-nos na presença de factos e números que demonstram a esplêndida situação financeira da Companhia.

O Conselho Fiscal, ao propor aos accionistas a aprovação das conclusões do Relatório e um louvor ao Conselho de Administração pela sua valiosa e dedicada acção em prol dos interesses da Companhia, exarou, no seu Parecer, o seguinte:

«Ao apresentar a V. Ex.^{ma} o último relatório, não prevíamos que no ano corrente tivéssemos de assinalar uma tão grande intensificação de tráfego da nossa Companhia, da qual resultou a maior receita até hoje obtida, ou seja um total de 392.191.311\$25. É interessante focar o progresso verificado na última década, visto que as receitas no ano de 1945 não passaram de 58.076.189\$18, tendo-se elevado de então para agora cerca de 7 vezes. Os resultados apresentados também foram os melhores até hoje obtidos, tendo-se conseguido baixar ainda o coeficiente de exploração para 0,599.

«Tais êxitos foram possíveis não só devido à abundância de tráfego mas também ao aumento da capacidade de transporte pela aquisição de material de tracção e circulante e ainda pelo melhor acondicionamento da via.

«Contribuíram de forma eficaz para os resultados verificados a inteligente acção do Conselho de Administração, a dedicação do pessoal e o precioso apoio da Tanganyika Concessions Ltd.

«O lucro obtido neste exercício tornou possível que o Conselho de Administração proponha uma

amortização antecipada de Obrigações de 4%, o que, a nosso ver, constitui medida acertada e motivo de satisfação».

Efectivamente, foi no ano de 1955 que a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela atingiu a maior receita até agora obtida. As receitas da administração de África, no exercício de 1955, foram superiores às do ano anterior, como se verifica pelo quadro a seguir:

Em 1954.	Esc. 360.976.546\$50
Em 1955.	Esc. 392.191.311\$25
ou seja um aumento de	31.214.764\$75

que é representado como segue:

	A mais Escudos
Passageiros	721.246\$59
Mercadorias	29.365.704\$77
Diversos	1.127.813\$39
	<u>31.214.764\$75</u>

Nos termos do disposto no Decreto-lei n.º 22.973, de 16 de Agosto de 1933 e de harmonia com o contrato de Curadoria de 19 de Outubro de 1944, foram considerados amortizados, de 1 de Janeiro de 1939, a 1 de Janeiro de 1955, obrigações de 4%, no valor de Esc. 599.148.000\$00. E por força dos resultados do exercício de 1955 fez-se a amortização ordinária de mais 20.242 obrigações do mesmo tipo, pela importância de Esc. 16.294.810\$00. E porque a situação financeira da Companhia o permitia, dado o volume das reservas constituídas e a existência de disponibilidade de fundos bastantes para assegurar a realização dos programas de estabelecimento aprovados e todos os demais compromissos da empresa, foi proposto à Assembleia-Geral que, dos lucros líquidos à sua disposição, depois de deduzidos 33.000 contos para o pagamento de um dividendo de 11\$00 por acção, fosse aplicada a importância de Esc. 32.594.450\$00 no resgate de mais 404.900 obrigações de 4%. Com a aprovação desta proposta ficaram amortizadas 605.412 obrigações de 4%, no valor nominal de Esc. 665.953.200\$00.

Com a diminuição da dívida obrigacionista — informa o Relatório — reduziram-se os correspondentes encargos de juro e continua-se à política de saneamento e consolidação financeira que vem sendo realizada nos últimos anos.

No decorrer de 1955 a Companhia inverteu em edifícios e novo equipamento cerca de 54 mil contos e em 31 de Dezembro do mesmo ano existiam compromissos de Primeiro Estabelecimento, no valor aproximado de 85 mil contos.

Eis o que, resumidamente, nos proporcionou a leitura do Relatório da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.

Recortes sem comentários

«Mudança de nome»

Augusto Lenine dos Santos, de 21 anos de idade, empregado no comércio, solteiro, natural da vila do Barreiro e nela residente e domiciliado, torna público que, nos termos do art.º 232.º, do Código do Registo Civil, tem pendente na Direcção Geral dos Registos e do Notariado, do Ministério da Justiça, um processo em que requer a mudança do seu nome para o de Augusto Gonçalves dos Santos, com fundamento na incompatibilidade entre os seus ideais políticos e os que defendeu o conhecido político russo que usou o pseudónimo de «Lenine».

Nesta conformidade, e de harmonia com o disposto no n.º 3 do referido art.º 262, convidam-se quaisquer interessados a deduzir, perante a mencionada Direcção Geral, e devidamente fundamentada, a opposição que tiverem, no prazo máximo de trinta dias.

(Do «Distrito de Setúbal»)

«Que é o Simpósio?»

É de lastimar que os dicionários da nossa língua não registem o termo *simpósio*, com o significado de «reunião de pessoas para beber e, por acréscimo, para conversar sobre assuntos vários de filosofia, letras, artes, técnica, etc.».

Equivale, com bastanta propriedade, ao termo inglês «*cocktails*», e poderia usar-se para traduzir esta palavra britânica.

Modernamente o termo *simpósio* tem-se apresentado a esmo na linguagem, trazida pela mão dos técnicos e cientista e não dos linguistas, com o significado de «reunião de estudo de aspectos científicos», etc. Neste sentido, o termo *simpósio* é abusivo, pois nem a etimologia, nem a história da linguagem lhe conferem o significado que os cientistas hodiernos lhe atribuem.

Pela etimologia, o termo *simpósio*, de origem grega, significa «reunião para beber» e, por desfastio, para palestrar. Compõe-se do elemento prefixal-syn-que significa companhia, conjunto, reunião, e que aparece, por exemplo, em *sinfonia* (conjunto de sons), em *simpatia* (conjunto de sentimentos), em *simbiose* (vida em comum), e do elemento substantivo-pósion que quer dizer bebida. Este elemento — pósion, — pertence à raiz *pot*, que existe, por exemplo, nos vocábulos portugueses *potável*, *poção* (provenientes das formas latinas *potabilem* e *potionem*).

Portanto, a etimologia ensina que o termo *simpósio* significa «reunião de bebedores».

Pela história da palavra, sabe-se que o termo referido quer dizer em língua grega, «banquete, reunião de convidados para beber após o jantar ou a ceia, a sala do festim; e até os assistentes do banquete».

Por aqui se vê que o vocábulo não tem o significado moderno que os cientistas, com critério linguístico deficiente, lhe atribuíram e que os cientistas e técnicos portugueses desejam importar para a nossa linguagem.

Se o termo *simpósio* tivesse tomado ao longo da história da língua novo valor semântico, bem estava, e nada haveria a opor-lhe; mas ir ao dicionário grego arrancar de lá um termo com valores definidos e dizer-lhe: *você significa esta coisa mas de agora em diante passa a significar outra oposta*, é casa inadmissível, abusivo e caprichoso.

Raúl Machado. («Do Boletim Mensal da Sociedade da Língua Portuguesa» Março de 1956).

O centenário de Pétain

Passa na próxima terça-feira o centenário do nascimento do marechal Pétain, que foi comandante em chefe dos exércitos franceses durante a chamada Grande Guerra, e chefe do Estado Francês de 1940 a 1944.

Diversas cerimónias estão anunciadas em Franca para solenizar esta data, para cuja comemoração se constituiu uma comissão sob a presidência do general Weygand.

O General Héring escreveu um livro que intitulou: A vida exemplar de Philippe Pétain e no qual é analisada a vida do marechal sob o prisma de chefe militar, de chefe de Estado e de mártir da Pátria.

Em todas estas situações cumpriu escrupulosamente o seu dever até ao sacrifício voluntário.

Ele o afirmou ao general Franco, quando embaixador em Madrid, e ao despedir-se do Caudilho para ir para França este o aconselhara a não dar o seu nome àquilo que outros haviam perdido.

«Sei tudo isso, meu general; mas, a minha Pátria chama-me e eu acorro. É talvez, este, o último serviço que eu poderei prestar-lhe». Sabia tudo, mas não hesitou.

Quando, um dia, acalmadas as paixões, a verdade puder ditar o seu juízo definitivo, a figura de Pétain há-de surgir como uma das maiores da História da França contemporânea.

(Do «Debate» de 21-4-56)

É feriado ou não é?...

Hoje foi o dia feriado da cidade, escolhido e votado há já alguns anos pela edilidade da Câmara Municipal de Lisboa, por ser o dia de Santo António, um dos «santos populares» — que nasceu em Lisboa — e que o povo da capital, por sentimento e adoração, já festejava há muitos séculos.

Sucedê, porém, que o feriado não o foi para toda a gente. Bancos, companhias, repartições do Estado e municipais, organismos corporativos, etc., estiveram fechados. Também alguns estabelecimentos, fábricas, e escritórios estiveram encerrados, outros, porém, mantiveram-se abertos.

Recebemos muitos telefonemas; perguntavam-nos o que havia; se era feriado ou não; porque estava o vizinho com a sua loja aberta, enquanto ele fechara a sua...

De facto, esta desorientação merece ser devidamente esclarecida, para evitar tais anomalias.

Resultam também prejuízos materiais e morais.

Materiais aos respeitadores do feriado municipal, visto que, enquanto os outros fizeram o seu negócio, eles não; morais, porque enquanto muitos empregados foram obrigados a cumprir o horário do trabalho ou, pelo menos, a determinação dos patrões, outros puderam ficar na cama até mais tarde, ou ir para o campo e para a praia...

(Do «Diário Popular»)

«A Portuguesa»

O Governo mandou nomear, pelos ministros da Presidência, da Defesa Nacional e da Educação Nacional, uma comissão encarregada de estudar a versão oficial de «A Portuguesa». A decisão foi tomada «atendendo» a que há necessi-

dade de se fixar a versão oficial do hino nacional, de modo a evitar variantes que actualmente se verificam na sua execução». A referida comissão será formada pelos srs. Pedro Prado, chefe dos serviços da secção de música da Emissora Nacional; capitão, chefe de banda, na situação de reserva, Armando Fernandes; e Mário Sampaio Ribeiro, inspector de canto coral da Mocidade Portuguesa.

(Dos *Jornais*)**Têm razão!**

Os jornais publicaram a notícia:

Quando o Subsecretário de Estado da Educação esteve no Liceu de Angra, ao entrar numa das salas viu escrito no quadro, a giz: «Queremos um liceu novo!» O dr. Baltasar Rebelo de Sousa dirigiu-se para o quadro, pegou no giz e escreveu: «Têm razão!».

Um facto que não é vulgar entre nós e marca um estilo de mocidade, de desembaraço, de verdade claramente dita, de franqueza respeitosa, mas sem expressões oblíquas com cheiro a papel selado e sem colarinhos engomados.

Os rapazes do liceu disseram o que sentiam, com o à-vontade de gente nova que gosta de falar claro e breve. O Subsecretário respondeu-lhes no mesmo tom. Assim é que as pessoas se entendem.

E como os rapazes, têm razão, sr. Ministro, e sr. Subsecretário! — façam favor agora de lhes dar um liceu novo!

(Do «*Diário da Manhã*»)**A água do mar tornada potável**

Um maquinismo inventado por homens de ciência britânicos conseguiu dominar um dos maiores perigos dos que andam sobre o mar: a falta de água doce. É um aparelho para des-salgar a água, transformando-a em água potável.

Foi produzido pelos técnicos da Permutet Company Chiswick de Londres, em cooperação com o ministério da produção aeronáutica. Era originalmente produzido para a R.A.F. e mais de vinte mil aparelhos foram já enviados para o comando do Sueste da Ásia. O aparelho é simples mas engenhoso, medindo apenas alguns centímetros cúbicos e tendo a forma de uma caixa transparente. Pode até ser empregado como copo para beber.

A pessoa tem apenas que meter esse aparelho dentro duma caixa com água do mar e depois lançar dentro dela alguns cubos e passado algum tempo pode tirar-se água limpa. Quando vazia tem apenas de encher-se com água do mar e recomeçar a operação. De cada vez a caixa pode produzir cerca de dois litros e meio de água.

A Grã-Bretanha forneceu todos os pormenores da invenção aos Estados Unidos e os americanos estão a produzir já esse aparelho em grande quantidade.

(Dos *Jornais*)**Lisboa desportiva****CASA PIA
ATLÉTICO CLUBE**

12

CONSTITUÍDO exclusivamente por ex-casapianos, o «Casa Pia Atlético Clube», fundado em 3 de Julho de 1920, ainda hoje e considerado um dos mais sólidos baluartes do Desporto puro, visto pelo lado do verdadeiro amadorismo.

Nas suas fileiras militaram nomes cheios de prestígio, qual deles o mais importante no já longo historial do Desporto Português.

Ao princípio, quando se fundou, o «Casa Pia» era um dos maiores entre os grandes: mas, depois, viu-se forçado a deixar passar à frente outras agremiações de maiores possibilidades financeiras, sem nunca, no entanto, deixar de contribuir com importantíssima quota-parte para o prestígio e valorização do Desporto Nacional.

Sempre amparado nas mais sinceras e desinteressadas dedicações, o «Casa Pia» tem inclusivamente lutado com o próprio Destino; e cada palmo de terra do seu Estádio de Pina Manique é um testemunho da maravilhosa mística casapiana que nunca volta a cara quando é necessário trabalhar ou pugnar pela sobrevivência do seu querido clube.

Esta vontade inquebrantável, este «querer» que tantos impossíveis tem tornado possíveis, ainda hão-de conseguir que o «Casa Pia» volte, no futuro, a ocupar o lugar a que lhe dá direito o seu prestigioso passado.



Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire
PARIS

O hotel onde se fala a nossa língua,
com quartos com ou sem refeições
e que os portugueses preferem por
— estar no centro de Paris —

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.ª

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º - Telef. 23232/4,5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º - Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 - Telefone: 7,

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

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

VENTURA D'ALMEIDA & PENNA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

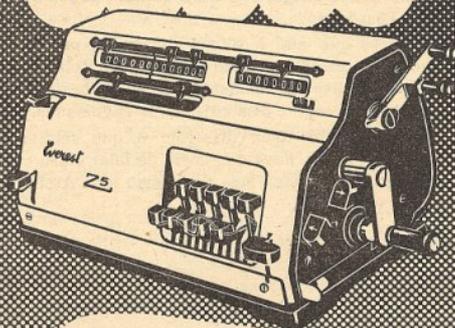
Telefone 66 4972

Everest

APRESENTA:

A FAMOSA MÁQUINA

DE CALCULAR DE 10 TECLAS



Agora:

COM A NOVIDADE SENSACIONAL
TRANSPORTE DE RESULTADOS

A ÚNICA COM ESTA CARACTERISTICA

REPRESENTANTES:

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, LDA.

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

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.ª

Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199-1.º e 2.º — LISBOA

Telefone 3 2728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM
EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE
ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRAN-
QUEAÇÃO E ACABAMENTO DE
SACAVÉM

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «O Cúmplice das Sombras»

OLIMPIA — Às 14,50 e às 21 — «Nas garras do Crime»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

Em toda a parte
UNDERWOOD
ACELERA OS NEGOCIOS DO MUNDO

MAQUINAS DE ESCRIVER PORTATEIS
MAQUINAS DE ESCRIVER ELECTRICAS
MAQUINAS DE ESCRIVER STANDARD
MAQUINAS DE SUMAR
CALCULADORA IMPRESSORA AUTOMATICA
MAQUINAS DE CONTABILIDADE LUNDSTRAND
MAQUINAS DE CONTABILIDADE ELLIOTT FISHER

Em Lisboa: DUNKEL & ANTUNES, LDA.
 56, Rua Augusta - Telef. 24251

No Porto: CARLOS DUNKEL
 81, Rua do Bonjardim - Telef. 22013

COMPANHIA DE SEGUROS
«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO
FUNDADA EM 1808

SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º
 Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º
 Sede: Rua Aurea, 100⁷-LISBOA

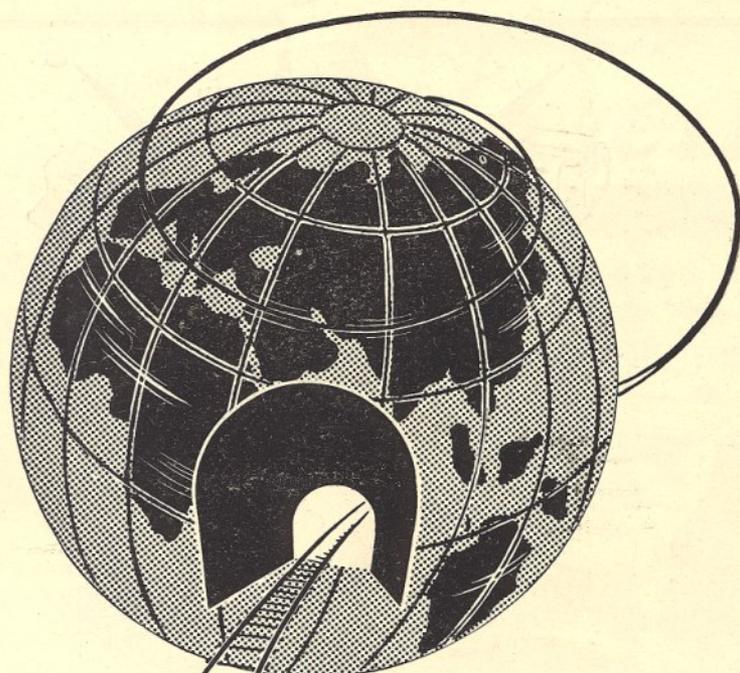
SOCIEDADE DO RIBATEJO, L.DA
 SECCAO COMMERCIAL
 PRACA DO MUNICIPIO, 13-23-11 TELEFONE 26992
 LISBOA

apresenta...

Schubert
Voss
Tera

três
ASES

ULTRA



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE