

6.º do 68.º Ano

Lisboa, 1 de Junho de 1955

Número 1619

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

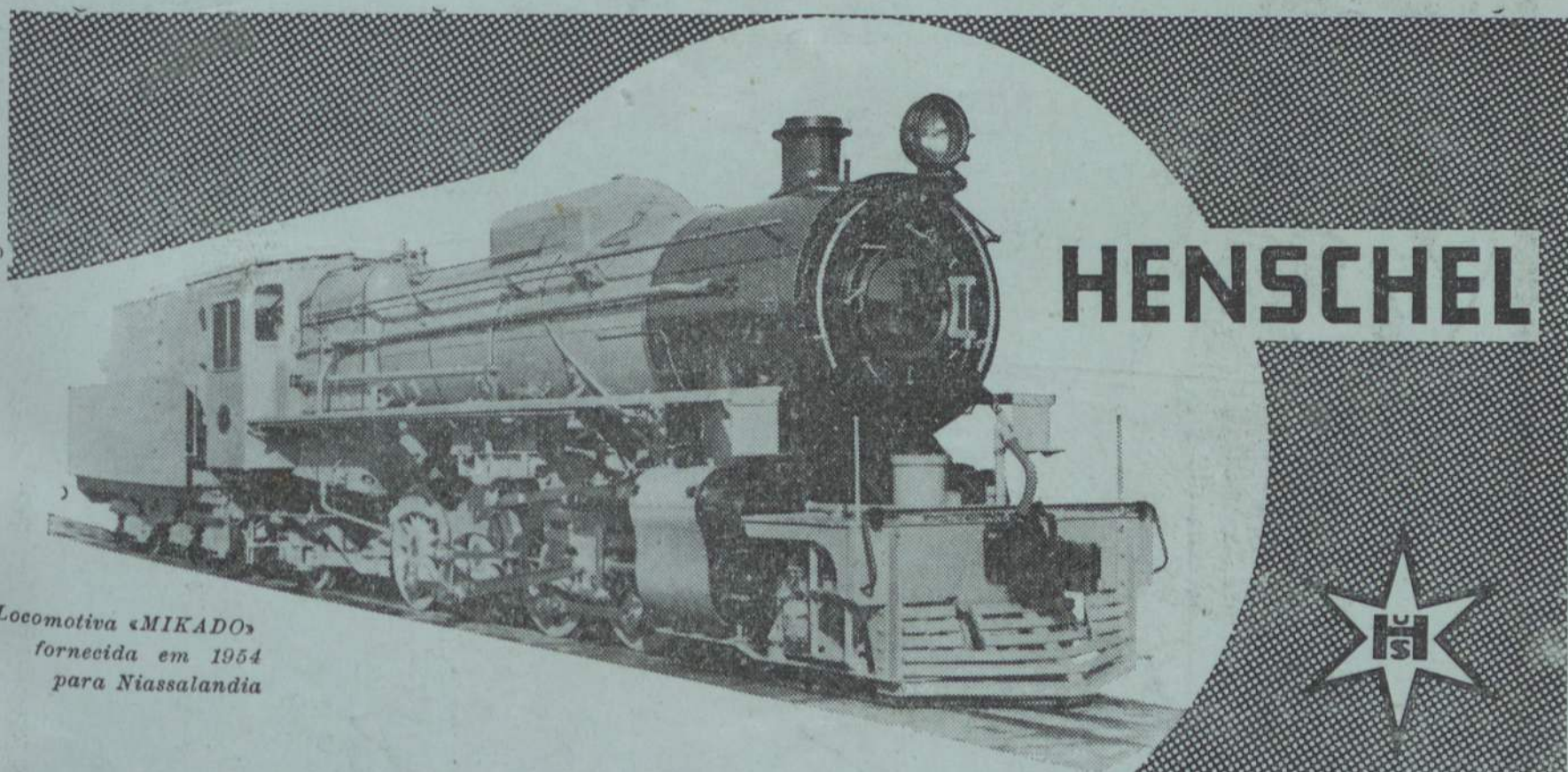
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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



*Locomotiva «MIKADO»
fornecida em 1954
para Niassalandia*

Programa de fabricação de Locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção
Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL
Locomotivas eléctricas - Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-Gener-
al-Motors / Locomotivas diesel-hidráulicas

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS * SERVIÇOS AUXILIARES
DO CAMINHO DE FERRO * RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS
E BAGAGENS AO DOMICILIO * SERVIÇO DE PORTA À PORTA
EM CONTENTORES * ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

AGENTES DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 3 2151/54 e 3 2261/64

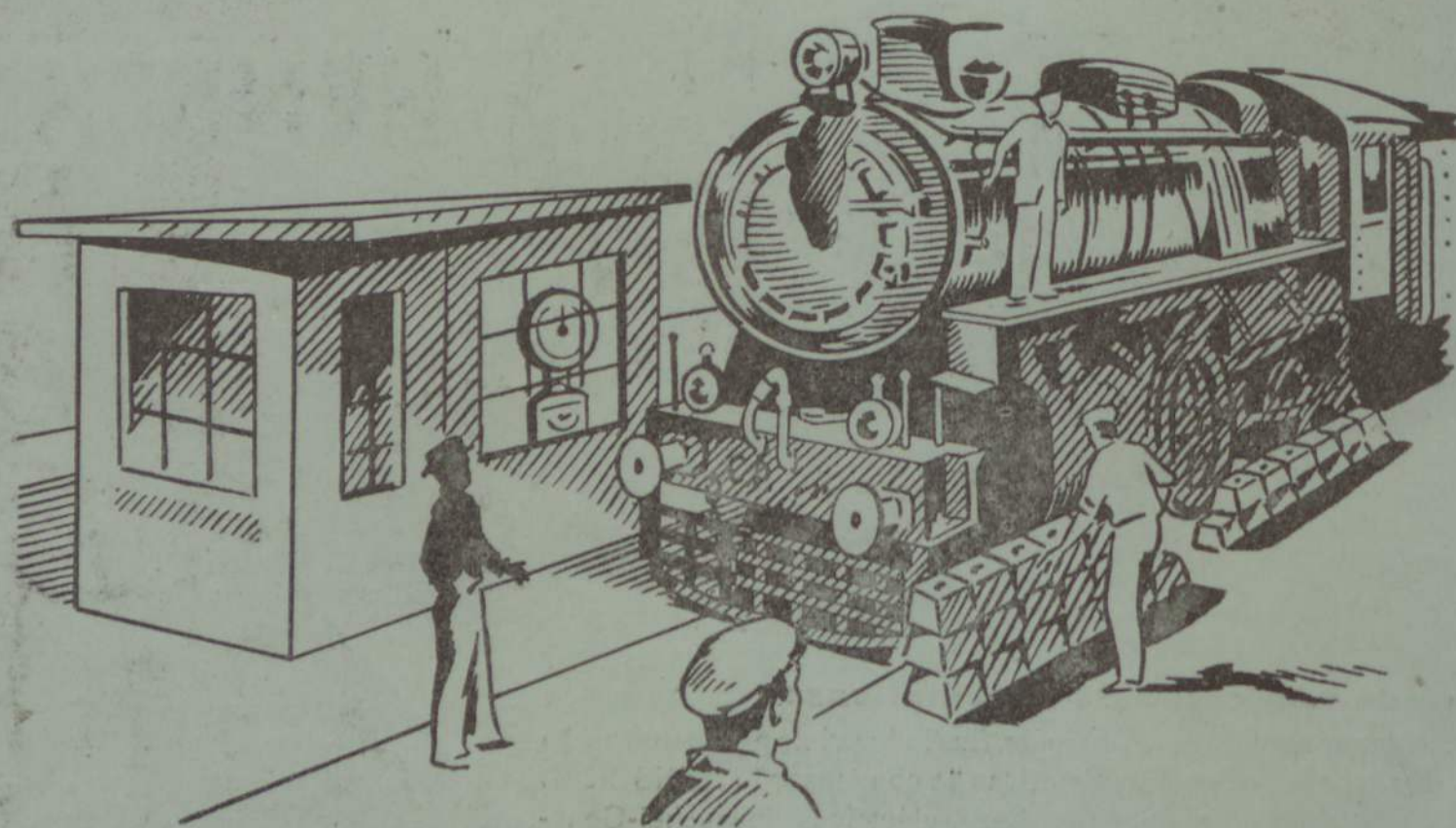
LISBOA

Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telefs. 25938/39

PORTO

A PREFERIDA PELAS GRANDES INDÚSTRIAS



BÁSCULA ROMÃO DE GRANDE TONELAGEM
ROMÃO & COMPANHIA

13, CRUZES DA SÉ, 29 — LISBOA — TELEF. 2 2305

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

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

1619

1 — JUNHO — 1955

ANO LXVIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre).

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$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 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 Á R I O

O Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses	173
Duas locomotivas célebres que obtiveram a flâmula azul da velocidade, por GUERRA MAIO	175
Viagens e Transportes	176
Linhas Portuguesas	176
Imprensa	176
Há 50 anos	177
Tracção Eléctrica	177
Feiras Internacionais	177
No Congresso ferroviário de Lille	179
Publicações recebidas	180
Os Sapadores de Caminho-de Ferro, antigos combatentes em França	181
Casa da Imprensa	182
Jardim Zoológico de Lisboa	182
Os nossos colaboradores	183
Electrificação das linhas da C. P.	183
Recortes sem Comentários	184
Parte Oficial	185
Ferrovieiros Franceses de visita a Portugal	185
Espectáculos	185



O Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

vai ser comemorado com a entrada em serviço das linhas electrificadas de Sintra e de Lisboa ao Carregado

N O artigo aqui publicado em 16 de Fevereiro, sob o título de «Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses», que se verificará em 28 de Outubro de 1856, data em que se inaugurou, com a devida solenidade, o troço de Lisboa ao Carregado, escrevemos que o facto deve assumir as proporções de um grande acontecimento, tanto mais que nesse mesmo ano, — acrescentávamos, — será inaugurada a electrificação da linha de Sintra.

A C. P., como se sabe, vai electrificar as linhas suburbanas de Lisboa e do Porto e ainda a de Porto-Lisboa, tendo-se iniciado já os trabalhos preliminares com o rebaiamento do túnel do Rossio e procedido à adjudicação, a várias empresas nacionais e estrangeiras, do fornecimento e montagem do equipamento necessário à execução da 1.^a fase do plano de electrificação.

A obra é de vulto e os trabalhos a executar serão levados a efeito em fases sucessivas, compreendendo a primeira 142 km de via dupla, 5,610 km de via única e 52 km de linhas de resguardo, que abrangem:

Lisboa (Rossio) — Sintra (via dupla) — 27,500 km.; Campolide — Entroncamento (via dupla) — 110,600 km.; Bifurcação de Benfica (via única) 0,774 km.; concordância de Xabregas (via única) — 1,730 km.; Santa Apolónia — Braço de Prata (via dupla) 3,993 km.; e Campolide — Alcântara (via única) 3,150 km.

As outras duas fases compreenderão os seguintes troços:

Entroncamento — Aveiro (via dupla — 146,738 km e via única — 19,718 km); Porto (São Bento) — Aveiro — (via dupla 62,161 km e via única 3,850 km) e Campanhã — Ermesinde (via dupla) — 8.429 km.

Foram já celebrados os contratos para o fornecimento, em perfeita ordem de marcha, de:

a) — 15 locomotivas eléctricas B'o B'o, de 68 toneladas, que deverão atingir a velocidade máxima de 120 km/h. em patamar e alinhamento recto rebocando um comboio de 400 toneladas e que se destinam a todo o serviço entre Lisboa e Porto;

b) — 25 unidades automotoras constituídas, cada uma, por 3 viaturas, para serviço nas linhas suburbanas de Lisboa.

c) — 2 subestações de transformação situadas nas proximidades de Sacavém e Entroncamento, que se destinam a mudar em corrente monofásica de 25 Kv e 50 Hz, corrente trifásica de respectivamente 30 e 60 Kv. e 50 Hz.

d) — Apetrechamento e montagem do equipamento aéreo (catenária).

e) — Apetrechamento e montagem das instalações de telecomunicações.

Com a electrificação dos caminhos de ferro viajar-se-á a grandes velocidades.

Nas linhas principais de Campolide e Entroncamento calcula-se poder vir a circular-se à velocidade de 130 km/h. No en-

Centenário do Eng.º José Fernando de Sousa

Decorreu, no dia 30 de Maio, o centenário do Eng. José Fernando de Sousa, que, durante muitos anos, esteve ligado à «Gazeta dos Caminhos de Ferro», primeiro, como colaborador e, depois, como director. Ferroviário dos mais sabedores e jornalista dos maiores, em todos os tempos, José Fernando de Sousa, que viveu longamente, amou e honrou as suas actividades de jornalista e de engenheiro. Na impossibilidade de, neste número, lhe prestarmos a nossa comovida homenagem, reservamos, para a nossa próxima edição, aquelas palavras a que a sua memória tem direito.

tanto, entre Campolide e Sintra não se prevêem velocidades superiores a 100 km/h, visto tratar-se de uma linha suburbana, com frequentes paragens em localidades bastante populosas.

Apresentam interesse os seguintes dados de ordem técnica:

Tanto as locomotivas como as automotoras serão alimentadas por corrente alternada monofásica, à tensão nominal de 25000 V. e à frequência de 50 Hz, por intermédio de uma catenária ligeira tipo poligonal. Prevê-se que a tensão possa variar praticamente entre 19 000 e 27 500 V e a frequência entre 48 e 51 Hz.

A C. P. que está organizando um grande programa para comemorar os cem anos de vida ferroviária do País, empregará todas as diligências para que em 28 de Outubro de 1956 — data em que se comemorará o centenário da inauguração, em 1856, do troço de Lisboa ao Carregado — estejam concluídas, pelo menos, as obras respeitantes à linha de Sintra e ao referido troço de Lisboa ao Carregado.

Estamos, pois, a pouco mais de um ano de distância de um acontecimento de larga importância para a vida do País, em que as duas capitais Lisboa e Porto, com as suas respectivas zonas suburbanas, entrarão numa nova fase de valorização e de desenvolvimento.

Ninguém pode duvidar dos benefícios da

electrificação das linhas Lisboa-Porto e Lisboa-Sintra. Temos um exemplo magnífico na electrificação da linha Cais do Sodré-Cascais. Graças a ela, não só Cascais e os Estoris viram, em breve lapso de tempo, triplicada a sua importância turística, mas também outras povoações encantadoras, que se debruçam sobre o Tejo, como, por exemplo, Oeiras e Parede, sem contar, é claro, com Algés, uma pequena cidade.

Sintra vai beneficiar extraordinariamente com a próxima electrificação da sua linha e ocupará, no cartaz turístico de Portugal, um lugar mais proeminente. E como Sintra, todas essas risonhas localidades, como Amadora, Queluz, Belas, Rio de Mouro, Rinchosa e Mem Martins.

Com as festas, de carácter nacional, que se realizarão em 28 de Outubro de 1956, não se prestará somente homenagem aos homens que construíram o primeiro troço do caminho de ferro em Portugal e a todos aqueles que, ao longo de cem anos de actividade, contribuíram com os seus conhecimentos técnicos, com o seu brio profissional e com o seu trabalho exemplar para o progresso dos nossos principais transportes terrestres; há que prestar também homenagem àqueles que tudo fizeram para que os nossos caminhos de ferro se actualizassem e se colocassem a par dos caminhos de ferro mais progressivos da Europa.

Duas locomotivas célebres

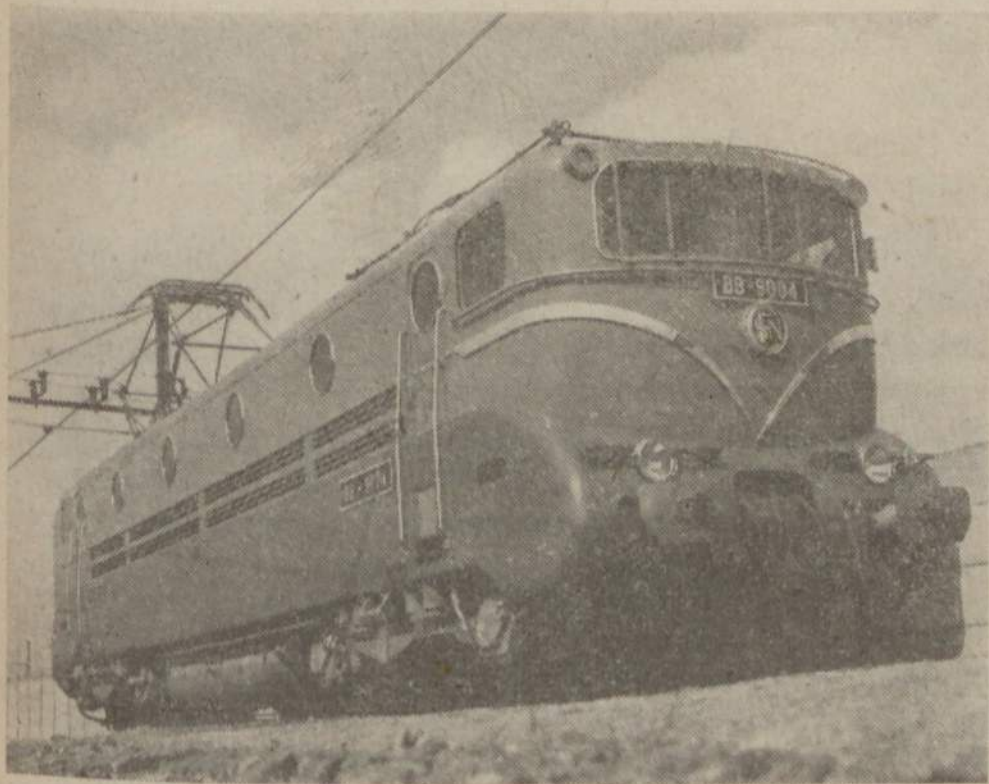
que obtiveram a flâmula azul da velocidade

P o r G U E R R A M A I O

NA cerimónia, singela, mas de grande significado e emoção, a colocação da flâmula azul nas máquinas CC 7111 e BB 9004, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» esteve presente.

A cerimónia na sua austera simplicidade realizou-se na plataforma n.º 19 da gare de Saint Lazare, onde se encontravam as duas locomotivas e diante dos técnicos, altos funcionários do caminho de ferro e alguns jornalistas.

Subiu à tribuna o sr. Louis Armand, presidente da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, que, num rápido improviso, fez o balanço dos



A locomotiva B B 9004

esforços empregados para a realização do recorde mundial de velocidade sobre carris, o qual foi de 331 quilómetros à hora; seguindo-se-lhe no uso da palavra o sr. Boyaux, Director Geral e igualmente num expressivo improviso pôs em relevo a competência técnica e a dedicação dos seus engenheiros e maquinistas.

Falou por fim o ministro das Obras Públicas, sr. Corniglion-Molinier, dizendo ser aquele um dos dias mais felizes da sua vida, por assistir à consagração de uma das mais notáveis realizações dos caminhos de ferro franceses.

«A necessidade — disse o ministro — de integrar

cada um dos grandes meios de transporte, num conjunto em que cada um deles tome o lugar que lhe compete.

«Se quisermos baixar o preço do custo dum material, cada dia melhorado, é preciso que ele seja construído num modelo igual e em série.

«Se quisermos o pleno rendimento do progresso contínuo das locomotivas, é preciso que elas não encontrem frequentes embaraços».

Felicitando o pessoal ferroviário pelo recorde do mundo realizado, desceu da tribuna e depois de apertar a mão aos dois maquinistas que conseguiram tão notável resultado, colocou um escudo com a flâmula azul da velocidade em cada locomotiva, e no qual se lia a data e o local em que atingiram o recorde.

Engatadas a uma das locomotivas estavam as três carruagens de 3.ª classe que as acompanharam e que nada têm de notável, a não ser a última, que tem a trazeira aerodinâmica, assim parecida com a popa dos vapores e que tem por fim dar mais rápida saída ao ar que circula entre a linha e sob a máquina e carruagens.

Nos compartimentos há uma inovação interessante: um aparelho que marca a marcha do comboio que os passageiros apreciarão.

Finda a cerimónia, serviu-se num dos salões da estação um vinho de honra, com finas e variadíssimas iguarias, acompanhadas de champanhe.

Tive ali ocasião de apertar a mão ao Sr. Vincent Bourrel, secretário-geral da S. N. C. F. com o qual já fiz várias viagens de turismo através da França. O Sr. Bourrel, não sendo um técnico, tem ali realizado uma obra notável, graças ao seu espírito empreendedor e às suas prodigiosas faculdades de trabalho, as quais são da tal ordem que ainda lhe dão tempo para acompanhar jornalistas pela França fora!

Digamos agora algo sobre as já duas famosas locomotivas, a CC 7107 e a BB 9004, as quais fazem parte das 60 do mesmo tipo. Construídas em 1949, estas foram modificadas para darem maior velocidade.

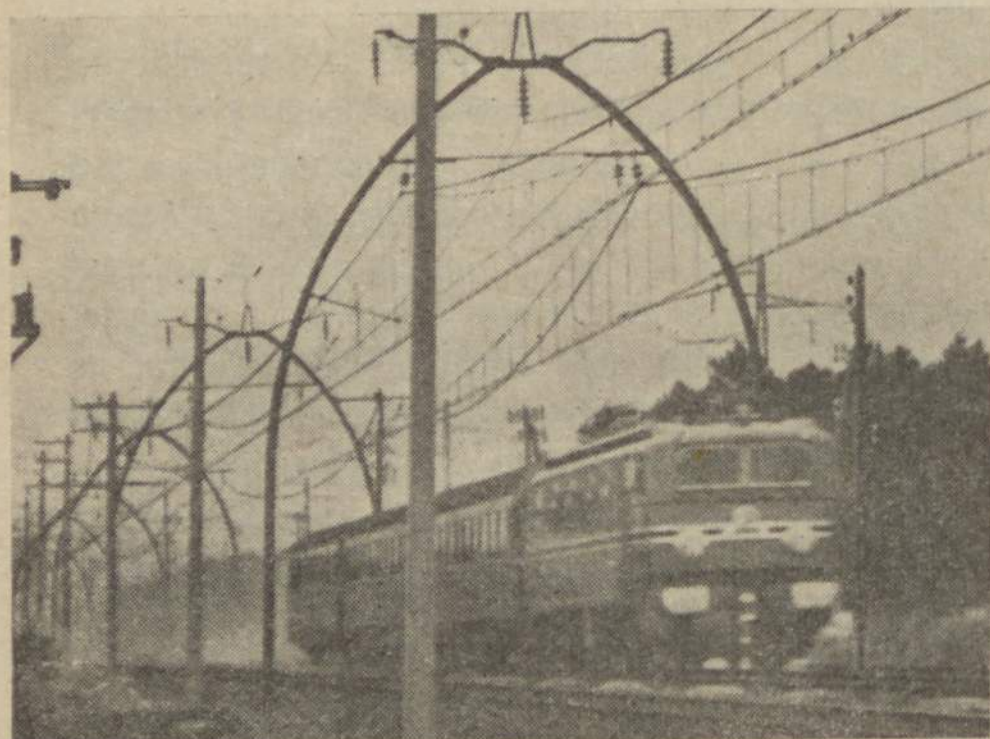
A máquina CC 7107, construída pela sociedade francesa Alsthom é do mesmo tipo da CC 7121, detentora do recorde do mundo em Fevereiro de 1954.

É uma locomotiva com dois bogies e três eixos-motores de 4.700 cv. de poder continuo e 83 toneladas de peso.

A transformação, as experiências efectuadas e as minuciosas e continuas verificações, representam um ano de trabalho.

As locomotivas e às carruagens foram aplicadas rodas monoblocos afim de evitar os efeitos da força centrífuga e da frenagem usual. Todas as peças que deviam rolar muito rapidamente, foram submetidas a provas de segurança, em fossas na fábrica, onde tiveram que rolar como se marchassem a 450 quilómetros à hora. O resultado correspondeu inteiramente à expectativa.

As experiências realizaram-se na tarde de 28 de Março findo com a máquina CC 7107 e na manhã seguinte com a BB 9004. A velocidade de 300 quilómetros à hora foi atingida 20 quilómetros depois.



A locomotiva CC 7101 marchando a 300 km à hora, na linha Bordeus-Hendaia

As duas locomotivas rolaram a seguir a 300 quilómetros e o recorde foi batido a 331.

Os ensaios testemunharam os progressos do material eléctrico francês, a magnificência da via, que era, porém, a normal e a eficácia dos estudos feitos pelos técnicos da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

Devo aqui dizer que será material igual a este que vai ser empregado nos caminhos de ferro portugueses, uma vez electrificados. Todavia, serão máquinas mais leves e de menor potência, pois o acidentado das nossas linhas não permitiria tais velocidades.

No entanto, é natural que os 344 quilómetros que separam Lisboa do Porto serão vencidos, pela electrificação, em três horas e meia, ou seja à velocidade comercial de 100 quilómetros à hora.

VIAGENS E TRANSPORTES

Novo horário do «Sud-Express» Lisboa-Paris

A partir de 22 de Maio, o «Sud-Express» Lisboa-Paris e volta foi novamente acelerado, deixando, em Bordeus, uma correspondência imediata no sentido de Lyon. A chegada a Paris, às 17 horas, permitirá uma ligação directa e imediata com os comboios rápidos nocturnos para a Alemanha, Bélgica e Holanda. Um serviço especial de autocarros ligará a estação de Paris-Austerlitz à de Paris-Nord, à chegada do «Sud-Express».

O horário deste passa a ser o seguinte:

12 h 35 part. Lisboa	cheg. 18 h 10
21 h 30 part. Madrid	cheg. 9 h 45
8 h 30 cheg. Irun	part. 22 h 15
8 h 40 part.	cheg. 21 h 10
8 h 45 cheg. Hendaia	part. 21 h 05
9 h 30 part.	cheg. 20 h 58
10 h 01 part. Bayonne	part. 20 h 29
11 h 48 cheg. Bordeuax	part. 18 h 58
11 h 53 part.	cheg. 18 h 34
17 h 00 cheg. Paris-Austerlitz	part. 15 h 35

Com o «Sud-Express», Paris-Bordeuax: 581 kms. sem paragem, à média de 116 kms/hora, e graças ao autocarro de ligação entre Paris-Austerlitz e Paris-Nord.

— Bordeuax-Bruxelas: 897 kms, à média de 102 kms.

— Bordeaux-Antuérpia: 941 kms, à média de 99 kms.

— Bordeaux-Amsterdão: 1.128 kms, à média de 98 kms.

Bordeaux-Colónia: 1.097 km, à média de 97 kms.

Linhas Portuguesas

Um novo apeadeiro

No dia 23 de Maio inaugurou-se o novo apeadeiro de Fungalvaz, situado na linha Lisboa-Porto, entre as estações de Paialvo e de Fátima.

O primeiro comboio que ali passou foi o «rápido» da manhã, do qual desembarcaram os srs. Daniel Cohen, chefe da 4.^a circunscrição da C. P., e dr. Alves Vieira, presidente da Câmara Municipal de Torres Novas, que eram aguardados por muito povo e pelas juntas de freguesia de Assentiz e de Bezelga.

Imprensa

«REPÚBLICA»

Com a sua edição de 20 de Maio, entrou no XLV ano de existência o diário da tarde «República», de que são, respectivamente, director e director-adjunto os ilustres jornalistas srs. Carvalhão Duarte e Dr. Alfredo Guisado, a quem, por tal facto, apresentamos os nossos cumprimentos.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Junho de 1905)

Villa Real a Chaves

Como dissemos, á licitação para a construcção desta linha não houve concorrentes. Parece estar resolvido abrir-se nova licitação, e, não havendo ainda quem concorra fazer-se a construcção por conta do Estado, dada por empreitadas parciaes.

Regoa á Beira Alta

A camara municipal de Celorico da Beira representou ao governo para que o entroncamento da linha ferrea da Regoa á Beira Alta, passando por Trancoso, seja em Celorico.

Mossamedes a Chella

Parece que vae ser resolvido eutregar a construcção d'esta linha ferrea á nossa engenharia militar, sendo tambem possivel que d'essa commissão de serviço publico faça parte qualquer engenheiro civil com pratica de construcções ferroviarias.

Ha o maximo empenho que tal construcção seja rapida embora feita com todas as condições de segurança, visto que a referida linha ferrea póde ser um auxiliar poderosissimo para o transporte de forças e material de guerra na futura campanha contra os cuanhamas.

Beira Alta

O sr. ministro das obras publicas recebeu uma representação da Companhia dos caminhos de ferro da Beira Alta chamando a attenção para o facto da provincia da Beira Alta estar muito desprovida de estradas, dizendo que o desenvolvimento agricola, comercial e industrial, devido na maior parte ao caminho de ferro que atravessa a região, não se póde expandir mais por falta de viação ordinaria, que deixa completamente isolados importantes centros de produção, alguns a distancia relativamente pequena da via ferrea.

Carreiras de vapores

Foi addicionada ao horario em vigor uma carreira de Lisboa para o Barreiro ás 2 horas da tarde e outra do Barreiro para Lisboa ás 3 horas e 5 minutos. Nas noites dos domingos para as segundas feiras haverá uma carreira ás 12 horas e 30 minutos da manhã.

TRACÇÃO ELÉCTRICA

Encontram-se na França, em estágio nos Caminhos de Ferro, dois técnicos da C. P.

Seguiram, para Paris, os srs. eng. Almeida Henriques, chefe-adjunto ao Serviço de Movimento da C. P. e inspector Sanches de Miranda, adjunto à Divisão de Exploração, com o fim de estagiarem nos Caminhos de Ferro Franceses e tomar contacto com os mais recentes melhoramentos do sistema de tracção eléctrica.

Feiras Internacionais

As principais feiras e exposições internacionais anunciadas para funcionar de Maio a Novembro, são as seguintes:

JUNHO

Feira de Barcelona, Espanha, de 1 a 20.

Feira de Bordeus, França, de 12 a 27.

Feira de Hälsinborg, Suécia, de 18 a 26.

Feira de Burgos, Espanha, 29 e 30.

Feira de Trieste, Itália, de 15 de Junho a 3 de Julho.

Feira de Tânger, de 27 de Junho a 11 de Julho.

JULHO

Feira de Posnânia, Polónia, de 3 a 24.

Feira de Pamplona, de 7 a 10.

Feira de Luxemburgo, de 9 a 24.

Feira de Ancona, Itália, de 16 a 31.

Feira de Stanleyville, Congo Belga, de 23 a 31.

Feira de Valencia, de 21 de Julho a 3 de Agosto.

Feira de Sandander, de 25 Julho a 3 de Agosto.

Feira de Dornbirn, Áustria, de 29 de Julho a 7 de Agosto.

AGOSTO

Feira de Vitória, de 3 a 5.

Feira da Sicília, em Messina, Itália, de 10 a 24.

Feira da Caríntia, com a *Feira Austríaca de Madeiras*, em Klagenfurt, Áustria, de 11 a 21.

Feira de S. Sebastian, de 15 a 16.

Feira de Esmirna, Turquia, de 20 de Agosto a 20 de Setembro.

Feira de Bilbao, de 20 a 30.

Feira de Estocolmo, Suécia, de 27 de Agosto a 11 de Setembro.

Feira Djakarta, Indonésia, Agosto-Setembro.

SETEMBRO

Feira de Zabreg, Jugoslávia, de 2 a 13.

Feira de Damasco, Síria, de 2 de Setembro a 1 de Outubro.

Feira de Vicenza, Itália, de 3 a 8.

Feira de Estrasburgo, França, de 3 a 18.

Feira de Francfort (Outono), Alemanha, de 4 a 8.

Feira de Leipzig (Outono), Alemanha, 4 a 9.

Feira de Salónica, Grécia, de 4 a 25.

Feira de Utrecht (Outono), Holanda, de 6 a 15.

Feira de Plovdiv, Bulgária, de 6 a 20.

Feira de Colónia (Outono), Alemanha, de 9 a 11 e de 18 a 20.

Feira do Levante, em Bari, Itália, de 9 a 27.

Feira de Grand, Bélgica, de 10 a 25.

Feira de Viena (Outono), Áustria, de 11 a 18.

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.**

No Congresso ferroviário de Lille,

a delegação portuguesa foi presidida pelo sr. Eng. Pedro de Brion

REALIZOU-SE recentemente, em Lille, um congresso a que se chamou «Jornadas de informação sobre corrente monofásica de 50 períodos», em que estiveram representadas 35 nações, entre as quais o Japão. Assumiu a presidência o Ministro das Obras Públicas francês Colmillon Olinet. Da delegação portuguesa, presidida pelo sr. Eng. Pedro de Brion, fizeram parte os srs. engs. Pinto Monteiro e Valério Vicente.

Nesse congresso, segundo lemos no «Diário Popular», os seus participantes foram postos ao corrente das novidades técnicas e das experiências ultimamente realizadas, tanto no que respeita às estruturas eléctricas, como no que se refere a velocidade e, neste particular, aos «arranques em rampa». Deste último e importante pormenor, foram observadas interessantes experiências com automotoras e locomotivas eléctricas, entre Valenciennes e Trouville, com inteira satisfação dos campos técnico e prático, o que confirmou a excelência do sistema monofásico da montagem eléctrica para os comboios. E é esse o sistema que vai ser adoptado nas linhas portuguesas, cuja primeira fase — Lisboa a Sintra e Lisboa ao Entroncamento — deverá ficar concluída no prazo previsto, isto é, em Junho de 1958.

O sr. Eng. Pedro de Brion, ilustre subdirector da C. P., veio muito bem impressionado com os trabalhos realizados em França, onde viajou em excelentes comboios eléctricos, um dos quais, além de outras inovações, dispunha de um telefone para ser utilizado em movimento e por intermédio do qual falou com Lisboa. Outros congressistas falaram com os respectivos países, inclusive o japonês, que comunicou com Tóquio.

Nas suas declarações, o sr. Eng. Pedro de Brion acentuou que os planos da electrificação das nossas linhas férreas correspondem às concepções técnicas mais recentes e que serão, por isso, presentemente, as mais perfeitas da Europa.

* * *

A propósito, diremos que só em Julho estarão concluídas as obras do túnel do Rossio, visto que o importante trabalho de renovação do pavimento dos 2.600 metros de túnel cavado em faixas da mais diferente formação geológica, exigiu e continua a exigir tempo, que a diligência dos 600 trabalhadores que, desde a primeira hora, na obra empenham os seus esforços, não conseguiu encurtar. Por tal motivo as obras vão ainda em meio.

O revolvimento do solo do túnel se não deu surpresas — a estrutura do traçado foi excepcionalmente prevista pelo prático português Romão de Matos e matematicamente confirmada depois, no decurso do

trabalho — ofereceu certas dificuldades, especialmente no que respeita aos rebaixamentos que houve de fazer-se em rocha duríssima, para o assentamento da nova soleira. Registe-se a importante tarefa da da captação das águas que, nalguns pontos, como por exemplo, sob o quartel de Artilharia 3, escorrem, de «falhas» abertas na espessura do solo, que ali tem 100 metros, até à superfície, em veios de 3, 5 e, até, 20 litros por minuto. Esta água tem de ser conduzida para os três colectores agora em construção — um ao centro e dois laterais — por onde a água correrá até ao Rossio e, dali para o Tejo. Trata-se de um trabalho que exige muito cuidado, pois que todo o revestimento do túnel deverá apresentar-se seco, de modo a preservar a poderosa instalação eléctrica a montar em toda a sua extensão.

Acresce a circunstância de que a natureza do terreno exigiu, em alguns casos, o esforço dos projectos elaborados para a construção das novas soleiras para o assentamento das linhas que estão a ser construídas em betão de traço especial, armado com carris fora de uso. Uma obra formidável de resistência, atentamente vigiada pelos técnicos da C. P. e, necessariamente, morosa.

Com este trabalho de engenharia, que muito honra a técnica e a mão de obra nacionais, os martirizantes cinco minutos de calor e fumarada sufocante, da antiga travessia do túnel, poderão ser substituídos pela curta viagem de pouco mais de um minuto, nas moderníssimas automotoras eléctricas — as mais recentes em modelo e comodidade.

Em toda a extensão do túnel o trabalho continua ininterrupto, sob a superior direcção do engenheiro-chefe da Divisão de Via e Obras da C. P. — num vai-vem contínuo de materiais e do infernal barulho dos motores compressores, martelos, betoneiros, escoadores e tantos outros que ali estão a ser empregados.

Ao mesmo tempo, outros grupos de operários de construção civil procedem a trabalhos de reparação e limpeza das obras de arte e frontarias dos edifícios, como se observa na estação do Rossio, onde estão a ser picadas e limpas as entradas do túnel e reparado o vasto telheiro de ferro da «gare», que vai ser pintado a alumínio — despesa que merece a pena fazer, agora que acabaram os fumos e seus inconvenientes.

Por todas as razões apontadas, os trabalhos do túnel do Rossio não deverão ficar concluídos antes do próximo mês de Julho, mais para o fim do que para o princípio. O tráfego será, então, restabelecido.

E o público, que anseia pelo termo dessas obras, forçosamente morosas, no dia em que o tráfego for restabelecido, concluirá, com satisfação, que valeu a pena esperar.

Os nossos colaboradores

O Doutor João Faria Lapa, Chefe da Divisão Comercial da C. P., foi aprovado Professor catedrático do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras

A numerosa família ferroviária do País encontra-se de parabéns por ter sido aprovado catedrático do Instituto Superior de Ciências Económicas, o sr. Doutor João Faria Lapa, chefe da Divisão Comercial da C. P., e que, desde 1948, era professor extraordinário daquele estabelecimento de ensino.

Depois de três dias de provas, notavelmente prestadas, o juri, constituído pelos srs. Professores Mosés Amzalak, vice-reitor, em exercício, da Uni-

versidade Técnica que presidia, Gonçalves Pereira, director do Instituto, Bueno y Martins, António Mário Godinho, Luís Schwalbach, Orlando Ribeiro, Mendes Correia, Teixeira Ribeiro, Afonso Queiró e eng. Daniel Barbosa, proclamou o sr. Doutor João Faria Lapa, Professor catedrático do Instituto Superior de Ciências Económicas.

Todas as provas foram brilhantes e a

lição escolhida pelo doutorando teve por tema «A Necessidade do Transporte e a sua Estrutura», tendo sido arguentes os srs. Profs. Drs. Gonçalves Pereira e Bueno y Martins. O primeiro criticou o trabalho sob os aspectos pedagógico e geral, o segundo analisou-o na especialidade.

O ilustre ferroviário foi licenciado em 1925 com 15 valores, tendo recebido o Prémio Almeida e Albuquerque, que é atribuído ao aluno com mais alta classificação em Economia Política. Em 1927 iniciou a sua carreira pedagógica como professor do ensino técnico profissional e em 1946 doutorou-se naquele Instituto, onde, pouco tempo depois, passou a exercer as funções de 1.º assistente e, em 1948, foi nomeado professor extraordinário do grupo de economia, tendo-lhe sido entregue a regência das cadeiras de Economia dos Transportes e Economia Política.

Fazendo parte, como vogal, do Conselho Superior de Transportes Terrestres e da Comissão Revisora das Pautas Aduaneiras, o sr. Doutor João Faria Lapa, que honra a «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Electrificação das linhas da C. P.

Em complemento do contrato para os trabalhos da primeira fase da electrificação das linhas da C. P. foi assinado, no dia 3 de Maio, o contrato referente aos trabalhos de telecomunicações. Esses trabalhos, no montante de cerca de 19.000 contos, foram adjudicados à firma sueca «Telfon A. B. L. M. Ericsson».

Por parte da C. P. outorgaram os srs. coronel Manuel José Pinto Osório, vice-presidente do conselho de administração, engenheiro major Mário Melo de Oliveira Costa, administrador-delegado e, por parte da «Ericsson», o sr. Otto Sienvert.

Além do sr. eng. Espregueira Mendes, director-geral, estiveram presentes os srs. eng. Branco Cabral, secretário-geral; eng. Pedro de Brion, subdirector; eng. Azevedo Nazaré, sub-chefe da Divisão e Exploração e dr. Ary dos Santos, chefe de Serviço do Contencioso.

Assinado o contrato, o sr. coronel Pinto Osório afirmou que tinha tido muito prazer em rubricar um documento desta natureza, pois a firma «Ericsson» há muitos anos que vem fornecendo vários materiais à C. P., cumprindo sempre inteiramente os termos dos seus contratos. Em resposta o sr. Otto Sienvert manifestou-se satisfeito por assinar aquele contrato, tendo tido palavras encomiásticas para os técnicos portugueses que se ocuparam do estudo da electrificação das linhas da C. P.

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.ª

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

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

como nosso valioso colaborador, tem participado em conferências internacionais sobre transportes.

Em 1949 representou Portugal na Conferência Internacional de Caminhos de Ferro e em 1953 o Director dos Caminhos de Ferro Alemães convidou-o a assistir à Conferência Internacional de Transportes, na qual o nosso País não tinha representação.

A algumas das suas obras temos feito aqui, na altura devida, elogiosas e justas referências.

Ao nosso ilustre colaborador e amigo, apresentamos cordiais felicitações pelo êxito brilhante das suas provas para o doutoramento.

Os Sapadores de Caminho de Ferro

antigos combatentes em França

**reuniram-se este ano na linda vila de Palmela
para festejarem o 36.º ano do regresso à pátria**

COM o mesmo brilho dos anos anteriores e aquele inalterável espírito de camaradagem, que é uma das mais belas tradições dos expedicionários do Batalhão dos Sapadores de Caminhos de Ferro à França em 1917, os antigos oficiais, sargentos, cabos e soldados, reuniram-se mais uma vez para a sua festa de confraternização — que é uma grande festa de família. A reunião deste ano, comemorativa do 36.º aniversário do regresso do batalhão a Portugal, decorreu, como sempre, num ambiente de fraternal convívio, que não teve, porém, aquela nota alta de carácter festivo dos outros anos, devido à impossibilidade de comparecer, por motivo de grave doença, o sr. general Raúl Esteves.

Para o almoço, que se realizou na linda vila de Palmela em 22 de Maio último, mais de 300 antigos combatentes, muitos deles acompanhados de senhoras de suas famílias, concentraram-se às 10 horas em Cacilhas, de onde partiram em sete camionetas. Em Vila Nogueira de Azeitão houve uma paragem para visita às instalações da firma José Maria da Fonseca, Sucs., Lda. Às 12 horas chegaram a Palmela, cuja população lhes dispensou entusiástico acolhimento. Eram ali aguardados por muito povo e pelas bandas de música das Sociedade Filarmónica Palmelense Os Loureiros, e Sociedade Filarmónica Humanitária. Efectuou-se depois uma sessão de boas-vindas na Câmara Municipal. Constituída a mesa, ladeada pelos bombeiros com os seus estandartes e representantes das duas instituições recreativas, igualmente ostentando a sua bandeira e a do Município, o Presidente, sr. Humberto da Silva Cardoso, antigo combatente telegrafista de Infantaria 11 e prisioneiro na Grande Guerra, saudou os seus companheiros de luta. Afirmou que grande honra era para Palmela terem os combatentes escolhido este ano aquela terra para a sua festa. Se o facto de ela ser hoje tão visitada por turistas constitui motivo de contentamento para os palmelenses, agora,

sem dúvida, essa satisfação era ultrapassada pela honra da escolha e pelo regozijo da população. Recordou a presença de Portugal na guerra de 14, onde os portugueses deram alta lição de patriotismo que deve servir de exemplo para o conturbado mundo de hoje, e manifestou-se imensamente feliz por poder saudar os seus antigos camaradas em nome de Palmela, a todos envolvendo num abraço. Concluiu erguendo «vivas» a Portugal e ao Exército, apresentando cumprimentos ao actual comandante do Batalhão, sr. tenente-coronel Pereira Dias.

O sr. eng.º D. Rodrigo de Serpa Pimentel, em nome de quantos ali tinham comparecido, agradeceu a recepção, salientando que seriam inesquecíveis a gentilíssima hospitalidade dispensada e as manifestações de que foram alvos. Terminou com um «viva» à vila de Palmela e ao Presidente do Município, calorosamente correspondidos pelos presentes. Celebrou-se em seguida, na igreja de S. Pedro, missa por alma dos combatentes do batalhão, após o que, no salão de festas da Sociedade Filarmónica Palmelense Os Loureiros, engalanado com muitas bandeiras das nações aliadas que participaram na Grande Guerra, armas e dísticos com saudações ao «Sempre Fixe», teve início o almoço, servido por senhoras do grupo cénico da Sociedade, vestidas com trajes alsacianos. Momentos antes, no palco, o presidente de Os Loureiros saudou os antigos combatentes.

O lugar da presidência não foi ocupado. Quis-se assim testemunhar, de forma que a todos impressionou, a mágoa dos presentes pela não comparência do sr. general Raúl Esteves e a simpatia e o apreço que os combatentes têm pelo comandante do batalhão na Grande Guerra. À direita, sentaram-se os srs. Humberto da Silva Cardoso, presidente da Câmara; tenente-coronel Pereira Dias, dr. Ferreira Deusdado e eng.ºs Almeida Graça e Carlos Alves, Costa Marques e Ricardo Gaioso; e à esquerda os srs. eng.ºs D. Rodrigo Serpa Pimentel, Salema Gar-

ção e Manuel Bruschy ; tenente-coronel Cortês Lobão, dr. Sousa Amado, António Cardoso Maçarico, presidente da Sociedade Palmelense e Henrique Graça; secretário da Câmara. À sobremesa, abriu a pequena série de brindes — todos eles muito breves — o sr. tenente-coronel Cortês Lobão. Realçou que era cada vez mais sólido o espírito de união que liga os antigos combatentes, força que constitui admirável exemplo de coesão e solidariedade. Lamenta a falta do sr. general Raúl Esteves, cuja figura de grande chefe militar exaltou vibrantemente e fez votos para que ele volte ao convívio dos seus amigos e admiradores e de quantos tiveram a honra de servir sob as suas ordens. Aludiu ao significado daquelas reuniões anuais. «Enquanto houver dois combatentes do *Sempre Fixe*, elas continuarão a fazer-se». Falou em seguida o sr. dr. Ferreira Deusdado. Acentuou que o batalhão foi sempre constituído por homens disciplinados «que souberam e sabem servir a Nação em qualquer circunstância», e teve para com o sr. general Raúl Esteves as mais calorosas referências. Se ele estivesse ali reafirmaria aquele inquebrantável sentimento de confraternização que, ao longo dos anos, vêm mantendo os Sapadores de Caminhos de Ferro expedicionários à França. O sr. sargento Vitor Hugo da Silva leu uma saudação ao batalhão congratulando-se pelo brilho daquelas reuniões anuais. O sr. presidente da Câmara, afirmando que não falava na qualidade de presidente do Município, mas como antigo camarada na Grande Guerra, renovou as saudações aos seus companheiros e recordou episódios em que tomou parte, alguns deles quando prisioneiro.

Em representação de sr. general Raúl Esteves, encerrou os discursos o sr. D. Rodrigo de Serpa Pimentel. Leu o texto do telegrama que seria enviado ao antigo Comandante do Batalhão formulando votos pelo seu restabelecimento. Manifestou a gratidão de todos pela forma gentil como Palmela recebera os combatentes; para os srs. presidente do Município e pároco da sede da freguesia teve referências especiais; mostrou agrado pela presença do actual comandante do batalhão, agradeceu à Imprensa o apoio que tem dado à reunião anual dos Sapadores do Caminho de Ferro e felicitou os camaradas por se manter inabalável o espírito de boa compreensão e amizade nascido há trinta e seis anos e que os leva a acudir à chamada quando esta tem lugar. Terminou bebendo pelas melhoras do sr. general Raúl Esteves e pelo batalhão.

Durante o repasto um grupo coral feminino da Sociedade Palmelense entoou diversas canções, entre elas a «Madelon». Efectuou-se depois uma visita ao castelo onde a banda da Sociedade Filarmónica Humanitária, sob a regência do sr. Manuel da Silva Dionísio, executou marchas de concerto, fantasias populares e rapsódias portuguesas.

Casa da Imprensa

A Casa da Imprensa realizou, a favor do seu cofre de assistência, na noite de 17 de Maio, uma récita extraordinária com as peças *A Severa* e *Ceia dos Cardiais*, do eminente dramaturgo Dr. Júlio Dantas, interpretada, a primeira, por Amália Rodrigues, e a segunda por Alves da Cunha, Assis Pacheco e João Villaret.

O Teatro Monumental, onde a festa se efectuou, registou uma grande enchente. Dois grandes motivos levaram principalmente o público a assistir àquele espectáculo: a sua simpatia pelos jornalistas e a sua admiração pelo insigne presidente da Academia das Ciências de Lisboa, a quem a sala testemunhou, com ovação apoteótica, a sua simpatia, o seu respeito e a sua admiração.

A Casa da Imprensa delegou em Acúrsio Pereira o encargo de saudar, em seu nome, o Dr. Júlio Dantas. A escolha não foi apenas feliz, foi também justa. Acúrsio Pereira, mestre do jornalismo e antigo aluno do então Curso Superior de Letras, é também um escritor de primeiro plano e representa, na Imprensa do País, uma das culturas mais vastas e vivas de que a profissão se pode orgulhar. O seu discurso foi magistral. Há que felicitar a Casa da Imprensa pelo êxito da sua festa, e há que louvar os artistas e o empresário do Monumental pela sua colaboração brilhante e desinteressada.

Jardim Zoológico de Lisboa

Quando a Primavera chega, o Parque das Laranjeiras está em festa, com o esplendor, a magnificência dos seus roseirais. O sr. Professor Doutor Fernando Emídio da Silva, que não é apenas um eminente jurista, que a França admira, respeita e estima, mas, também, um alto espírito de artista, gosta, para celebrar o acontecimento e anunciar novos melhoramentos, de ver reunidos em sua volta os seus amigos, os seus convidados especiais e os representantes da Imprensa. O Jardim Zoológico de Lisboa, que foi a grande paixão do seu saudoso Pai, é também o grande amor do ilustre Director da Faculdade de Direito. Ali, se fosse possível, daria as suas aulas.

O Jardim Zoológico, disse o sr. Professor Fernando Emídio da Silva, é o mais belo da Europa, mas é preciso, acentuou, que seja também o mais rico. E a propósito informou que o Jardim vai ter, entre os melhoramentos a concluir, uns, e projectados, outros, instalações para novas espécies zoológicas, um grande salão que servirá para festas, conferências e exposições.

Entre os presentes, muitas senhoras e alunas e alunos do sr. Dr. Fernando Emídio da Silva. Ao chá, primoroso, fez as honras da casa a sr.^a D. Maria Antónia Emídio da Silva. Uma orquestra de baile animou o recinto da festa, tendo-se dansado animadamente até ao anoitecer.

Publicações recebidas

Grémio da Lavoura de Abrantes, Constância, Sardoal e Mação (Relatório e contas de 1954)

Recebemos do Grémio da Lavoura de Abrantes, Constância, Sardoal e Mação o Relatório e contas referentes ao ano de 1954. Assinam-no os srs. capitão João da Costa Andrade, Manuel Alves de Oliveira e Silva, e Luís Pimenta Bairrão, directores desta colectividade que, através de 14 anos de existência, tem levado a cabo uma obra de grande interesse colectivo.

Agradecemos o exemplar oferecido a esta Redacção.

Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal

Do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal recebemos o Relatório e Contas da Direcção referentes ao ano de 1954 e aprovadas em assembleia geral, no dia 25 de Abril deste ano.

Com muito interesse lemos este documento, que nos coloca a par da vida dos problemas, da acção assistencial e do movimento cultural dos ferroviários.

No ano de 1954 o Sindicato dos Ferroviários do Centro de Portugal entregou à União dos Sindicatos Ferroviários a importância de 644.798\$20, ou seja dois terços da sua quotização, importância que se destinou à assistência médico-cirúrgica prestada aos ferroviários e famílias.

O número de consultas atingiu a totalidade de 4771 e o total de tratamentos atingiu a cifra de 5.772. Nas especialidades médicas, o Relatório regista o número de 1.159 doentes a quem foi prestada assistência, tendo sido operados 218 doentes. Na rubrica dos subsídios figura a despesa de 27.250\$00.

Este organismo tem mantido em funcionamento na sua sede um curso de habilitação profissional. Durante o ano de 1954 esta aula de instrução profissional foi frequentada por 19 alunos, sendo 14 sócios e 5 filhos de sócios, num total de 698 presenças.

A Biblioteca Sindical teve um apreciável movimento de leitores.

À Direcção actual do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal desejamos as melhores felicidades no desempenho da sua missão.

Panorama da Geografia

Está publicado o fascículo n.º 22 do *Panorama da Geografia*, obra importantíssima que vem consa-

grar, mais uma vez, a actividade das «Edições Cosmos», a quem se deve a publicação de muitas obras de grande interesse cultural.

O *Panorama da Geografia* reúne, em tradução, algumas obras capitais da autoria de grandes mestres, como, por exemplo, o «Tratado de Geografia Física», do Prof. Emmanuel De Martone, «A Política dos Estados e a sua Geografia», por Jean Gotmann.

O plano desta valiosa publicação foi organizado pelo sr. Dr. Vitorino de Magalhães, com a colaboração dos srs. Drs. Alfredo Fernandes Martins e Joel Serrão.

Companhia de Seguros «Tranquilidade» — (Relatório e contas de 1954 (83.º Exercício))

Da Companhia de Seguros «Tranquilidade», fundada no Porto, em 1871, recebemos o Relatório com as contas referentes ao seu 83.º exercício, ou seja ao ano de 1954.

Com sucursais em Lisboa, Coimbra, Braga, Abrantes, Évora, Funchal, Ponta Delgada, Luanda e Paris, esta Companhia possui actualmente trinta e duas propriedades urbanas, devendo ficar concluído dentro de breve tempo o edifício, que se está a construir em Luanda.

Neste Relatório presta-se homenagem à memória do sr. Dr. Ricardo Ribeiro Espírito Santo Silva, que foi grande accionista e amigo da Companhia.

Na Fogueira do Jornalismo — por Mendes da Fonseca

O sr. Dr. José Mendes da Fonseca, que está a residir em Lourenço Marques e ali iniciou a publicação da revista *Império*, acaba de reunir em volume 45 dos seus principais artigos insertos naquele mensário e em vários órgãos da Imprensa moçambicana, sul-africana e metropolitana. Nas *Duas Palavras*, com que abre o livro, lê-se esta declaração, que passamos a transcrever:

«Foram sempre redigidos sem o intuito de agradar ou desagradar. Apenas nos impeliu e norteou o desejo de sermos úteis a Moçambique e na sua concepção e realização pusemos a independência do nosso carácter, o nosso sentir voluntarioso e o desassombro da nossa opinião.

Os problemas ferroviários de Moçambique, além de outros assuntos, mereceram a atenção do sr. Dr. Mendes da Fonseca especial atenção, que deles se ocupa em várias páginas.

Ao ler este livro, ficamos mais uma vez com a certeza de que Moçambique tem no Dr. Mendes da Fonseca um dos seus mais dedicados e honestos servidores, de visão ampla.

Agradecemos os exemplares oferecidos a esta Redacção.

Recortes sem Comentários

Faleceu o Rei do Congo

Depois de longa doença, faleceu em S. Salvador, com mais de 80 anos, D. Pedro VII, Rei do Congo. Gozava de grande prestígio e popularidade entre os chefes indígenas de Angola. Convertido ao catolicismo, o Rei do Congo deixa viúva D. Isabel Pussamba e era pai de Pedro Firmino John, Pedro Samuel John, Maria do Carmo Fragoso John e Luís Filipe John.

(Dos jornais)

Duração da missa

A duração da Missa será abreviada a partir de 1 de Janeiro de 1956, em virtude duma simplificação adoptada por um decreto da Congregação dos Ritos publicado nas «Actas Apostólicas Sedes». Esta medida foi decidida em consequências de um voto manifestado pelo episcopado de todo o mundo devido aos múltiplos encargos que pesam sobre o clero no cumprimento do ministério pastoral. O mesmo decreto encurta também o breviário que, como se sabe, os eclesiásticos devem recitar todos os dias.

(Dos jornais diários)

Abnegado heroísmo

CIDADE DO CABO, 10 de Maio — Um rapaz de 13 anos, desta cidade, John Kunz, saltou para a frente de um comboio eléctrico e, um segundo antes de ele passar, pôs a salvo uma criança de cinco anos, que tinha caído na via férrea com o seu triciclo.

Nem John nem o rapaz salvo Glynn Mackenzie, ficaram feridos, mas o triciclo foi arrastado e esmagado pelo comboio. — (R.).

Caminhos de Ferro de Sintra

Cartas de Paris, que temos à vista, participam ter-se ali organizado, nestes últimos dias, a Companhia dos Caminhos de Ferro de Sintra.

A imensa importância desta empresa e os benefícios que especialmente a capital deve auferir destes trabalhos, não podem ser contestados. Como empresa industrial, julgamos ser esta a mais grandiosa que em Portugal se poderia tentar, e acreditamos que o Governo não hesitará em empregar todos os esforços para a ver realizada.

(Da secção *O Comércio do Porto Há Cem Anos*, do mesmo diário).

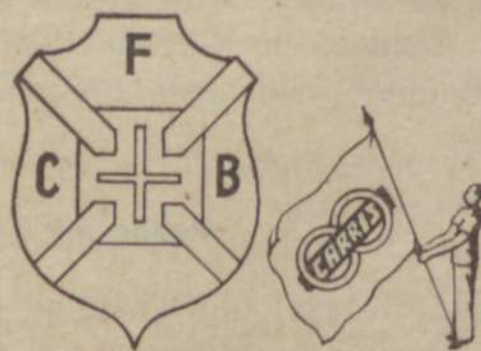
Lisboa desportiva

CLUBE DE FUTEBOL OS BELENENSES

5

O Clube de Futebol «Os Belenenses» deixou há muito de ser um clube de bairro, para se tornar uma das maiores associações desportivas de Portugal. Fundado em 23 de Setembro de 1919, o Belenenses orgulha-se de ter saído vencedor, em futebol, na categoria principal, dos Campeonatos de Lisboa de 1921/22, 1925/26, 1928/29, 1929/30, 1931/32, 1943/44; dos Campeonatos de Portugal de 1926/27, 1928/29, 1932/33; do Campeonato Nacional de 1945/46; da Taça de Portugal de 1941/42; e da Taça de Lisboa de 1953/54 — isto para só falarmos no Desporto Rei, por se tornar impossível discriminar todas as vitórias deste clube, em Andebol (cinco campeonatos de Lisboa e um de Portugal), Voleibol, Basquetebol, Óquei em Campo, Ténis de Mesa, Ciclismo, Atletismo, etc.: inúmeros triunfos que lhe deram a glória de possuir mais de 760 taças e troféus conquistados com o maior brilhantismo desportivo.

O Belenenses anda presentemente empenhado na construção de um novo estádio que possa servir as necessidades e aspirações do clube cada vez mais instantes e prementes. A vontade inquebrantável da massa associativa, a boa orientação dos dirigentes e o valor de numerosos atletas que orgulhosamente ostentam nas camisolas a gloriosa Cruz de Cristo, hão-de superar todas as dificuldades que possivelmente surjam; e o Clube de Futebol «Os Belenenses» orgulhar-se-á, dentro em breve, de ter contribuído com mais um elemento da máxima importância para a valorização do Desporto português.





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», n.º 88, III série, 14 de Abril de 1955, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho desta Direcção-Geral de 7 do corrente, o projecto de aviso ao público, que apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o aviso ao público Te. n.º 31, de 18 de Janeiro de 1951, relativo a concessão no preço de transporte de escórias não designadas.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 8 de Abril de 1955. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral do Ensino

Decreto n.º 40 149

O «Diário do Governo», n.º 93, I série, 29 de Abril de 1955, publica o seguinte:

O progressivo aumento da população civilizada da província de Moçambique, ao norte do Save, e o rápido desenvolvimento que a cidade da Beira tem assumido, principalmente depois que os territórios de Manica e Sofala foram restituídos à administração directa do Estado, impõem à atenção do Governo a necessidade instantânea dos meios mais amplos para se ministrar o ensino do grau liceal, criando-se para esse efeito um liceu, com sede naquela cidade.

Nestes termos, e atendendo a que é de justiça dar como patrono ao novo liceu, para estímulo patriótico da juventude que nele se vai educar, a personalidade histórica de Pêro de Anaia, que erguendo a fortaleza de Sofala, consumou o primeiro passo da fixação portuguesa na África Oriental;

Ouvido o Conselho Ultramarino e de acordo com o parecer do Governo-Geral da província de Moçambique;

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

Artigo 1.º É criado na cidade da Beira, na província de Moçambique, o liceu de Pêro de Anaia, no qual deverá vir a ser ministrado o ensino dos três ciclos, em frequência mista.

Art. 2.º O Liceu de Pêro de Anaia terá o seguinte quadro docente: um professor do 1.º grupo, um do 2.º, um do 3.º, um do 4.º, um do 5.º, um do 6.º, um do 7.º, dois do 8.º e um do 9.º, considerando-se para este efeito ampliado o quadro comum dos liceus a que se refere o artigo 85.º do Estatuto do Ensino Liceal, com a redacção que lhe deu a Portaria n.º 12 238, de 9 de Janeiro de 1948.

§ 1.º O quadro complementar a que se refere o artigo 5.º do Decreto n.º 38 678, de 17 de Março de 1952, será constituído por um professor de Canto Coral, um de Religião e

Ferrovíários Franceses de visita a Portugal

Não há dúvida de que os ferroviários franceses gostam do nosso País, sendo fácil, por isso, à «Association Turistique des Cheminotes» organizar, com regularidade, e sempre com êxito, as suas excursões, tanto mais que conta com a colaboração valiosa do «Boletim da C. P.», que prepara muito economicamente, o programa das visitas.

No dia 21 de Maio chegou ao Porto mais uma excursão, na qual tomaram parte 26 pessoas (agentes e famílias) sob a direcção do sr. Marry. Com estas elevaram-se a 5 as digressões realizadas este ano a Portugal.

No Norte, além do Porto, visitaram Guimarães, Braga, Bom Jesus e Coimbra, e no Sul, Lisboa, Sintra, Cascais, Estóris, Évora, Setúbal, Arrábida e Sesimbra.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

COLISEU DOS RECREIOS — A revista «Cidade maravilhosa».

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Enquanto estiveres a meu lado...»

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «O manto da morte»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Moral, um de Educação Física e uma professora de Lavors Femininos.

§ 2.º Ao Liceu compete mais o seguinte pessoal:

a) Da secretaria: um terceiro oficial e um aspirante;

b) Menor: cinco contínuos, dos quais dois serão do sexo feminino, e cinco serventes.

§ 5.º Os vencimentos de todo o pessoal atribuído por este artigo são os correspondentes a iguais categorias no Liceu Salazar, com os acréscimos que a lei concede ao funcionalismo na cidade da Beira.

Art. 3.º O Liceu Pêro de Anaia começará a funcionar logo que disponha das instalações que para o efeito vão ser expresamente construídas e o pavimento do seu pessoal será realizado rigorosamente segundo a necessidade da sua intervenção.

§ único. Enquanto não entrar em funcionamento, continuarão em vigor as prerrogativas concedidas ao Instituto Liceal D. Gonçalo da Silveira.

Art. 4.º Como comparticipação nos encargos da instalação do Liceu Pêro de Anaia, será inscrita no orçamento da receita da província de Moçambique a quantia de 3:000.000\$, proveniente do Legado Dr. Lacerda, de que é depositária a Câmara Municipal da Beira.

§ único. Nos orçamentos da província de Moçambique para os anos de 1955, 1956 e 1957 serão inscritas dotações para a execução das obras e apetrechamento do Liceu.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 29 de Abril 1955. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Manuel Maria Sarmento Rodrigues*.

Para ser publicado no *Boletim Oficial* de todas as províncias ultramarinas, — *M. M. Sarmento Rodrigues*.

*Assegure uma viagem
tranquila!*



Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire

PARIS

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

Caldas da Cavaca

(Aguiar da Beira)

Estância de tratamento e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

A'gua muito fluoretada a mais fluoretada, do mundo' contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doentes do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias como se prova com valiosas referências de muitos médicos, que pomos à disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

PENSÃO AVENIDA

Óptimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados

— de aluguer, para famílias —

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

Aguiar da Beira ou pelo telefone 6126

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A ZAMBUJA

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 2 6317

L I S B O A

PORTUGAL

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

Emídio da Costa Pinheiro

Fornecedor dos Caminhos de Ferro

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones { 772671
776736

End. Telegr.: «Socimadel»

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
inglesa e lacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS ET MATERIEL D'USINES A GAZ Montrouge (Seine), França. A maior fábrica especializada, francesa, de contadores para água, gás e electricidade — Aparelhos de medida para usos industriais e de laboratórios.

DAVUM EXPORTATION, Paris (França). Todos os produtos siderúrgicos, estacas-pranchas (Palplanches), vigas GREY, Folha de Flandres.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FONTES, Paris (França). Ferro de fundição — Hematites de todas as qualidades.

COMPTOIR FRANCO-BELGE D'EXPORTATION DES TUBES D'ACIER, Paris (França). Tubos de ferro para água, gás e vapor — Tubos de aço para caldeiras — Tubos de aço para sondagens — Tubos de aço para móveis, bicicletas e canalizações eléctricas — Tubos para a indústria de petróleo API — Tubos de aço para canalizações subterrâneas — Tubos hidráulicos — Tubos para elementos de sobreaquecedores — Garrafas de aço para gases liquefeitos — Postes tubulares.

SOVEDA - SOCIÉTÉ POUR LA VENTE DES ACIERS, Paris (França). Aros de aço para rodas e vagões e caixilhos — Eixos de rodas — Pertis para caixilharia metálica — Peças forjadas — Rodas Monobloco.

COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, Paris (França). Sobreaquecedores para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França)

COMPAGNIE FRANÇAISE DES METAUX, Paris (França) Metais não ferrosos — Cabo de alumínio-aço.

SOCIÉTÉ VAL OURE, Paris (França). Curvas e acessórios de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais.

USINES & BOUTLONNE DES HERMANT HICGUET, Hautmont Nord — França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilha, etc.

STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as indústrias — Fornos especiais — Greijas, queimadores e mais acessórios para caldeiras.

«SIDELOR» — UNION SIDERURGIQUE LORRAINE — Département Exportation Matériel de Voie, Paris (França). Carris e outro material de via.

107, Rua dos Douradores — Telef. PABX 21381 - 21382

LISBOA

136, Rua do Almada — Telef. 27167 — PORTO

SOCIEDADE PORTUGUESA DE FRETAMENTOS, L.^{DA}

CAPITAL: ESC. 200.000\$00

68, RUA DE S. DOMINGOS À LAPA, R/C.

LISBOA

Telegr. «FRETAMENTO» // Telef. 665166 - 665167 - 664026

Telex: LISBOA 22

BROKERS EXCLUSIVOS DE:

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

S. A. R. L.

(200.000 Ton. D. W. aprox.)

Companhia Nacional de Navegação

S. A. R. L.

(100.000 Ton. D. W. aprox.)

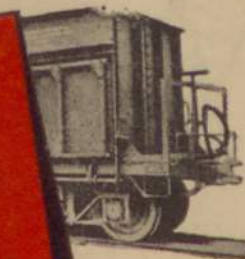
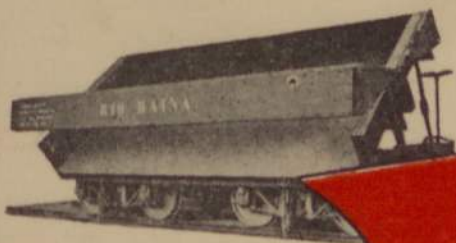
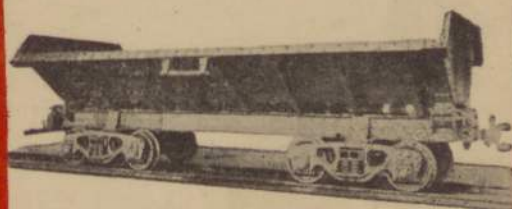
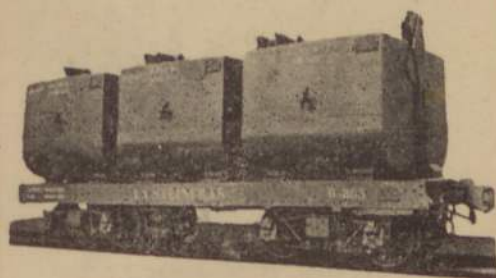
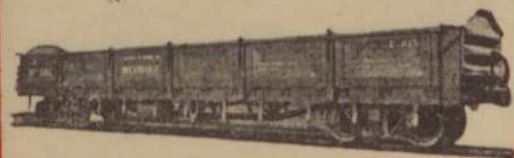
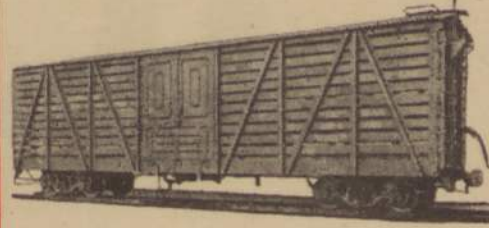
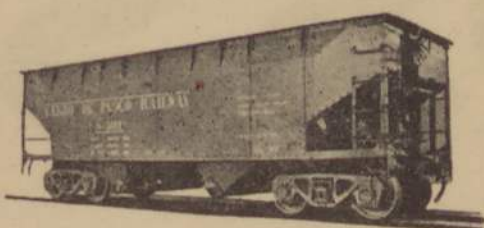
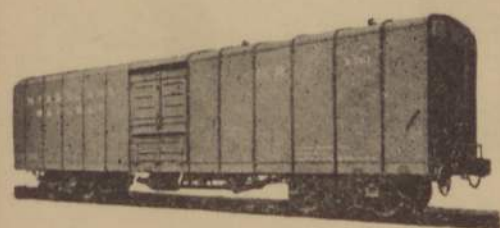
ARMADORES DE NAVIOS

TOSSE?

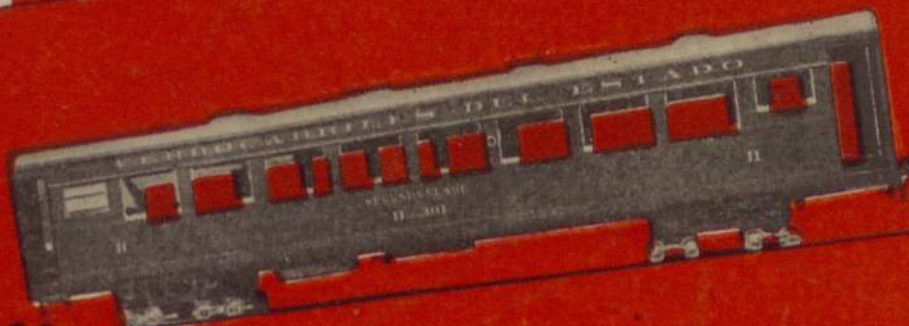


GREGG

not only..



but also...



Manufacturers of all types of Railway Cars and Equipment
 NEW YORK REPRESENTATIVES: **THE GREGG COMPANY LTD.,**
 19, Rector Street, New York 6, N. Y. U. S. A.
 FACTORIES IN BELGIUM: **SOCIETE GREGG D'EUROPE, S. A. LOT BELGIUM**

REPRESENTATIVES: S. T. R. O. L., Rua Braam-
 camp, 88, 2.º D. Lisboa Portugal. S. T. R. O. L.
 (ÁFRICA) LDA. P. O. BOX 1358. LUANDA, ANGOLA.
 ÉCSAL, Rue Alexandre Herculano, 24. LOURENÇO
 MARQUES—MOZAMBIQUE.. GREGG CAR COMPANY
 OF SOUTH ÁFRICA (PTY) LTD.—P. O. BOX 8753.
 JOHANNESBURG, UNION OF SOUTH ÁFRICA.

GREGG



GREGG CAR COMPANY LTD

Tosse?

