

21.º do 67.º Ano

Lisboa, 16 de Janeiro de 1955

Número 1610

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

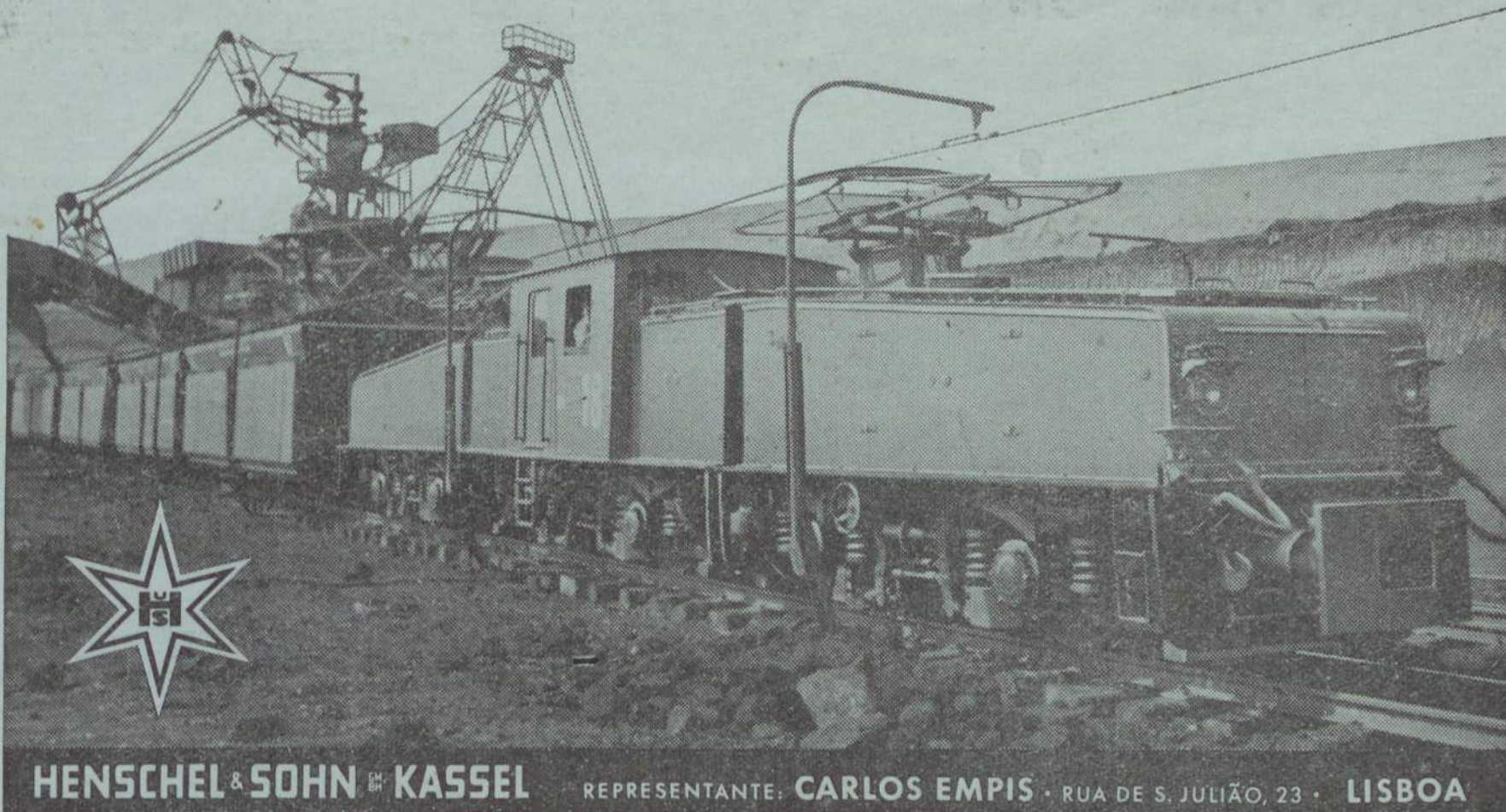
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

AS LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS **HENSCHEL**

FORNECEM-SE EM GRANDE QUANTIDADE PARA OS SERVIÇOS MINEIROS A CÉU ABERTO

A LOCOMOTIVA **HENSCHEL** PARA EXPLORAÇÃO A CÉU ABERTO,
REPRESENTADA ABAIXO, TRABALHA NUMA MINA DE LINHITE



HENSCHEL & SOHN KASSEL

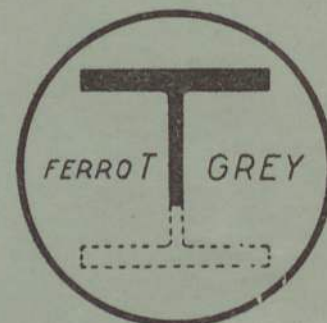
REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** - RUA DE S. JULIÃO, 23 - LISBOA



"GREY"

VIGAS E FERROS T

Agentes exclusivos para Portugal e províncias ultramarinas



NOGUEIRA Limitada

LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º

Telef. P B X 2 1381-82

PORTO

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107



COMPANHIA EUROPÊA 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. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

TINTAS VAN SON

Endereço Telegráfico: TIPOS

Telefone P. B. X. 773972

FUNDIÇÃO TIPOGRÁFICA PORTUGUESA

— DE —

Manuel Guedes, L.^{da}

A MAIOR ORGANIZAÇÃO FABRIL NACIONAL DE FUNDIÇÃO DE TIPOS

Escritório, Fábrica e Armazéns Gerais:

Rua João Saraiva, Lotes 46-47 (Alvalade)

LISBOA

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 1924
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos) 1904

Agentes no Norte: *MATTOS CERQUEIRA, Lda.*, R. de Santo António, 145, 1.º — Telef. 23494 — Porto
Delegado em Espanha *JUAN B. CABRERA*, Apartado 4069 Madrid

1610

16 — JANEIRO — 1955

ANO LXVII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre).

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00,

Número avulso 5\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

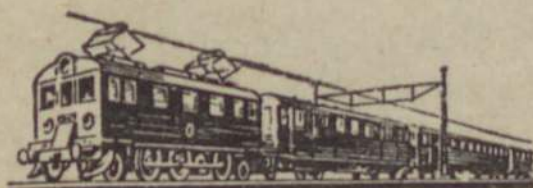
COLABORADORES:

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Porto de Lisboa	417
Imprensa	420
O que todos devem saber	420
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	421
Pontes sobre o Tejo, por GUERRA MAIO	423
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	425
Ecos & Comentários, por SABEL	426
Electrificação de algumas linhas da C. P.	427
O acidente ferroviário na linha de Vendas Novas	428
Parte Oficial	429
Brindes e Calendários	430
Boas Festas.	430



Porto de Lisboa

Elementos estatísticos do ano de 1952 e Relatório de 1953

O volume II do Relatório da Administração Geral do Porto de Lisboa, referente ao ano de 1952 e há pouco publicado, contém apenas elementos estatísticos. Esses elementos são indiscutivelmente de grande interesse para o estudo e valor das nossas relações comerciais com as diversas parcelas do Império e com os países estrangeiros.

Durante o ano de 1952 entraram no porto de Lisboa 5 026 navios, sendo 2 994 nacionais e 2 032 estrangeiros, tendo entrado e desembarcado 3 166 137 toneladas de mercadorias e embarcado e saído 2 510 097.

Foi grande o movimento de passageiros pelas vias marítima, fluvial e aérea. Por via marítima embarcaram 84 051 passageiros; desembarcaram 42 840 e o número de passageiros em trânsito foi de 136 903. Por via fluvial o movimento de passageiros foi de 12 143 060. Por via aérea embarcaram 1 210 e desembarcaram 1 321 passageiros.

Da navegação estrangeira que veio ao porto de Lisboa ou por ele transitou há que pôr à cabeça da estatística 240 navios do Reino Unido; 198 da Holanda; 156 da Alemanha; 96 da Noruega; 75 da Itália; 61 da França; 48 da Espanha; 46 da Suécia; 44 dos Estados Unidos; 32 da Dinamarca; 31 da Bélgica; 30 da Suíça; 18 do Panamá; 13 da Argentina; 4 do Brasil; 3 da Finlândia; 3 do Canadá; 3 da Grécia e 2 de Israel.

Encontram-se nestes elementos estatísticos outras informações de interesse. Assim, nesse mesmo ano de 1952, saíram de Lisboa, por via marítima, 200 367 malas postais, sendo 180 779 em 289 navios nacio-

nais, 19 588 em 451 navios estrangeiros. Desembarcaram 75 844 malas, sendo 47 323, transportadas por 284 navios nacionais, e 28 521 vindas por 499 navios estrangeiros.

Por via aérea, entraram 6 897 195 Kgs. de carga e 7 928 463 Kgs. de correspondência postal, tendo saído 2 167 849 Kgs. de carga e 6 560 810 Kgs. de malas de correio.

A Torre de Belém, que foi cedida, a título precário, à Administração Geral do Porto de Lisboa, e aberta ao público a partir de 17 de Outubro de 1950, registou no ano em referência 18 123 visitantes, ou sejam mais 3 714 do que no ano de 1951.

O grande porto de Lisboa é, de facto, a chave do Império e um dos grandes portos europeus.

Os dados estatísticos que volume II da Administração Geral do Porto de Lisboa nos apresenta, são, pois, de grande interesse para o conhecimento das possibilidades económicas do País e do papel que Portugal representa na economia mundial.

Está também já publicado o volume I, com as contas do Ano de 1953, do Relatório da Administração-Geral do Porto de Lisboa. Como nos anteriores, o relatório presente é precedido de «Algumas Considerações», subscritas pelo ilustre Administrador-Geral, sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira.

As Contas de 1953 e os elementos estatísticos do mesmo ano são da autoria, respectivamente, dos srs. dr. Lima Simões, director dos Serviços Financeiros, e dr. Marques da Silva, chefe da Repartição de Estatística.

Este primeiro volume e o segundo, que deve aparecer brevemente, constituirão um valioso reportório de notícias e elementos para o estudo da importância do porto de Lisboa, que os estudiosos e os interessados não deixarão de consultar com proveito.

O número de navios entrados no porto de Lisboa, durante o ano de 1953, foi de 5 082, com a tonelagem bruta de 13 782 140. Destes navios, 2 932 eram nacionais, com a arqueação bruta de 3 663 541 ton., e 2 150 estrangeiros, com 10 118 599 ton..

Pela primeira vez, depois da guerra de 1939, comenta, a propósito, no Relatório, o sr. dr. Lima Simões, verificou-se assim no porto de Lisboa movimentação náutica superior à de antes daquela data.

O sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira, que nos anteriores Relatórios se havia ocupado, com admirável visão do futuro, das zonas francas, da navegabilidade e navegação do Tejo, do canal Tejo-Sado, da ligação entre margens, do porto fluvial de Vila Franca de Xira, que servirá um importante e rico *hinterland*; do papel preponderante do porto de Lisboa na vida da Nação e nas relações da Metrópole com o Ultramar, da navegação e construção, aborda no presente Relatório três problemas que, pela sua importância, ocupam a atenção de todas as nações, nomeadamente as Nações Unidas e que interessam à vida dos portos, tanto à sua segurança como ao seu movimento. Esses problemas são os seguintes: Poluição da água do mar pelos hidrocarbonetes; paletização e contentores.

Esses problemas só podem ser resolvidos em comum, pelos países interessados.

A propósito, o sr. Eng. Salvador de Sá Nogueira comenta:

«Os homens, como as sociedades e as nações, não podem isolar-se, porque nem uns nem outros se bastam.

«A vida de relação, com o progredir dos meios de comunicação, é cada vez mais intensa. O encurtamento da distância pelo aumento da velocidade aproxima tanto, uns dos outros, os pontos da terra, que nin-

guém pode considerar-se longe do seu semelhante na vida presente. E se isto é assim hoje, muito maior será a proximidade dos homens entre si no futuro.

«A telefonia sem fios, a televisão, a electrónica, a energia nuclear, os progressos incessantes da máquina, tudo enfim contribui para aumentar esta aproximação. A febre da velocidade é característica dos tempos. É preciso andar depressa. O navio encurta a distância pelo andamento da sua velocidade à custa de maior potência, de maior despesa. A sua rotação faz-se assim com economia de tempo. Mas para que esta economia não resulte em pura perda, forçoso é que os portos se aparelhem para que a sua estadia nestes seja o menos demorada possível e lhes ofereçam as necessárias condições de segurança.

«A velocidade paga-se por bom preço e por isso se compreende que os navios velozes fujam dos portos que, pela sua insuficiência, os não aviam dentro do tempo estritamente necessário para poderem seguir a sua escala com toda a pontualidade. Porto mal aparelhado é, pois, porto condenado, como o é aqueles cujas condições de segurança não oferecem segurança.

«Há que andar depressa. Para andar depressa é preciso que os homens e as nações se concentrem na forma de o fazer. Pressa na carga, no transporte e na descarga da mercadoria, como no embarque, no transporte e no desembarque do passageiro.

«Os meios mecânicos empregados nestas movimentações são os meios de que nos socorremos para a consecução do objectivo em mira. A economia dos povos não pode passar sem eles».

E o sr. Eng. Salvador de Sá Nogueira, fecha as suas considerações deste modo:

«Tem esta mecanização tamanha importância que nações como a Holanda e a Inglaterra mantêm escolas de formação de trabalhadores de portos com o fim de obter do trabalho destes e das máquinas de que se servem o maior rendimento. Nobilita-se desta forma o trabalhador. É-se humano,

Ao homem o que é do homem, à máquina o que é da máquina».

Feitas estas considerações, o ilustre Administrador-Geral do porto de Lisboa, ocupa-se dos problemas, já citados, da poluição da água do mar pelos hidrocarbonetos, da paletização e dos contentores.

O primeiro destes problemas há mais de 30 anos que vem sendo estudado com o objectivo de diminuir ou eliminar os efeitos perniciosos dos hidrocarbonetos lançados ao mar pelos navios. A generalização do emprego de combustíveis líquidos na navegação marítima fez subir de pronto a acuidade do problema, pois os produtos derramados espalham-se sobre a superfície das águas e, caminhando sob o efeito de forças várias, segundo leis físicas desconhecidas, invadem as costas e os portos, conspurcando-os mais ou menos perigosamente.

A Revista dos Transportes e das Comunicações das Nações Unidas, que, a propósito, o sr. Eng. Salvador de Sá Nogueira cita, diz no vol. VII, n.º 1, Janeiro-Março de 1954, o seguinte:

«A poluição pelos hidrocarbonetos não afecta somente os atractivos das praias e das estações balneares das costas; ela exerce também efeitos nocivos sobre as aves marítimas cuja morte pode causar, suja os navios e os aparelhos de pesca, os molhes e os cais, causa danos aos peixes, aos crustáceos e aos moluscos e aumenta o perigo de incêndios nos portos e noutras superfícies de águas fechadas».

Em seguida o sr. Eng. Salvador de Sá Nogueira pergunta e esclarece:

«Como evitar a poluição das águas por tais produtos e eliminar os seus efeitos sobre as praias e os portos? Pela recuperação ou neutralização desses produtos em instalações apropriadas a bordo e em terra e por meio de métodos eficientes e adequados às circunstâncias, e principalmente pela interdição do seu lançamento ao mar».

Mas o ideal — na opinião do sr. J. Rocquemont, engenheiro naval principal e Secretário de Estado da Marinha Mercante

em França — seria, não dotar os petroleiros de separadores, mas equipar todos os portos, nomeadamente aqueles onde se faz o carregamento de produtos petrolíferos brutos ou refinados, com instalações de lavagem de grande débito e de recepção das águas poluídas de lastro e de lavagem.

Estas instalações, informa-nos o sr. Eng. Salvador de Sá Nogueira, são constituídas por grandes tanques de decantação, pertencentes em muitos casos às refinarias e que servem para a depuração não só das águas das cisternas dos navios como das provenientes dos trabalhos das mesmas refinarias.

O sr. Administrador-Geral informa e explica de seguida:

«Trata-se de instalações que não têm de ser construídas pelas administrações dos portos, mas sim pelas refinarias que nelas existem».

O segundo problema a que o sr. Eng. Salvador de Sá Nogueira se refere é o da paletização. Esta palavra, que está internacionalizada, significa o método de transporte de topo-a-topo de porta a porta.

O problema da generalização do emprego da paleta não pode ser resolvido isoladamente, impondo-se, por consequência, o concurso de todos: dos governos das nações, das empresas de navegação, de aviação, ferroviárias, rodoviárias, industriais e comerciais, dos portos, dos aeroportos, em suma, de todos os ramos de economia.

Finalmente o sr. Administrador-Geral do porto de Lisboa ocupa-se do problema dos contentores, cujo uso, apesar de todas as objecções formuladas contra o seu emprego, se generaliza dia a dia por toda a parte.

Quase a fechar as suas considerações, o sr. Eng. Salvador de Sá Nogueira, para quem um porto é um ser vivo e cuja importância, portanto, está na razão directa do volume do seu momento, declara que o esforço despendido para valorizar o porto de Lisboa tem sido contínuo.

E acrescenta:

«Forçoso é, contudo, dizer que, nem sempre, em virtude de razões de ordem financeira, se tem progredido no ritmo que seria para desejar. As receitas ordinárias cobradas pela Administração-Geral do porto de Lisboa, as únicas com que custeia as suas despesas ordinárias, estão àquem de todas as suas necessidades. É-se por isso constantemente forçado a limitar os gastos, tantas e tantas vezes em detrimento da eficiência dos serviços, do bom aproveitamento das instalações e aparelhos e do rendimento do trabalho.

Continuando, diz-nos ainda:

«Se compararmos a receita total ordinária, 85 781 contos, com o movimento total de mercadorias, 5 582 970 toneladas, e o valor do comércio especial (importação e exportação), 9 324 489 contos, veremos que, no conjunto, se cobrou por cada quilograma de mercadoria apenas a importância de Esc. \$01,5 e se não foi além de 9 por 1000 do valor total daquele comércio especial.

«Estes números dispensam comentários. Há portos de menor movimento do que o de Lisboa, sublinha o sr. Eng. Salvador de Sá Nogueira, cujas receitas, não obstante, são superiores às deste, de modo absoluto nuns e relativos noutros.»

Com justificado interesse aguardamos a publicação do 2.º volume, com as estatísticas, do Relatório da Administração-Geral do Porto de Lisboa referente ao ano de 1953.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

O nosso número especial de 1 de Janeiro

O número especial de 1 de Janeiro, da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», tem sido recebido e apreciado pela Imprensa, em termos muito cativantes, que agradecemos. Vamos arquivar algumas dessas referências:

O «Jornal de Notícias», do Porto, do dia 7 de Janeiro, escreveu o seguinte:

O número de Janeiro desta categorizada revista apresenta-se belamente colaborado, com artigos especiais, sobre os Caminhos de Ferro e uma capa de primoroso sabor artístico. Dirigida por Carlos de Ornelas, um jornalista que sabe do seu ofício, este número da «Gazeta» constitui uma afirmação de vitalidade e um esforço louvável em prol do progresso dos Caminhos de Ferro.

Imprensa

«DIÁRIO DE NOTÍCIAS»

Com a sua edição de 29 de Dezembro, completou 90 anos de existência o «Diário de Notícias», que foi o primeiro jornal que introduziu a reportagem no nosso país.

Os aniversários do «Diário de Notícias» são sempre comemorados com festas infantis, na capital e na província, e a elas se associa, mantendo uma tradição de muitos anos, o Coliseu dos Recreios.

Ao «Diário de Notícias», que constitui uma verdadeira e grande família, apresentamos os nossos cordiais parabéns pelo seu nonagésimo aniversário.

«O SÉCULO»

No dia 4 do corrente entrou no 75.º ano de publicação o jornal «O Século».

Aos seus ilustres director e director-adjunto, srs. João Pereira da Rosa e dr. Guilherme Pereira da Rosa, bem como a Acúrsio Pereira, chefe da Redacção, apresentamos as nossas melhores saudações.

«A AURORA DO LIMA»

Em 15 de Dezembro, entrou no centésimo ano de publicação o bissemanário «A Aurora do Lima», de Viana do Castelo.

Vai, pois, a caminho do centenário o decano dos jornais da Província, ligado honrosamente às melhores tradições do Minho.

Os nossos cumprimentos.

O que todos devem saber

Moedas de 10 escudos retiradas da circulação

O «Diário do Governo» inseriu um decreto-lei que permite ao Banco de Portugal, sua filial e agências, tesourarias da Fazenda Pública e Casa da Moeda a troca, até 28 de Fevereiro próximo, das moedas de 10\$00 com era anterior a 1954, excepto a moeda comemorativa da batalha de Ourique (1928).

Abolição de «vistos» entre Portugal e a Suécia

Foi concluído, em 28 de Dezembro, por troca de notas entre o sr. Ministro dos Negócios Estrangeiros e o sr. Ministro da Suécia em Lisboa, um acordo estabelecendo a abolição de «vistos» entre Portugal e a Suécia.

O acordo entrará em vigor em 1 de Fevereiro do corrente ano. A partir dessa data os cidadãos portugueses munidos de passaportes válidos não necessitam de visto para entrar na Suécia em viagens de trânsito, negócios ou recreio e, reciprocamente, os cidadãos suecos munidos de passaportes válidos não necessitam de visto para entrar em Portugal Continental e Ilhas Adjacentes, em viagens de trânsito, negócios ou recreio.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

General Norton de Matos

Com o falecimento do General Norton de Matos desapareceu uma grande figura nacional, que é preciso encarar agora sem preconceitos políticos, porque nela, acima de tudo, encontramos o homem de acção que procurou servir os interesses supremos do País e concorreu para a consolidação do Império. Combatido, injustamente, por muitos dos seus próprios correligionários, o General Norton de Matos, que iniciou nas nossas províncias ultramarinas a sua carreira militar, tem o seu nome honrosamente ligado a Angola. A obra que ali realizou é de extraordinário vulto e de maior projecção teria sido se os Governos de então o tivessem apoiado lealmente. A campanha que lhe moveram só diminuiu, afinal, aqueles que tão levemente a promoveram. E, no entanto, ele, sempre fiel a si próprio, não lhe custava prestar justiça a quem a merecia.

Como jornalista e escritor, deixou obra também valiosa.

A Comunidade Luso-Brasileira e o Tratado de Amizade e Consulta

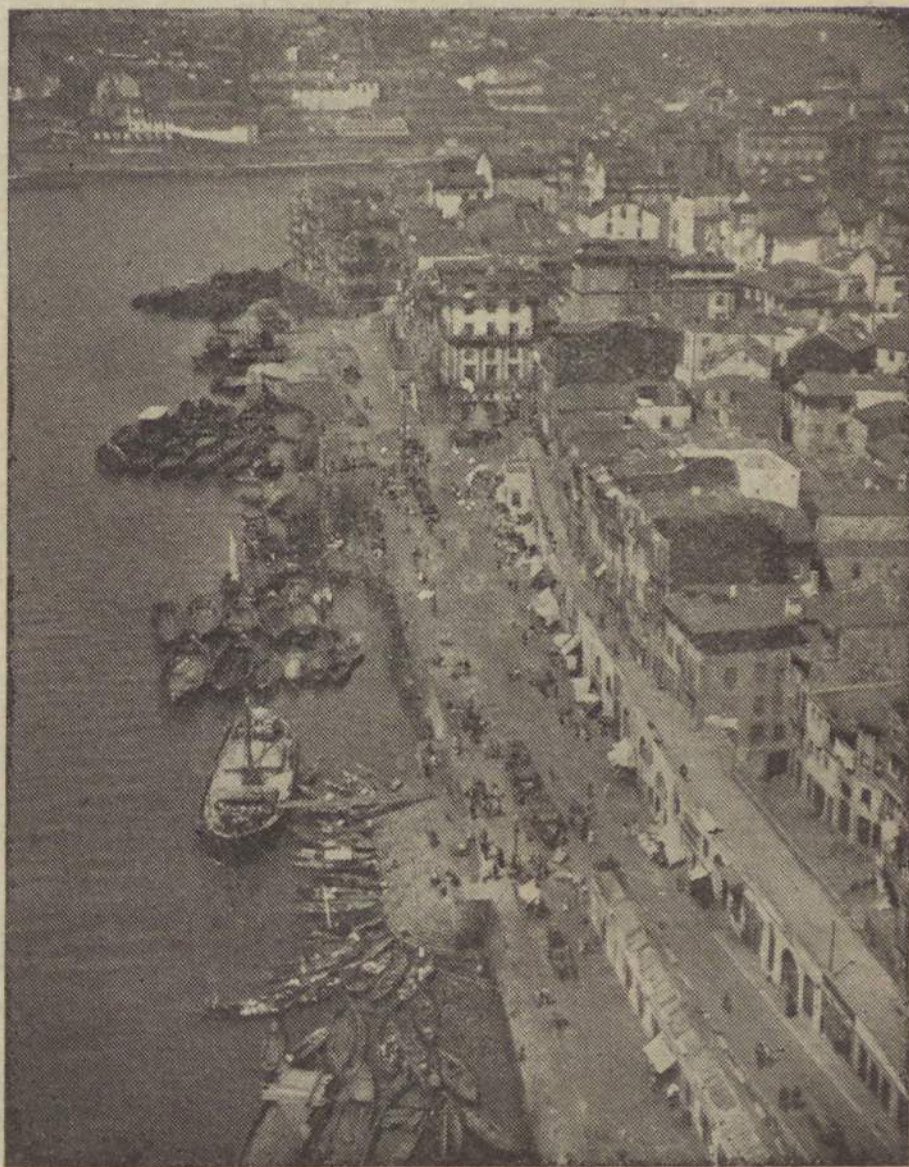
Na sala dos Embaixadores, do Ministério dos Negócios Estrangeiros, realizou-se, no dia 4 deste mês, a cerimónia da troca de instrumentos de ratificação do Tratado de Amizade e Consulta Luso-Brasileiro. Dois discursos apenas e notáveis: o do sr. Prof. Paulo Cunha, titular da pasta dos Negócios Estrangeiros, e o do sr. Embaixador Olegário Mariano que, nessa solenidade, com que se consolidou mais ainda a política das boas relações entre dois países fraternos, encerrou o ciclo das suas actividades diplomáticas em Portugal. Altas personalidades portuguesas e brasileiras assistiram ao acto.

Do discurso do sr. Prof. Paulo Cunha recortamos esta passagem: «Se a Comunidade Luso-Brasileira era já uma pujante realidade natural, que até aqui vivia sem nome, importava tomar consciência da sua existência e do seu valor a partir dessa consciência para novas realizações, de fundo interesse comum de uma e outra Nação, de olhos fixos no bem e na grandeza de ambos, em seus gloriosos destinos paralelos. E neste plano se situa o Tratado de Amizade e Consulta.»

O sr. Embaixador Olegário Mariano sublinhou no seu discurso: «As vozes mais altas do Brasil e de Portugal, na praça pública, nos Parlamentos, nos Conselhos do Governo e nos Pretórios judiciais, já consagraram o diploma admirável exaltando-lhe a amplitude generosa, que marca um sentido novo e fecundo na política externa dos nossos países.»

Com a assinatura do Tratado entra-se na efectivação de uma grande política luso-brasileira, de entendimento, de colaboração e amizade.

Portugal pitoresco



RIBEIRA DO PORTO

Fotografia do Dr. Carlos Ferreira Vieira

NÃO MAR DA VIDA

Partiu meu Coração na galera dourada.
Bela, no alvor da hora, ia ao leme a Ilusão.
Sangrava o Sol, sonhava o Mar, e em luz banhada
A Terra erguia ao alto a matinal canção.

E ele por lá andou, na esplêndida jornada,
Cantando, amando, e crendo, o moço Coração.
Viu terras de mistério, e a Ilha enfeitada
Onde há beijos a arder, em bocas de Paixão!

Volta hoje ao seu porto o saudoso navio.
E na tarde de cinza, a enegrecer o rio,
Vejo-o surgir, Senhor! desmantelado o pano,

A couraça fendida — um farrapo, a bandeira!
E vejo, a estremecer, nesta luz derradeira,
Chorando, junto ao leme, um velho — o Desengano!

(Do livro «Via Sacra» — 1927)

RAPOSO DE OLIVEIRA

O GRUPO BRITÂNICO...



*...é sinónimo
de alta qualidade e
manutenção económica*

GRUPO BRITÂNICO

**ENGLISH ELECTRIC
EXPORT & TRADING CO., LTD.**

Representantes:

MONTEIRO GOMES, LIMITADA
Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Tel. 37083

**METROPOLITAN VICKERS
ELECTRICAL EXPORT CO., LTD.**

Representantes:

E. PINTO BASTO & C.^ª, LDA.
Av. 24 de Julho, 1 — LISBOA — Tel. 31581

**B. I. C. CONSTRUÇÃO PORTUGUESA,
S. A. R. L.**

Associada da

**BRITISH INSULATED CALLENDER'S
CONSTRUCTION CO., LTD.**

PONTES SOBRE O TEJO

Por GUERRA MAIO

NOTICIARAM os jornais do Porto um instante pedido sobre a projectada ponte sobre o Douro na Ermida, pela qual seria dado acesso fácil a Resende, não só do caminho de ferro, mas dos concelhos de Baião e Mesão Frio. Obra de considerável importância para a economia local, e cujos trabalhos na estrada de ligação do lado Sul do Douro estão bastante adiantados e concluídos há muito tempo do lado Norte.

O Douro até ao final do século passado, tinha apenas duas pontes rodoviárias, a de D. Luís e a da Régua. Depois fez-se a de Entre-Rios, a de Mosteiró a do Pinhão e por fim a do Pocinho, esta simultânea a estrada e ao caminho de ferro. Agora vamos ter a da Barca de Alva, quase concluída e que deve ser inaugurada este ano.

Durante mais de meio século a estrada que, da Guarda, vai por Pinhel e Escalhão, esperou em Barca de Alva que a de Freixo de Espada à Cinta chegasse à outra margem do rio e que uma ponte de ligação fosse construída, o que só agora vai ser um facto.

Não faltaram homens eminentes em Trás-os-Montes e especialmente em Freixo de Espada à Cinta, a começar por Guerra Junqueiro, os quais pouco ou nada fizeram pela terra e sobre tudo pela ponte sobre o Douro. O poeta ilustre vivia grande parte do ano na sua quinta da Batoca, em frente a Barca de Alva, e onde escreveu muitos dos seus versos sublimes, mas apesar do prestígio político que adquiriu no alvorecer da República, jamais se interessou pela ponte. Era talvez para ele mais poético e pitoresco escarranchar-seno seu burro—como eu o vi muitas vezes—e vir nele até à estação tomar o comboio, atravessando o rio num barco e sem desmontar.

Se o autor dos «Simples» visse agora a ponte, repetiria de certo o que disse na «Lágrima»!

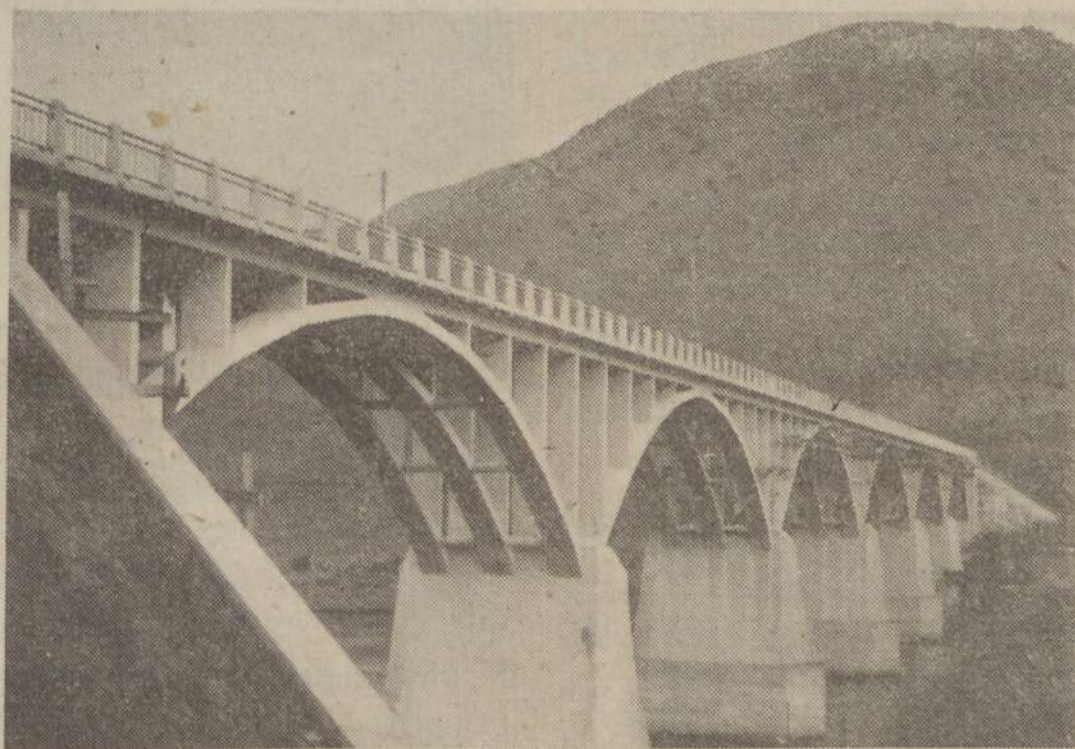
... «Ó Deus, que maravilha»!

E não exagerava porque essa obra grandiosa, de delicadas linhas, como não há outra em Portugal, há-de chamar a Barca de Alva legiões de forasteiros

a admirá-la e a tecer ao seu autor, engenheiro Edgard Cardoso, os maiores elogios e ao qual eu deixo aqui as homenagens da minha profunda admiração. E se uma sugestão me é permitida é de que ela seja inaugurada, em meados de Fevereiro, quando as amendoeiras, que vestem os montados do Douro, estejam floridas, oferecendo aqueles quadros de estonteante beleza, que admiramos sempre, num recolhimento sagrado como nas preces diante de Deus, pelo bem que elas nos trazem à alma em reconforto das agruras de uma vida de trabalho e de desenganos.

Outro filho ilustre de Freixo de Espada à Cinta, ministro não sei de que pasta, disse-me um dia sentir pena de não o ter sido das Obras Públicas, pois

teria assim tido ocasião de fazer a ponte. De tanto não foi preciso ao Sr. Comandante Sarmiento Rodrigues, ministro do Ultramar, pois bastou-lhe a sua influência no Governo e junto do actual titular das Obras Públicas para que a obra se realizasse, o que mais uma vez justifica o provérbio de que mais faz quem quer de quem pode. Bem haja.



Ponte da Barca de Alva

De outra ponte precisa o Douro e esta, obra de pouca monta, pois quando haja que substituir os tabuleiros metálicos da do caminho de ferro na Ferradosa —a atingir o limite de resistência— conviria fazer os tramos como os da do Pocinho, na parte superior para os comboios e na inferior para a estrada, em cuja despesa participaria a Junta Autónoma. Ao mesmo tempo devia rasgar-se uma estrada à saída da ponte do lado Norte e encarrapitá-la pela montanha a ligar Vilarinho da Castanheira, servindo assim numerosas quintas e pequenas freguesias actualmente servidas apenas por maus e íngremes caminhos. Tal estrada daria acesso fácil ao caminho de ferro pela estação da Ferradosa e ligação dos concelhos de Carrazeda de Anciães e Vilar Flor, com S. João da Pesqueira, Sernancelhe e mais além, aproveitando dessa ligação igualmente parte dos concelhos de Murça e Alijó, graças à futura ponte em

Abreiro, sobre o Tua, agora posta a concurso e que substituirá a montante a sinistra ponte do Diabo, caída há anos, a qual com os fraguados que a cercavam constituía um quadro verdadeiramente dantesco.

Que lendas de adorável candura se contam por aqueles sítios, dessa ponte estreita e caprichosamente lançada e muito mais velha que a Monarquia, e a qual um dia a tempestade demoliu e que pela sua estreiteza não pôde ser reconstruída.

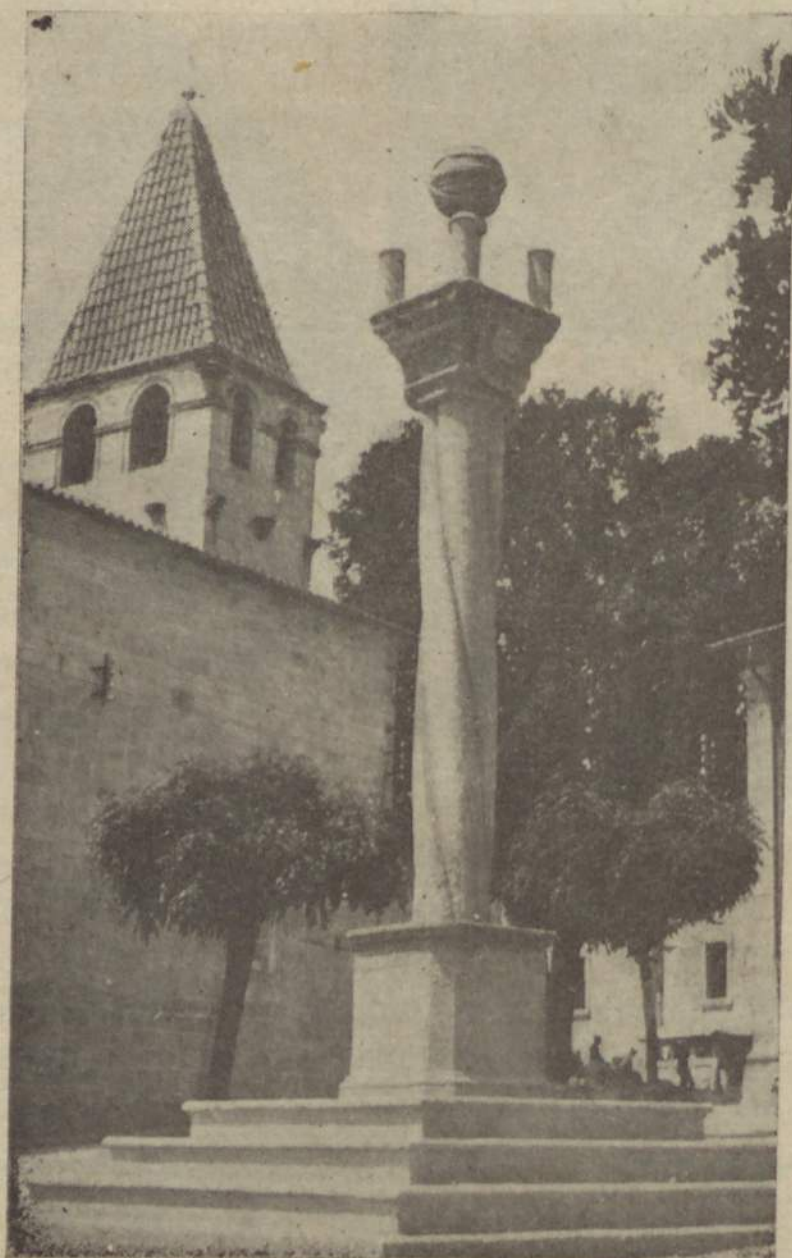
Terminada agora a ponte da Barca de Alva, e construída que fosse a da Ermida e transformada a da Ferradosa, ficaria o Douro com nove pontes para o trânsito rodoviário sobre o Douro, número que se elevaria a dez, uma vez feita a do Palácio de Cristal, o que daria uma por cada 23 quilómetros, o que não era demais, visto a corrente caudalosa do rio, que, com frequência, impede a passagem em barcas. A mesma média terá o rio Tua, uma vez construída a ponte de Abreiro, a que me refiro.

É certo que o Tejo, num percurso de cerca de 180 quilómetros, tem apenas seis pontes, a de Vila Franca, Santarém, Chamusca, Abrantes, Gavião e do Rodam, mas a corrente deste rio não se compara à do Douro e permite durante todo o ano a passagem de barcas, com passageiros, mercadorias e automóveis.

Outra ponte terá ainda o Douro, mas esta na zona internacional, sobre a barragem da Picota — se se seguir, como é natural, o exemplo da do Castelo



O rio Douro, ao passar em Freixo de Espada-à-Cinta



O pelourinho de Chaves, encimado pela esfera armilar de D. Manuel I, é dos mais belos do País

do Bode, que criou uma interessante ligação de Tomar com Constância — estabelecendo assim uma interessante estrada de Miranda do Douro com a província de Zamora.

O distrito de Bragança tinha, até há pouco, mais que precárias ligações rodoviárias, a ponto de haver lá dois concelhos inteiramente isolados: Freixo de Espada à Cinta e Miranda do Douro. Agora não só esta cidade — uma das mais curiosas do País — está ligada a Chaves, por Vimioso, Bragança e Vinhais, mas igualmente com Mirandela, por Mogadouro e Macedo de Cavaleiros. Freixo de Espada à Cinta já está ligado a Moncorvo, mas vai igualmente sê-lo com Mogadouro, cuja estrada está muito adiantada, assim como, graças à ponte da Barca de Alva, com Escalhão, Figueira de Castelo Rodrigo, Freixeda do Torrão, Almeida, Pinhel e Guarda; e num futuro próximo com a estrada 222 do Porto à Fronteira, ou seja a ligação pela margem sul do Douro e com Salamanca.

É conhecida no estrangeiro a paisagem impressionante do Douro — a que na parte que vai do Pinhão ao Mosteiró é conhecida por País do Vinho e por isso a ponte da Ermida se impõe como uma necessidade regional e nacional.

De resto o automobilismo tomou em Portugal, como no estrangeiro, um tão grande desenvolvimento que tudo que se faça para o facilitar é largamente merecido.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Os estudantes da Universidade de Goetingen descobriram que o carteiro da área — Paulo Nagel, de 66 anos, é um autêntico poliglota. Em virtude de dificuldades financeiras, após uma derrocada nos seus negócios, teve de sujeitar-se àquele emprego. Fala francês, inglês, espanhol, russo, indiano antigo, chinês, japonês, grego e latim, demonstrando boa memória e um gosto extraordinário para estudar línguas.

(De *San Diego Journal*)

O cientista japonês Takiwava conseguiu provocar um cancro pulmonar fazendo com que um rato respirasse o «quinone», elemento básico do fumo do tabaco.

(Da *Revista Argentina* — Mendoza)

Uma secular pedra sepulcral retirada das catacumbas da igreja de S. Francisco de Lima, foi embarcada para Nova York a fim de ser colocada num templo, que será construído no aeródromo de Idlewid. A lápida tem a seguinte inscrição: «Esta es la tumba del secretario judicial Rimco y de su esposa Beatriz de Sousa, Ano de 1571».

(Da revista *Bloques* — Panamá)

Uma água-marinha, com o peso de 26 quilos, serve de litígio entre aquele que a encontrou, José Nery e o Estado do Espírito Santo (Brasil) onde foi achada há dois anos. Esta magnífica pedra foi avaliada em 8.500 contos. Depois de trabalhada dará cerca de 100.000 quilates aproveitáveis.

(De *Ultima Hora* — Bogotá)

Os cabeleireiros de Bolonha têm agora o seu santo padroeiro: Martinho de Torres, monge dominicano, nascido em Lima em 1579 e beatificado em 1837. Era filho de uma negra e de um espanhol que não o reconheceu. Entre os 13 e os 15 anos trabalhou duramente como ajudante de cabeleireiro. Ingressou mais tarde na Ordem dos dominicanos e tornou-se o apóstolo dos orfãos, dos fracos e dos escravos.

(Da revista *Continente* — Assuncion)

O professor Krogman, da Universidade de Pensilvânia imagina o que seja o homem daqui a 5 milhões de anos: será «um pouco mais espesso que um biscoito», terá transmissor e receptor de rádio no cérebro e viverá pelo menos 200 anos como os habitantes do planeta Gamimedes, graças ao facto de se alimentar por meio de pílulas e executar todos os trabalhos por meio de simples manejos de botões. Em virtude do desenvolvimento intelectual, a transmissão de pensamento será um fenómeno banal na vida quotidiana.

(Do diário *La Noche* — Santiago do Chile)

Numa exposição de plantas realizada em San Leandro, na Califórnia, apareceu um cacto do Arizona que media quase cinco metros. Os técnicos calculam que este cacto gigante teria 500 anos de idade.

(Da *Revista Aragueña* — Maracaibo)

Na cidade de Thurs, o funcionário municipal Andrew MacPhee reclamou por viver somente em três quartos do próprio edifício público. O município entendeu que, sendo ele solteiro, a casa era mais que suficiente, mas mandou fazer um inquérito no qual se apurou que o reclamante tinha na sua companhia vinte e uma pessoas de família a quem oferecera a casa sob a condição de o ajudarem nas despesas.

(Do diário *La Republica* — La Paz)

Está a construir-se nos Estados Unidos um avião foguete capaz de voar à altitude de 57 milhas e atingir a velocidade de 18.000 milhas horarias. Não poderá mudar de trajectória mas pode deixar cair sobre um alvo pré-estabelecido uma bomba de duas toneladas e aterrar depois.

(De *El cronista* — Lima)

Aparelhos muito delicados exploram actualmente a estratosfera. Alguma coisa se sabe já do que se passa para lá da barreira do ozono, a 70 quilómetros acima da superfície da Terra. O ozono absorve uma fracção substancial da radiação ultra-violeta do Sol para a Terra e da radiação infra-vermelha da Terra para o espaço.

(Da revista *Integrity* — Halifax)

Um viciado de estupefacientes foi preso por transportar um pacote de sementes de determinada dormideira. Alegou que se todos os que têm aquele vício fizessem uma pequena plantação em sua casa acabariam os traficantes de morfina no mundo inteiro...

(De *La Gaceta* — Barcelona)

Um novo tipo de vedeta da secção de Marinha da Real Força Aérea, usada para patrulhas de salvamento, possui uma velocidade de mais de 30 nós, poderá transportar 98 pessoas e está equipada com a aparelhagem mais moderna, incluindo um aparelho de radar especial capaz de localizar mesmo um pequeno barco de borracha durante a noite ou em pleno nevoeiro.

(Da revista *Extension* — N. Iorque)

Em Caramarca, no Perú, um indivíduo embriagado, metendo-se no automóvel para chegar a casa, confundiu a linha de caminho de ferro com a estrada e enfiou por ela. Em sentido contrário vinha um comboio expresso, que reparou por felicidade no ébrio e pôde parar, evitando, assim, um acidente grave.

(De *The Maracaibo Herald*)

Em Schenectady fizeram-se experiências de televisão educativa com os mais surpreendentes resultados. Calcula-se que mais de 12.000 alunos de escolas primárias e 5.000 estudantes universitários são alunos da «Universidade T. V.» que apresenta programas de uma hora durante 5 dias de semana, há um ano.

(Da revista *Lectura* — Rosário)

Essas & Comentários

P o r S A B E L

Os acontecimentos na Índia portuguesa

COM data de 28 de Dezembro a Agência ANI transmitiu aos diários a seguinte notícia:

Bandos de indianos tentaram interromper as comunicações ferroviárias na fronteira do território português, no dia 27, cerca das 9,30.

«Pelo chefe da estação ferroviária de Caranzol, cerca de 12 quilómetros dentro da fronteira portuguesa, foi comunicado que 150 «satiagrahis» marcharam em direcção à fronteira para interromper o tráfego dos comboios, deitando-se sobre a linha férrea.

O chefe da estação de Caranzol pediu, então, à estação de Dudsagor para avisar a Polícia de Colém destes factos. Pouco depois, 20 sicários, arvorando bandeiras e cartazes, atravessaram a fronteira do território de Goa, vindos do distrito indiano de Supém. Uma parte introduziu-se na estação de Caranzol e intimou o respectivo chefe, o agulheiro e um agricultor que ali se encontravam, a acompanhá-los. Recusaram-se os três a fazê-lo, mas, finalmente, foram obrigados a seguir quando dois sicários fizeram o gesto de puxar de armas que traziam escondidas nas algibeiras.

Os invasores chegaram ao auge da ousadia, obrigando o chefe da estação e o agulheiro a figurarem em fotografias que tiraram, em grupo, e entregando-se, depois, à prática de distúrbios, tendo içado na estação uma bandeira indiana e afixado cartazes de propaganda.

Os sicários fugiram rapidamente para o território indiano quando viram, do lado português, aproximar-se um veículo. Na fronteira, já seguros por se encontrarem em território da União Indiana, colocaram grandes cartazes com dizeres em maharata e inglês, como, por exemplo: «Parem os comboios», «Parar significa liberdade» e «Não sustentem tropas portuguesas com os produtos indianos».

Como anteriormente, os bandos de «satiagrahis» armados continuam cobardemente nos assaltos àquilo que é nosso e cuja propriedade estamos preparados para defender haja o que houver.

O Governo Português, por intermédio do nosso Embaixador em Londres, fez entregar no «Foreign Office» uma nota acerca da ameaça que paira sobre Damão.

Desumanidade

Omês de Outubro do ano passado apresentou-se mal humorado, espalhando pelas terras já secas, chuva em tal abundância que inutilizou bastantes sementeiras e arrazou os jardins floridos, anunciadores das primeiras flores do Inverno. Não contente com a devastação chegou o vento, que desbaratou telhados e atirou para longe lúgubres casebres habitados por gente pobre, onde o pão raramente chega para alimento dos seus habitantes.

Os bombeiros, a quem muito nobremente chamam os soldados da paz, não tiveram descanso nem a permanência de um quarto de hora para as suas refeições, mas cumpriram heróicamente o dever humano de auxiliar aqueles que em horas trágicas, solicitaram os seus serviços e o sempre magnífico auxílio. Os telefones não pararam de funcionar, e as li-

nhas, permanentemente interrompidas, não deixaram que centenas de pessoas aflitas fossem servidas quando a água invadiu as suas modestas casas, inutilizando móveis e parte dos adornos, dificilmente adquiridos com o produto de largas horas de trabalho.

Quando, nessa data, caiu a primeira avalanche de água, a 24 de Outubro, fizemos uma ligação para o 22222, telefone dos bombeiros, a barafundá de linhas cruzadas era enorme:

«Acudam à Academia das Ciências», gritava alguém; venham à Rua de S. Bento, trezentos e tantos», gritavam outros, e os Bombeiros não podiam ouvir e, possivelmente, não podiam acudir. Da esquadra de polícia da Trav. das Mercês tentamos fazer uma ligação, mas foi inútil. E, porque o fizemos?

Sabemos que existem prédios cujos proprietários não atendem os seus inquilinos, uns porque desejam vê-los pelas costas para aumentarem as rendas, outros porque são ricos, possuem bons rendimentos e não estão para se ralar e, muito menos, para se incomodar.

Há anos, os inquilinos do prédio da Rua do Século n.º 10, apresentaram uma reclamação ao seu senhorio, ou a quem o representa, para que mandassem consertar o telhado, pois o mesmo deixava entrar água em abundância. A nada se moveram os senhores, e, depois de surgirem outras reclamações, os inquilinos tiveram a seu lado a Câmara Municipal que os intimou a arranjar o telhado, que, dias depois, foi atamancado.

A vingança do dono do prédio não se fez esperar e a uma inquilina com 82 anos de idade foi enviado o seguinte postal:

Ex.^{ma} Senhora: Pelo presente fica V. Ex.^a avisada de que se continuar a fazer passagem por cima do telhado e consequentemente a partir as telhas do mesmo, apresentamos queixa à Polícia Municipal, que tomará, sobre o assunto, as providências necessárias em tais casos. Sem mais, somos com toda a consideração, de V. Ex.^a atenciosamente», etc., etc.

Uma senhora com 82 anos, que vive numa casa com dois modestíssimos quartos e um corredor que serve de cozinha, a passar por cima do telhado e a partir as telhas, não lembra a ninguém.

Mas, a verdade é que já o telhado levou uma voltinha, mas as chuvas de Dezembro voltaram a invadir o prédio e desta vez, foram chamados os bombeiros para retirar o entulho do tecto que abateu no 3.º andar.

Pois na Rua do Século n.º 10, continua o entulho a atestar a beleza do lindo prédio que se vai desfazendo lentamente porque os seus donos preferem ver os inquilinos segurar a pedra, os telhados e a calça com os seus próprios corpos.

Bem hajam os senhorios com tão boa alma.

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.^{TD}

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.^{DA}

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

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

Electrificação de algumas linhas da rede da C. P.

Já se encontram em estudo as propostas recebidas para o fornecimento de material e adjudicação de obras a realizar brevemente

Os planos de electrificação das linhas da C. P. vão entrar, muito brevemente, no capítulo das realizações práticas. Com a efectivação desses planos, os caminhos de ferro portugueses dão um grande passo em frente e resolvem um grande problema de economia, de velocidade e de conforto.

Para esse efeito, foi há meses aberto concurso para o fornecimento de materiais e montagem do equipamento necessário à execução da primeira fase dos referidos planos.

As propostas relativas a esses concursos foram recebidas no dia 28 de Dezembro passado, na sede da Direcção-Geral e dos Serviços Centrais da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em Santa Apolónia.

Os planos de electrificação dos caminhos de ferro da C. P. compreendem as linhas subterrâneas da região de Lisboa, bem como a linha Lisboa-Porto e a primeira fase da sua execução, a que vai agora dar-se começo, abrange a linha de Sintra, a linha do Norte, entre Lisboa e Entroncamento, o troço entre Alcântara-Terra e Campolide, a bifurcação de Benfca, a concordância de Xabregas e o troço entre Santa Apolónia e Braço de Prata, num total de 142,093 kms. de via dupla e de 5,654 kms. de via simples, sem contar com as linhas de resguardo das estações.

Os concursos agora efectuados, com vista a estas primeiras realizações do plano de electrificação, dizem respeito a determinados fornecimentos ou trabalhos, conforme a discriminação dos seguintes cadernos de encargos:

Caderno de encargos n.º 1—Fornecimento de 15 locomotivas Bo Bo de 68 toneladas;

Caderno de encargos n.º 2—Fornecimento de 25 unidades triplas automotoras para o serviço suburbano;

Cadernos de encargos n.º 3—Apetrechamento e montagem de 2 subestações de transformação, situados respectivamente nas proximidades de Sacavém e Entroncamento;

Caderno de encargos n.º 4—Apetrechamento e montagem do equipamento aéreo (catenária);

Caderno de encargos n.º 5—Apetrechamento e montagem das instalações de sinalização; e

Caderno de encargos n.º 6—Apetrechamento e montagem das instalações de telecomunicações.

As obras de rebaixamento do túnel do Rossio, de modificação de algumas pontes e outras obras de arte da via serão executadas pela C. P., de conta própria ou por empreitadas separadas.

Os concursos tiveram carácter limitado, o que se compreende dada a especialização da obra. Foram recebidas doze propostas, abrangendo umas a totalidade dos cadernos de encargos, outras apenas parte.

Assim para a totalidade dos cadernos de encargos, concorreram as diversas firmas, agrupadas como segue:

1) *Grupo britânico*, constituído pelas casas B. I. C. Construção Portuguesa, S. A. R. L., English Electric e Metropolitan Vickers.

2) *Grupo sueco*, formado pelas firmas A. S. E. A. (Allemänna Svenka Elektriska A. B.), N. O. H. A. B. —(Nydqvist & Holm A. B.), S. I. B. —(L. M. Ericssons Signal A. B.), L. M. E. —(Telefon AB LM Ericsson), L. B. —(AB Linjebiggnad), A. S. J. —AB Svenska Järnvägsverkstäderna) e M. V. —(Linköping — AB Motala Verkstad).

3) *INEL*, representando um *Grupo belga*, constituído pelas organizações A. C. E. C., Traction et Électricité, Ateliers Métallurgiques de Nivelles, Electrorail, Brugeoise Nicaise et Delcuve, Auxeltra, Bell Telephon Manufacturing Cy. e Société Centrale d'Enterprise.

4) *Groupement d'Étude et d'Électrification de Chemins de Fer en Monophasé 50 Hz*, construído pelas firmas Sorefame, AEG, Siemens & Halske, Siemens Schuckertwerke AG. Henschel & Sohn, Linke-Hofmann Busch, Alsthom Jeumont, Schneider Westinghouse, S. P. I. E., S. F. A. C. (Usines Schneider), Brown-Boveri, Oerlinkon e Schindler) Wagons, S. A. Prateln.

Para os cadernos de encargos n.ºs 1, 2, 3 e 4 Lo-

comotivas, unidades triplas automotoras, subestações e equipamento aéreo concorreram as seguintes organizações:

5) *Grupo suíço*, constituído pelas firmas Secheron, S. A. Kummeler & Matter, S. I. Suisse Neuhausen (S. I. G.), Fabrique Suisse de Wagons et d'Ascenseurs S. A., Schlieren. Arn. Jung, Locomotivfabrik, G. m. b. H., e Jungenthal Bei Kirchen and Det Sieg.

6) *Grupo holandês*, formado pelas casas N. V. Allan & Co's, Mijnsen & Co N. V. e Electriciteitsmaatschappij Aniem, N. V.

Para o equipamento aéreo, a que se refere o caderno de encargos n.º 4, concorreram as seguintes firmas:

Baumann, Koelliker, de Zurich; Abengoa, de Sevilha, e Suministros, Proyectos e Instalaciones, de Madrid; Societá Anonima Servetaz, de Basevi—Savona; e Enterprise Drouard & Cie, de Paris.

Finalmente, para sinalização e telecomunicações, compreendidas nos cadernos de encargos n.ºs 5 e 6, concorreram as firmas Sporweg Sein Industrie N. V., de Holanda, e S. E. Mors, de Paris.

O acidente ferroviário na linha de Vendas Novas

Foram determinadas as suas causas

A C. P. mandou abrir um inquérito para determinar as causas do acidente ferroviário ocorrido no passado dia 1 do corrente, perto da estação de Canha, da linha de Vendas Novas, o qual causou vários prejuízos.

Terminadas as averiguações, a C. P. enviou à Imprensa a seguinte comunicação:

«1.º—Que o acidente teve uma causa definida e reconhecida—a fractura de um veio de um vagão, que ocupava o 20.º lugar na composição de um comboio com 38 vagões;

2.º—Que as medidas de segurança, que os caminhos de ferro vêm generalizando, nos últimos anos, com a adopção de frenagem contínua a todos os

comboios, não poderiam permitir, salvo circunstâncias imprevisíveis, que o acidente assumisse grandes proporções;

3.º—Que ao contrário do que foi divulgado por alguns jornais, os prejuízos no material não foram importantes, pois dos 38 vagões que seguiam no comboio apenas 6 tiveram avarias de vulto e os prejuízos nas mercadorias transportadas foram insignificantes;

4.º—Que a fractura de um veio em veículos dos caminhos de ferro só pode hoje ter lugar em casos muito raros e sem possível previsão, pois todos os veios são objecto de vistorias periódicas feitas segundo os processos mais modernos de pesquisas de fendas por métodos ultra-sónicos.

O veio que partiu foi examinado em Abril último e, portanto, muito longe ainda do prazo considerado normal para nova revisão, não tendo então apresentado qualquer indício de ruína;

5.º—Que tendo-se em 1949 iniciado essas vistorias periódicas pelos processos hoje em uso, o seu resultado pode avaliar-se pelos seguintes números: veios fracturados na linha: em 1948, 8; em 1953, 2.



RONDA DOS BAIRROS

TERMINOU a RONDA DOS BAIRROS.

Uma vez em cada mês, desde Novembro de 1953, nas colunas dos jornais diários e revistas de reconhecida expansão, fizemos a propaganda daqueles locais de Lisboa que nos pareceram dignos de maior interesse, procurando, deste modo, chamar a atenção de possíveis interessados para os variados encantos que a Capital tem para oferecer a quem se der ao trabalho de peregrinar de Bairro em Bairro.

Chegámos ao fim. Não porque tivéssemos esgotado o assunto, mas porque julgamos ter atingido o objectivo que tínhamos em vista. A partir daqui, deixamos àqueles que por estas resenhas se interessaram o prazer de, sem conselhos nem sugestões, serem eles próprios a continuar e ampliar a RONDA DOS BAIRROS.

Os «eléctricos» e autocarros da Companhia Carris, atravessando a cidade de extremo a extremo e percorrendo-a em todas as direcções e sentidos, podem proporcionar verdadeiras «descobertas» a todas as pessoas que queiram conhecer Lisboa, ou a pretendam conhecer melhor.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», n.º 295, II série, de 18 de Dezembro de 1954, publica o seguinte:

Nos termos do disposto nos artigos 25.º e 33.º do estatuto aprovado pelo Decreto n.º 21 400, de 8 de Junho de 1932, nomeio, para exercerem os cargos abaixo indicados da Previdência do Ferroviário Português no ano de 1955, os seguintes funcionários:

Presidente da assembleia geral—Dr. José Homem de Sampaio e Melo Fernandes Vaz.

Vice-presidente da assembleia geral—Dr. Diamantino Ferraz dos Santos Marques.

Presidente da comissão administrativa—engenheiro Diogo Neff Sobral.

Secretário da comissão administrativa—primeiro-oficial Hélio Rodrigues Gonçalves.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 13 de Dezembro de 1954.—O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Administração Política e Civil

Repartição do Pessoal Civil

O «Diário do Governo» n.º 1, I série, de 3 de Janeiro, publica o seguinte:

PORTARIA N.º 15 189

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos do § 1.º do artigo 17.º do Decreto n.º 20 260, de 31 de Agosto de 1931, incluir a categoria de topógrafo da brigada de construção de caminho de ferro de Moçâmedes, província de Angola, na classe VII da tabela anexa ao referido decreto.

Ministério do Ultramar, 3 de Janeiro de 1955.—Pelo Ministro do Ultramar, *Raul Jorge Rodrigues Ventura*, Subsecretário de Estado do Ultramar.

Para ser publicado no «Boletim Oficial» de todas as províncias ultramarinas.—*R. Ventura*.

Direcção-Geral do Fomento

Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação

O «Diário do Governo» n.º 305, III série, de 31 de Dezembro, publica o seguinte:

Concurso público para o fornecimento de diversas máquinas e outro equipamento para as novas oficinas do caminho de ferro de Luanda.

Está aberto concurso público para o fornecimento de diversas máquinas e outro equipamento para as novas ofi-

cinas do caminho de ferro de Luanda e que consta das listas discriminativas juntas ao respectivo caderno de encargos.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar, até à véspera do mesmo concurso, os depósitos provisórios seguintes:

Secção I—55.000\$.

Secção II—20.000\$.

Secção III—22.000\$.

Secção IV—40.000\$.

Secção V—14.000\$.

Secção VI—14.000\$.

Estes depósitos deverão ser feitos mediante guia passada pela Direcção Geral do Fomento ou pela comissão administrativa do Fundo de Fomento de Angola, conforme se trate de entrega de propostas em Lisboa ou Luanda, e poderão ser substituídos por garantias bancárias, nos termos da lei.

A abertura das propostas realizar-se-á perante as comissões para esse fim nomeadas, às 15 horas do dia 8 de Março de 1955, simultaneamente, na Direcção Geral do Fomento, na Praça do Príncipe Real, 13, em Lisboa, e na sede da comissão administrativa do Fundo de Fomento de Angola (CAFFA), em Luanda.

O programa de concurso e o caderno de encargos encontram-se patentes todos os dias úteis e às horas de expediente na Direcção-Geral de Fomento, em Lisboa, e na sede da CAFFA, em Luanda.

Direcção-Geral do Fomento, 18 de Dezembro de 1954.—O Director-Geral, *Eugénio Sanches da Gama*.

Concurso público para o fornecimento de material circulante para os caminhos de ferro do Congo e Malanje, na província de Angola.

Está aberto concurso público para adjudicação do fornecimento do material seguinte e com os seguintes depósitos provisórios:

Três automotoras e três atrelados—375.000\$.

Seis carruagens mistas de 1.ª e 2.ª classes—300.000\$.

Quinze carruagens de 3.ª classe—525.000\$.

Cinco furgões com compartimento para correio—190.000\$.

Trinta vagões abertos, tipo L, de bordas baixas, de 30 t. de carga—110.000\$.

Vinte vagões abertos, tipo O, de bordas altas, de 30 t. de carga—75.000\$.

Trinta vagões fechados, tipo J, de 30 t. de carga—190.000\$.

Doze vagões fechados, tipo J, de 20 t. de carga, para transporte de frescos—90.000\$.

Seis vagões cisternas (para fuel-oil), de 30 m³ de capacidade—50.000\$.

Um vagão socorro oficina—15.000\$.

Um vagão guindaste de 50 t.—45.000\$.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar até à véspera do concurso no Banco de Angola os depósitos provisórios acima referidos, consoante os tipos de material a que se deseje concorrer, mediante guias passadas pela Direcção Geral do Fomento, em Lisboa, ou pela comissão administrativa do Fundo de Fomento de Angola, em Luanda.

A abertura das propostas realizar-se-á perante as comissões para esse fim nomeadas, às 15 horas do dia 27 de Março de 1955, simultaneamente na Direcção-Geral do Fomento, na Praça do Príncipe Real, 13, em Lisboa, e na sede da CAFFA, em Luanda.

O programa de concurso e o caderno de encargos encontram-se patentes todos os dias úteis, às horas de expedien-

te, na Direcção-Geral do Fomento, em Lisboa, e na sede da CAFFA, em Angola.

Os depósitos provisórios acima referidos podem ser substituídos por garantias bancárias, nos termos da lei.

Direcção-Geral do Fomento, 20 de Dezembro de 1954.—
O Director-Geral, *Eugénio Sanches da Gama*.

Concurso público para o fornecimento de um transbordador e uma ponte rolante manual para o caminho de ferro de Luanda e de uma báscula e uma ponte de inversão de locomotivas para o caminho de ferro de Moçâmedes.

A's 15 horas do dia 10 de Março de 1955, na Direcção-Geral do Fomento, Praça do Príncipe Real, 13, em Lisboa, e na sede da comissão administrativa do Fundo de Fomento de Angola (CAFFA), em Luanda, proceder-se-á à abertura de propostas para o fornecimento do material seguinte e com os seguintes depósitos provisórios, que deverão ser feitos até à véspera do dia do concurso:

Um *chariot* transbordador de 26,4 m. de comprimento e uma ponte rolante manual de 2 t $\times$ 2 t e 6,5 de vão—25.000\$.

Uma báscula de 50 t—4.000\$.

Uma ponte de inversão de locomotivas—15.000\$.

Estes depósitos provisórios, que podem ser substituídos por garantias bancárias, nos termos da lei, deverão ser feitos mediante guias passadas pela Direcção-Geral do Fomento ou pela comissão administrativa do Fundo de Fomento de Angola, conforme se trate de depósitos a efectuar em Lisboa ou Luanda.

O programa de concurso e caderno de encargos encontram-se patentes todos os dias úteis, às horas de expediente, na Direcção-Geral do Fomento ou na sede da comissão administrativa do Fundo de Fomento de Angola em Luanda.

Direcção-Geral de Fomento, 18 de Dezembro de 1954.—
O Director-Geral, *Eugénio Sanches da Gama*.

Fornecimento de material para 120 km. de via destinado aos caminhos de ferro de Malanje e Congo e de 290 aparelhos de mudança de via destinados ao alargamento da bitola da linha de Malanje, na provincia de Angola.

A's 15 horas do dia 25 de Março de 1955, na Direcção-Geral do Fomento, Praça do Príncipe Real, 13, Lisboa, e na sede da comissão administrativa do Fundo de Fomento de Angola, em Luanda, proceder-se-á à abertura de propostas para o fornecimento de material para 120 km. de via para os caminhos de ferro de Malanje e Congo e de 290 aparelhos de mudança de via para o alargamento da bitola do caminho de ferro de Malanje.

O programa do concurso e o caderno de encargos encontram-se patentes todos os dias úteis, às horas do expediente, na Direcção-Geral do Fomento, em Lisboa, e na sede da CAFFA, em Angola.

Para ser admitido ao concurso é necessário fazer os depósitos provisórios de 850.000\$, se o concorrente se apresentar para a totalidade do fornecimento, ou de 675.000\$ e 175.000\$, se os concorrentes se apresentarem, respectivamente, para fornecimento dos 120 km. de via ou dos 290 aparelhos de mudança de via.

Estes depósitos deverão ser feitos no Banco de Angola, em Lisboa ou Luanda, mediante guias passadas pela Direcção-Geral do Fomento ou pela comissão administrativa do Fundo de Fomento de Angola e até à véspera do dia do concurso.

Os depósitos acima referidos podem ser substituídos por garantias bancárias nos termos da lei.

Direcção-Geral do Fomento, 20 de Dezembro de 1954.—
O Director-Geral, *Eugénio Sanches da Gama*.

Brindes e Calendários

Com os cumprimentos do Centro Nacional Suíço do Turismo e do seu ilustre director, nosso prezado amigo sr. Armand Bourgnon, recebemos um belo calendário dos Caminhos de Ferro Federais para 1955; recebemos também, a oferta de dois calendários da Sapec, sendo a ilustração, que representa um gadeiro, da autoria do notável pintor alentejano Dórdio Gomes e professor da Escola das Belas Artes do Porto; da Mala Real Inglesa (Royal Mail Lines, Ltd), dois calendários para 1955; da «Bial» dois blocos, de propaganda dos seus magníficos produtos; editado pela «Société Nationale des Chemins de Fer Français», um magnífico calendário para 1955, com reproduções, a cores, de fotografias de paisagens e monumentos da França.

A todos os nossos agradecimentos.

BOAS FESTAS

Enviaram-nos cartões de Boas Festas, os seguintes srs. e entidades:

Manuel Casqueiro Haderer, Joaquim Marques, Dr. Américo Marinho, Virgolino José Pimenta, Carlos C. Amaral Fernandes, João da Silva Lanzinha, José Rego Figueira, Valentim Vareta, General Ferreira Martins, Vitor Leal Correia, Armando Bourgnon, Vetilio Reis, Virgílio A. Garcia, José Rodrigues Vieira, Horácio Novais, Carlos Rodrigues Teixeira, Manuel Escudero Campos, C. Mendes da Costa, João Duarte Coimbra, Fernando Correia de Pinho, José Jorge Soriano, José A. Pires, Luís Sebastião Peres; Foto Portugal; Baeta, Joalheiros; Centro Nacional Suíço do Turismo, Sociedade Importadora de Produtos Ingleses, Ld.^a; Biblioteca do Comando Distrital da Legião Portuguesa, de Évora; Pensão Outeiro, de Abrantes; Direcção do Ateneu Ferroviário.

A todos os nossos agradecimentos.

INERTOL—ICOSIT—ELASTOBIT

PRODUTOS ANTI-CORROSIVOS E DE PROTECÇÃO

As melhores referências nos empreendimentos
Hidro-Eléctricos, Indústria e Construção Civil

Deposítários: **A Algodoeira W. Stam, Ltd.^a**

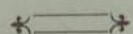
Rua de Entreparedes, n.º 60/62 — PORTO — Telef. 2 7647/8/9

Agente em Lisboa: **A. dos Santos Júnior**

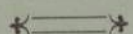
Rua Castilho, n.º 57-solo — LISBOA — Telef. 5 6999

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

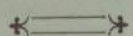
S E D E — Rua do Ataíde, 7-A
L I S B O A



LOBITO - LUAU (FRONTEIRA) - 1.348 Qlms.
Capital: Esc. 330.000.000\$00
— :: — ou £ 3.000.000 — :: —



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL



Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, E. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»
LISBOA // LONDRES // LOBITO

Motores a gasolina e petróleo
BERNARD e VILLIERS

Motores Diesel
BERNARD — VENDEUVRE
de 6 a 90 C. V. — 1.000/1.500 r. p. m.

IMPERIAL KEIGHLEY (IK)
de 6 a 70 C. V. — 650 a 240 r. p. m. (lentos)

Bombas, para todas as profundidades e todas
as capacidades

Grupos moto e electro-bombas

Bombas para poços profundos e bombas submersíveis

Pecas sobressalentes para todas as máquinas
vendidas

Motores eléctricos — Disjuntores automáticos, reguláveis
para luz e força motriz — Cabines transformadoras de
alta tensão — Aparelhagem eléctrica de alta e baixa
tensão — Pequenas máquinas ferramentas eléctricas

Mecano Eléctrica, Lda.

Rua da Boa Vista, 84-94

Av. dos Aliados, 156-162

LISBOA

PORTO

Telef. 22300 e 31396 PBX

Telef. 20513 e 28758

Material ferroviário

Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de loco-
motivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos

WIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

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 5 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

ARQUIVO
CP
HISTÓRICO

TOSSE?

