

7.º do 66.º Ano
Lisboa, 16 de Junho de 1953

Número 1572

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

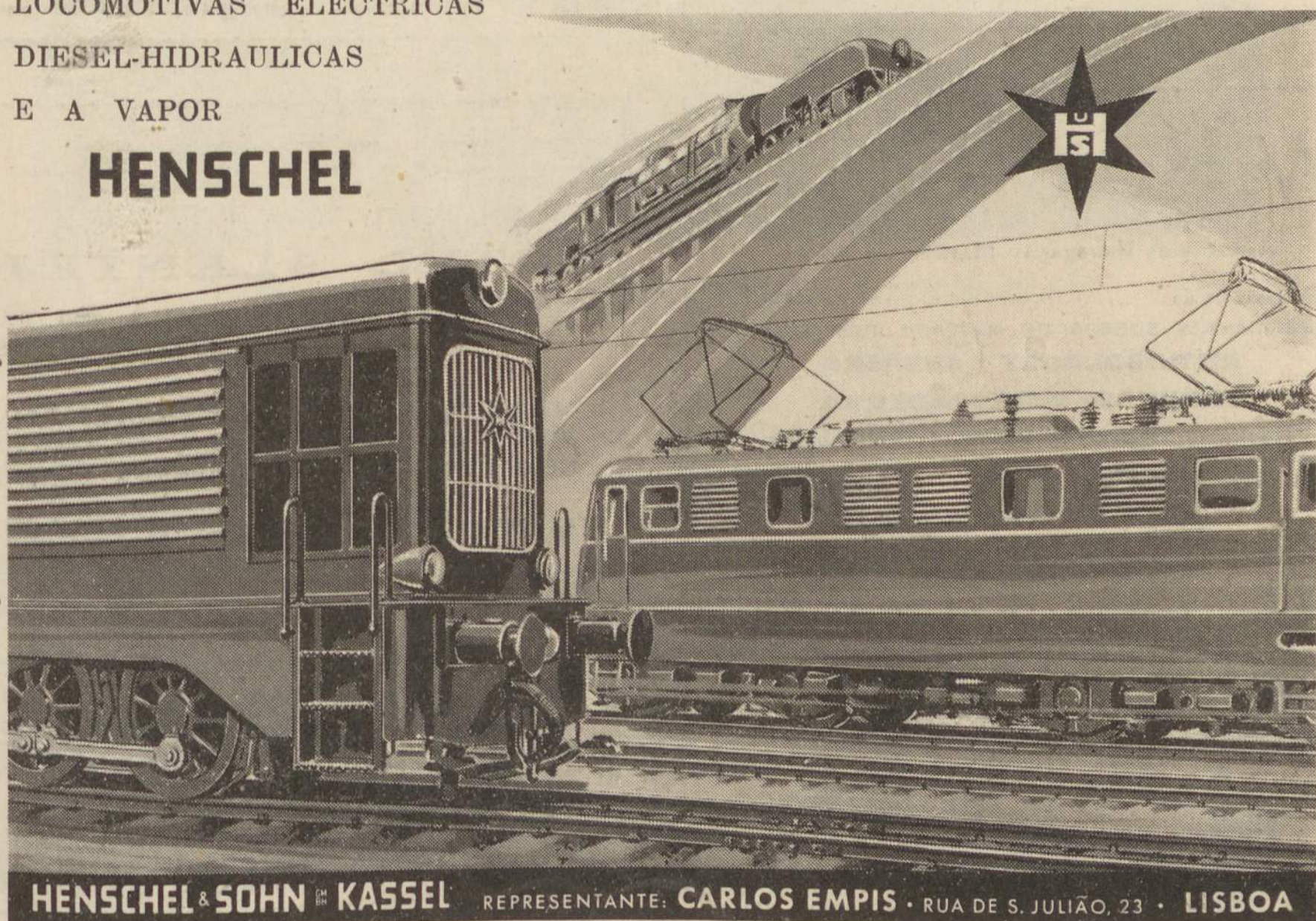
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158—LISBOA

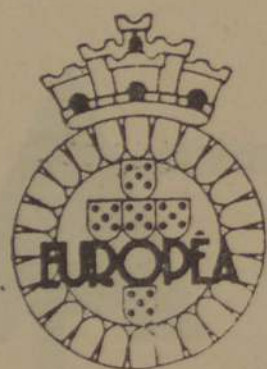
LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS
DIESEL-HIDRAULICAS
E A VAPOR

HENSCHEL



HENSCHEL & SOHN KASSEL

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



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Telog. EUROPEA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

Transportes locais e de todo o País

CARROS PRÓPRIOS

Transportes

SIMÕES



Camions para
cargas de 6.000
a 12.000 quilos

JOSÉ SIMÕES

Rua Pascoal de Melo, 58 — LISBOA

Telefones 54012 — 51294

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.º

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

Wiese & C.ª, L.ª

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Representantes de

FABRICANTES SUECOS DE MATERIAL FERROVIÁRIO

AKTIEBOLAGET SVENSKA

JARNVAGSVERKSTÄDERNA

Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

SAPATARIA



RUA DO AMPARO

A MAIS ECONOMICA DE LISBOA

TEL. 28000

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. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Vicente Brandão — Pele e sífilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos — às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bóca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar?

LEVE O

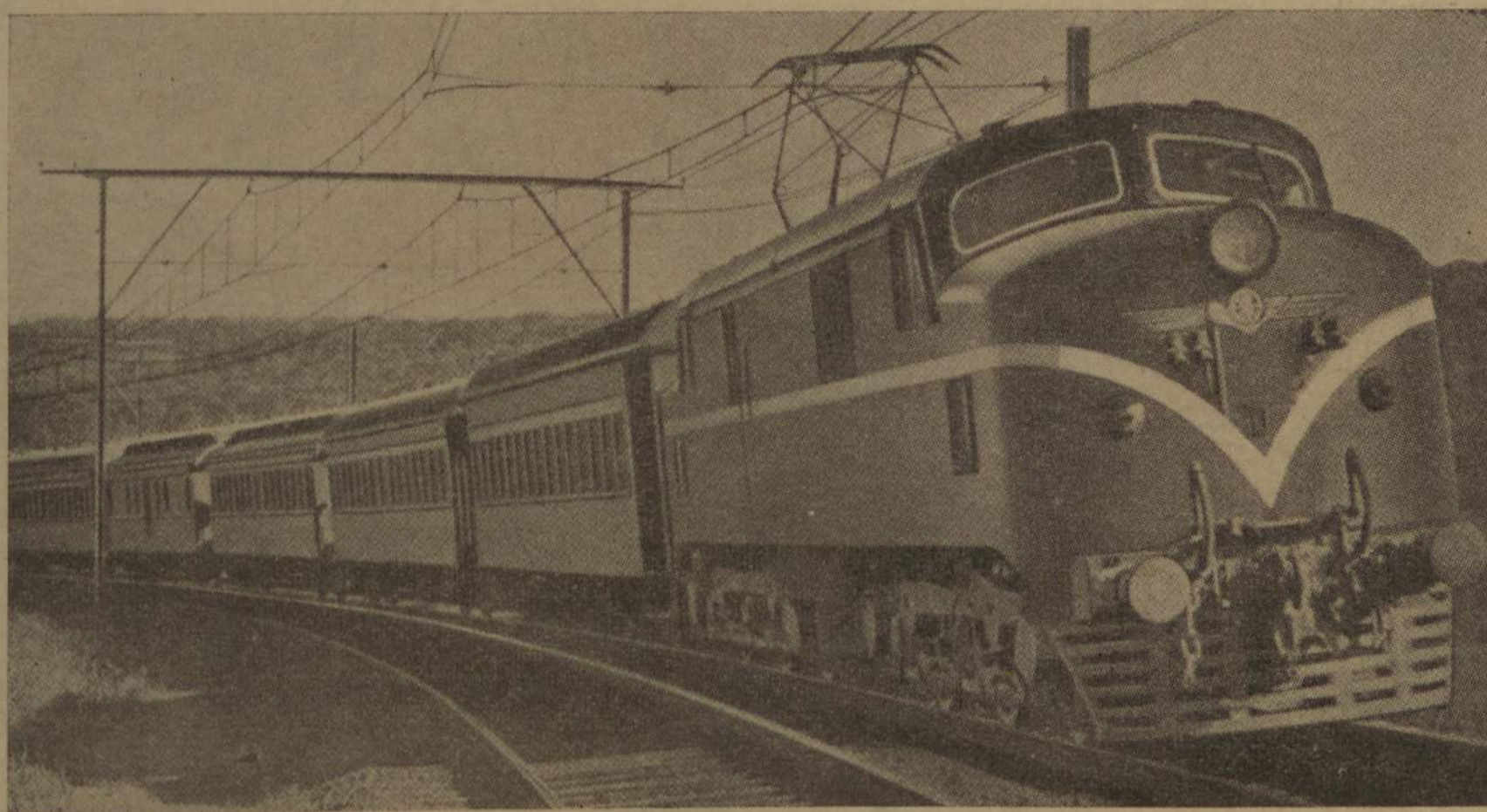
Manual do Viajante

em Portugal

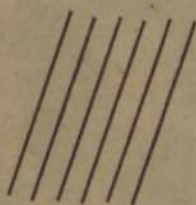
À venda o 2.º volume,
muito actualizado

English Electric

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS PARA O BRASIL



Uma das quinze locomotivas electricas de 3.000 H. P. fornecidas pela The English Electric C.^o Ltd. à Companhia dos Caminhos de Ferro de São Paulo



THE ENGLISH ELECTRIC COMPANY Limited

QUEENS HOUSE, KINGSWAY, LONDRES W. C. 2

Fábricas em STAFFORD, PRESTON, RUGBY, BRADFORD e LIVERPOOL

REPRESENTANTES:

MONTEIRO GOMES, Limitada — Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Telefone 37083

FRANCE



INFORMAÇÕES :

DIRECTION GÉNÉRALE DU TOURISME

234, Rue Aurore, 242
LISBONNE

Telef.
2 5368 e 2 5369

Telef.
COMIGETOURISME

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 2 0158; Direcção: 2 7520

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

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1572

16—JUNHO—1953

ANO LXVI

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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

COLABORADORES:

Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Os Caminhos de Ferro no Plano de Fomento	149
Assembleia Geral da C. P.	151
Há 50 anos	152
Congresso Internacional das Agências de Recortes da Imprensa	152
Confraternização Ferroviária	153
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	155
A cidade de Pau	156
Vida Ferroviária	157
António Montês	157
Caminhos de Ferro Ultramarinos	157
A ponte sobre o Tejo entre Lisboa e a Outra Banda	158
General Joaquim José Machado	159
Publicações recebidas.	160

Os Caminhos de Ferro no Plano de Fomento

NO teatro do Palácio Foz, o sr. coronel Gomes de Araújo, Ministro das Comunicações, proferiu, na tarde de 8 do corrente, uma notável conferência sobre «As Comunicações e o Plano de Fomento».

Começando por analisar a situação das comunicações em 1926, ao referir-se aos caminhos de ferro disse :

«Pelo que toca aos caminhos de ferro, existia uma rede desenvolvida que pouco foi preciso ampliar desde então e constituía o único sistema verdadeiramente apto a ligar as diversas regiões do País. Embora de há muito bem servido por um corpo de técnicos distintos, reproduzia, como todos os outros serviços, a grande desorganização da vida nacional. O seu funcionamento era mau, as linhas e as pontes estavam mal conservadas, o material era velho, o rendimento da exploração deficitária, apesar de ainda se não fazerem sentir os efeitos da concorrência do transporte automóvel».

Depois, em capítulo especial, dedicado aos problemas ferroviários, o sr. Ministro das Comunicações disse o seguinte, que passamos a reproduzir textualmente:

«A orientação seguida pelo Governo, em relação aos caminhos de ferro, pode resumir-se desta maneira:

- Uniformizar o regime das concessões, da exploração, das tarifas e dos encargos tributários;
- Melhorar a rede (via, pontes, instalações), do ponto de vista da segurança e velocidade do material e do conforto dos passageiros;

- Tornar a exploração mais económica, pela substituição da tracção a vapor por tracção Diesel e eléctrica, pela reorganização dos serviços e pela concentração da exploração;
- Garantir a permanência e a regularidade do serviço prestado pelo caminho de ferro à economia nacional, auxiliando-o mediante a construção de obras fixas, compra de material circulante, garantias de juros, redução de encargos fiscais, empréstimos e subsídios.

Não é possível desenvolver aqui a extensa relação das providências adoptadas de acordo com esta orientação.

Citam-se, no entanto, entre tantas outras, as seguintes:

- a uniformização do regime jurídico dos caminhos de ferro, pela revisão da classificação das linhas, pela sujeição da construção de novas linhas a um plano geral e pela adopção de normas comuns para todas as concessões;
- o auxílio directo prestado às obras e ao apetrechamento das antigas linhas do Estado, através do Fundo Especial de Caminho de Ferro, que de 1927 a 1951 ultrapassou 600.000 contos;
- a concentração da exploração de toda a rede — com excepção temporária da linha de Cascais — em uma única empresa, a fim de se encontrar compensação para as linhas de menor rendimento e de se evitar a duplicação de serviços;
- a simplificação do sistema tarifário;
- a criação duma compensação adequada para a desigualdade das condições económicas da exploração, por meio de uma aplicação mais justa do imposto ferroviário;
- os empréstimos, que ultrapassaram 400.000 contos, feitos nos dois últimos anos, para aquisição de material mo-

dermo e saneamento financeiro da empresa;

- o subsídio não reembolsável de 150.000 contos, realizado nos termos da lei, como compensação de certos encargos».

O sr. Coronel Gomes de Araújo acrescentou em seguida:

«Com estas medidas, os caminhos de ferro não só viram facilitada a regularização da sua situação financeira, como também encontraram os meios que lhes permitiram beneficiar a via, modernizar as instalações de segurança, renovar o material rolante e substituir em parte o parque de tracção por outro meio mais potente e rápido e, sobretudo, muito mais económico. Traduzir-se-á em 80.000 contos a economia anual da exploração, resultante do esforço feito, logo que esteja ao serviço todo o material encomendado. Não foi ele, porém, suficiente. E' preciso melhorar os serviços e extinguir o déficit da exploração. Para tanto, há que intensificar a renovação da via e do material circulante e, sobretudo, a substituição da tracção a vapor por sistemas mais económicos, não só adquirindo um maior número de locomotivas e automotoras Diesel, mas ainda promovendo a electrificação das linhas onde a intensidade do tráfego a justificar.

O custo médio por quilómetro é, números redondos, de 12\$00 para a tracção a vapor, 3\$50 para a tracção diesel e 2\$20 para a tracção eléctrica, a \$20 o kw. E' pois evidente a vantagem económica, além de outras, dos dois últimos sistemas sobre o primeiro. Mas, enquanto a tracção diesel não exige equipamento especial da via para a recepção do combustível pelas locomotivas, o mesmo não acontece com a tracção eléctrica, que precisa de equipamento para transporte da energia. Esta circunstância, obrigando à remuneração e amortização de capitais importantes, encarece correspondentemente o preço atrás indicado, aproximando-o ou mesmo levando-o a exceder o da tracção diesel, se a frequência dos serviços, em consequência dum tráfego limitado, for reduzida.

Os estudos feitos permitiram concluir que estão em condições económicas de ser electrificadas as linhas dos subúrbios de Lisboa

e do Porto e, em caso de utilização da corrente industrial, a ligação entre os dois sistemas. Tal programa não é porém exequível dum só jacto, dados os avultados investimentos que exige e a necessidade de previamente se executarem outros trabalhos de que a rede urgentemente carece.

Áqueles que se atemorizam com a electrificação dos caminhos de ferro no dealbar da era da energia atómica, suponho poder dizer-lhes, depois de ouvidos técnicos competentes, que nos países pobres em carvão e petróleo, mas dispondo, pelo contrário, de materiais cindíveis, os esforços dos sábios que trabalham nesse ramo da ciência se orientam precisamente no sentido do aproveitamento da energia nuclear como fonte de produção de energia eléctrica, construindo reactores de potência destinados a substituir as centrais térmicas ou a completar a energia hídrica.

E' o caso da França, que não produz petróleo e apenas 70 % do carvão de que precisa, e de muitos outros países.

Começa-se, por isso, pela electrificação da linha do Norte, entre Lisboa e o Entroncamento — troço da rede que, pelo volume do seu tráfego, constitui a unidade de exploração de maior interesse, — e pela linha de Sintra — esta principalmente com o objectivo de valorizar uma zona de excepcional importância turística.

Para satisfazer todas estas necessidades — renovação da via e sinalização — requisitos fundamentais da segurança —, reequipamento — principalmente em material circulante — e electrificação, o Plano de Fomento inscreve a verba de 600.000 contos.

Estas medidas, que se justificam pela grande importância do caminho de ferro na economia e defesa nacionais, permitirão uma nova redução anual de despesas da ordem dos 50.000 contos, e o equilíbrio económico da empresa, facto certamente muito raro, na Europa. O caminho de ferro tem, com efeito, uma participação enorme no tráfego global do País, representa um património avultado, dá bom rendimento quando se trata de transportes de grandes massas e é reserva do sistema de comunicações terrestres em ocasiões de emergência».

Assembleia Geral da C. P.

Aprovação das Contas da Gerência de 1952. Algumas palavras de homenagem à memória do Prof. Fezas Vital e do Conselheiro Fernando de Sousa. Eleição dos cargos vagos

COM a assistência do Delegado do Governo, sr. Dr. José Alberto dos Reis, e sob a presidência do sr. Dr. Bustorff Silva, secretariado pelos srs. Ribeiro Gomes, Rogélio Martins Alves e Armando Vieira de Carvalho, reuniu-se na tarde de 2 do corrente a assembleia geral ordinária da C. P. para discussão e votação das contas referentes ao exercício de 1952, do Relatório do Conselho de Administração e do Parecer do Conselho Fiscal, bem como para o preenchimento das vagas existentes nos corpos gerentes e, finalmente, eleição da mesa da assembleia geral.

A sala registou uma grande concorrência de accionistas.

O sr. Dr. Bustorff Silva, ao iniciar os trabalhos da assembleia geral, leu uma carta em que o sr. eng. Melo e Castro, que foi nomeado presidente do Conselho de Administração dos Transportes Aéreos Portugueses, pedia, por esse facto, a demissão de administrador-delegado da C. P.

Em seguida, foram postos em discussão o Relatório e as Contas.

Segundo se lê no Relatório do Conselho de Administração o exercício de 1952 foi melhor do que o de 1951, no que se refere a receitas. No primeiro semestre o excesso de receitas, líquidas de reembolsos e impostos, sobre o correspondente de 1951, foi de 25.339 contos. Se as coisas se passassem no segundo semestre em termos paralelos daqueles que ocorreram no primeiro, os resultados da exploração — acentua-se nesse Relatório — não teriam atingido o equilíbrio, mas não ficariam longe disso.

«Infelizmente, no segundo semestre, as receitas baixaram em relação a igual

período do ano anterior, de sorte que se chegou ao fim do exercício com um excesso de receitas, igualmente líquidas de reembolsos e impostos, de 20.903 contos».

As despesas de exploração, que nos últimos cinco anos tinham sempre diminuído, aumentaram no exercício de 1952 em relação ao de 1951 de sete mil contos, números redondos. De tudo deriva que o resultado da exploração apresenta um «déficit» de 59.028.164\$35, pois as receitas totais foram de 706.504.313\$23 e as de exploração de 765.532.477\$58.

Dada a palavra ao sr. Raúl Mendes de Carvalho, este accionista, depois de se ter referido à fusão e liquidação das contas da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro, enviou para a mesa uma proposta para que seja concedido aos accionistas com mais de dez acções um bónus de 75 por cento nas tarifas.

O sr. Manuel Chaves Coimbra, que falou em seguida, prestou comovida homenagem à memória do Professor Fezas Vital, que foi presidente do Conselho de Administração, tendo-se associado também àquela justa homenagem os srs. eng. Cunha Leal e José Lucas Coelho dos Reis, e tanto um como o outro analisaram as contas da C. P. O sr. José Lucas Coelho dos Reis, que se referiu elogiosamente ao Conselho de Administração, fez algumas considerações acerca da situação dos caminhos de ferro perante a concorrência da camionagem e defendeu o princípio de resgate, por parte do Estado, de todas as acções que se encontram na posse dos accionistas. O sr. Coelho dos Reis referiu-se depois ao recente discurso do sr. Presidente

do Conselho de Ministros, e terminou a sua intervenção recordando um artigo que, há anos, publicou em *A Voz* o saudoso Eng. José Fernando de Sousa, que foi director daquele diário e da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, sobre o problema da camionagem.

Falou seguidamente o sr. Dr. Mário de Figueiredo, ilustre presidente do Conselho de Administração, que, respondendo a todos os oradores, afirmou que a maior parte das considerações produzidas durante a discussão não correspondia à verdade dos factos, pela simples razão dos accionistas não conhecerem todos os problemas da C. P. Referindo-se ao sr. Eng. Cunha Leal, prestou homenagem ao seu espírito compreensivo e à sua franca declaração de oposicionista.

Depois, o sr. Dr. Mário de Figueiredo declarou:

— O «déficit» da C. P. é qualquer coisa como 60 mil contos. É importante, mas, em todo o caso, pouco menos de 10 por cento do orçamento da Empresa. Se estão certos os cálculos feitos relativamente à economia com a electrificação e, ainda, por outras razões, é lícito acreditar que o futuro não se apresenta tão escuro como alguns pretendem ver.

Referindo-se aos meios que a Companhia tem utilizado para melhorar os serviços, o sr. Dr. Mário de Figueiredo acentuou:

— Por todas as maneiras tem-se procurado encontrar o caminho para a solução do problema dos caminhos de ferro. E essa solução ainda não foi encontrada. Pergunta-se porque ganha a camionagem e o caminho de ferro perde. Os números de 1952 esclarecem-

-nos em parte: na camionagem o transporte de passageiros atingiu 62 por cento da sua capacidade, enquanto no caminho de ferro não foi além de 39 por cento.

O sr. Dr. Mário de Figueiredo sublinhou em seguida:

— Não tenho nada contra a camionagem. É um meio de transporte que a civilização impõe e que não pode ser extinto para valorizar outro meio de transporte.

O sr. Dr. Mário de Figueiredo justificou, seguidamente, a actividade do Conselho e o critério adoptado para a abolição da 2.^a classe. Disse, depois, que a classe média é que está a sofrer o peso da crise, mas este problema é mundial e não apenas português, acrescentando que não era possível modificar-se o preço da 3.^a classe, que constitui a maior parte da receita do tráfego de passageiros.

Em referência ao Plano de Fomento, o sr. presidente do Conselho de Administração afirmou que todos deviam estar muito gratos ao Governo, por ter

concedido 600.000 contos para a electrificação do caminho de ferro entre Lisboa e o Entroncamento.

Os srs. Alfredo Ferreira e Eng. Cunha Leal voltaram a fazer uso da palavra sobre o desaparecimento da 2.^a classe. O sr. Dr. Mário de Figueiredo, em resposta, disse que o que se está fazendo é sujeito a correcção. Se os técnicos que estão a estudar o problema, depois das experiências realizadas disserem que para a vida da Companhia, é preferível a existência apenas de duas classes, assim se fará, mas, repetiu, salientando, o que se está fazendo é a título de experiência, esperando que, dentro de um prazo bastante curto, tudo possa ser revisto, alterado e esclarecido.

Ao terminar, disse que à face do direito comercial não era permitido que os accionistas partilhassem de lucros que não existem, isto com vista à proposta apresentada para que fosse concedido um bónus de 75 por cento aos accionistas com mais de dez acções.

Foram então aprovados o relatório e contas do exercício de 1952, com votos

de louvor ao Conselho de Administração, Conselho Fiscal e Mesa da Assembleia Geral.

O sr. Dr. Bustorff Silva associou-se depois às homenagens prestadas à memória do sr. Prof. Fezas Vital, e a essas homenagens também se associou o sr. Prof. Alberto dos Reis, delegado do Governo.

Procedeu-se em seguida ao preenchimento dos cargos vagos no Conselho de Administração para os quais foram eleitos os srs. Eng. José Júlio Martins Nogueira Soares, Dr. José Penalva Franco Frazão (conde de Penha Garcia) e Dr. Mário Malheiro Reimão Nogueira.

Foram reconduzidos para a Mesa da Assembleia Geral os srs. Dr. António Júdice Bustorff Silva, presidente; Dr. José Maria Braga da Cruz, vice-presidente; Dr. Armando Vieira Mendes de Carvalho e Dr. Arnaldo Pinheiro Torres secretários; e Jaime Amador e Pinho e José Rogélio Martins Alves, vice secretários. Para o Conselho Fiscal foi reconduzido também o sr. Dr. Augusto Vitor dos Santos.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Junho de 1903)

Linhas portuguezas

Mirandella a Bragança. — Segundo dizem de Bragança os trabalhos da construção d'esta linha só principiaram em meado do mez proximo, porque, na rectificação dos estudos, se reconheceu que pôde ser feita uma variante no primitivo traçado, a qual tem a vantagem de evitar muitas obras d'arte, economizando-se bastante no custo da construção e no tempo e seguindo a linha um trajecto mais conveniente, servindo directamente maior numero de povoações do que o antigo traçado.

Para se começarem os trabalhos espera-se a aprovação do governo a esta variante; podendo construir-se a linha em tres troços, o primeiro, de 15 kilometros, de Mirandella ao Romeu, pela variante, o qual poderá ser logo aberto á exploração e cuja construção estará pronta em dez mezes; o segundo, de Romeu aos Córteços, que poderá concluir-se em vinte mezes e o terceiro, d'ahi a Bragança em dois annos e meio.

Em fim de 1905, pois, a linha estaria, assim, por completo, construída.

Aviz a Coruche. — A Companhia Real fez examinar e estudar o traçado e condições de trafego d'esta linha pelo seu agente commercial o sr. Patricio dos Reis, que percorreu toda a distancia que separa os extremos da projectada

Congresso Internacional das Agências de Recortes da Imprensa

Por iniciativa e organização da agência «L'Argus de la Presse», de Paris, realizou-se naquela capital o Congresso das Agências de Recortes da Imprensa de todo o Mundo. Foi pela primeira que estas agências, cuja missão é ler, recortar e enviar aos seus assinantes os extractos da Imprensa, que interessam a todos as actividades, se reuniram em Congresso.

Decidiu-se criar uma Federação Internacional, com sede permanente em Paris, que se encarregará de difundir, o mais largamente possível, tudo que se publica na Imprensa Mundial. O seu presidente será Mr. de Chambure, director da agência que promoveu o Congresso.

A agência de Lisboa «Recorte» esteve representada, naquele Congresso, tendo também ficado integrada na Federação.

linha, ficando bem impressionado, ao que nos consta, com a importancia das condições agricolas e commerciaes das povoações.

Iluminação do tunnel. — Fez-se ha dias uma experiencia da iluminação do tunnel do Rocio, por meio de lampadas de incandescencia. O resultado não satisfaz pelo que a instalação está sendo modificada, devendo brevemente proceder-se a nova experiencia.



Ao almoço, em Sintra, da recente festa de Confraternização Ferroviária, presidiu o sr. Eng. Espregueira Mendes, ladeado pelos srs. Eng. Lima Rego e Doutor João Faria Lapa

Confraternização Ferroviária

COMO tivemos oportunidade de anunciar, com a devida antecedência, embora em breves linhas, realizou-se este ano, no domingo, 3 de Maio, uma festa de confraternização Ferroviária, por iniciativa das 7 Circunscrições das Divisões de Exploração e Comercial da C. P., espalhadas pelo País. A primeira festa de confraternização efectuou-se em 1948, na 1.ª Circunscrição, com sede no Porto — Campanhã e teve, como era de esperar, uma larga concorrência. Se os empregados e agentes da C. P. constituem uma grande família — essas festas têm o mérito de contribuir para o estreitamento dos laços de amizade e solidariedade entre todos os seus componentes.

A festa deste ano trouxe a um belo convívio mais de uma centena de ferroviários, vindos de vários pontos do País. Constou de um passeio turístico e de um almoço em Sintra.

O passeio, que foi realmente encantador, efectuou-se em dois esplêndidos autocarros, que saíram pelas 8,45 do Largo do Duque de Cadaval (Estação do Rossio) tendo feito o seguinte itinerário até Sintra: Auto-estrada, visita ao Miradouro de Montes Claros, Estoril, paragem no Estoril, Cascais, Boca do Inferno, Praia do Guincho, Peninha e Praia das Maças. De Sintra, após o almoço, os excursionistas dirigiram-se primeiro ao Palácio da Pena, partindo em seguida para a Ericeira e dali para Mafra, onde admiraram o monumental Con-

vento, e, após essa visita, fez-se, finalmente, a viagem de regresso a Lisboa, pela Malveira.

O almoço em Sintra realizou-se no terraço do Restaurante Adelaide e foi optimamente servido. Presidiu o sr. Eng. Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P., que tinha à sua direita os srs. Eng. Lima Rego, Adriano Monteiro e Abel Romero, que representava o «Boletim da C. P.», e à esquerda o sr. Dr. João Faria Lapa e o jornalista Rebelo de Bettencourt, em representação da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e do seu director, Carlos d'Ornellas, que se encontrava ausente na Bélgica. Na mesa de honra, entre outros distintos ferroviários, via-se também o sr. Marcelino da Silva, o mais velho ferroviário português, pois iniciou a sua carreira aos dez anos de idade.

O sr. Eng. Roberto Espregueira Mendes iniciou a serie de brindes com um breve mas expressivo discurso, em que afirmou o seguinte:

«Servimos uma actividade que se defronta hoje em dia com dificuldades sem número e necessariamente estas dificuldades, respeitando à Empresa, reflectem-se na vida funcional de cada um de nós. Mas atingem mais longe ainda, pois o ferroviário, por feliz tradição, integra-se na existência da Empresa, sofre os seus revezes, como exulta com os seus progressos. Daí o sentir o amargor dessa luta dura que hoje testemunhamos. Nesse estado de espírito, o buscar a inteligente compreensão mútua, na fraterna convivência, só

pode constituir para aquele que tem sobre si o peso da responsabilidade de dirigir, um motivo de satisfação, direi mesmo de alegria. É que, por um lado, essa atitude revela uma fortaleza de ânimo, garantia da certeza em que as dificuldades serão vencidas; por outro lado, ela significa que o serviço decorrerá melhor, sempre melhor, como fruto do mais íntimo conhecimento pessoal que, entre si, os presentes se proporcionam. De entre estes, não posso deixar de referir-me especialmente aos dois prestigiosos Chefes de Divisão — Eng. Lima Rego e Dr. Faria Lapa — que todos estimamos e que prestam, quer chefiando, respectivamente, as Divisões de Exploração e Comercial, quer colaborando directamente com a Direcção Geral, os mais relevantes serviços».

Falou em seguida o sr. Adriano Monteiro, que dirigindo-se aos srs. Director Geral, Eng. Lima Rego e Dr. Faria Lapa, fez afirmações interessantes. Do seu discurso vamos reproduzir algumas passagens. Depois de cumprimentar o sr. Director-Geral e de dizer que a renovação dos serviços ferroviários começa a ser sentida pelo público, afirmou:

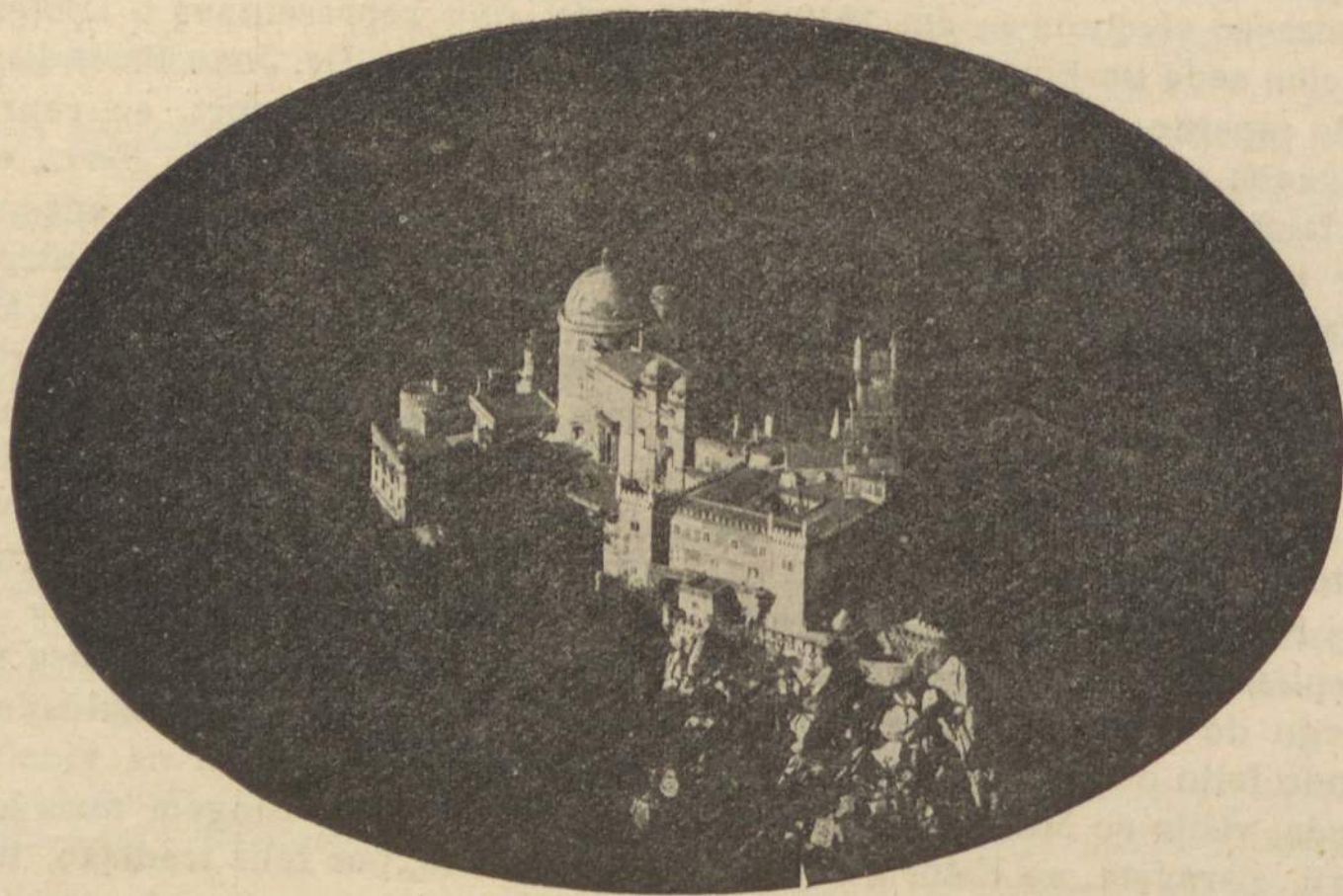
«As aquisições de locomotivas, do material circulante e outras de interesse para o desenvolvimento em marcha, a par do carinho pelo bem estar do pessoal, dá-nos a consoladora certeza de que os Caminhos de Ferro, na luta titânica que vem sustentando, não sossobrarão em mãos tão firmes e tão prestigiosas».

Dirigindo-se ao sr. Eng. Lima Rego, disse: «V. Ex.^a tem vincada de tal forma a sua personalidade moral e técnica nos Caminhos de Ferro, que nenhum ferroviário, nem mesmo aqueles que vieram de outras linhas, desconhecem o Chefe prestigioso, enérgico, desempoeirado, que conquistou inteiramente a estima e consideração de todos os seus numerosos subordinados».

Depois saudou em termos calorosos, os srs. Dr. João Faria Lapa, que, com tanta competência, se encontra à frente da Divisão Comercial, e Marcelino da Silva, que, com a sua presença no almoço, deu uma prova de solidariedade. Saudando a Imprensa, amiga da classe, teve palavras amáveis para os representantes do *Boletim da C. P.* e da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Falaram depois os srs. Inspector Soares Silva, que fez interessantes considerações sobre aquelas festas de confraternização, os srs. Prof. Dr. João Faria Lapa, que agradeceu as palavras de homenagem que lhe haviam dirigido; Eng. Lima Rego, que confessou a sua alegria por se encontrar numa festa de confraternização ferroviária, e, finalmente, o sr. Medina Junior, director do *Jornal de Sintra*.

Felicitemos a comissão organizadora pelo bom êxito da Festa de Confraternização Ferroviária, que deixou em todos as melhores recordações, e aproveitamos a oportunidade para lhe agradecer também as deferências que foram dispensadas ao nosso redactor.



SINTRA — Palácio da Pena

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Lucília Simões

Com uma récita no teatro de S. Luís, despediu-se do público a grande actriz Lucília Simões. É mais um valor que desaparece dos nossos palcos.

Lucília Simões, digna herdeira de um grande nome, é uma das poucas sobreviventes da época de ouro do teatro português, em que ao lado dos irmãos Rosas e de Brasão e Ferreira da Silva, havia uma Lucinda Simões, uma Adelina Abranches, uma Rosa Damasceno, uma Angela Pinto. Lucília foi grande entre os grandes do seu tempo.

Exposições de Arte

Nos salões da Sociedade Nacional das Belas Artes fizeram exposições individuais quatro distintos pintores: Eduardo da Rosa Mendes, Francisco Branco, João Rosa Rodrigues e José Manuel Soares.

Todas essas exposições foram bastante visitadas. Eduardo da Rosa Mendes, cujos progressos temos acompanhado com simpatia e interesse, pode já considerar-se, sem nenhuma espécie de favor, um dos nossos melhores paisagistas.

A sua cor é rica de tonalidade e de expressão. E como é ribatejano, natural de uma das terras mais pitorescas dos arredores de Santarém, o seu Ribatejo deu-lhe bastantes e encantadores motivos, que o pintor sentidamente interpretou.

Francisco Branco trouxe-nos, por sua vez, lindas paisagens de Aveiro, de onde é natural; um belo quadro pintado em Redondo — «Oleiro alentejano» e quatro quadros pintados na Ilha de S. Miguel, sendo os de maior interesse o que reproduz uma estrada florida e aquele em que nos dá um sugestivo aspecto da lagoa das Furnas.

João Rosa Rodrigues é um aguarelista cheio de interesse, que continua a impor-se. No Grupo Português de Aguarelistas, de que faz parte, marcou um lugar inconfundível.

José Manuel Soares, um moço artista de 21 anos de idade, é mais do que uma esperança. As suas guaches, os seus óleos, os seus lápis e os seus desenhos à pena revelam uma vocação invulgar. Ali está não só um futuro grande pintor mas também um extraordinário ilustrador, que bem merecia ser aproveitado e estimulado.

Os nossos pintores



Azóia de Baixo (Santarém) — Óleo de Noel Perdigão

Grupo Português de Aguarelistas

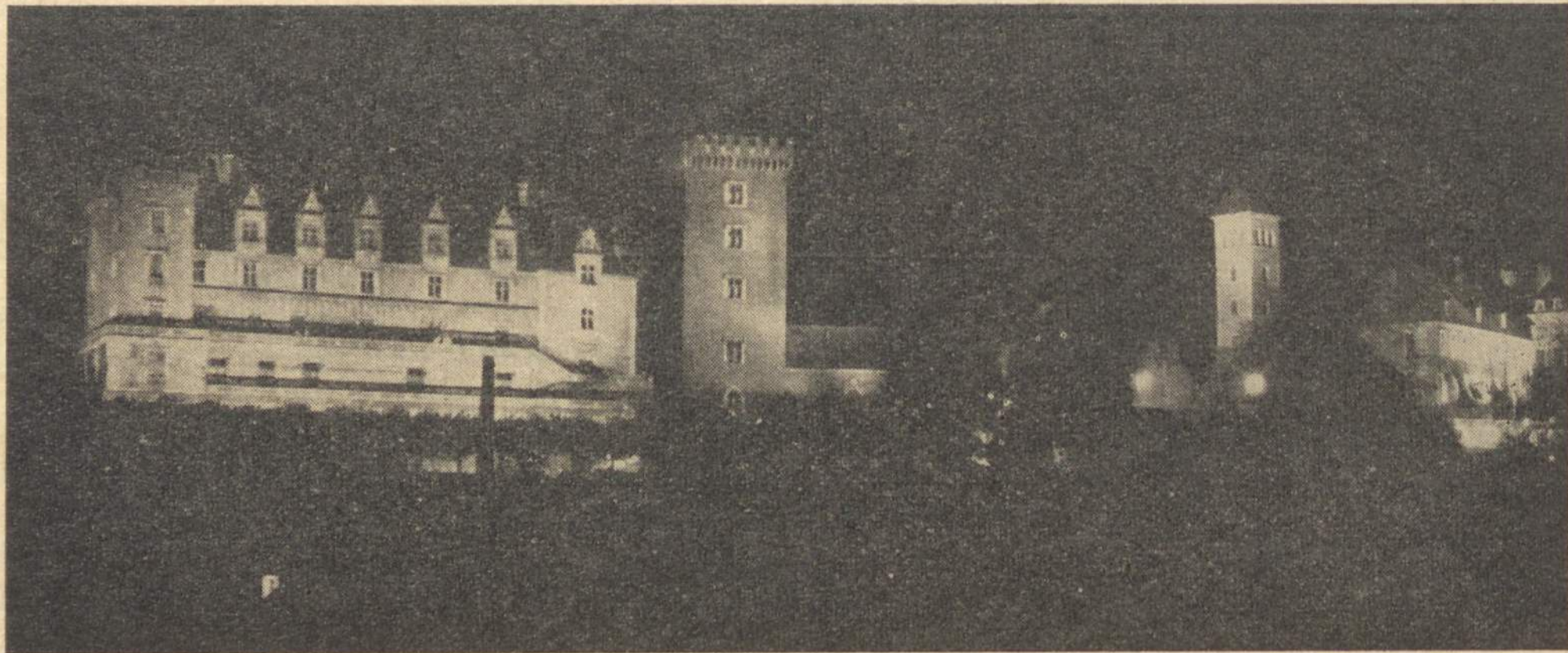
O Grupo Português de Aguarelistas realiza agora, no Palácio da Rua Barata Salgueiro, a sua 6.ª Exposição. Dir-se-ia, ao percorrê-la, que um júri rigoroso procedeu à escolha e à admissão dos trabalhos exibidos. Mas tal não sucedeu, porque todos os artistas, com a consciência das suas responsabilidades, enviaram à exposição o que tinham de melhor.

Mestre Alves de Sá não faltou com a sua presença ilustre como não faltou também outro grande aguarelista, que é Alfredo de Moraes, espírito sempre moço.

João Marques, um dos principais animadores deste notável Grupo, deve estar contente com esta nova exposição, que honra não apenas os artistas que nela participam mas também, perante estrangeiros, a arte da aguarela em Portugal, que possui nobres tradições.

Barata Moura

Dentro da nova geração, Barata Moura é um nome, como desenhador e como pintor de retratos e paisagem. A sua personalidade não é apenas um produto do seu talento, mas também da sua sinceridade. Barata Moura sente, como um poeta, a nossa paisagem.



PIRINÉUS — Vista do castelo de Pau

A CIDADE DE PAU

vai festejar, de Junho a Setembro, o quarto centenário do nascimento de Henrique IV

AQUELES que desejem conhecer a vida docemente tranquila da província francesa, nada de melhor lhe poderemos aconselhar que uma estadia em Pau, zona climática bastante conhecida e um dos grandes centros de atracção para o turista, para o gastrónomo e para o amador de desportos de montanha.

A cidade possui motivos aliciantes para prender à sua beleza e ao seu pitoresco quem a visite. A cidade moderna, com esplêndidos hotéis, de átrios espaçosos ricamente decorados, oferece um contraste feliz com a velha cidade medieval agrupada em volta do seu castelo.

Uma alegria cantante flutua no ar. Diz-se que «a luz, ali, bebe-se como vinho». E o vinho da região é o famoso *Jurançon*, que foi já apreciado pelo futuro Henrique IV no dia do seu baptismo.

O orgulho de Pau é o seu «boulevard des Pyrénées», prolongamento da praça Royale aberta em terraço. Imaginai um largo passeio formando caprichosas saliências e com quase dois quilómetros de extensão, tendo de largura quinze metros, e estendendo-se diante da cidade, permitindo descobrir um imenso panorama pirenaico.

Em frente aos Pirinéus, sobre o célebre terraço, o castelo de Pau veio engrandecendo-se desde o princípio do século doze até à época dos primeiros viscondes de Béarn. O próprio nome da cidade está ligado à edificação deste castelo. Com efeito, uma paliçada de madeira (naqueles velhos tempos davam-lhe o nome de «pau») protegia a primitiva residência senhorial. Na segunda metade do século

XV, Gaston Phebus, reforçou a praça; fez, segundo a expressão do cronista Froissart — *un moult bel chastel*.

Com as suas cinco torres dentadas por ameias, o castelo de Pau desenha, altivo, a silhueta duma fortificação cuja traça se pode considerar definitiva. A rainha Margarida de Navarra, irmã de Francisco I, espírito culto e dedicada às belas-lettras, fez em 1527 um apelo aos artistas italianos para tornar menos austero o aspecto demasiado guerreiro desta residência senhorial. Vieram de Itália pintores e decoradores que imprimiram o delicado bom gosto da Renascença ao imponente castelo. Data dessa época a grande escadaria semelhante às de Blois e de Chambord. É neste cenário que nasce, a 13 de Dezembro de 1553, a criança que devia tornar-se Henrique IV, o Bom Rei. Ainda hoje no castelo de Pau se mostra aos visitantes a concha de tartaruga que lhe serviu de berço. Mais tarde, Henrique devia conduzir aqui a sua jovem esposa, a formosa Margot, filha de Catarina de Médicis. O castelo, desde então, participa das anedotas da sua nova existência legendária...

De Junho a Setembro, Pau vai festejar com esplendor o quarto centenário do nascimento de Henrique IV, Rei de França e de Navarra.

As comemorações obedecem a um programa bastante variado e cheio de atracções. Haverá várias cerimónias e espectáculos tanto no Castelo, como no Museu da cidade e nos seus magníficos Teatros ao ar livre.

VIDA FERROVIÁRIA

Homenagem ao antigo Inspector da C. P.

Em Vouzela, cerca de trinta ferroviários juntaram-se, no dia 24 de Maio, num jantar de homenagem ao sr. Artur Silva, antigo inspector da C. P., que acaba de completar 40 anos de bom e activo serviço nas linhas do Vale de Vouga.

O inspector da contabilidade da C. P., sr. Francisco Bengala, fez a entrega ao homenageado de uma mensagem escrita em pergaminho e encerrada numa linda e valiosa pasta e, ainda, de uma artística salva de prata, em que foi gravada a seguinte legenda: «Ao Ex.^{mo} Inspector Artur Marques da Silva, o pessoal das estações da 15.^a secção de exploração da C. P. agradecido.»

Entre os convivas viam-se os mais antigos ferroviários da Antiga Companhia do Vale do Vouga, como os srs. Adelino Soares Ferreira, Casimiro Dias, José Morais Mónica, José Ferreira dos Santos, Joaquim Navais, Manuel de Bastos, João Lopes, Cipriano Pinto, José Santos Teixeira, Belmiro da Luz e Fernando Bastos.

Aos brindes, fizeram uso da palavra, enaltecendo as qualidades do sr. Artur Marques da Silva, os srs. Francisco Bengala, Casimiro Dias, José dos Santos Teixeira, Eduardo Simões, em nome de todos os Factores, Afonso Campos, em nome da Imprensa, David Coelho, Álvaro Joaquim Correia e, por último, o homenageado, que agradeceu as provas de consideração e camaradagem que lhe haviam sido dadas com aquele jantar, com as ofertas e com os brindes proferidos.

José Pinto Ribeiro

O sr. José Pinto Ribeiro, que serviu a C. P. durante 42 anos, primeiro como fogueiro, depois como maquinista e, ultimamente, como maquinista-chefe, atingiu no dia 30 de Maio o limite de idade — 60 anos.

No último dia em que trabalhou, foi designado para acompanhar desde Campanhã a Viana do Castelo o seu camarada que conduzia o comboio «Foguete», que de Lisboa levou o sr. Ministro da Marinha e outras individualidades que àquela linda cidade minhota foram assistir ao lançamento à água de um novo navio bacalhoeiro. O colega do foguete não conhecia a via e José Pinto Ribeiro, que a sabia de cor e salteado, forneceu-lhe, no percurso, as indicações necessárias. Ao regressar tinha terminado a sua carreira profissional de ferroviário — e experimentado o mais veloz e o mais jovem comboio que circula nas linhas férreas portuguesas.

Em 42 anos de serviço activo na C. P., o maquinista-chefe José Pinto Ribeiro assistiu a grandes melhoramentos nas linhas férreas nacionais. A sua última viagem, — que quase foi um passageiro de honra — deve ficar na sua memória como uma boa recordação, das mais gratas ao seu coração de ferroviário.

Que diferença entre uma locomotiva de há 42 anos e um «Foguete» de hoje, que se manobra por meio de botões eléctricos!

ANTÓNIO MONTÊS

Acompanhado de sua esposa, seguiu para Zúri-que o nosso querido amigo e ilustre colaborador, sr. António Montês, que naquela cidade suíça se encontra entregue aos cuidados do seu médico operador, que muito se tem interessado pela recuperação total da sua saúde.

A António Montês, cujas melhoras se têm acentuado nestes últimos tempos, enviamos-lhes daqui o nosso abraço amigo, acompanhado dos votos de um feliz regresso a Lisboa, a fim de retomar as suas actividades de alto funcionário da C. P. e de Director do Museu Provincial José Malhoa das Caldas da Rainha.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

No gabinete do Ministro do Ultramar, sr. Comandante Sarmiento Rodrigues, efectuou-se a assinatura do contracto de seis locomotivas tipo «Gar-rat», para o Caminho de Ferro de Luanda.

Em nome e representação do Estado outorgou aquele membro do Governo, e no da firma adjudicatária—Fried Krupp Lokomotivfabrik, de Essen, Alemanha—o sr. eng. Hans Hanko.

As locomotivas, que devem ser entregues dentro de um ano, terão um metro de bitola e serão articuladas, do citado tipo, de vapor sobreaquecido, quatro cilindros, simples expansão, e o seu custo está orçado em cerca de 36 mil contos.

A ponte sobre o Tejo entre Lisboa e a Outra Banda

O problema das comunicações terrestres com o Sul do País foi de novo tratado, na Assembleia Nacional, pelo sr. deputado Pinho Brandão

O problema das comunicações terrestres da capital com o Sul do País, ao qual, já em 1942, o malogrado Ministro das Obras Públicas, Eng.º Duarte Pacheco, ao lavrar um despacho, apresentara admiráveis directrizes e sugestões, foi novamente levantado, na Assembleia Nacional, pelo ilustre Deputado, sr. Pinho Brandão.

Trata-se não apenas da construção da ponte sobre o Tejo entre a capital e a Outra Banda, mas, também, das ligações ferroviárias, num grande plano de conjunto, do Sul com o centro do País.

Porque o assunto é da maior importância e actualidade, transcrevemos, integralmente, do «Diário das Sessões», n.º 225, de 21 de Março, a parte referente à oportuna intervenção do referido Deputado:

O Sr. Pinho Brandão: — Sr. Presidente: em 10 de Julho de 1942, a propósito de um relatório feito pela Junta Autónoma de Estradas sobre ligações rodoviárias das povoações que ficam ao sul do Tejo em frente de Lisboa e de um parecer emitido sobre esse relatório pela Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos, o então Ministro das Obras Públicas, engenheiro Duarte Pacheco, lavrou o seguinte despacho:

Os estudos apresentados pela Junta Autónoma de Estradas e pela Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos levam-me a considerar a necessidade de se definir em toda a sua extensão o problema das ligações terrestres do Sul do País com a zona ocidental da cidade ou, pelo menos, com a margem esquerda do Tejo, a oeste do Barreiro. Parece indispensável evitar a execução de obras parciais que possam dificultar ou comprometer a realização de empreendimentos que no futuro venham a reconhecer-se necessários ou recomendáveis.

Por outro lado, convirá que tudo o que for sendo realizado se integre num plano de conjunto previamente delineado.

São muitos os problemas a encarar e alguns deles bem complexos.

Assim, para apontar um ou outro:

1) Prejudicada seriamente a ligação ferroviária do Sul do País até Cacilhas, em consequência da construção da base naval do Alfeite, será de afastar definitivamente a hi-

pótese de trazer o caminho de ferro até à margem esquerda e possivelmente até Lisboa?

2) Reconhecendo-se o interesse económico de tal ligação, qual o ponto da margem indicado para tal?

3) Será possível trazer a linha férrea até às proximidades do Pragal e prever a sua ligação com a linha férrea do vale de Alcântara, através de uma ponte sobre o Tejo, com a extensão de cerca de 2 Km. e de um viaduto sobre a zona baixa de Alcântara?

4) Atribuindo-se, em tal hipótese, à estação de Campolide de grande nó de comunicações ferroviárias, não ficariam assim bem resolvidos os problemas das ligações ferroviárias entre as zonas Norte e Sul do País e entre estas e o porto e a cidade?

5) Quando se não julgue de grande interesse, em futuro mais ou menos largo, a interligação ferroviária entre as duas margens, não seria ao menos de considerar a solução de se trazer o caminho de ferro até um ponto da margem esquerda do Tejo suficientemente próximo de Alcântara e reunindo as condições ao estabelecimento de um serviço complementar de transporte de vagões ou *ferries-boats*?

6) Num ou noutro caso, qual seria a função a atribuir à gare do Barreiro, embora com as ampliações necessárias entre o Barreiro e Lavradio?

7) Quer se preveja ou não a continuação do Caminho de Ferro, não convirá aproveitar a actual ponte sobre o Coima, convenientemente adaptada, conforme o caso, para sobre ela lançar a estrada de ligação à rede de estradas do Sul?

8) Como e onde deverá ser feita a passagem sobre o rio Judeu? Deverá ser comum à estrada e ao caminho de ferro no caso de o último ser de considerar?

9) Não seria de prever o estreitamento do rio Judeu para facilitar a construção da obra de arte que o transporte, aproveitando-se os dragados de aprofundamento da bacia do esteiro do Seixal para fazer os aterros necessários nas duas margens do novo canal?

10) Pode considerar-se suficientemente justificada a obra de valorização que assim resultaria para a bacia do esteiro do Seixal?

11) Em que ponto deveria fazer-se a bifurcação do caminho de ferro e da estrada?

12) Não seria de considerar que a estrada viesse também à região do Pragal, com um troço que permitisse lançá-la sobre a ponte a que se refere o n.º 3, embora com ramais de ligação a Cacilhas, à futura estrada de turismo a construir na margem esquerda em frente de Lisboa e ainda à zona baixa dos terrenos marginais ao Tejo?

13) O ramal de ligação de Cacilhas não deveria ser traçado de modo a promover-se a conveniente regularização da margem entre Cacilhas e o Alfeite e a assegurar-se um franco acesso às instalações da base naval do Alfeite?

14) Como deveria fazer-se a ligação da ponte estrada à Avenida de Ceuta, na margem direita, para assegurar boas comunicações do Sul do País com a capital e com a rede de estradas do Norte?

15) Como deveria assegurar-se a sua ligação com o porto de Lisboa e com a artéria marginal de Lisboa, constituída pelas Avenidas da Índia e 24 de Julho e pela nova Avenida Oriental em projecto?

Para que sejam devidamente estudadas estas questões e o mais que interessar à elaboração de uma solução de conjunto do problema das comunicações terrestres da zona ocidental da capital com o Sul do País constitua-se a seguinte comissão de engenheiros...

O despacho que acabo de ler nesta Assembleia Nacional, Sr. Presidente, revela a estatura do malogrado estadista que o proferiu...

VOZES: — Muito bem!

O Orador: — ...e põe em evidente relevo a necessidade de elaboração de um plano de conjunto que integre o problema das comunicações terrestres da capital com o Sul do País.

Por afirmações públicas sabe-se que o Governo não pôs de lado a hipótese da construção da grande ponte sobre o Tejo entre Lisboa e a Outra Banda, pelo menos até ao dia em que se inaugurou oficialmente a ponte de Vila Franca de Xira.

Na sessão desta Assembleia Nacional de 28 de Outubro do ano findo e a propósito da justa comemoração nacional dos vinte e cinco anos do Governo de Salazar sugeri que essa comemoração se assinalasse com a adjudicação das obras da construção da grande ponte sobre o Tejo entre Lisboa e a Outra Banda, e da sessão de 4 de Dezembro do mesmo ano, ao discutir-se o Plano de Fomento Nacional, sustentei que essa importantíssima obra devia ser incluída nesse Plano.

Mas, incluída ou não no Plano do Fomento, parece-me que a obra tão notável e de tão larga repercussão na economia do País não pode deixar de merecer as atenções do ilustre titular da pasta das Obras Públicas, Sr. Engenheiro José Frederico Ulrich.

Assim, requeiro, pelo Ministério das Obras Públicas, que me sejam dadas as seguintes informações:

a) Se já foram realizados trabalhos no canal de saída do Tejo, tendentes a localizar a zona em que a referida ponte deva ser construída e, no caso afirmativo, qual a natureza e resultado desses trabalhos, ou se, pelo menos, foram ultimamente tomadas quaisquer providências pelo referido Ministério no sentido da realização dos mencionados trabalhos.

b) Se já está elaborado um plano de conjunto integrando os terrenos da margem esquerda do Tejo na zona da expansão da capital em relação com a futura construção da ponte, de forma a evitar-se, como se diz no despacho do Ministro Duarte Pacheco, a execução de obras parciais que possam dificultar ou comprometer a realização de empreendimentos que venham a reconhecer-se necessários, ou se, pelo mesmo Ministério, foram tomadas providências tendentes à elaboração desse plano de conjunto.

Tenho dito.

VOZES: — Muito bem, muito bem!

General Joaquim José Machado

A Sociedade de Geografia de Lisboa prestou, há poucas semanas, sentida e justa homenagem à memória do grande colonianista e ferroviário, General Joaquim José Machado — deve-se-lhe, quase exclusivamente, a construção do caminho de ferro de Lourenço Marques à Pretória — com a inauguração de um busto, da autoria do ilustre escultor Raúl Xavier.

A propósito dessa homenagem, a imprensa algarvia, nomeadamente o «Jornal de Lagos» e «Correio do Sul», apresentaram e defenderam a ideia de se inaugurar, em Lagos, na casa onde nasceu o General Machado, uma lápida comemorativa, e de, na mesma cidade, se colocar, numa praça pública, uma réplica daquele monumento.

O General Joaquim José Machado foi uma

grande figura nacional. E em Angola já foram levantadas, em sua homenagem, três monumentos, além de ser dado o seu nome ilustre à antiga povoação de Camacupa. E, como lembrou o «Correio do Sul», o governo inglês, sempre tão escasso em consagrações a estrangeiros, deu também o nome de «Machadodorp» (*dorp*, em inglês, significa aldeia) a uma parte da vasta região servida pelo caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretória.

Nascido no Algarve, o General Machado, como se vê, não é uma figura esquecida dos algarvios, que muito prezam os seus vultos mais eminentes. A atitude do «Jornal de Lagos» e do «Correio do Sul» é extremamente simpática. Traduz um sentimento regionalista digno de registo.

SEGURAR NA

ULTRAMARINA

É PRECAUÇÃO GARANTIDA!

Publicações recebidas

Ricardo Covões—Discurso de *Augusto de Castro*

No dia em que passou o primeiro aniversário da morte do grande e saudoso empresário Ricardo Covões — 2 de Junho de 1952 — seus filhos, dignos herdeiros de um nome e de uma obra — inauguraram no átrio do Coliseu dos Recreios um busto à memória daquele que foi, simultaneamente, um homem de teatro e um coração generoso.

O sr. dr. Augusto de Castro, que foi companheiro fraterno de Ricardo Covões de dezenas de anos proferiu, no acto solene da inauguração do monumento, bronze magnífico do mestre escultor Leopoldo de Almeida, um admirável discurso, em que sentimos reviver a figura saudosa daquele que, na própria expressão do eminente director do *Diário de Notícias* — «foi, nos últimos trinta anos, um dos mais vivos elementos de educação e do gosto

populares da capital pelo contacto que lhe deu com as melhores formações musicais e coreográficas do estrangeiro os magníficos espectáculos de ópera e de bailados, as grandes orquestras e excelentes concertos, acessíveis, pelos seus preços e publicidade, ao grande público».

Bem andaram os filhos de Ricardo Covões em editar o discurso do sr. dr. Augusto de Castro.

Psicotecnia — por *Manuel Manitto Torres*

O ilustre professor efectivo do 8.º Grupo de disciplinas e director do Gabinete de Psicotenia do Colégio Militar, e antigo bolseiro do Instituto para a Alta Cultura no Estrangeiro, proferiu, em 20 de Outubro de 1921, uma notável oração de sapiência, na abertura solene das aulas daquele Colégio, em 20 de Outubro de 1951, em que o tema foi a Psicotecnia.

Este trabalho acaba de ser impresso em opúsculo, ideia que merece o inteiro aplauso de quantos se interessam pelos problemas culturais.



Domingos de Lisboa

CAMPO GRANDE

ENTRE os recintos mais arborizados de Lisboa, o Parque do Campo Grande ocupa, sem contestação, um dos primeiros lugares. Quer de Verão, quer de Inverno, há sempre flores nas suas frondosas áleas, onde se adivinha o carinho cuidado da Câmara Municipal, por intermédio dos seus serviços especializados.

De uma notável acessibilidade, o Campo Grande oferece ainda, a quem o procura, inúmeros motivos de aprazimento, sobressaindo, entre outros, o seu formoso lago, onde em barcos alugados se podem realizar deliciosos passeios.

PASSAM NO CAMPO GRANDE

ELÉTRICOS DAS CARREIRAS: 2 e 2A

AUTOCARROS DAS CARREIRAS: 1, 7 e 21





"GREY"

VIGAS E FERROS T



Agentes exclusivos para Portugal e colónias portuguesas:

LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º

Telef. P B X 2 1381-82



NOGUEIRA Limitada

PORTO

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107

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, 100 - LISBOA



A máquina de escrever portátil

PERFEITA!

RESISTENTE!

BONITA!

EQUIPADA COM UM ESTOJO-MALA PRÁTICO E ELEGANTE



REPRESENTANTES

Lopez Herrero, Limitada

Rua D. João V, 7-B - LISBOA - Telefone 65184

Agência no PORTO:

Domingos José Soares

Rua da Alegria, 293-2.º - Telefone 22749



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de
Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo
Preparatório e Instrução Primária
com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA

(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 62430

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA



CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



S E D E

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8552 — 2 8953

TOSSE?

