

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL
FUNDADA EM 1888



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 Telefonía / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20168 - LISBOA

HENSCHEL

LOCOMOTIVAS HENSCHEL-GM DIESEL-ELÉCTRICAS

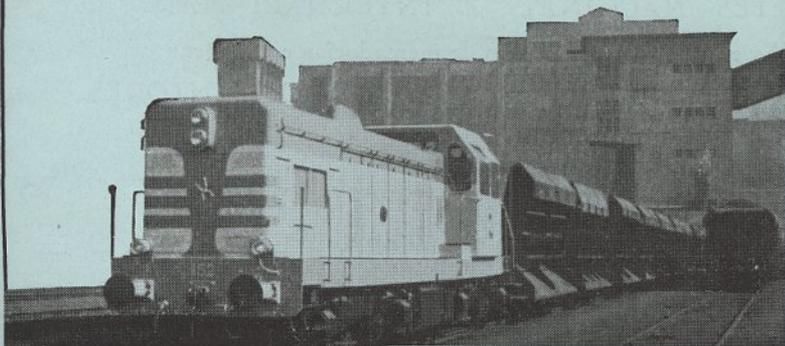
Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

Tipos mais recentemente saídos das **FÁBRICAS DE KASSEL**:

EGIPTO: Henschel-G M - Aerodinâmica - 2 motores - 1900 H P

GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor - 1425 H P

HOLANDA E ÁUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor - 1425 H P



REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIÃO, 23 - LISBOA

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

ELECTRO DECORADORA, L.^{DA}

FABRICANTES

..

L U S T R E S

Antigos e modernos

..

APLIQUES EM TODOS OS ESTILOS

..

RESTAUROS E MODIFICAÇÕES

..

Avenida João XXI, 4-E

TELEFONE 727195

L I S B O A

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

**SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS**

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

**SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS**

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

PORTO

Rua do Arsenal, 124 e 146

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. 362151/54 e 362161/64

Telef. P. P. C. 28475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA-2 — Telefone: P B X 20158; Direcção: 27520

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954
Liège, 1905 Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 190

1767



1 — AGOSTO — 1961



ANO LXXIV

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

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

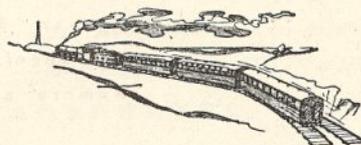
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

O Ramal Ferroviário do Seixal e a Siderurgia Nacional . . .	207
Há 50 anos	210
Parte Oficial	212
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . .	215
Caminhos de Ferro Ultramarinos	214
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	216
A C. P. e os Problemas da Produtividade	216
Espectáculos	216
Publicações recebidas	218



O Ramal Ferroviário do Seixal e a Siderurgia Nacional

A imprensa tem-se referido largamente ao facto da existência de uma ponte de caminho de ferro que a Siderurgia Nacional pretende seja levantada para dar livre passagem aos navios que se destinam às suas instalações de Paio Pires.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que sempre se tem dedicado a assuntos ferroviários, de modo algum poderia alhear-se de tal assunto, prestando alguns esclarecimentos aos seus leitores.

Em 29 de Julho de 1923 foi aberta ao serviço público a linha férrea do ramal de Cacilhas, no troço compreendido entre o Barreiro e o Seixal que, conforme o seu nome indica, destinava-se a terminar em Cacilhas, a fim de, com mais facilidade, aproximar da capital as linhas férreas do sul do País.

No troço inaugurado construíram-se algumas obras de arte, entre elas, a mais importante, a ponte sobre o rio Coina, constituída por vários tramos, sendo um levadiço para passagem da navegação fluvial.

Porém, cerca de uma trintena de anos após a sua abertura à exploração, assistimos à escolha da localização das instalações da Siderurgia Nacional, em Paio Pires, freguesia do concelho do Seixal, portanto a dois passos da linha férrea inaugurada em 1923.

Tudo levava a crer, como de facto succedeu com o começo das obras da construção das instalações da Siderurgia Nacional, num aumento substancial de tráfego naquele pequeno troço de linha férrea, uma vez que o seu tráfego normal de passageiros e de mercadorias já justificava plenamente a sua manutenção.

A Siderurgia Nacional, segundo se depreende, em virtude da sua localização, pretende, para um livre acesso de navios aos seus cais acostáveis, que seja levantada

a ponte sobre o rio Coina antes referida, com a eliminação total do troço de linha férrea aberto ao serviço público desde 29 de Julho de 1923, alegando muito simplesmente que a mesma, impedindo o acesso dos navios aos seus cais, agrava em cerca de 40\$00 por tonelada as matérias-primas que ela recebe por via marítima.

Mas, o que é mais importante, possuindo a Siderurgia Nacional vasto conjunto de linhas férreas dentro das suas instalações, o mesmo não está ligado à rede nacional ferroviária, como seria lógico, daí, resultando, talvez, a origem do agravamento citado pela Siderurgia.

A exigência, por parte da Siderurgia Nacional, do levantamento da ponte sobre o rio Coina e, por consequência, o aniquilamento do troço ferroviário entre o Barreiro e Seixal, despertou tal interesse na opinião pública local que o *Jornal do Barreiro*, no seu número de 6 de Abril p. p., publicou um artigo do qual extraímos a seguinte passagem:

A Siderurgia Nacional, cujo alto forno entrará em actividade no próximo mês, instalou-se em Paio Pires, junto ao rio Coina. Esteve para se fixar em Alcochete, mas à última hora sempre foi para Paio Pires, alheia ao facto de existir, a norte, um caminho de ferro ou pensando (se assim foi não pensou mal) em aproveitá-lo ligando as suas instalações ao mesmo caminho de ferro, através de um ramal particular. Parece que se chegou a elaborar o projecto desse ramal e tudo se preparava para ver, enfim, ligada à C. P. a nova Siderurgia. Mas foi em vão. O projecto malogrrou-se e a páginas tantas, segundo nos consta, a administração da Siderurgia Nacional começou a admitir que a linha do Seixal, velha de muitos anos e com utilidade pública que nunca se pusera em dúvida, estava ali a mais. O que é preciso, parece, é levantar a linha para que os barcos ao serviço da Siderurgia possam navegar livremente até ao seu cais fluvial. Primeiro estão os barcos, depois está o interesse público de uma linha férrea. Ora a verdade é

que foi a Siderurgia que escolheu o «saco» em que se meteu: sim, porque, todos o sabem, muitos anos antes da escolha de Paio Pires para o trono do «rei do aço» já o caminho de ferro passava sobre o Coina para servir o Seixal. Não queiramos agora acabar com a linha férrea e dizer aos passageiros: vocês têm de ir por barco até ao Seixal como se fazia nos tempos henriquinos. Ora nós estamos na época do cimento armado, que tudo resolve, e estamos sobretudo numa época em que a técnica soluciona problemas de correcção e adaptação de velhas pontes de ferro com tramos levadiços.

Já há tempo, prevendo que a Siderurgia poderia levantar a questão, dissemos aqui que na Inglaterra se estão resolvendo problemas idênticos pela forma que a gravura revela — com a enorme vantagem de se poder adaptar o piso da ponte, depois da rectificação aconselhada ao trânsito ferroviário e automóvel. Quer dizer: uma ponte comum à via férrea e à estrada, como se pretende para encurtar a distância entre o Barreiro e Almada quando se viaja de automóvel e se quer chegar depressa e mais economicamente a Lisboa (às vezes para obter urgente socorro hospitalar).

Levantar a linha do Seixal, pura e simplesmente, não estaria certo. Foi, repetimos, a Siderurgia que escolheu o «saco» em que se meteu e ela agora é que tem de resolver os seus problemas sem sacrifício do interesse nacional (podíamos prová-lo com dados estatísticos) que há indubitavelmente no serviço ferroviário entre o Barreiro e o Seixal.

De facto não se compreende a intenção da Siderurgia Nacional ao querer levantar uma linha férrea de serviço público quando, a nosso ver, se pode solucionar o assunto a contento de ambas as partes e o facto está bem patente no artigo publicado no mesmo jornal, no seu número de 13 do mesmo mês, que a seguir transcrevemos:

O artigo que na edição de quinta-feira passada publicámos acerca da intenção, que se atribui à Siderurgia, de levantar a linha do Seixal para que os barcos de grande calado possam, sem qualquer impedimento, utilizar o cais fluvial das novas instalações industriais de Paio Pires, causou surpresa, pois o público não percebe como é que se pode levar por diante essa intenção, estando, como está, em jogo o interesse nacional de uma linha férrea que põe em ligação com todo o País esse novo centro industrial. Com efeito, não é fácil aceitar uma solução tão drástica para um problema que, noutros locais, já foi resolvido — até por meios clássicos, como no caso da ponte de Alcântara, na Rocha do Conde de Óbidos, em que é girante o sistema que dá passagem à navegação. É, repetimos, um sistema clássico, inerente à

técnica antiga, mas que se pode ainda adoptar na ponte do Coina, substituindo o tramo levadiço por um tramo girante, entre pilares colocados em termos de dar passagem fácil aos barcos largos.

Esta solução pode sugerir-se, mas sem lhe dar preferência a qualquer outra, mais moderna e usual em países de técnica já muito evoluída, que torne o piso comum ao comboio e ao automóvel, ao mesmo tempo que resolva o problema da navegação de e para o cais da Siderurgia.

Quando da visita de S. Ex.^a o Sr. Ministro das Obras Públicas às instalações da Siderurgia Nacional os jornais diários noticiaram que tinha sido exposto àquele ilustre membro do Governo o agravamento antes referido que sofriam as matérias-primas recebidas por via marítima em virtude de a ponte em questão impedir o acesso dos navios aos cais privativos da Siderurgia Nacional.

Acerca do assunto, o *Jornal do Barreiro*, numa das passagens do artigo publicado no seu número de 20 de Abril, dizia o seguinte:

«O problema é grave, porque, a desaparecer a via férrea entre o Barreiro e o Seixal, o tráfego que hoje se encaminha por essa via terá de ser drenado para a via fluvial com gravame sensível, aquele mesmo gravame (ou mais) de que se queixa a Siderurgia quando lamenta que os navios não possam ir ao seu cais privativo. Com efeito, tratando-se de mercadorias, haveria cargas e descargas na coordenação dos transportes terrestres com os fluviais, no Barreiro e no Seixal; e, quanto a passageiros, seria deplorável retrocesso transportá-los por barcos quando há dezenas de anos eles estão habituados ao transporte ferroviário, mais rápido, mais seguro e mais adaptado ao tráfego maciço nas horas de ponta. Não nos devemos esquecer de que a Siderurgia veio provocar nessas horas um afluxo de passageiros para o qual a via fluvial não se revelaria capaz. E dizemo-lo porque o caminho de ferro transporta entre Barreiro e Seixal e vice-versa, às horas de ponta, algumas centenas de passageiros que não caberiam num barco do tipo «cacilheiro», que seria, aliás, o indicado para as outras horas, em que o movimento por carreira não seria superior a 50. Como poderia um barco desses (e não estaria economicamente indicado outro com maior lotação) corresponder a um tráfego tão flutuante, isto é, de valores variáveis segundo as horas?».

e continuando, este artigo conclua:

«Não, sr. António Champalimaud. A ponte ferroviária sobre o Coina não deve desaparecer. Já lá

estava quando a Siderurgia resolveu instalar-se em Paio Pires, Tem direitos conquistados pelo serviço público que presta; é um factor importante nas relações de duas zonas que não podem estar separadas por um rio. A solução que já sugerimos para que seja possível a passagem de navios foi ilustrada, nos nossos números anteriores, em termos de se compreender bem que, no nosso País, casos semelhantes foram resolvidos sem sacrifício do caminho de ferro.

Mas uma pergunta ainda nos ocorre: por que razão a Siderurgia, com mais de dez quilómetros de via férrea dentro das suas instalações, não quer ligar-se à via férrea pública, isto é, ao ramal do Seixal, por um desvio particular, que seria inserido na Azinheira? Porquê?».

Também não se compreende por que a Siderurgia Nacional não quer colaborar na solução do problema, tanto mais que o mesmo *Jornal do Barreiro* acerca do transporte de minérios por via terrestre se referia nestes termos no seu número de 11 de Maio passado:

«Agora mesmo se verifica esta prática anti-económica: estão a ser descarregados para fragatas, na estação do Barreiro, minérios de ferro provenientes do Cercal (Santiago do Cacém), chegados por caminho de ferro. São depois as fragatas que os transportam para o cais da Siderurgia. Mais 40\$00 por tonelada — é quanto custa essa operação. Mas porquê este gravame? Porque a Siderurgia não quer o ramal e, obcecada pelos navios que trazem pirites da Índia, pretende, para efeito da sua livre navegação no rio Coina, o levantamento da velha e consagrada ponte do Seixal.

E os minérios do Cercal? E o transporte de passageiros? E o valor que em todo o Mundo industrializado se dá ao caminho de ferro como índice do valor da própria industrialização?

Sr. António Champalimaud: V. Ex.^a é o Homem da Siderurgia e o País já lhe deve muito por isso mesmo; está em parte nas suas mãos não se negar como Homem do Ferro: não queira que vá por água abaixo a ponte de ferro do Coina.

Há mil razões a favor da ponte; mas a melhor, a mais evidente, é estar nela uma boa parte do desenvolvimento desta grande região industrial cuja unidade assenta firmemente na sua rede ferroviária — constante e ajustável ao tráfego maciço e regular, ao contrário de outras vias concorrentes. A ponte terá de ficar».

Chegou-nos também ao conhecimento que foi proposto pela C. P. o estudo da modificação da ponte em questão, por forma a prever a existência de um tramo móvel

com a extensão de 40 metros, que permitiria, segundo cremos, o livre acesso de navios aos cais privativos da Siderurgia Nacional, servindo, portanto, os interesses da mesma Empresa.

É de estranhar que a Siderurgia Nacional não atenda à realidade das circunstâncias, tanto mais que tem de reconhecer-se o desenvolvimento industrial operado no Concelho do Seixal e consequentemente o aumento de tráfego do seu ramal ferroviário se atentarmos no que se diz no intróito do Decreto-Lei N.º 43 511, que eleva aquele Concelho a rural de 1.^a classe, e do qual assinalamos a seguinte passagem:

«A população, que não atingia 16 000 habitantes em 1950, presume-se que exceda já 25 000 e que em futuro próximo se eleve para o dobro».

No ano de 1959 movimentaram-se na estação de Seixal cerca de 18 000 remessas de mercadorias em Grande e Pequena Velocidade (chegadas e expedidas) e estimou-se em cerca de 300 000 passageiros o movimento da mesma estação naquele ano.

E se acrescentarmos a este tráfego o da própria Siderurgia Nacional por via terrestre que, se presume, só no tocante a minérios, exceda em muito 100 000 toneladas por ano (minérios expedidos de Orada, Cercal, etc), o que seria lógico fazer transportar pelo caminho de ferro para Seixal?

Estamos certos que a Siderurgia Nacional não deixará de compreender o que representa para a economia nacional a manutenção da linha do Seixal, solucionando o problema dos seus transportes terrestres com a ligação do seu vasto conjunto de linhas férreas à rede ferroviária nacional através de ramal ferroviário (solução julgada mais vantajosa para a própria Siderurgia), optando pela solução defendida pela C. P. no que respeita à modificação da ponte sobre o rio Coina, principal objectivo que deu origem aos artigos publicados na imprensa, que tanto apaixonou a opinião pública do Barreiro e do Seixal, porque tem interesse vincadamente regional e porque, nos seus aspectos económicos, envolve até o interesse nacional.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Agosto de 1911)

A ponte do Seixal

Como é sabido, o prolongamento da linha do sul do Barreiro a Cacilhas tem a sua construção iniciada, achando-se feito o primeiro kilometro do lado do Barreiro e em construção as duas pontes sobre o esteiro de Coina e o Rio Judeu, que serve o Seixal a Arrentela e a Amora e as propriedades da baixa de Corroios.

A comissão technica, que elaborou em 1898 e submetteu a inquerito o plano da rede complementar ao Sul do Tejo, incluiu nelle, como indispensável, o troço do Barreiro a Cacilhas, demonstrando com argumentos irrecusaveis o seu alto valor economico.

A carta de lei de 14 de julho de 1899 assim o reconheceu, incluindo-o entre as linhas que o Governo ficava desde logo autorisado a construir com os recursos do fundo especial, que por ella se creava.

No relatório da comissão technica, datado de 15 de maio de 1899, indicava-se o traçado do prolongamento que só junto do Caramujo differ do que foi adoptado pelo engenheiro Serrão.

O decreto de 27 de novembro de 1902, que classificou a rede complementar do sul, perfilhou a mesma directriz.

Reconhecido assim o extraordinario alcance dêsse prolongamento pelo estabelecimento de uma estação-terminus da linha do Sul, proximo do pontal de Cacilhas, a poucos minutos de Lisboa e em condições de facil travessia do rio a qualquer hora da noite, procedeu-se á elaboração do respectivo projecto, subordinado a duas bases fundamentaes, que naturalmente se impunham: collocar a bifurcação á entrada da estação do Barreiro para evitar nas linhas do Sul e Sueste mais um ramal e o prejuizo que ao serviço do Barreiro causaria essa disposição: tornar o prolongamento o mais curto possivel para não onerar o trafego importantissimo que tinha de o percorrer com encargos de tempo e dinheiro, que annullariam o beneficio obtido pela transferencia do terminus para Cacilhas. Era obvio que essas condições encareciam a construção, obrigando á travessia da parte inferior dos dois esteiros onde são mais largos e de peores fundos para a construção e onde havia sujeições de pequena navegação assás intensa.

Tratando-se, porém, de um troço de grande rendimento, o custo da construção era consideração secundaria comparada com as vantagens a assegurar, tanto mais que para compensar em parte as obras de arte dos esteiros havia alguns kilometros de linha muito baratos entre a Ponta dos Corvos e o Alfeite.

Pelo que respeitava á navegação, bastaria deixar nas pontes tramos moveis que a facultassem, mesmo sem a sujeição de mastros e canos articulados.

Incomparavelmente mais intensa é a circulação da via aquática em muitos pontos da Europa em que os caminhos de ferro as cruzam, sem que essa consideração estorvasse a sua construção.

Foi o distinctissimo engenheiro Costa Serrão quem elaborou o projecto, depois de um estudo um pouco ligeiro ordenado em 1890, feito annos antes e posto de parte.

Partido do actual kilometro da linha do Sul, pouco adiante da agulha de entrada da estação do Barreiro, atravessava o traçado o esteiro de Coina alguns centos de metros a montante da estação fluvial, que ficava livre, des-

crevia uma vasta curva em frente da Azinheira, osculando as barreiras da quinta da Trindade e passando para o Ponta dos Corvos, para seguir rigosamente marginal até proximo do Alfeite, onde se destacava da margem para ir procurar o local da estação marginal.

O lucido espirito de Costa Serrão foi seduzido pelo plano de aproveitamento da força das marés nas vastas bacias, entre si comunicadas, a montante das duas pontes, para produção de energia electrica. Para isso faria pontes-eclusas com 40 metros de vão para passagem das embarcações.

Era realmente seductor e de grande alcance o plano, mas suscitava objecções de ordem pratica, não só porque nenhum exemplo havia de aproveitamento efficaz das forças das marés em larga escala, mesmo em pontos onde ellas atingem maior amplitude, mas porque eram de reear infraexcavações determinadas pela pressão das aguas represadas em solo de pouca consistencia.

Ao mesmo tempo tornava-se necessario proceder a minuciosas sondagens geológicas no local da estação de Cacilhas para se poder proceder com toda a segurança á sua construção, embora houvesse os elementos indispensaveis para o delineamento geral do projecto.

Teve Costa Serrão digno successor no engenheiro Santos Viegas, que em pouco tempo conquistou logar de extraordinario destaque na engenharia portuguesa pelo seu talento e saber, comprovados em brilhantes projectos.

Foi elle encarregado da revisão do projecto primitivo, que estava aprovado nas suas linhas geraes, graças a um lucido parecer do sr. Conselheiro Adolpho Loureiro, cuja autoridade technica nenhuma outra sobrepuja, se é que iguala, mormente na difficil especialidade que com tanto amor e proficiencia tem cultivado.

Nesse parecer de 4 de julho de 1904, o projecto de Costa Serrão era julgado digno de aprovação, devendo a execução ser precedida de algumas modificações, que indicava, entre as quaes figurava a de se elevar de 10 a 12 metros a abertura nas pontes para a navegação.

Foi o projecto aprovado por portaria de 11 de julho de 1903.

Ao mesmo tempo procedia-se ás sondagens, cujos resultados determinaram modificações, que sem alterar as linhas geraes do plano da estação de Cacilhas, barateavam a sua construção, melhorando o serviço, elaborava-se o ante-projecto do Arsenal da Marinha localizado proximo da estação.

Na incertesa dos resultados praticos, resolveu o Conselho de Administração, para não embaraçar o andamento da obra, renunciar ao aproveitamento da força das marés, baseando-se na opinião de abalisados engenheiros estrangeiros especialistas na materia.

As pontes-eclusas foram, pois, substituidas por pontes ordinarias com tramo movel na variante que ao começo do segundo lanço fez o sr. Santos Viegas, modificando ligeiramente o traçado e aproximando a estação do Seixal da povoação.

Cada uma das pontes tinha dois tramos fixos entre os quaes ficava um movel, de alcapão, com 12 metros de vão. Na ponte do Seixal previa-se a hypothese de se querer augmentar um pouco a vasão da obra de arte, acrescentando novo tramo de 42^m.5 á ponte.

Da estação do Seixal deveria sair a linha para Azeitão e Cezimbra, proficientemente estudada ha pouco pelo sr. Arthur Bual e cujo projecto deve estar concluido.

No local da estação, com aterros e excavações conquistava um vasto espaço, onde a povoação podia de futuro expandir-se.

O tramo movel, girando em torno de um eixo horizontal numa das suas extremidades, levantar-se-ia para dar livre passagem ás embarcações, sendo movido electricamente.

Os navios mais largos empregados na pesca do bacalhau e que se recolhem áquelles esteiros passariam sem difficuldade. As pequenas embarcações, mesmo quando o alçapão estivesse fechado, poderiam em muitos casos passar sob as vigas.

Foi a variante examinada pelo Conselho Superior de obras publicas.

O parecer favoravel, que é um notabilissimo trabalho do sr. conselheiro Adolpho Loureiro, deu logar á sua approvação por portaria de 24 de dezembro de 1906.

Logo que houve ensejo, promoveu o Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado a construcção das duas pontes, abrindo para isso concurso.

O projecto escolhido foi o da fabrica de Levallois-Perret, tendo como representante o conceituado empreiteiro E. Léon Reynaud, cujas seriedade e competencia tem sido attestados na construcção de obras importantissimas, como são os pilares e encontros das pontes da Figueira, do Tejo na linha de Vendas Novas ao Setil e da Chamusca, no alargamento da estação de Alfandega do Porto, etc.

O auctor do projecto, baseado nas linhas geraes do de Santos Viegas, era Mr. Seyrig, de reputação mundial na especialidade.

Recomendava-se o projecto pela elegancia, pelo senso pratico que presidia ao seu delineamento, e pela feliz disposição do tramo movel, muito bem equilibrado e facil de mover.

Depois de minucioso parecer do Conselho Superior de obras publicas foi o projecto approved e adjudicada a obra por portaria de 30 de outubro de 1909, sendo fixado em 136:727\$555 réis e 362:472,47 francos o custo das obras a effectuar nas duas pontes, salvo as differenças para mais ou para menos que resultem da execução das fundações.

Celebrou-se finalmente em 12 de janeiro de 1910 o contrato.

No projecto da ponte figurava o vão suplementar da ponte do Seixal, que fica assim com 3 tramos fixos de 42^m,5 e 1 movel, deixando a abertura livre de 12 metros. Na ponte de Coima ha dois vãos de 65^m,5 e o movel igual áquelle.

Pois bem: só depois de decorridos tantos annos, em que este complexo assumpto technico foi objecto de tantos estudos, trabalhos e pareceres firmados por engenheiros distinctissimos, é que aparece em julho de 1910 a Camara do Seixal a representar contra as obras iniciadas, allegando violencia de corrente das aguas pela abertura assim reduzida, com perigos para a navegação, calculada em 100 embarcações por dia; a prognosticar que os aterros não resistirão ao embate das aguas; que aos moinhos hydraulicos de montante faltará agua para o seu labor. Pedia, por isso que se substituíssem por pilares os aterros das avenidas da ponte e se alargasse o tramo movel para facultar a entrada de barcos de vela, que de outra forma seria impossivel.

Nenhum fundamento serio tinham essas apprehensões. Os resultados concordantes, a que por formas diversas chegaram os diversos engenheiros que calcularam a elevação da agua (remou) causada pelo estreitamento de secção, mostravam que eram apenas de alguns milímetros (4^m/m).

A velocidade, apesar de calculada para a hypothese de menos um tramo, tambem não era tal que embaraçasse a navegação, sendo inferior, no limite maximo, a 4 milhas por hora.

A entrada de barcos á vela navegando á bolina, vindo portanto em direcção obliqua á da ponte, não seria possivel, mas para isso ha varios remedios correntemente usados no estrangeiro em casos analogos, empregando-se estacadas e guinchos, que por meio de cabos puxam de um para outro lado o barco, quando é necessario.

Esses pequenos estorvos á navegação são admitidos

em casos em que ella tem maior importancia que no Seixal, quando se trata de assegurar a continuidade de vias ferreas importantes. No balanço das vantagens e inconvenientes, não só de ordem geral como da propria localidade, o prolongamento da linha a Cacilhas e a existencia de relações faceis e frequentissimas com Lisboa, em vez de quatro ou seis carreiras de vapor por dia, tem valor preponderante.

Fóra do caso excepcional indicado, o tramo movel levantando dá passagem facil ás maiores embarcações, achando-se em condições perfeitamente aceitaveis.

Prolongada a linha a Cacilhas, estabelecido um serviço de *tramways* até Setubal, a margem esquerda do Tejo, livre do imposto de barreira e muito mais arborizada e pittoresca que a direita, está destinada a ser um verdadeiro arrabalde da cidade, muito frequentado, não só pela população desta nos seus passeios, mas até não faltará quem prefira residir ali.

E será o Seixal o centro de irradiação desse movimento, augmentado pela linha de Cezimbra.

Oppôr-se a melhoramento de tal alcance, sob o peso de apprehensões apenas, seria pouco aceitavel. Menos o é depois de longo periodo de estudos e preparação das obras e quando estas se acham quasi factio consummado.

Menos ainda se justifica o appello para as paixões populares, como se á multidão assistisse competencia para aquilatar razões de ordem technica e economica, que tem sido cuidadosamente pesadas pelos que por dever de officio tiveram que estudar a questão e pronunciar o seu *veredicto*.

Em janeiro de 1911 veiu tambem a commissão municipal do Barreiro reclamar maior abertura para o tramo movel da ponte de Coima, abertura desnecessaria, extemporaneamente pedida após tanto tempo e quando os tableiros metallicos estão já em fabrico.

Convençamo-nos de que não ha graças civis de estado; que um homem, por ser deputado á Constituinte ou ministro, não está habilitado a resolver um problema technico, se outra preparação especial não pode allegar, ou se não baseia o Seu juizo em estudo attento e demorado.

Peor que o juizo precipitado de entidades officias, que esperamos se não dará, é a discussão de tal assumpto, que exige competencia e serenidade, pela multidão reunida em comicio, começando por se lhe affirmar erradamente que a obra da ponte, como está sendo executada, trará para a industria e para o commercio do Seixal o exterminio e lançará aquelle povo na maior das misérias (*sic*. Vidé *Diário de Notícias* de 24 de julho).

O illustre romancista dr. Teixeira de Queiroz, auxiliado pela sua fecunda imaginação, não precisou de mais nada para ver que a justiça estava do lado do povo. Bonitas phrases e boas promessas e estava cumprido o seu dever de deputado que é dizer *Amen* aos eleitores.

Pelo mesmo diapasão afinaram outros senhores deputados.

Vem depois o representante dos carpinteiros navaes affirmar que a ponte era a força da vila, nem menos, e declarar que tal obra se não realisará, custe o que custar. *Sic volo, sic jubeo* . . . etc.

Levanta-se outro cavalheiro a taxar a ponte de producto da burocracia que tudo faz sem nada observar, e atira-se para o campo esthetico encarecendo as bellezas da terra, ao parecer, affrontadas pela ponte-fôrça.

O presidente da Camara conclue pedindo o desvio da linha ou uma ponte giratoria.

Outro orador pede a immediata extincção dos trabalhos e termina por onde talvez se tivesse podido começar, a nomeação de uma commissão para estudar o assumpto afim de ser presente á Constituinte.

Isto da ponte giratoria parece enguicho com a horisontalidade do eixo do tableiro de levantar, porque se em



PARTE OFICIAL

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

Caminho de Ferro da Beira

Concurso n.º 12/VO/CFB/61

O «Diário do Governo», n.º 148, III Série, de 26 de Junho de 1961, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 30 de Agosto de 1961, para a arrematação da empreitada para o fornecimento e montagem de uma central telefónica automática, aparelhos de comunicação, de ar condicionado e equipamento de uma oficina para uso privativo do porto e caminho de ferro da Beira.

A base de licitação é de 1 220 000\$00.

O programa de concurso, modelo de proposta, caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na Divisão de Estudos e Construção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, na

vez delle se puzer um tramo duplo girando em torno de um eixo vertical, o embarço á navegação em linha oblíqua ao alinhamento da ponte será maior, como a mais ligeira reflexão pode mostrar, auxiliada por uma representação graphica ao alcance de qualquer leitor.

Cremos que estão de boa fé os habitantes do Seixal anteendo prejuizos e embarços que, ou não existirão, ou se reduzirão a proporções aceitaveis. A economia local só tem a ganhar com uma obra que facilita singularmente as relações com Lisboa, Barreiro, etc.

O sr. ministro do fomento, assediado ha muito pelas representações mais bem intencionadas que esclarecidas pelo conhecimento das particularidades technicas do caso, tem tido o bom critério de deixar o tempo exercer a sua natural acção calmante. Fizeram-se as alvenarias da ponte. Está-se provávelmente fazendo o taboleiro. O melhor é pô-lo no seu logar e apreciar depois *de visu* as condições em que fica o serviço fluvial.

Tambem em tempos que longe vão, Montemór, Leiria e outras terras pediram o afastamento da linha férrea. Tambem o Porto exigiu a linha de Salamanca, sem a qual a herva cresceria nas suas ruas, e se oppoz ao ramal de Ermezinde a Leixões e mais tarde á linha de circumvallação.

E hoje?

Quantos exemplos analogos poderia accumular! Não vale, porém, a pena.

E' convicção minha, profunda e fundamentada, que o troço do Barreiro a Cacilhas tem a unica directriz que devia ter, e só enferma de um mal: o não estar ainda feito.

Poderão mais que a razão e o interesse geral paixões locais mal orientadas?

E' possível. A proposito de tal facto, como de muitos outros, será então caso para perfilharmos philosophicamente os versos do Buonarotti, escriptos na sua estatua da Noite:

Grato m'è il somno e puoi esser di sasso.

J. FERNANDO DE SOUZA

secretaria do serviço de via e obras do caminho de ferro da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 30 500\$00.

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

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 18 de Maio de 1961. — O Engenheiro Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

Armazéns gerais (2.ª Secção)

Concurso n.º 200/61

O «Diário do Governo» n.º 175, III Série, de 27 de Julho de 1961, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 25 de Outubro de 1961, para o fornecimento de:

- a) 240 vagões de 4 eixos, *Drop-Sided*, de 40 t: 230 para Lourenço Marques e 10 para Quelimane.
- b) 65 vagões de 4 eixos, fechados, de 40 t: 40 para Lourenço Marques e 25 para Moçambique.
- c) 40 vagões, de 4 eixos, fechados, para fruta, de 30 t: 30 para Lourenço Marques e 10 para Moçambique.
- d) 25 vagões de 2 eixos, *Drop-Sided*, de 18 t, para Lourenço Marques.
- e) 5 vagões de 2 eixos, fechados, para fruta, de 18 t, para Lourenço Marques.
- f) 8 vagões de 4 eixos, fechados, de 30 t, para gado, para Moçambique.

O programa do concurso, modelo da proposta, caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; 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, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

O depósito provisório para a admissão ao concurso é de:

- Para a alínea a) — 1 440 000\$
- Para a alínea b) — 570 000\$
- Para a alínea c) — 300 000\$
- Para a alínea d) — 95 000\$
- Para a alínea e) — 20 000\$
- Para a alínea f) — 60 000\$

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

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, em Lourenço Marques, 26 de Junho de 1961. — O Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

Concurso público n.º 10/VO/CFB/61

O «Diário do Governo», n.º 157, III Série, de 6 de Julho de 1961, publica o seguinte:

Faz-se público que foi prorrogada para as 15 horas do dia 4 de Setembro próximo a data da abertura das propostas do concurso público n.º 10/VO/CFB/61 para a arrematação da empreitada para a construção do edificio da Estação Central do Caminho de Ferro da Beira, que havia sido anunciada pelo *Boletim Oficial* n.º 9, 3.ª série, de 4 de Março último, mantendo-se as demais condições do referido anúncio.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, Lourenço Marques, 6 de Junho de 1961. — O Engenheiro Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Segundo afirmações categóricas do Dr. Winchler, o nosso planeta abrigou até hoje 16 biliões e 400 milhões de seres humanos.

(de *Paris-Magazine*)

Os funcionários públicos egípcios, cujo número aumenta constantemente, beneficiarão de um desconto de 15 por cento nos transportes públicos. Mas uma comissão especial do Ministério dos Negócios Estrangeiros está a estudar o caso dos diplomatas e funcionários que desposam mulheres não egípcias, casamentos estes que agora são interditos.

(de *L'Avvenire* — Milão)

Encontrou-se próximo de Veletri, a 30 quilómetros ao sul de Roma, um túmulo romano do século I da nossa era, contendo três esqueletos pertencentes, provavelmente, a uma família patricía da antiga Velitrae. No túmulo, que tem a forma de um sarcófago rudimentar foram também encontrados um lacrimatório, cálices de vidro e uma ânfora de barro artisticamente trabalhada.

(*Le Journal de Sharte* — Le Mans)

Novos fragmentos do friso do templo de Apolo foram descobertos em escavações realizadas junto das ruínas. Os primeiros fragmentos, descobertos em 1812, encontram-se no Museu Britânico.

(do *Theonberg Zeitung* — Estugarda)

Nos hospitais da Suécia estão a usar-se lençóis de papel, que são queimados depois de servirem.

(de *Prugressu* Ajácio)

A parte europeia de Istambul — a antiga Constantinopla — vai ser ligada à parte asiática por uma ponte de 1 358 metros de extensão, lançada sobre o Bósforo, a qual ligará assim a Europa e a Ásia. Em Londy vão ser abertas oito vias subterrâneas destinadas a descongestionar a circulação automóvel.

(de *Era Nueva* — Barcelona)

Está em construção em Liège uma igreja que servirá de creche, onde as mães poderão deixar os

filhos durante a missa. Duzentos sacerdotes negros representarão brevemente o *Mistério do Officio*, de Calderon, diante da catedral de Addis-Abeba.

(de *Feuille Catholique* — Rennes)

Quatro rapazitos de Richmund (Estados Unidos), publicam um jornal considerado o menor diário do mundo. Os directores têm dez e onze anos. Como repórteres trabalham duas rapariguitas de nove anos. Cada exemplar do jornal é vendido a 5 centavos. A primeira edição produziu o total de um dólar e dez centavos, mas os seus proprietários esperam alcançar venda melhor.

(do semanário *Ta Nea* — Atenas)

O aperfeiçoamento da televisão em circuito fechado está a facilitar e a acelerar o diagnóstico de certas doenças: pode ser fornecida uma imagem do paciente que está a ser observado em outras salas.

(de *Selezione Médica* — Milão)

Na ilha de Naxos, o professor Contoleon descobriu cerâmicas micénicas do 3.º período em túmulos desenterrados. Entre os objectos encontrados figuram adagas, sinetes e uma espada.

(do *Kansas City Times* — Kans: s)

Uma invenção baseada numa ilusão de óptica que torna possível a criação de um efeito «envolvente» sem o uso de vidros curvos, para os parabrisas dos automóveis, foi feita pelo físico sueco Heiner. A invenção baseia-se no uso de um cristal de dezasseis milímetros de espessura, cortado em prisma nas janelas laterais da parte dianteira do carro.

(de *Le Cri du Peuple* — Paris)

Na sinalização das bermas das estradas em Inglaterra, estão a ser utilizados, com êxito, pequenos marcos de borracha, de 30 centímetros de largura e 60 de comprimento, reforçados na base para se fixarem com cimento. Tem no centro uma bola espiral em aço e uma folha reflectora — visível mesmo no mais denso nevoeiro.

(do diário *Trouw* — Amesterdão)

Descobriu-se um cemitério bizantino do século X, com 85 túmulos, próximo da vila de Terask. Os túmulos tinham sido saqueados pelos muçulmanos encontrando-se, todavia, utensílios e objectos funerários.

(da revista *Novità* — Milão)

Descobertas efectuadas nos terrenos adjacentes às Termas do Imperador Constantino, provam que, antes do período próspero que conheceu como residência imperial, a vila de Treves era já um importante centro cultural. Encontraram-se, a diversas profundidades, vestígios pertencentes a oito épocas diferentes de construção, do primeiro ao quarto século, e um sistema de canalização subterrânea que assegurava o abastecimento de água no tempo de Constantino.

(de *Il Nazionale* — Roma)

Construiu-se em Inglaterra um carrinho para mudanças que sobe e desce escadas e desliza sobre as passadeiras sem as estragar. O carro combina o máximo de potência com o mínimo de peso, pois é construído em liga de alumínio e tem a capacidade de quinhentos quilos.

(da revista *Officina* — Bologna)

Escavações realizadas junto à antiga necrópole de Arne, situada no leito seco do Lago Copai, levaram à descoberta das minas de um palácio da terceira era micénica. O palácio era rodeado de uma muralha fortificada.

(do *Die Transvaler* — Johannesburgo)

O Instituto de Investigação de Bremen preparou um Atlas da navegação mundial que contém mapas de todos os portos, das capacidades dos estaleiros,

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

O caminho de Ferro de Moçâmedes, importante obra da Engenharia portuguesa, na qual o Estado já investiu muitos milhares de contos através de verbas do Fundo de Fomento, atingiu Vila Serpa Pinto, sede do novo distrito de Cuando-Cubango, ao quilómetro 55 daquela via.

Tal melhoramento muito virá beneficiar as localidades de toda a região planáltica, especialmente as dos distritos de Huíla e Moçâmedes, e terá reflexos directos no desenvolvimento do porto da capital deste último, tanto mais que o referido caminho de ferro se destina a ligar com o das Rodésias, a fim de dar saída aos produtos daquela Federação.

MOÇAMBIQUE

Foi promovido a engenheiro-director do quadro comum dos engenheiros dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes do Ultramar e colocado como Subdirector dos Serviços em Moçambique, o Eng.º Fernando Seixas, que vinha desempenhando as funções de Director de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira.

— De Janeiro a Novembro de 1960 — segundo as estatísticas já conhecidas, transitaram nos caminhos de ferro de Moçambique 1 507 659 passageiros e 4 994 860 toneladas de mercadorias.

as carreiras regulares, a capacidade de carga e descarga de cada porto, e uma visão de conjunto da frequência das grandes vias marítimas.

(do semanário *Questioni* — Turim)

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

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

AO SERVIÇO
DA
METROPOLE
E ULTRAMAR...

**CEL
CAT**



CABOS ELÉTRICOS



ASSOCIADAS NO ULTRAMAR:

Angola:

CONDEL — Fábrica de Condutores Eléctricos
do Ultramar, S. A. R. L.
Caixa Postal, 3043 — Luanda (Sede)

Moçambique:

CELMOQUE — Fábrica de Condutores Eléctricos
de Moçambique, S. A. R. L.
Caixa Postal, 1171 — Beira (Sede)
Caixa Postal, 1974 — Lourenço Marques
Caixa Postal, 182 — Nampula

CONDEL

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉTRICOS DO ULTRAMAR, S. A. R. L.

CELMOQUE

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉTRICOS DE MOÇAMBIQUE, S. A. R. L.

**FÁBRICA NACIONAL DE CONDUTORES ELÉTRICOS, S. A. R. L.
CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, LDA.**

ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS:

RUA DUQUES DE BRAGANÇA, 9 — LISBOA — TELEFS. 2 19 78 - 2 50 94 - 2 89 12 - 36 26 16 — TELEG. «CONDUTORES»-LISBOA

Ecos & Comentários

P o r S A B E L

Turismo alemão

A pessoa a quem está entregue a divulgação do turismo na Alemanha no nosso País não está à altura de ser um simples empregado, quanto mais um director. Senão vejamos:

O sr. «Director», que também se ocupa dos serviços de publicidade, mandou publicar nesta revista três anúncios de quarto de página e para os mesmos queria fornecer gravuras que excediam o limite, tanto em altura como em largura. Por aqui se nota que o sr. «Director» não percebe nada dos serviços de publicidade. Uma das publicações devia ser feita em Dezembro, mas, como nessa altura a gravura não estivesse feita, publicou-se só em Janeiro. Não quis o sr. «Director» pagar o recibo, e nós para não termos mais aborrecimentos, anulámos esse recibo e, claro, perdemos a importância do anúncio. As outras duas publicações foram feitas com grande dificuldade originando sempre aborrecimentos pelo atrevimento do sr. «Director» nos serviços de direcção e censurando os artigos dos nossos colaboradores e ainda com o fornecimento de gravuras exageradamente grandes.

Fez-se a 3.ª publicação, e o sr. «Director» não quis pagar, alegando que já haviam sido feitas as três publicações, que, por sinal, foram quatro, e nada mais tinha a pagar.

Apelámos para a Embaixada da República Federal da Alemanha para que metesse na ordem o sr. «Director» que necessita de recolher a qualquer sanatório que tenha um psiquiatra em condições de tratar tal doente.

Televisão no México

Um telegrama de 21 de Julho, diz o seguinte: «Programas de televisão sem anúncios—o sonho de todo o telespectador—está prestes a tornar-se uma realidade no México.

Essa é a notícia que chega de Tiguana, uma cidade da parte baixa do Estado da Califórnia, perto da fronteira com os Estados Unidos, onde um programa, sem anúncios, começará com a inauguração do canal 21.

As pessoas que desejem ver bons programas sem terem de suportar anúncios de marcas de cerveja, de lâminas para a barba, de refrigerantes e outros, pagarão uma taxa mensal. Os seus aparelhos de televisão serão adaptados para receberem aquele canal».

Quem dera, cá no nosso País.

A C. P. e os Problemas da Produtividade

Uma nova reunião

Integrada na recente campanha de formação e produtividade, a que se lançou a Administração da C. P., em estreita ligação com a Direcção-Geral e demais serviços, realizou-se, na segunda quinzena de Julho, mais uma reunião, em que, durante dois dias, cerca de cinquenta dos seus engenheiros e economistas tiveram ensejo de ouvir as impressões colhidas pelas sete equipas que frequentaram outros tantos cursos promovidos pelo Instituto Nacional de Investigação Industrial.

Foram oradores os srs. drs. Carlos de Albuquerque, Lobo Alves e Manuel da Fonseca, e eng.ºs Almeida e Castro, José Garcia e Arruda Pacheco, tendo-se ocupado dos assuntos versados nos seminários dirigidos pelos notáveis especialistas M. M. Labourier e de la Barthe sobre «Técnicas modernas de gestão», M. Clquet sobre «Produtividade e remuneração», M. Lamy sobre «Planeamento da produção» e M. Renard sobre «Estudo do trabalho», «Estudo dos métodos» e «Medida do trabalho».

Trata-se de reuniões que se iniciaram com a participação efectiva de toda a Administração, Director-Geral e demais pessoal dirigente, tendo por finalidade a criação de um clima inteiramente favorável à progressiva resolução de todos os problemas relacionados com a produtividade da empresa e a formação dos seus servidores, aproveitando, para o efeito, a prestimosa existência e colaboração do I. N. I. I. e recorrendo, por todas as formas, ao acalentador entusiasmo que tal campanha está suscitando entre os participantes de tais reuniões.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN—Às 15,30 18,15 e 21,30 — «O prisioneiro da cadeira eléctrica».

OLIMPIA — Às 14,50 e às 21 — Filmes de aventuras.

COLISEU — Cinema.

Uma bomba

Numa cabine telefónica da estação do caminho de ferro do Cais de Sodrê mãos assassinas colocaram uma bomba de relógio, que rebentou, causando, além de prejuízos materiais, ferimentos em várias pessoas, atingindo também um guarda da polícia de segurança pública, que ali se encontrava em serviço.

Parece já haver saudades do tempo em que a desordem no nosso País era o pão de cada dia.



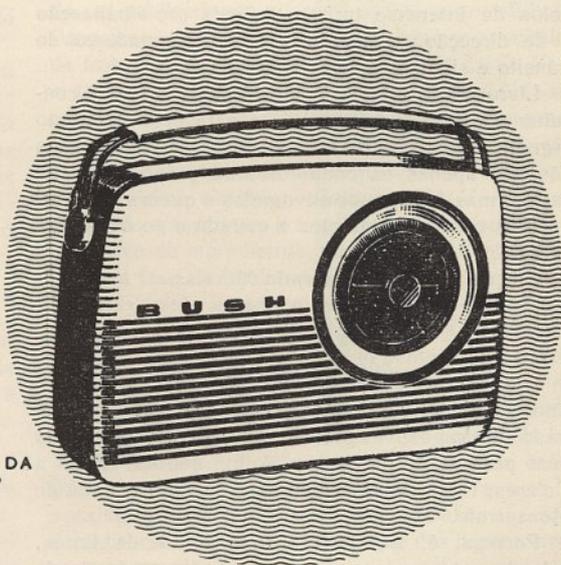
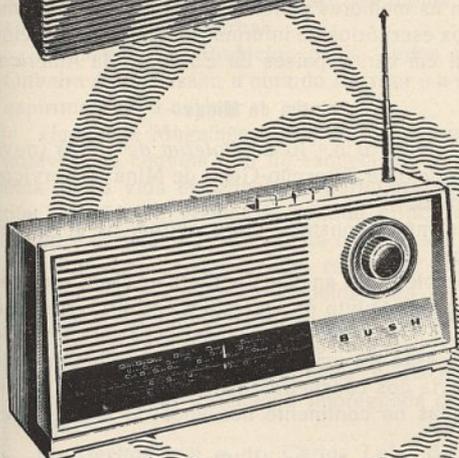
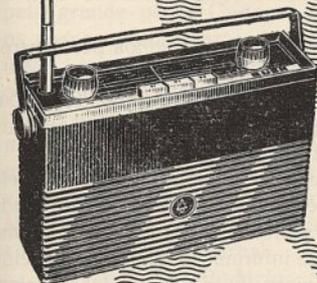
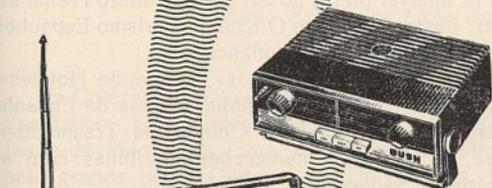
Bush

ÉIS A NOVA SÉRIE DE RECEPTORES DE TRANSISTORES PORTÁTEIS E DE MESA!

SEMPRE A MESMA TÉCNICA BUSH QUE TORNOU FAMOSA EM TODO O MUNDO ESTA MARCA DE CONFIANÇA.

RÁDIOS DE TRANSISTORES DIFERENTES... NADA DE CIRCUITOS IMPRESSOS. CONSTRUÇÃO SÓLIDA, MAGNÍFICO RENDIMENTO E QUALIDADE DE SOM INEQUÍVOCAS.

CENTENAS DE HORAS DE RECEPÇÃO PERFEITA APENAS COM 6 VULGARES PILHAS DE 1,5 VOLTS.



DISTRIBUIDORES

UTILIDADES ELÉCTRICAS, L.^{DA}

R. ALEXANDRE HERCULANO, 5-1.º
TELEF. 53263 • LISBOA-2

Publicações recebidas

Código da Estrada Anotado — Pelo Juiz Dr. João de Deus Pinheiro Farinha

O Sr. Dr. João de Deus Pinheiro Farinha, Mereíssimo Juiz de Direito, e autor de valiosas obras, entre as quais o «Código do Processo Penal Português (Nota de Legislação, Jurisprudência e Doutrina)», acaba de dar à estampa, em segunda edição, o «Código de Estrada Anotado».

Esgotada, há muito, a primeira edição desta obra, o Autor, entusiasmado por alguns colegas, decidiu-se a proceder a nova tiragem em que, seguindo-se o critério da anterior, se actualizaram as disposições legais e notas de jurisprudência.

Estamos, pois, na presença de uma utilíssima publicação que o seu ilustre Autor oferece a todos os interessados no louvável intuito de lhes facilitar a sua tarefa ao terem de lidar com as normas do direito estradal.

Segundo o acórdão da Relação do Porto, de 13 de Março de 1959, *não se pode partir do principio de que todos os que conduzem automóveis e apenas por o fazerem são culpados*. Esta conclusão, que sublinhamos, é transcrita como legenda ao alto da página 9 desta volumosa obra, e destina-se a justificar a sua publicação.

Onze páginas deste livro são inteiramente ocupadas com gravuras que reproduzem: sinais de perigo, sinais de prescrição absoluta, de paragem proibida, de estacionamento limitado, de estacionamento proibido, sinais de simples indicação ou informação, símbolos de interesse turístico, sinais pré-sinalização e de direcção, sinais dos agentes reguladores do trânsito e sinais dos condutores.

Livro útil, os interessados não deixarão de o consultar e de o ter sempre à mão para esclarecimento urgente e para simples informação. E os interessados não são apenas os condutores ou proprietários de carros, mas também os advogados a quem são entregues os casos respeitantes à estrada e ao automobilismo.

Edição cuidada da Livraria Morais.

Sintra, Colares, Praia das Maças — por Artur Patrício

Este pequeno opúsculo do sr. Artur Patrício, ilustrado com sugestivas gravuras, contém as impressões dum passeio, a pé, que o Autor deu de Sintra a Colares, Praia das Maças, seguindo pela estrada de Monserrate.

Portugal é, na verdade, um jardim de flores, valendo, pois, a pena ir conhecendo, ao longo de

um passeio aprazível, todos os seus maravilhosos canteiros.

O opúsculo fecha com algumas páginas gráficas consagradas a Vidago.

Cursos para Extranjeros

Por amável oferta do Sr. Dr. Alejandro Freijal del Villar, ilustre Delegado Oficial do Turismo Espanhol, recebemos as seguintes publicações:

«Cursos para Extranjeros», «Guia de Hoteles», «Horários y Tarifas», das linhas aéreas de Espanha «Ibéria», e itinerários da Companhia Trasmediterranea, S. A., e comunicações marítimas com as Canárias e Sahara.

Os Cursos para estrangeiros, regidos por ilustres professores, realizam-se, quase todos, durante o Verão, em Madrid, Cadiz, Alicante, Leon, Granada, Sevilha, Salamanca e noutras cidades, e constam de língua, literatura e cultura espanholas.

O Guia de hotéis de Espanha, publicado pela Dirección General del Turismo, não só compreende também as melhores pensões da nação vizinha como indica os escritórios de informação daquela Dirección General em vários países da Europa e da América.

Boletim de Minas

Recebemos o n.º 10 do *Boletim de Minas* (nova série), órgão da Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos.

Do sumário constam, entre outros, os seguintes assuntos:

O problema da analogia perante os casos omissos ocorridos no âmbito do Decreto n.º 15401, regulador das águas mîneromédicinas; Instruções para o pedido de concessão de um jazigo mineiro; Centenário da descoberta dos concheiros do vale do Tejo; e minas concedidas no continente nos anos de 1957 e 1958.

A Luta do Ultramar — Palestras do Dr. Antero de Seabra

O Dr. Antero de Seabra está reunindo em volume as palestras radiofónicas que vem realizando, com muito interesse, sob o título *A Luta do Ultramar*. Trata-se de uma «Enciclopédia», de que acabamos de receber o segundo tomo. Como o anterior, é ilustrado com numerosas e sugestivas gravuras.

Verdades necessárias para a sobrevivência de Portugal — Por Ernesto Tavares Pimenta

O Sr. Ernesto Tavares Pimenta, autor de algumas obras patrióticas, reúne neste volume a transcrição de alguns telegramas e de uma nova carta endereçada ao Sr. Contra-Almirante Américo Deus Rodrigues Thomaz, venerando Presidente da República Portuguesa.

Os telegramas foram enviados a numerosas indi-

vidualidades, entre elas os jornalistas que marcaram a sua posição contra aqueles que, num momento grave como o que atravessamos, se esqueceram de que o dever de todos é consolidar a união de todos os portugueses.

Jaime de Magalhães Lima — *Seleccção e Prefácio de Carlos Lobo de Oliveira.*

Na Coleccção «Páginas Portuguesas», de «Edições Panorama», foi incluída uma formosa antologia de Jaime de Magalhães Lima, organizada e prefaciada pelo grande poeta Carlos Lobo de Oliveira. Entre os nossos maiores prosadores figura Jaime de Magalhães Lima, que em Coimbra, sendo escolar de leis, conviveu com alguns finos espíritos, como esse admirável joalheiro da linguagem metrificada que foi, para glória da nossa literatura e da língua portuguesa, o poeta António Feijó. Da convivência com este poeta e outros escritores, beneficiou Jaime de Magalhães Lima, quer no culto das ideias quer no culto da expressão verbal.

No seu lúcido Prefácio, o dr. Carlos Lobo de Oliveira define assim a obra do Escritor e a essência espiritual que a anima:

«Jaime de Magalhães Lima deixou-nos uma obra notável que convém tirar do esquecimento, pelo que nela há de vida espiritual, de portuguesismo exemplar, de ideias vividas e sentido crítico apurado. Amou e defendeu a democracia que, na sua concepção, foi sempre de essência religiosa, procurando na tradição exemplos e modelos para justificar e comprovar as ideias políticas que defendia. A uma democracia, de um geometrismo puro, rebelde e inadaptável às realidades, opôs o Escritor uma democracia viva, fortemente impregnada de espírito cristão».

Os trechos que o dr. Carlos Lobo de Oliveira seleccionou, foram respigados das seguintes obras: *Vozes do meu Lar, Divagações de um terceiro, Via Redentora, O amor das nossas coisas e alguns que bem o serviram, Apóstolos da Terra, Rogações de Eremita* e outras.

«Edições Panorama» praticaram um acto de puro patriotismo indo arrancar ao esquecimento uma figura das mais nobres da literatura do nosso tempo.

A Liga Portuguesa de Profilaxia Social e a Campanha pela Higienização do papel usado nos sacos, cartuchos e envoltórios destinados ao acondicionamento dos géneros alimentícios

A Liga Portuguesa de Profilaxia Social, entidade a quem a higiene e a sanidade públicas devem assinalados serviços, acaba de publicar um caderno acerca da «Campanha pela Higienização do papel

usado nos sacos, cartuchos e envoltórios destinados ao acondicionamento dos géneros alimentícios».

Ao longo de 79 páginas, expõe-se qual foi a útil acção da Liga no assunto, arquivam-se depoimentos interessantes e a colaboração da Imprensa e, por fim, elogia-se a atitude do Ministério da Economia, cuja intenção é extinguir sem piedade uma centena de fábricas vergonhosas para, em sua substituição, explorarem uma grande fábrica em condições modernas.

«Mundo Motorizado»

Continuamos a receber, com regularidade, a revista quinzenal técnico-desportiva «Mundo Motorizado», de que é distinto director o sr. A. Rodrigues Vieira. O número 84 desta excelente revista, saído com a data de 20 de Maio, traz variada colaboração, de entre a qual mencionamos os seguintes artigos:

Para desenvolver a mecanização da Agricultura é necessário maior divulgação de conhecimentos técnicos entre as populações rurais; A mecanização da Agricultura na Itália; Aspectos essenciais da condução correcta e segura de veículos automóveis.

O Grande Desafio (*A penetração soviética nos países subdesenvolvidos*) — pelo Dr. Vasco da Cunha d'Eça

O Sr. Dr. Vasco da Cunha d'Eça proferiu no Secretariado Nacional de Informação, em 9 de Março de 1961, uma notável conferência sob o título *O Grande Desafio*, ou seja, como se lê em subtítulo, *A penetração económica soviética nos países subdesenvolvidos*.

Este trabalho, de uma aguda actualidade, acaba de ser publicado em elegante opúsculo por «Edições Panorama». O Autor dedica-o aos seus companheiros de trabalho nas delegações às reuniões da O. N. U. e da O. E. C. E. que «com firmeza e dignidade têm sabido defender, contra hostilidades e incompreensões, com os sagrados direitos de Portugal, uma parte do património do Ocidente».

Do último capítulo — *Palavras de fé* — seja-nos permitido transcrever e arquivar este período:

«Povo de marinheiros, não podemos aceitar como válida a tese da fatalidade dos chamados «ventos da história», pois aprendemos, ao longo dos séculos, como se pode navegar contra correntes temerosas e ventos adversos se, conhecendo bem marés e baixios traiçoeiros, houver firmeza ao leme e coragem nos corações. Mas tenhamos também a inteireza de carácter para pôr realmente a nossa acção prática de harmonia com os princípios que apreçamos e defendemos e, reconhecendo ser a política a arte do possível, saibamos distinguir o essencial do acessório e medir, com realismo, a adequação dos nossos meios aos nossos objectivos».



Uma nova Indústria nacional ao serviço da

- arquitectura e decoração
- construção civil e naval
- marcenaria

Placa prensada de aglomerado de madeira

Características :

dois tipos: normal e leve
forma e volume constante
espessura garantida
não racha
absolutamente plana
resistente ao caruncho
isolante acustico, termico

O ideal para :

portas
lambrins
tectos
divisorias
mesas
balcões
prateleiras
mobiliário
cofragens ci-
mento armado
etc. etc.

Aparite pode-se :

serrar	lixar	aplicar ao
fresar	pregar	natural
biselar	verrumar	revestir com
rebaxar	aparafusar	plásticos,
tupiar	envernizar	papel, te-
ensamblar	polir	cidos etc.
emalhetar	pintar	folhear com
armilhar	lacar	madeira
aplainar		

Fabricante **Siaf** Soc. de Iniciação e Aproveitamentos Florestais sarl

Vendas Lisboa : r S Julião 139, tel. 3 23 31
Porto : Palácio Atlantico 403, tel. 3 25 26
e nos armazenistas

madeira — mas melhor!

Medalha de ouro da Exposição de Bruxelas de 1958

ELVAS
TEM, FINALMENTE, O
HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMI-
RÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA
SALA DE JANTAR COM COZINHA
DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

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

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

A' venda nas casas das especialidades e principais far-
mácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e
morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais :

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

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



**NOS BONS
MOMENTOS...**

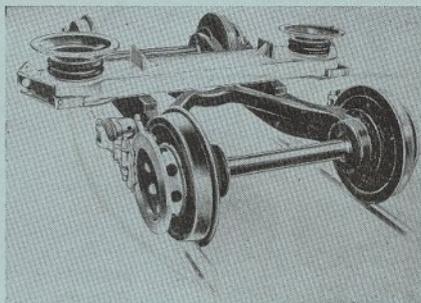
ESPUMANTE
NATURAIS DAS

Caves Aliança
SANGALHOS

VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

Armazéns em Lisboa (Filial):
Av. Infante D. Henrique II - Circular
Telf. 381596 e 382155

Sensação em Travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

Alberto Maria Bravo & Filhos

Casa fundada em 1843

Agentes dos principais fabricantes europeus de
FERROS * AÇOS * METAIS

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

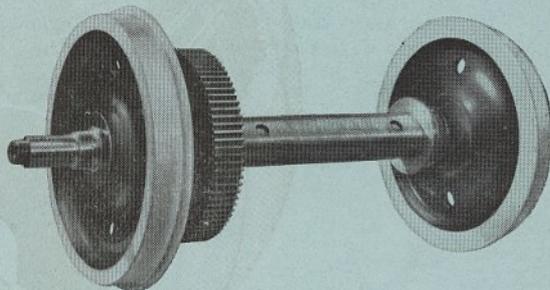
Fornecedores da C. P.

Rua de São Paulo, 12-2.º

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



STEEL, PEECH & TOZER - OWEN & DYSON
ROTHERHAM — INGLATERRA



Materiais para Caminhos de Ferro
Rodas e Eixos OWEN e DYSON

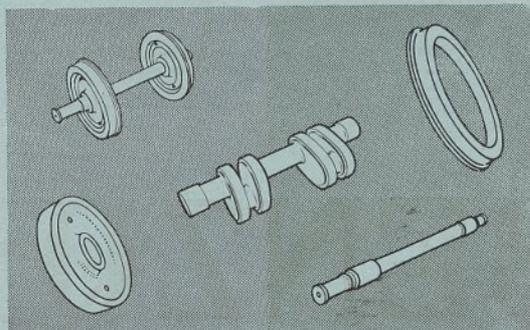
A fábrica Steel, Peech & Tozer produz uma grande variedade de rodas para caminhos de ferro, das quais tem fornecido quantidades apreciáveis à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A sua Subsidiária Owen & Dyson Limited produz rodados completos.

Além das rodas, a firma Steel, Peech & Tozer fabrica também aros, eixos, peças forjadas, barras e arco.

THE UNITED
STEEL
COMPANIES LTD

STEEL, PEECH & TOZER — SHEFFIELD - INGLATERRA
AGENTES EM PORTUGAL:
SANTOS & MENDONÇA, LDA.
Rua da Boavista, 83 — (Apartado 297) — LISBOA

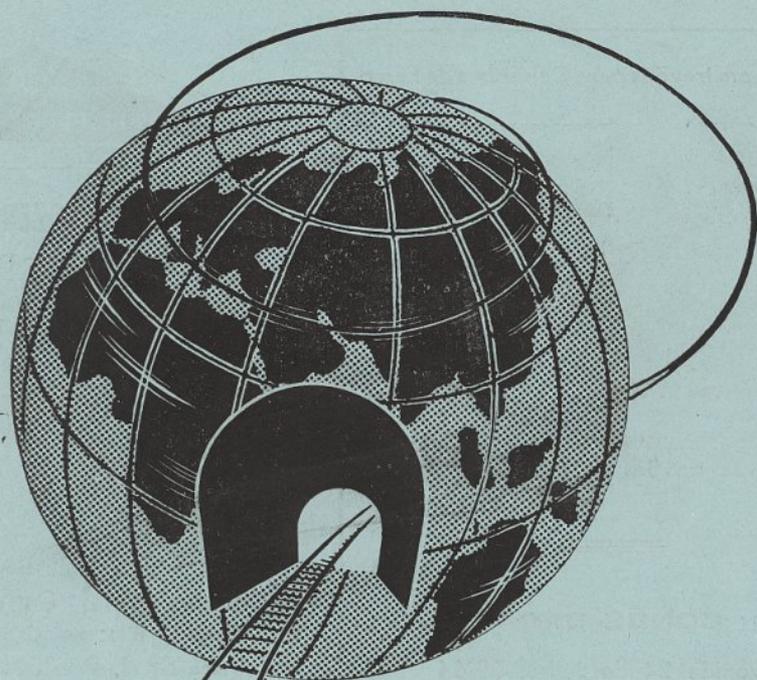


Representantes no Brasil:

CIBRAMET, S. A.

RIO DE JANEIRO: Avenida Almirante Barroso, 91-8.º Andar: Caixa Postal: 1881. Telef.: 52-0197

SÃO PAULO: Rua Libero Badaro, 158-14.º Andar: Caixa Postal 8241. Telef.: 35-5108



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE