

7.º do 69.º Ano

Lisboa, 16 de Junho de 1956

Número 1644

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

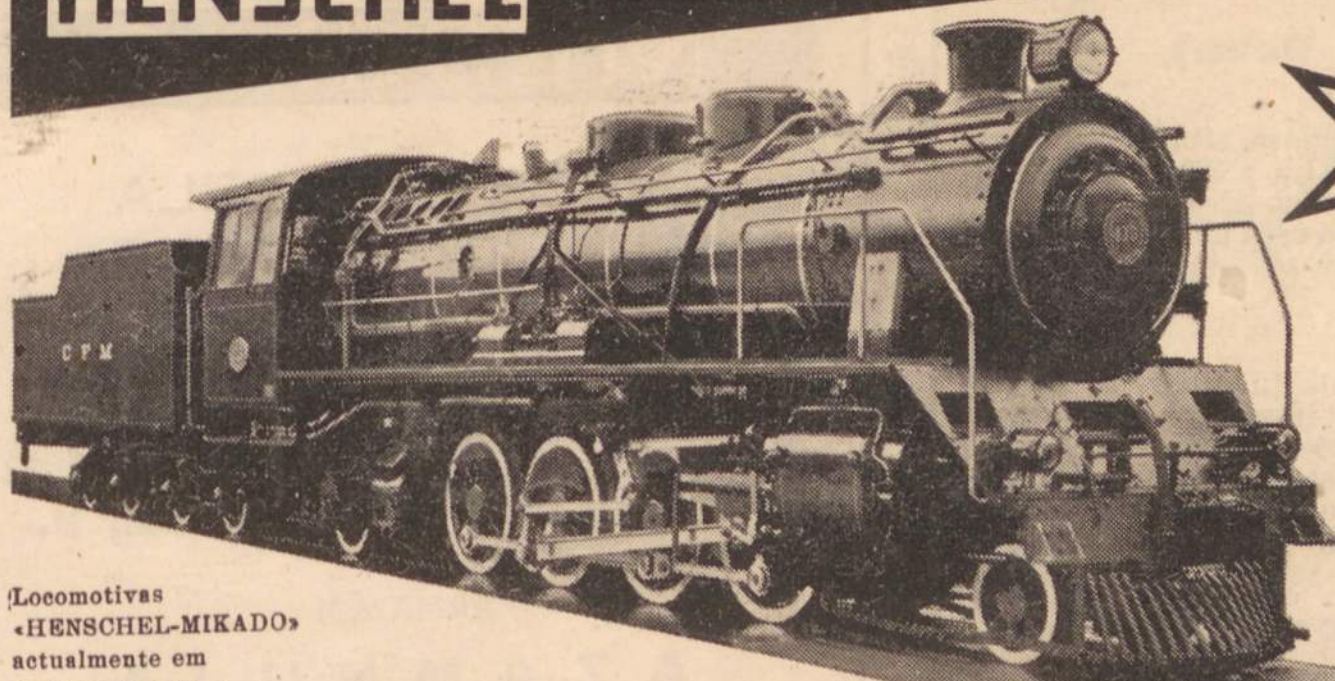
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA

1856

Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

1956

HENSCHEL



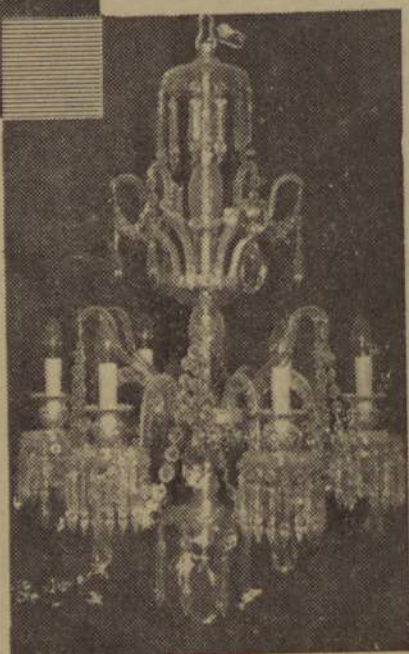
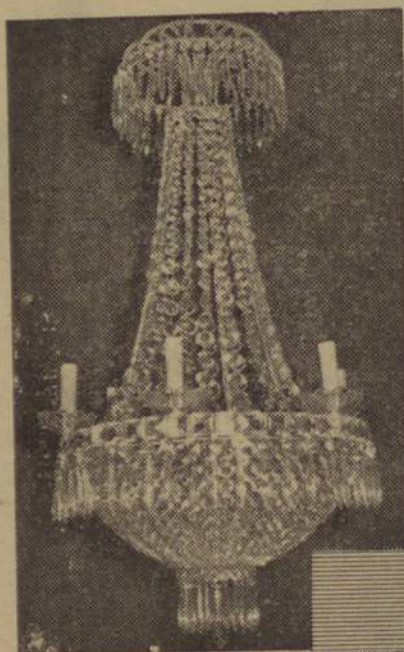
Locomotivas
«HENSCHEL-MIKADO»
actualmente em
embarque para o
CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção
Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas
Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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



Antiquária de Portugal, L.^{da}

Fábrica de Lustres de Cristal e Bronze

**O MAIOR STOCK DE LUSTRES
ANTIGOS EM PORTUGAL**

Restauros de Lustres antigos em todos os
Estilos sob a Direcção de Técnico Antiquário

Serpentinas ■ Candelabros ■ Apliques

LAPIDAGEM ARTÍSTICA

FORNECEDORES DO ESTADO

R. D. PEDRO V, 69-71 — TELEF. 28178

LISBOA - PORTUGAL

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

ou para **Lisboa** Rua do Arsenal, 108, 1.º-telef. 31311

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

ESCRITORIO

Rua Luís Pinto Moitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A

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

Delegado em Espanha JUAN B. CABRERA, Apartado 4069 Madrid

1644

16 — JUNHO — 1956

ANO LXIX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 [(ano).

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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

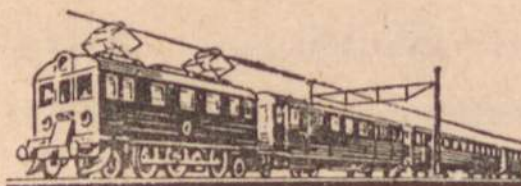
COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

No Centenário dos Caminhos de Ferro, pelo <i>Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	249
Jardim Zoológico de Lisboa.	256
Linhas Estrangeiras	257
Recortes sem Comentários	257
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	258
Parte Oficial.	259
Imprensa	261
Caminhos de Ferro Ultramarinos	261
Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro	261
Espectáculos	261



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.^o FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

«Se o caminho de ferro europeu não pode competir com as linhas de navegação do norte, se despreza as riquezas inesgotáveis da produção espanhola por falta de transporte, Lisboa, num espaço de poucos anos, deixará de ser um porto de escala para o comércio transatlântico.

«Não só me parece impossível negar que uma navegação mais rápida provocaria uma completa mudança no desenvolvimento do porto de Lisboa, mas é-se cego se não se quer compreender os esforços que está a fazer o Governo espanhol para tornar Vigo o término da linha que liga a Espanha com a Europa. Ainda mais cego seria aquele que deixasse de ver, no desenvolvimento de Vigo, a decadência de Lisboa.

«Estas considerações, que eu já tive ocasião de expor mais pormenorizadamente, levaram-me a opor-me à actual construção do caminho de ferro entre o Porto e Vigo e não me arrependo de o ter feito.

«Se nós construíssemos a linha do Porto a Vigo, as linhas espanholas deviam necessariamente ligar com as nossas, mas a que irá passar ao longo do centro de Espanha não ligaria com as nossas que seguem o percurso mais directo para Lisboa.

Mas se por acaso — por assim dizer — construíssemos a linha do leste, penso que o Governo espanhol não teria força para obstruir a ligação da linha da Estremadura com o nosso sistema.

«Em 1853, publicámos um decreto a favor da linha que nos ligava com a Espanha. Em 1857, renunciámos a ele em favor da linha do norte: hoje em dia, podemos ser forçados a substituir este segundo decreto pelo primeiro, ou a combinar os dois numa nova forma. Aquilo que se podia chamar a crença sintética na utilidade do caminho de ferro já, de uma maneira geral, quase desapareceu entre nós e, hoje em dia, o projecto para qualquer caminho de ferro já não obtém o apoio do Parlamento, ou excita no

País entusiasmo pouco convincente, como aconteceu há poucos anos. As secções que existem de linhas de caminho de ferro, em vez de convencerem os cépticos, como nós esperávamos, infelizmente, tiveram o efeito contrário. Devemos isto aos erros cometidos pela administração, que não se podiam prever provocassem tais efeitos, e também à pequena área coberta pelo caminho de ferro, que se devia ter tomado em conta.

«A linha do Norte é em si um problema, mesmo para aqueles que pensam como eu que, para países que não possuem estradas, só há um meio para se ganhar o que se perdeu, isto é, construir caminhos de ferro sem demora.

«A linha espanhola, por outro lado, pode ser considerada como uma especulação para aqueles que gostam dessa espécie de coisas.

«O assunto a ser aqui considerado está em saber o que aconteceria se por acaso não conseguíssemos a ligação com a linha espanhola através do vale do Mondego.

«Em qualquer caso, não julgo que a seguinte pergunta venha fora de propósito: É aconselhável construir simultaneamente as linhas do Norte e do Leste e, caso não seja, qual é a que deve vir primeiro? O País inteiro dirá a linha de Espanha, uns poucos espíritos obstinados dirão a linha do Norte.

«Eu recomendo este assunto ao exame cuidadoso do Gabinete. Não esqueço que não é somente uma questão de melhoramento das comunicações, mas que nós temos também de pensar nos gastos do dinheiro público»

E, finalmente, em outra carta ao príncipe Alberto, em 26 de Março do ano seguinte, referia-se a Morton Petto, de que adiante trataremos:

«É pouca sorte que, no meio disto tudo, o acordo sobre a questão do caminho de ferro, que recentemente foi levada à presença das Câmaras, tenha sofrido com a crise ministerial. Sir Morton Petto prejudicou-nos bastante na estima do público pelo fracasso nos esforços em que ele, desde há tanto

tempo, tem estado empenhado. A Oposição fez uso deste sentimento quase universal e encontrou, nas condições relativamente severas do próximo contrato, uma boa arma, ao mesmo tempo que se faziam várias insinuações pouco escrupulosas contra a honestidade dos Ministros, facto este que o público aceitou sem discussão»

*

Júlio de Vilhena⁽²¹⁾ cita uma passagem de uma passagem de uma carta do Conde de Lavradio, com data de Abril de 57:

«A questão da concessão das nossas linhas férreas vejo-a felizmente terminada. É um imenso resultado para o qual me parece que não pouco contribuiu o trabalho que me dei em estudar a questão e em chamar para ela seriamente a atenção dos meus ministros. Entretanto, experimentado pelas cruéis decepções que tantas vezes têm sido fruto de esforços para sairmos do nosso tristíssimo estado, permitir-me-ei ainda moderar o prazer que me causa um acontecimento que, se vier a ser uma realidade, me concede alguma tranquilidade para o futuro».

Diz ainda Júlio de Vilhena:

«Uma das questões que mais ocuparam o espírito de D. Pedro foi a dos caminhos de ferro. O seu traçado, as relações em que este nos punha com a Espanha, a necessidade de se respeitar a defesa do País sem, contudo, descurar as vantagens puramente económicas, a nacionalidade dos contratantes e das empresas construtoras, tudo lhe absorvia a atenção, obrigando-o a largas discussões com os seus ministros».

Parece que o Rei queria a ligação pelo vale do Mondego, porque essa opinião é defendida em carta que se julga dirigida ao marquês de Loulé. Aí⁽¹⁾ escreve ele:

«Venho ainda insistir na minha reclamação de uma discussão circumspecta sobre a ideia da conveniência da ligação das nossas vias férreas com as espanholas, pelo vale do Mondego. Pouparei aqui ao marquês a enumeração de todas as razões, com as quais julgo poder apoiar esta opinião, — opinião que é partilhada por poucos, particularmente por aqueles que se deixam dominar exclusivamente pela consideração da utilidade de resolver a questão no menor espaço de tempo possível:

«Sei que, em quanto ao tempo, a linha de Leste vai encontrar-se mais brevemente com as linhas espanholas que aquela de que acabo de falar; sei ainda que o governo encontraria facilmente quem empreendesse imediatamente a construção da primeira. Mas peço que se advirta que, realizada a união das nossas linhas com as dos nossos vizinhos nas proximidades de Badajoz, ainda é tal o

desvio, que a linha espanhola faz antes de perder-se no sistema de caminhos de ferro europeus, que a ideia de fazer de Vigo a testa do caminho, que comunicasse directamente com a França, ainda conserva bastantes condições de exequibilidade. Ora, eu tenho a simpleza de recear-me de Vigo, e de pensar que o governo espanhol, a menos que não nos esforcemos enérgicamente por frustrar-lhe as intenções, há-de necessariamente destruir os cálculos que fundamos na persuasão, muito menos autorizada do que parece, da superioridade do porto de Lisboa».

A um dos ministros, que se não pode identificar, exigiu ele que pusesse em escrito as razões com que combatera a sua opinião.

Queria apreciá-las e discuti-las:

«Queira pôr em escrito as razões com as quais julga poder combater as minhas opiniões sobre o sistema a adoptar na construção das nossas vias férreas.

«Da nossa conversação de há dias sobre este mesmo objecto — muito superficial como era difícil que não fosse — não conservei a lembrança bastante viva para poder continuar numa polémica, à qual já agora custaria ceder senão pela convicção ou pelo cansaço».

«Debaixo do último ponto de vista, penso que os escrúpulos, porque não vejo, por enquanto, mais que escrúpulos, cederiam diante deste pequeno argumento que não tem mais força, porque não precisa dela. A linha pelo vale do Mondego compensa, pela sua acção sobre o tráfico interno do país, a demora que devesse experimentar a sua ligação com as linhas espanholas.

«De mais, peço que se atente em que, por grande que seja o poder que a Espanha possa exercer sobre as nossas relações económicas, por independente que ela possa dizer-se a nosso respeito, não é menos certo que, no sistema de caminhos de ferro peninsulares, o fluxo não tem outra razão que o refluxo, e que ainda temos na nossa mão, por cinco, dez, vinte anos, o determinar este último.

«Para terminar, seja-me permitido insistir ainda na opinião, que enunciei na minha recente carta ao presidente do conselho de ministros. Custa-me a conceber a linha do Norte sem uma razão de ser mais forte do que a sua importância, conquanto indispensável seja, no nosso sistema de serventias domésticas»

Em outra carta dirigida, em 26 de Agosto, de 57, a António José de Ávila, que Júlio de Vilhena transcreve, trata também do caminho de ferro do Porto a Vigo:

«Julgo que o marquês de Loulé lhe terá comunicado o que em data de ante-ontem lhe escrevi sobre a minha maneira de encarar as propostas, que ao governo foram feitas para a construção do caminho

(1) Papéis da Ajuda, 38. Trecho de carta sem data nem direcção.

de ferro do Porto a Vigo. Não sei se estaremos em discordância, enquanto ao rigor das conclusões que tirei da conduta que o governo espanhol tem constantemente seguido para connosco, no que respeita ao nosso empenho de ligarmos as nossas vias de comunicação acelerada com as do reino vizinho. Creio, contudo, que em alguns pontos não nos separará a diversidade de sentir enquanto à inoportunidade, e diria mesmo à imprudência de tomarmos uma resolução sobre esta matéria sem pesarmos convenientemente a natureza dos receios a que o governo espanhol obedece, para deixar de procurar ligar com as nossas as vias férreas do seu país por forma a dar ao porto de Lisboa a importância que deseja para Cadiz e Vigo; e dos que razoavelmente podemos conceber das consequências prováveis da nossa ligação com a Espanha pela fronteira do norte, antes de podermos lisonjear-nos com a probabilidade de uma ligação num ponto mais vantajoso aos nossos interesses económicos. A razão principal da relutância do governo espanhol pela ideia do engrandecimento do porto de Lisboa e aquela que, a meu ver, deve fazer pesar convenientemente a ideia dos que sustentam que a construção imediata do caminho de ferro do Porto a Vigo seria a resposta mais conveniente ao empenho com que o governo espanhol adia mais e mais a construção das estradas de ferro que comuniquem com as nossas na nossa fronteira de leste, está, como me parece ter dito na minha carta ao marquês de Loulé, em que a Espanha sabe que nós construímos o caminho de ferro do Porto a Vigo, na esperança de que essa pretendida concessão ao governo espanhol nos facilite a realização dos nossos desejos, porque não receamos a importância comercial de Vigo, enquanto Lisboa conservar a sua».

*

Mas D. Pedro V não se contenta com esta espartosa actividade epistolar; quer entrar na discussão pública e, não o podendo naturalmente fazer como rei, serve-se de um pseudónimo e escreve para a «Revista Militar», onde enceta, em 1860, uma espécie de polémica com o capitão de infantaria 17, Luís Augusto Pimentel, acerca da linha de Leste.

O capitão Luís Pimentel publica, em 13 de Março daquele ano, um artigo em que defende que aquela linha férrea «deveria passar junto às muralhas de Elvas e aos fortes que a protegem e ser dominada pela sua artilharia». Saliencia o facto da bitola da nossa linha ser a mesma da espanhola e, portanto, locomotivas e vagões poderem circular livremente em ambas as redes. Critica a directriz adoptada, em detrimento da que Rumball havia proposto, por o Carregado, onde atravessaria o Tejo, vale do Sorraia, Estremoz, Borba, Vila Viçosa e Elvas.

E, sintetizando os seus receios do caminho de ferro vir a ser um poderoso elemento auxiliar de invasão do nosso País, o capitão Pimentel escreve:

«Imagine-se um caminho de ferro com as mesmas dimensões na largura da via e no assentamento dos rails, entrando em Portugal por uma charneca extensa, muito longe do alcance da nossa artilharia».

D. Pedro V entra, então, evidentemente incógnito, no debate: ⁽²¹⁾.

«Procuram uns uma linha que não seja perigosa em caso de guerra; não a hão-de achar. Raro é encontrar nas coisas humanas o bem sem a mistura do mal, este não pode condenar aquele. Outros, a nosso ver, mais discretos, contentam-se com que a linha de Leste seja um auxiliar efectivo da defesa do País. Não condenam absolutamente o traçado adoptado pela Câmara dos Deputados; contentam-se com ele, se de todo não forem atendíveis as reflexões, pelas quais pretendem provar a vantagem de um maior afastamento da fronteira e de um aproveitamento cuidadoso dos estorvos que a configuração do solo oferece ao invasor. A passagem por Elvas realiza em grande parte esse intuito».

Depois de várias considerações, prossegue:

«Qualquer traçado seria perigoso e o caminho de ferro, ou não se fazia, ou far-se-ia em condições que lhe comprometeriam gravemente a sua produtividade».

«Armemo-nos ou neutralizemo-nos, que assim veremos desaparecer o perigo, a que julgamos abrir a porta; mas não sacrifiquemos as condições da nossa prosperidade material a uma inteligência acanhada das nossas necessidades militares».

E, referindo-se propriamente à circunstância da linha ficar ou não ao alcance da artilharia da praça de Elvas, escreve:

«Não ligamos importância a esta última circunstância. Queremos a proximidade, mas não vemos a necessidade de lhe assinalar limites tão restritos; é ao alcance da guarnição, e não tanto da artilharia de Elvas, que cumpre fazer passar o caminho de ferro».

Considera Elvas uma «praça de traçado acanhado», «incapaz por si só de deter a irrupção do inimigo». Por isso a utilidade da linha férrea dura tanto quanto a possibilidade de conservar as posições que a cobrem».

Continuando, aprecia o traçado:

«Um dos traçados propostos pelo engenheiro Rumball prolonga-se com o vale do Sorraia, tocando em Estremoz e Elvas. É o traçado preferido pelo sr. Visconde de Sá, ou antes a primeira concessão que faz aos que não querem fazer da linha do Sul o caminho da Espanha. Dada a igualdade de largura com as vias espanholas, e a surpresa (supondo por absurdo que a guarnição de Elvas a não evitasse) seria o traçado mais perigoso, porque é o mais directo. Pela mesma consideração, porém, e pelo seu

grande afastamento da fronteira, seria o mais adequado à conservação de Elvas.

«Vantajoso pelo lado estratégico, considerada exclusivamente a defesa do Alentejo, opõem-se-lhe as considerações económicas, as primeiras a atender nesta matéria. Senão a exequibilidade, a utilidade da passagem do Tejo no Carregado é objecto de grande dúvida para os práticos.

«Os mesmos inconvenientes aproximadamente se observam na directriz por Santarém e Montargil, ... Ambas as directrizes têm o gravíssimo contra de dificultar os transportes pela via fluvial; ambas comprometem a vantagem de uma comunicação rápida com a linha do Tejo.

«Restam o traçado do sr. Nunes de Aguiar e as indicações de Du Pré. O primeiro dificilmente se sustenta à face das considerações económicas. O segundo, fácil debaixo do ponto de vista técnico, não realiza senão imperfeitamente as vantagens materiais da viação acelerada e presta-se mais que os outros à crítica dos militares».

O capitão Pimentel nem pensa sequer quem é o seu antagonista e reage, dentro da mais perfeita correcção, apesar de não saber com quem terça armas, reconhecendo mesmo «a proficiência magistral com que a questão é tratada» e supondo até que é «produção de um antigo e exímio professor de ciências militares», «uma das primeiras capacidades do nosso exército». Mas reage com aquele calor de quem verdadeiramente ama a sua profissão, o que só incomoda os superiores em hierarquia quando são almas pequenas e espíritos mesquinhos, que não era D. Pedro V.

O rei insiste e termina com este período que encerra todo o seu pensamento :

«Carecemos, não de uma linha que se possa inutilizar, mas de um caminho de ferro de que possamos tirar o máximo partido em todas as hipóteses de defesa!»

*

De tudo o que transcrevemos se vê como D. Pedro V se interessou sempre e acompanhou de perto o problema do estabelecimento dos caminhos de ferro em Portugal, problema que, como é natural, ocuparia então o primeiro lugar entre as preocupações da opinião pública e dos dirigentes responsáveis. E aquele rei, inteligente, trabalhador infatigável, metódico, de dedicação inextinguível pelo bem público, pelos problemas da Nação e pelo seu ofício de reinar, extraordinário exemplo na sua idade, não poderia deixar de dar ao grave e momentoso problema todo o seu interesse, toda a sua inteligência e todo o seu cuidado.

Por isso é que julgamos dever inserir aqui este capítulo, embora alguns factos sejam cronologicamente deslocados.

*

6) Sir Morton Petto

A Companhia Central e Peninsular tinha entretanto retomado os trabalhos entre Carregado e Santarém; mas, apesar do auxílio do governo, continuavam com desesperadora lentidão e sem desenvolvimento suficiente para que a construção pudesse terminar no prazo fixado por lei, de resto em prorrogação já do estipulado no contrato.

Por isso, o governo insistia, em portaria de 27 de Novembro de 56, para que os trabalhos fossem activados de forma que mais esse troço da linha, do Carregado às Virtudes, pudesse ser inaugurado em Março seguinte e o das Virtudes a Santarém, em Setembro.

Isto, de acordo com a lei de 13 de Agosto anterior que autorizara o governo a adiantar 459 contos à Companhia e prorrogara o prazo da construção até Santarém para fins de Setembro de 1857.

Salientava-se nessa portaria que, além das pontes de Carregado e de Vila Nova, havia ainda a construir 17 pontões, ou aquedutos, até às Virtudes e, para além das Virtudes, em uma extensão de vinte quilómetros, havia terrenos por expropriar, trabalhos apenas encetados e mesmo obras importantes, como a ponte de Asseca e a própria estação de Santarém.

Era certo que a Companhia mandara proceder ao estudo de novo traçado próximo daquela cidade, mas esse estudo, ainda que pudesse alterar os últimos cinco quilómetros, não impedia que se procedesse à construção dos quinze restantes.

E o engenheiro fiscal, Simões Margiochi, terminava por estas palavras um ofício dirigido ao governo, em 31 de Março de 57 :

«O modo por que os trabalhos têm marchado e o tempo, que se tem dispendido com as obras feitas, provam que não tem havido a diligência, que teria sido necessário empregar, e induzem a crer que a que Companhia houver de empregar, não atenuará eficazmente a deficiência dos meios de acção a que pode recorrer» (53).

Por outro lado, a situação financeira da Companhia era, então, de tal modo difícil que o governo acabou por resolver intervir e procurar chegar a acordo para rescisão do contrato.

Tratou, então, a título provisório e sem concurso, com Sir Morton Petto, personalidade já bem conhecida por trabalhos semelhantes na Europa e na América (57).

Surgiu nesta altura a questão sobre a qual das linhas — Lisboa à fronteira ou Lisboa ao Porto — devia ser dada preferência.

É interessante recordar que, já em 1855, se falara muito em um projecto de linha férrea de Coimbra ao Porto, que ligasse com a estrada real de Lisboa a Coimbra, a que daria, por assim dizer, continuação.

Era mesmo reputada, por uma gazeta da época,

«de grandíssima importância e alcance económico» e dizia-se, então, que o governo applicaria à sua construção uns 600 contos de réis, falando-se mesmo na coadjuvação de capitalistas brasileiros.

É curioso que a ideia da construção desta linha foi impugnada na Câmara, tendo sido enviada para a mesa uma representação, assinada por mais de sessenta deputados, pedindo, em lugar da linha férrea, a construção da estrada de Coimbra ao Porto.

Mas a preferência, que então parecia predominar, de construir a linha do Norte antes da linha para a fronteira, não queria dizer que se desconhecisse a importância dessa ligação com o país vizinho; esperava-se, porém, ainda a convenção internacional que definisse definitivamente o ponto de ligação na fronteira das linhas portuguesa e espanhola.

De resto, a linha de Lisboa à Barquinha seria tronco comum das duas linhas, do norte e da fronteira, como de resto nas linhas gerais se previra desde o princípio, e quer esta última se dirigisse a Badajoz, quer, como em outra solução, mais para o norte, na direcção de Cáceres, ou, ainda, seguindo pelo vale do Tejo até Vila Velha do Rodão e, daí, por Castelo Branco, entrasse em Espanha perto de Penamacor, em direcção a Sória e Placência.

De todas estas considerações resultou ter o governo assinado, em 8 de Abril de 57, um contrato provisório com Sir Morton Petto para conclusão da Linha de Lisboa a Santarém e construção do seu prolongamento até ao Porto.

Este contrato tornar-se-ia definitivo logo que, por rescisão do antigo contrato com o «Central e Peninsular», o Governo tomasse conta dos trabalhos já realizados e, assim, os pudesse passar, livres de todo o compromisso, ao novo concessionário. Isto tudo, evidentemente, sujeito à aprovação das Cortes.

Para obter esse acordo, o governo propunha àquella empresa tomar posse da concessão e de todos os seus direitos, mediante o pagamento das acções pelo valor das entradas, e saldando de sua conta as reclamações dos empreiteiros Shaw e Waring, cujo processo contra a Companhia continuava pendente.

Obtido isto, o governo passaria então a Morton Petto a linha de Lisboa a Santarém, com todas as obras já construídas ou em construção, pela soma de 13.750.000 francos, valor correspondente a 50 quilómetros de linha, à razão de 275.000 francos por quilómetro.

Esta parte da linha ficaria incorporada na nova concessão do caminho de ferro de Lisboa ao Porto e compreendida nas disposições do contrato na parte referente à subvenção que o governo concedia para construção daquela linha do Norte.

Concluído o acordo para rescisão daquele mal-fadado contrato com a «Central e Peninsular» do famoso Hislop, o ministro Carlos Bento da Silva sub-

meteu à aprovação das Câmaras, em 14 de Abril de 1857, uma proposta da lei autorizando:

1.º tratar com Sir Morton Petto a construção da linha de Lisboa ao Porto, segundo as bases estabelecidas no contrato provisório de 8 de Abril; 2.º: rescindir o contrato com a «Companhia Central e Peninsular»,

3.º: liquidar as contas com os empreiteiros Shaw e Waring;

4.º: levantar os fundos necessários para essas operações.

No relatório desse projecto de lei há uma referência a um estudo «de toda a linha» de Lisboa ao Porto feito pelos engenheiros Wattier e Boura, orçando em 66 contos o custo quilométrico, para uma só via, estudos existentes, segundo Pedro Dinis⁽⁵³⁾, e Frederico Pimentel⁽⁶⁷⁾ no Ministério das Obras Públicas.

Não tivemos ocasião de consultar este estudo, nem encontramos outras referências, mas podemos identificar que M. Charles Boura foi um engenheiro do «Corpo Imperial francês de Pontes e Calçadas» que, como veremos a respeito da Linha do Norte, se deslocou ao nosso País para estudos desta linha.

O Contrato Petto foi muito discutido. Começou a ser apreciado na Câmara dos deputados em 25 de Abril. As bases principais, em que se fundava, consistiam⁽²¹⁾ na subvenção quilométrica de 5.500 libras e em a nova companhia receber, pelo preço de 11.000 libras por quilómetro, os 50 quilómetros que se achavam construídos da Linha do Leste, os quais o governo resgataria da «Central Peninsular».

No parlamento criticava-se, em primeiro lugar, o facto de aquele contrato ser uma concessão directa e exigia-se que fosse aberto concurso público. Não faltou quem afirmasse que apareceriam muitos concorrentes e que a rescisão do antigo contrato, para se efectuar a entrega da linha construída até Santarém, nos havia de custar largas indemnizações e, deste modo, o preço por que a linha nos ficaria, não seria representado apenas pela soma das subvenções quilométricas⁽²¹⁾.

Havia, além disso, as reclamações dos empreiteiros, que se dizia protegidas pelo governo inglês⁽²¹⁾.

Mas, depois de toda essa discussão, foi o contrato sancionado finalmente pelas duas Câmaras e a proposta do governo convertida em lei de 4 de Junho de 1857, pelo que, logo em 9, foi decretada a rescisão do contrato com a «Central e Peninsular» e a dissolução desta Companhia.

A lei de 4 de Junho tinha apenas oito artigos: ⁽⁶⁷⁾:

Pelo 1.º era o governo autorizado a fazer o contrato definitivo com Morton Petto, nas bases do contrato provisório de 8 de Abril desse ano.

O 2.º autorizava a rescisão do contrato com a «Central e Peninsular» e estabelecia a forma de indemnização dos accionistas.

Pelo artigo 3.º, podia o governo fazer a liquida-

ção de contas com os empreiteiros Shaw e Waring.

Os artigos restantes tratavam de habilitar o governo com os recursos financeiros para proceder àquelas operações, actos de que, pelo artigo 8.º, teria de dar contas às Cortes nas sessões legislativas seguintes.

De novo nos aparece aqui o interesse com que D. Pedro V acompanhava este assunto.

Conta Júlio de Vilhena (21):

«O que pensava o rei a respeito dos caminhos de ferro e, sobretudo, do contrato com Morton Petto? Em 8 de Abril, escrevia ao Conde de Lavradio, como já atrás se referiu:

«A questão da concessão das nossas linhas férreas vejo-a felizmente terminada». Mas sempre cauteloso ou céptico, acrescenta:

«Permitir-me-ei moderar o prazer que me causa um acontecimento, que, se vier a ser uma realidade me concede alguma tranquilidade para o futuro».

E um pouco mais tarde, em Agosto seguinte, quando se ia proceder, como veremos, à redacção do contrato definitivo, D. Pedro escrevia de novo ao ao Conde de Lavradio:

«Segundo uma comunicação, que há pouco recebi do ministro das Obras Públicas, acha-se em Lisboa sir Morton Petto. Receio que o facto de se achar ainda em toco esboço o projecto de contrato definitivo, e a demora, que resultará da necessária emenda da redacção desse documento, não venham a ser um pretexto para não mostrar boa vontade a um governo que, com a sua indolência, dá mostras de não querer o que, depois da comunicação do Soveral, que o Conde me confiou, eu ainda me permitirei duvidar que sir Morton Petto queira com tal empenho que o leve a combater os efeitos da nossa preguiça oficial.»

*

Entretanto, o Governo determinava que fosse entregue a direcção de todos os assuntos daquele caminho de ferro ao engenheiro João Crisóstomo de Abreu e Sousa, que nomeou, por decreto de 9 de Julho, administrador geral interino da empresa, no intuito de evitar a interrupção dos trabalhos e para que estes prosseguissem com a necessária regularidade e simultaneamente a exploração da linha já em serviço. A 28 de Agosto de 1857 foi assinado o contrato definitivo com Morton Petto, contrato aprovado por decreto do dia seguinte, assinado por António José d'Avila e Carlos Bento de Sousa.

As disposições mais dignas de nota eram, nas linhas gerais:

1.º Sir Morton Petto comprometia-se a organizar uma companhia para continuação da construção e exploração da linha de Lisboa ao Porto, emitindo as necessárias acções no prazo de seis meses, a contar

da data do contrato, e a depositar no Banco de Londres, à ordem do governo português, a soma de 250.000 francos, como garantia do contrato.

2.º Sir Samuel Morton Petto obrigava-se a formar uma companhia, constituída em sociedade anónima, conforme as disposições do Código Comercial português e a emitir as suas acções dentro de seis meses a contar da assinatura do contrato definitivo.

3.º) A Companhia obrigava-se a completar a linha



João Crisóstomo de Abreu e Sousa

até Santarém e a construir o seu prolongamento para o Porto, que deveria passar próximo de Atalaia, Tomar, Pombal, Coimbra, Pampilhosa e Avelãs.

4.º) A empresa continuaria a linha desde o término actual em Lisboa, até o Cais dos Soldados, construindo ali a estação de passageiros, cedendo-lhe o governo os terrenos e edifícios do Estado e da Câmara Municipal, que o caminho de ferro, incluída a estação, ocupassem.

5.º) O caminho de ferro do norte terminaria defronte da cidade do Porto, na margem esquerda do Douro, no lugar proposto pela empresa, mas que o governo achasse mais conveniente.

A empresa obrigava-se a estabelecer, pela forma proposta, depois de aprovado pelo governo, comunicação do caminho de ferro com a cidade do Porto, para mercadorias e passageiros.

É curioso que, neste parágrafo do contrato, se falava em «uma ponte volante movida a vapor ou outros meios convenientes»... Vê-se que se estava

longe de ter ideia sobre a solução a adoptar. Começava o grande problema!

Quando se construísse o caminho de ferro do Porto para o norte, a empresa teria de continuar o seu caminho de ferro até ao ponto da margem sul do rio, que estudos ulteriores demonstrassem ser o mais conveniente para a passagem do rio, e teria de concorrer com metade da despesa para construção da necessária ponte.

6.º) O caminho de ferro seria construído para uma só via, mas os aterros, desaterros e obras de arte seriam desde logo construídos para via dupla, que a empresa era obrigada a assentar logo que a receita bruta anual por quilómetro atingisse 3 240\$000 réis.

7.º) Os declives máximos deveriam ser, em regra, de 7 milímetros por metro, podendo, em alguns casos, ir até 10 milímetros mas sob prévia aprovação do governo.

8.º) Os raios das curvas seriam, no mínimo, de 500 metros e de 300 metros nas linhas de resguardo.

9.º) A largura da via seria de 1,^m44 a 1,^m45 entre bordos interiores dos carris. A entrevia, de 1,^m80, com um máximo de 2,^m00.

10.º) Os carris e outros elementos constitutivos da via deveriam ser das melhores qualidades e modelos e os carris com o peso de, pelo menos, 37 quilos por metro e fixados pelo sistema que a empresa achasse mais conveniente, mediante prévia aprovação do governo.

Quando a renovação total dos carris entre Lisboa e Santarém se tornasse necessária, os novos carris seriam daquele peso.

11.º) As pontes, viadutos, pontões e aquedutos seriam construídos de pedra, ferro ou tijolo, podendo empregar-se a madeira, em combinação com aqueles materiais.

12.º) As carruagens, também dos melhores modelos, suspensas sobre molas e guarnecidas de assentos e de três classes: As de 1.^a classe cobertas, com assentos estofados e fechadas com vidraças; as de 2.^a classe, também cobertas, fechadas com vidraças, mas os assentos de estofado mais ordinário; finalmente, as de 3.^a, cobertas, fechadas com cortinas e assentos de madeira.

13.º) A concessão era por noventa e nove anos, a contar da data da constituição da companhia.

Durante o prazo da concessão, a empresa obrigava-se a conservar a linha e todas as suas dependências, todo o material fixo e circulante, em bom estado de conservação e de serviço e assim fazer entrega ao governo no fim da concessão, sem qualquer indemnização. Exceptuavam-se o material circulante, carvão e outros provimentos, que lhe seriam pagos pelo preço de arbitragem. Em caso de guerra, o governo indemnizaria a empresa das avarias causadas sem sua culpa, depois de devidamente avaliadas.

14.º) Passados os primeiros trinta anos, a contar

da data da concessão, o governo teria direito a proceder ao seu resgate, devendo, porém, prevenir a empresa com três meses de antecedência; o preço desse resgate, pago por uma só vez, seria igual à soma total do produto líquido da exploração nos primeiros catorze anos anteriores ao referido aviso do governo.

Em caso algum, porém, poderia ser inferior ao capital social da empresa realizado para cumprimento do contrato. Naquele preço não estaria incluído o valor do carvão e outros abastecimentos, que seriam avaliados em separado e pagos na ocasião de serem entregues.

15.º) Era concedido à empresa o subsídio de 5.500 libras por quilómetro em um total que não excederia 328,500 quilómetros. O seu pagamento seria feito por trimestres em prestações iguais dentro de quatro anos, a primeira das quais três meses depois de haverem começado os trabalhos.

16.º) O governo obrigava-se a entregar à empresa, dentro do prazo de três meses, contados da constituição da companhia, a secção da linha do Leste, de Lisboa a Santarém, livre de quaisquer encargos ou reclamações, com todos os seus pertences e material de construção e exploração, no estado em que a concessão deste troço se encontrasse.

Em compensação, a empresa melhoraria rapidamente a exploração desse troço, abrindo-o o mais cedo possível ao serviço de mercadorias.

17.º) Era-lhe concedida mais a faculdade de construir todos os ramais que pudessem alimentar a linha tronco, de Lisboa ao Porto, mas sem qualquer subsídio ou garantia do governo e precedendo contrato especial para cada ramal.

Reserva-se, porém, o governo o direito de construir, ele próprio, algum desses ramais ou contratar a sua construção com outra entidade, se a empresa se não prontificasse a fazê-lo.

Não poderia, porém, durante o tempo daquela concessão, fazer a de qualquer outra linha paralela, a não ser com acordo da companhia, excepto quando a distância entre essas linhas fosse superior a quarenta quilómetros; mas podê-lo-ia fazer para quaisquer outros caminhos de ferro que viessem entroncar na linha de Lisboa ao Porto, ou que, partindo de quaisquer destes pontos, seguissem direcções divergentes.

18.º) Era-lhe concedida mais a isenção de direitos para entrada de todos os materiais e utensílios, máquinas e ferramentas, combustíveis e mais artigos necessários para a construção e exploração do caminho de ferro, desde a data deste contrato até que a linha férrea se encontrasse em plena exploração e, depois disso, durante mais dois anos, mas somente para as máquinas e combustível.

Jardim Zoológico de Lisboa

Inauguração da «Casa do Brasil» e das instalações dos faisões

No dia 30 de Maio passado, numerosos convidados, entre os quais os representantes da imprensa de Lisboa e Porto, visitaram, a pedido amável do sr. Dr. Fernando Emygdio da Silva, ilustre Presidente do Conselho de Administração do Jardim Zoológico, a «Casa do Brasil» e outros melhoramentos com que aquele lindo parque de aclimação foi enriquecido. Assim, à inauguração da «Casa do Brasil, esteve presente o ilustre diplomata e escritor, sr. Dr. Miguel do Rio-Branco, 1.º secretário da Embaixada brasileira, em representação do sr. Embaixador da nação irmã.

A «Casa do Brasil», construída sob a direcção e projecto do architecto Raúl Lino, é um maravilhoso palácio para onde passaram a viver as mais belas aves do Brasil, cujo número sobe a muitas centenas. É o mais notável conjunto que se pode admirar na Europa. Cabe ao nosso «Zoo» essa honra.

Esta magnífica colecção de aves brasileiras, iniciada, há três anos, com duas dádivas do falecido amigo do Jardim Zoológico, sr. José de Moraes Campilho, foi agora extraordinariamente aumentada com as sucessivas remessas do ilustre Cônsul de Portugal em Santos, sr. Dr. Manuel Emygdio da Silva, que no Brasil está desenvolvendo grande actividade, no sentido de interessar a Colónia Portuguesa, daquela cidade, nesta sua campanha. Mais de setecentos exemplares, maravilhosos todos eles, vindo por seu intermédio e diligência, povoam agora a Casa do Brasil.

Após a inauguração da «Casa do Brasil» procedeu-se à inauguração das instalações dos faisões.

Os numerosos convidados do sr. Dr. Fernando Emygdio da Silva, constituídos, em boa parte, por seus antigos alunos e alunas da Faculdade de Direito, puderam também admirar, na sua visita, «O Grande Roseiral de Lisboa», em plena floração.

Estão em curso outras obras de muito interesse: o novo Palácio dos Chimpazés, a instalação para cães de raça portuguesa, o recinto para aves-truzes e o novo arranjo do restaurante da Mata.

Lisboa desportiva

GINÁSIO CLUBE PORTUGUÊS

3

PRETENDER definir a acção exercida no desporto nacional pelo Ginásio Clube Português, em oitenta anos de actividade ginasista, é tarefa de assustar o mais experimentado nestes assuntos.

É lugar comum afirmar-se, ante qualquer evento, ter sido preenchida uma lacuna. O mesmo poderemos escrever do G. C. P., cuja fundação obedeceu, simplesmente, ao desejo de uma juventude irreverente, ansiosa de imitar as proezas dos artistas de circo, no momento os heróis da sua imaginação. Deste intento primário, que parecia condenado pela época — estávamos em 18 de Janeiro de 1875 — nasceu uma das mais belas afirmações de clubismo nacional. Com efeito, desde a Caldeirinha do Socorro, até às actuais instalações da rua Serpa Pinto — e isto para não falar na futura e magnificente sede ginasista — o G. C. P. marcou como pioneiro da Causa Desportiva.

A ele se deve a introdução de quase todas as modalidades desportivas praticadas em Portugal, nunca descurando, porém, a sua função primordial de defensor acérrimo da prática da educação física da nossa mocidade, como veículo ideal da melhoria das condições de eugenia da raça portuguesa.

Desta acção profícua muito haveria a dizer, mas podemos consubstanciar a valia do seu trabalho nas numerosas condecorações que o seu estandarte orgulhosamente ostenta. E como demonstração da maneira como a sua função de precursor é mundialmente apreciada, bastará citar que o Comité Olímpico Internacional o galardoou, em 1950, com o Troféu Fearnley, o «prémio Nobel» do Desporto, até hoje atribuído em todo o mundo somente a duas colectividades, uma das quais — para honra de todos nós — é o prestigioso «Real» Ginásio Clube Português.



Linhas Estrangeiras

A partir do dia 3 do corrente, data da entrada em vigor dos horários do serviço de Verão, os Caminhos de Ferro europeus, com excepção dos de Espanha e Portugal, passaram a ter apenas duas classes de carruagens, em lugar das três classes tradicionais.

Esta decisão foi tomada pela União Internacional dos Caminhos de Ferro em vista da evolução social que veio modificar progressivamente a frequência respectiva das três classes de carruagens, tendo principalmente diminuído as receitas de 1.^a classe desde a origem. Por outro lado, a melhoria constante de conforto oferecido em cada tipo de carruagem já não permitia diferenciar suficientemente a 2.^a classe, com 8 lugares por compartimento, da 3.^a classe, que também oferecia 8 lugares. As duas classes que passaram a subsistir chamam-se primeira e segunda, se bem que, de facto, sejam as carruagens do tipo da actual 2.^a classe, que desapareceu. Quanto ao preço, a classe inferior com 8 lugares por compartimento ficará ao nível da 3.^a classe: 6,25 francos por quilómetro. Para a classe superior com 6 lugares, o preço é intermediário entre a 1.^a e a 2.^a classes, actuais, a 8,75 francos por quilómetro, como vem indicado no quadro seguinte:

Preço antes de 3 de Junho	Preço a partir do dia 3 de Junho
1. ^a cl.: 10,60 fr. por Km.	1. cl.: 8,75 fr. por Km.
2. ^a cl.: 7,80 fr. por Km.	2. ^a cl.: 6,25 fr. por Km.
3. ^a cl.: 6,25 fr. por Km.	

Em resumo:

a) o passageiro da 1.^a classe antiga passou a ter na primeira classe o mesmo conforto que tinha anteriormente por um preço menor (diferença de 1,85 francos por quilómetro).

b) o passageiro da 2.^a classe antiga encontrará na primeira um conforto muito superior por uma pequena diferença de preço (0,95 francos por quilómetro).

c) o passageiro de 3.^a classe antiga tem na nova 2.^a classe as mesmas comodidades de antes e pelo mesmo preço. Poderá, além disso, utilizar, de noite, as camas, com 6 lugares por compartimento, mediante um suplemento de 1,600 francos.

A S. N. C. F. (Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses) projecta aumentar consideravelmente o número de carruagens camas na classe inferior. Na classe superior subsistem as camas de quatro lugares por compartimento pelo preço uniforme de 1,600 francos por viagem.

A reforma das classes das carruagens terá igualmente uma repercussão nos serviços dos «wagons-lits», cujos preços também foram revistos.

Recortes sem Comentários

O programa... e a gorjeta

Continua a persistir entre nós o mau hábito de, por tudo e por nada, se dar ou esperar gorjeta.

É frequente nos cinemas o arrumador, com ar servil, aguardar o óbulo, mas quase sempre se esquece de dar ao espectador o programa que lhe é fornecido pela empresa gratuitamente. Esse esquecimento é consequência de já se considerarem insuficientes as clássicas «duas coroas» pelo trabalho de indicação dos lugares — trabalho que aliás é remunerado pela empresa.

Ora o programa, salvo melhor opinião, é um complemento indispensável do próprio espectáculo que deve ser dado sem quaisquer óbices ao espectador, que paga por bom preço o seu bilhete. Além disso o programa insere publicidade generosamente paga para ser divulgada sem favores do arrumador.

Parece-nos que as próprias empresas e os senhores anunciantes deveriam exercer uma adequada fiscalização sobre esse pessoal porque não está certo tal procedimento e o espectador não tem de discutir a entrega do programa.

À entrada do Estádio Nacional, em letreiros bem visíveis, lê-se: «Não se deve dar gorjeta aos porteiros». Porque não tornar extensiva a medida ao pessoal das casas de espectáculo? ou será ela apenas pertinente no Jamor por não haver a «programa»?!

(Do «Diário da Manhã»)

Os passageiros poderão utilizar mediante suplemento:

a) com um bilhete de 1.^a classe:

—lugares com 1 cama por compartimento.

—lugares com 2 camas por compartimento.

—lugares com uma cama em compartimentos do novo tipo, chamados «especiais», que oferecem por um preço ligeiramente superior ao dos «Wagons-lits» a vantagem de viajar sozinho. Carruagens deste tipo já circulam em certas linhas. Estão previstas para as linhas Paris-Irun e Paris-Port Bou.

b) com um bilhete de 2.^a classe:

—lugares com três camas por compartimento, chamados «turistas». Carruagens deste tipo serão postas em serviço particularmente na linha Paris-Marselha.

Nos percursos de noite, os passageiros têm, pois, à sua escolha uma série de serviços desde a simples cama, com seis lugares por compartimento, até ao compartimento de cama única.

As carruagens «Pullman» continuam a ser mantidas, mas só na primeira classe.

O comboio Sud-Express, Hendaia-Paris, passou, desde 3 do corrente, a ser constituído unicamente carruagens de 1.^a classe e por carruagens «pullman».

A atenção dos passageiros da actual 2.^a classe deve ser chamada para o facto de que devem, de hoje em diante, a fim de beneficiarem do conforto da classe superior, pedir bilhetes de 1.^a classe, porque se continuarem a pedir uma segunda receberão um bilhete correspondente, na prática, à 3.^a classe actual.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Lisboa

Estamos no mês de Junho, que não é apenas o grande mês de Luís de Camões, mas, também, o alegre e festivo mês dos santos populares: Santo António, S. João e S. Pedro. Lisboa venera a memória do Poeta, que celebrou as nossas viagens marítimas nos «Lusíadas» e divinizou o amor português nas suas líricas incomparáveis. A Camões deve-se o milagre da constância da nossa fé lusíada.

Pelas suas virtudes maravilhosas falou a voz de um povo imortal, consciente dos seus mais altos destinos. Por sua banda, os três santos populares acompanham o nosso povo, abençoam-no, cantam com ele, saltam as fogueiras com ele, tornam-se humanos, perdoando-lhe todos os pecados, e dão-lhe, em troca da sua fé ardente, a mais generosa das dádivas que ao homem é dado usufruir sobre a terra: a alegria de viver.

* * *

Lisboa cresce a olhos vistos. Cresce e alinda-se. A Câmara Municipal esforça-se por fazer da terra natal de Santo António a mais bela cidade da Europa. Uma das mais lindas já ela é. E lemos que, em breve, Lisboa vai ter, oferecida pela Câmara, uma grande piscina. A ideia é de aplaudir. Tudo que concorre para o bom nome da capital merece ser louvado e agradecido.

* * *

O plano de urbanização da cidade condenou o velho teatro Apolo. Foi, há mais de meio século, uma das mais populares casas de espectáculos de Lisboa. Pelo seu palco glorioso passaram muitos dos maiores artistas portugueses.

Mesmo que o camartelo municipal não o tivesse condenado, a sua pequenez, a sua falta de comodidades, já anteriormente o tinham condenado à destruição. Para o substituir, dizem, que a Câmara Municipal projecta edificar um novo teatro para, assim, completar a sua obra cultural. O teatro tem uma missão espiritual e social a cumprir: não só a música, não só os museus, não só as bibliotecas concorrem para o alto nível cultural de uma população, o teatro é um dos meios mais nobres e eficazes de reconciliar o povo com as coisas de Espírito. A construção do Teatro Municipal constituirá, meus senhores, uma bela, necessária, homenagem a Mestre Gil Vicente.

Os nossos artistas



A PRAIA DE PENICHE — Aguarela de José António Marques

ABRANTES

Ao Poeta Ramiro Guedes de Campos

*Leal Abrantes! Sentinela alerta
do extremo norte da província nossa!
— De além não venha aquela turba incerta
que o solo pátrio arrebatá-los possa...—*

*No cimo erguida, sempre à descoberta,
planos audazes de conquista esboça:
e o Tejo a beija, e num abraço a aperta,
lembrando a asa que seu ninho roça...*

*Seus altos feitos nos evoca a história
— eternos nomes em prestígio e glória
que aos lusos deram triunfante rota...*

*pois dela foi que, heróico e indomável,
partiu D. Nuno, o Grande Condestável,
para sagrar o chão de Aljubarrota!*

Álvaro do Amaral Neto



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS CORPORAÇÕES E PREVIDÊNCIA SOCIAL

Decreto-Lei n.º 40611

O «Diário do Governo», I série, n.º 106, de 25 de Maio de 1956, publica o seguinte:

O contrato de adjudicação da exploração dos Caminhos de Ferro do Estado, de 11 de Março de 1927, prescrevia, na cláusula 3.ª do seu artigo 15.º, que dos agentes não compreendidos nas alíneas 1.ª e 2.ª do mesmo artigo a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses escolheria o pessoal que julgasse necessário e suficiente para a boa exploração das redes adjudicadas.

Nestas condições, foram pela mesma Companhia dispensados alguns agentes, procedimento este posteriormente considerado pelo Governo.

A demissão destes agentes trouxe como consequência a sua eliminação de sócios contribuintes da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, com perda dos dos direitos e regalias consignados no regulamento aprovado pelo decreto n.º 14 437, de 18 de Outubro de 1927, então em vigor, e em harmonia com o artigo 8.º e seu § 2.º do mesmo diploma.

Tendo a Companhia readmitido alguns destes indivíduos, importa providenciar para que os mesmos, com longo tempo de serviço nos caminhos de ferro, não sejam prejudicados na sua aposentação ou pensão de sobrevivência pela interrupção havida, regularizando para tanto a sua situação perante a Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado.

Aproveita-se ainda a oportunidade para conceder o mesmo direito aos agentes da extinta Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que, nos termos da legislação em vigor ao tempo do referido contrato, tinham de inscrever-se na supracitada Caixa e não o fizeram em devido tempo por circunstâncias estranhas à sua vontade, sendo depois atingidos pelo despacho ministerial de 22 de Fevereiro de 1928, que ordenou a cessação das inscrições de novos contribuintes.

Sobre todas estas inscrições foi consultada a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que aceitou os encargos inerentes à execução deste diploma.

Assim:

Considerando que, para efeitos de aposentação, o § 8.º do artigo 28.º do regulamento aprovado pelo Decreto n.º 16 242, de 17 de Dezembro de 1928, já permite aos agentes readmitidos a contagem do tempo de serviço anterior à demissão;

Considerando que os encargos com pensões e reformas correspondentes ao tempo de serviço prestado pelo pessoal dos Caminhos de Ferro do Estado não afectam os interesses deste, pois são apenas da responsabilidade da empresa adjudicatária;

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º Consideram-se readmitidos como sócios contribuintes da Caixa de Reformas e pensões dos Caminhos de Ferro do Estado todos os agentes que, tendo transitado para a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos

da cláusula 3.ª do artigo 15.º do contrato de adjudicação da exploração dos Caminhos de Ferro do Estado, de 11 de Março de 1927, perderam essa qualidade por haverem sido por ela dispensados, e foram depois readmitidos ao seu serviço.

§ único. O disposto neste artigo é também aplicável aos agentes que transitaram para as empresas subarrendatárias das linhas de via reduzida, em virtude dos contratos de 27 de Janeiro de 1928, e se mantêm ainda ao serviço da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e bem assim aos que, tendo sido demitidos de qualquer destas empresas, foram depois readmitidos e se encontram presentemente ao serviço da referida Companhia.

Art. 2.º As inscrições a efectuar nos termos do artigo anterior reportam-se ao mês em que tiveram lugar as readmissões ao serviço das empresas, contando-se para efeitos de aposentação e de pensão de sobrevivência, além do tempo de serviço anterior à demissão já liquidado, todo o tempo de serviço efectivo posterior à data da readmissão.

§ 1.º Se, ao abrigo das disposições então vigentes, os interessados requereram e lhes foi autorizado o levantamento da totalidade das jóias e quotizações com que haviam subscrito para a Caixa anteriormente à demissão, o tempo de efectividade ao serviço só será contado mediante indemnização calculada em harmonia com os vencimentos percebidos e a taxa em vigor ao tempo do seu processamento.

§ 2.º Em qualquer das hipóteses anteriormente mencionadas não será levada em conta no montante da indemnização a pagar a quota complementar de 2 por cento a que alude o § 4.º do artigo 28.º do regulamento aprovado pelo Decreto n.º 16 242, de 17 de Dezembro de 1928.

Art. 3.º É igualmente contado para efeitos de aposentação e de pensão de sobrevivência o tempo anterior à demissão ou exoneração dos agentes subscritores, quando tal tenha sido exigido por efeito de nova nomeação para outro cargo nos Caminhos de Ferro do Estado, em qualquer data em que esta se verificou, mesmo sob a administração da empresa adjudicatária.

§ único. Os agentes que desejem aproveitar desta concessão ficarão abrangidos pelas disposições do artigo 2.º e seus parágrafos no tocante à liquidação da indemnização que for devida pelo tempo de serviço requerido.

Art.º 4.º Aos agentes que nos termos do artigo 8.º do Decreto n.º 8592, de 26 de Setembro de 1922, conjugado com os artigos 399.º e 413.º da organização da Administração-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado, aprovada pelo Decreto n.º 8924, de 18 de Junho de 1923, deviam inscrever-se como subscritores da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, obrigatória ou facultativamente, e o não fizeram por omissão das repartições competentes, é facultada a inscrição nessa Caixa desde que se encontrem actualmente ao serviço da Companhia no desempenho de quaisquer funções e o requeiram no prazo de noventa dias, a contar da data da publicação deste diploma.

§ 1.º Aos novos inscritos será considerado todo o tempo de serviço prestado nos caminhos de ferro antes e após o arrendamento, salvo, quanto aos de inscrição facultativa, o disposto na última parte de artigo 413.º da citada organização. Pode, contado, ser-lhes contado interpoladamente o período mínimo de três anos de serviço efectivo exigido para a inscrição.

§ 2.º O tempo de efectividade ao serviço será contado em harmonia com o disposto na última parte do § 1.º do artigo 2.º, devendo, no entanto, ser acrescida à importância da respectiva indemnização a quota complementar de 2 por cento prevista no § 4.º do artigo 28.º do regulamento aprovado pelo Decreto n.º 16 242, de 17 de Dezembro de 1928.

Art. 5.º É facultado aos novos inscritos nos termos dos artigos anteriores o pagamento em prestações mensais do montante da indemnização em dívida que lhes for liquidado

em harmonia com o presente decreto-lei, mediante requerimento dos interessados, a formular no prazo de noventa dias, a contar da data da sua publicação.

§ 1.º O número das prestações referidas no corpo deste artigo não será superior a noventa e seis, a não ser que o quantitativo de cada um exceda a metade da cota do subscritor caso em que será esse o seu montante.

§ 2.º As prestações em dívida ao tempo do falecimento dos respectivos subscritores serão satisfeitas por seus herdeiros, nos termos do disposto no artigo 7.º do presente diploma.

Art. 6.º No cômputo da indemnização a pagar à Caixa de Reforma e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado em virtude das liquidações de tempo de serviço que tiverem de se efectuar nos termos deste diploma serão consideradas as importâncias das quotas e jóias obtidas por transferência das caixas congêneres da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, provenientes da contribuição dos agentes durante o tempo em que nelas tenham estado inscritos.

Art. 7.º As indemnizações que, para efeitos da liquidação de tempo de serviço autorizada pelo presente decreto-lei, foram devidas pelos agentes falecidos posteriormente à adjudicação da exploração dos Caminhos de Ferro do Estado serão satisfeitas por seus herdeiros, em favor dos quais reverterem as pensões de sobrevivência que lhes competiam pelo Regulamento da Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado em vigor ao tempo do seu falecimento.

Art. 8.º Os agentes readmitidos sê-lo-ão exclusivamente para efeitos de regularização da sua situação perante a Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado, sem que as readmissões autorizadas nos termos deste diploma impliquem o reconhecimento da qualidade de funcionário público ou lhes concedam a faculdade de reivindicar qualquer equiparação aos direitos e regalias à mesma inerentes.

Art. 9.º Da execução deste diploma não resultará qualquer encargo para o Estado, nos termos do disposto no artigo 40.º do contrato de concessão única de 14 de Junho de 1951.

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

Paços do Governo da República, 25 Maio de 1956.
FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar — Marcello Caetano — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — Eduardo de Arantes e Oliveira — Raúl Jorge Rodrigues Ventura — Francisco de Paula Leite Pinto — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — Henrique Veiga de Macedo.*

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

Concurso n.º 175/56

O «Diário do Governo», III série, n.º 129, de 30 de Maio de 1956, publica o seguinte:

Recebem-se propostas até às 15 horas do dia 20 de Agosto de 1956 para o fornecimento de:

Para entrega em Lourenço Marques:

1 — 12 540 carris de 12 m, pesando 45 kg/m, conforme desenho n.º 394.

2 — 9018 pares de *éclisses* para carris de 45 kg/m, conforme desenhos n.ºs S — 356-A e S. 9040.

3 — 54 608 parafusos de junta com anilha de mola para carril de 45 kg/m, conforme o desenho n.º 14-A.

4 — 20 mudanças de via, completas, com todo o material que possa encontrar-se no interior do comprimento das mudanças, como sejam chapas e chapins de assentamento, coxins *éclisses* e respectivos parafusos de junta, incluindo aparelhos de manobra, lança, etc., para material de 45 kg/m, com cróxima monobloco de aço manganês de 1:9, direitas, conforme desenhos n.ºs 13 e 394.

5 — 12 mudanças de via, completas, idem, idem, idem, para material de 45 kg/m, com cróxima de 1:9, esquerdas conforme desenhos n.ºs 13 e 394.

6 — 17 mudanças de via, completas, idem, idem, idem, para material de 45 kg/m, com cróxima de 1:11, direitas, conforme desenhos n.ºs 11 e 394.

7 — 20 mudanças de via, completas, idem, idem, idem, para material de 45 kg/m, com cróxima de 1:11, esquerdas, conforme desenhos n.ºs 11 e 394.

8 — 3 mudanças de via, completa, idem, idem, idem, para material de 40 kg/m, com cróxima de 1:9, direitas, conforme desenhos n.ºs 13 e 1.

9 — 69 mudanças de via, completas, idem, idem, idem para material de 30 kg/m, com cróxima de 1:9, direitas, conforme desenhos n.ºs 15 e dois.

10 — 59 mudanças de via, completas, idem, idem, idem, para material de 30 kg/m, com cróxima de 1:9, esquerdas, conforme desenhos n.ºs 13 e 2.

11 — 595 000 tira-fundos galvanizados, conforme desenho n.º 14.

12 — 680 kg de anilhas de mola para material de 22,5 kg e 30 kg, conforme desenho n.º 6.

13 — 450 pares de *éclisses* para carris de 22,5 kg/m, conforme desenho n.º 4-A.

14 — 132 pares de *éclisses* para carris de 30 kg/m, conforme desenho n.º 4.

15 — 75 pares de *éclisses* para carris de 40 kg/m, tipo americano, conforme desenho n.º 9.

16 — 1300 parafusos de junta, com anilha de mola, para material de 22,5 kg/m, conforme desenho n.º 5-A.

17 — 4300 parafusos de junta, com anilha de mola, para material de 30 kg/m, conforme desenho n.º 6.

18 — 300 parafusos de junta, com anilha de mola, para material de 40 kg/m, conforme desenho n.º 5.

Para entrega na Beira:

19 — 80 carris de 12 m, pesando 30 kg/m, perfil baixo, conforme desenho n.º 2.

20 — 100 pares de *éclisses* para carris de 30 kg/m, conforme desenho n.º 4.

21 — 180 pares de *éclisses* para carris de 30 kg/m, tipo Pretória, conforme desenho n.º 4-C.

22 — 720 parafusos de junta, com anilha de mola, para carris de 30 kg/m, tipo Pretória, conforme desenho n.º 6.

Nota. — Alternativamente a 300 116 tira-fundos galvanizados dos 595 000 indicados no n.º 11 aceitam-se cotações para entrega em Lourenço Marques.

23 — 300 116 escápulas elásticas, conforme desenho n.º 223/9.

24 — 40 martelos para pregação de escápulas, conforme desenho n.º 232 13.

25 — 6 extractores para escápulas elásticas, conforme desenho n.º 232/11.

26 — 10 calibradores de folga para escápulas elásticas, conforme desenho n.º 232/12.

A circular, programa de concurso, modelo da proposta, caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes: em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos Armazéns Gerais desta Direcção; em Inhambane, nos Armazéns de Inhambane; na Beira, nos Armazéns da Beira; em Quelimane, nos Armazéns de Quelimane; no Lumbo, nos Armazéns de Moçambique, e

em Lisboa, na Repartição das Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral do Fomento.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de:

Carris	680.000\$00
Éclisses	60.000\$00
Parafusos.	10.000\$00
Tira-fundos e escápuas	60.000\$00
Mudanças de via	200.000\$00

O depósito de garantia será restituído após trinta dias, a contar da data da recepção definitiva e depois de ter sido assinado o respectivo auto.

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

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, Lourenço Marques, 20 de Abril de 1956. — O Director dos Serviços, *Pereira Leite*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», II Série, n.º 109, de 7 de Maio de 1956, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto do ramal de caminho de ferro servindo a zona industrial da Venda Nova, a inserir ao quilómetro 7,982.14 da linha de Oeste, para cuja construção é necessário expropriar três parcelas de terreno conforme planta parcelar n.º 16 605, de 5 de Março de 1956.

Ministério das Comunicações, 2 de Maio de 1956. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

VISITE NA EXPOSIÇÃO TÉCNICA ALEMÃ
NO INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO
O STAND DA:



- * Vibradores interiores eléctricos e a gasolina.
- * Vibradores interiores eléctricos, de alta frequência com motor incorporado na própria agulha vibradora.
- * Vibradores exteriores eléctricos, de frequência normal e alta frequência.
- * Placas e réguas vibradoras, eléctricas e a gasolina, de frequência normal e alta frequência.
- * Conversores de tensão e frequência.
- * Vibro-apiladores eléctricos e a gasolina.
- * Atacadores de balastro.

Terreno ao ar livre — Entrada pela Av. Rovisco Pais

DELEGAÇÃO PORTUGUESA
S. I. M. E. T.

Sociedade de Intercâmbio Mercantil e Equipamento
Técnico, Limitada

Rua Rodrigues Sampio, 21, 3.º, porta B
Telef. 5 8882 e 50 871/LISBOA/Teleg.: «Simetel»

Imprensa

Jornal dos Sports

Sob a direcção do distinto jornalista G. Trabucho Alexandre, iniciou a sua publicação, com saída às 2.ªs, 4.ªs e 6.ªs feiras, o «Jornal dos Sports», ilustrado e inserindo colaboração interessante e variada.

Auguramos-lhe longa vida a fim de que possa prestar ao desporto os serviços que se propõe levar a cabo, com independência de crítica e desassombro de atitudes.

A Trabucho Alexandre a todos que o acompanham na redacção deste magnífico «Jornal dos Sports», as nossas felicitações.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

RODÉSIA — LOURENÇO MARQUES

No dia 20 do próximo mês de Julho inauguram-se as carreiras de passageiros na linha férrea entre a Rodésia e Lourenço Marques.

Semanalmente circularão dois comboios, um em cada direcção, admitindo-se o aumento do número dessas carreiras à medida que as necessidades o justifiquem. Estes comboios terão carruagem-restaurante e farão a viagem Salisbúria-Lourenço Marques em 26 horas.

Actualmente circulam na nova linha, que foi aberta em Agosto do ano findo, apenas comboios de mercadorias, que levam 41 horas a fazer o referido percurso.

Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro

A Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro reúne-se, este mês, em Haia, nela tomando parte o Engenheiro sr. Carlos Manitto Torres, nosso ilustre amigo e antigo colaborador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», a quem desejamos uma feliz viagem e uma actuação brilhante.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Somos homens... ou quê?»
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «O Rio das Penas».
PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEIA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

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

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

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

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 66 4972

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 —

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. Luís Malheiro — Pele e Sífilis — Consultas às 3.ª 5.ª e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bôca 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

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.ª

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048 Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas
Caldeiraria * Soldadura eléctrica
Válvulas condutas forçadas
Reservatórios metálicos
Estruturas metálicas

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ

PRODUTO ALENTEJANO

TRÊS TIPOS:

DOCE-SECO

MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositária em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B

TELEFONE 2 7464

Depositária Geral:

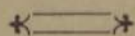
SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}

ELVAS

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

SEDE—Rua do Ataíde, 7-A

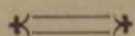
LISBOA



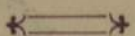
LOBITO—LUAU (FRONTEIRA)—1.348 Qlms.

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, F. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»

LISBOA // LONDRES // LOBITO

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 carruagens—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 LOURE, Paris (França). Curvas e acessórios de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais.

USINES & BOULONNERIES HERMANT HICQUET, Hautmont Nord—França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilhas, etc.

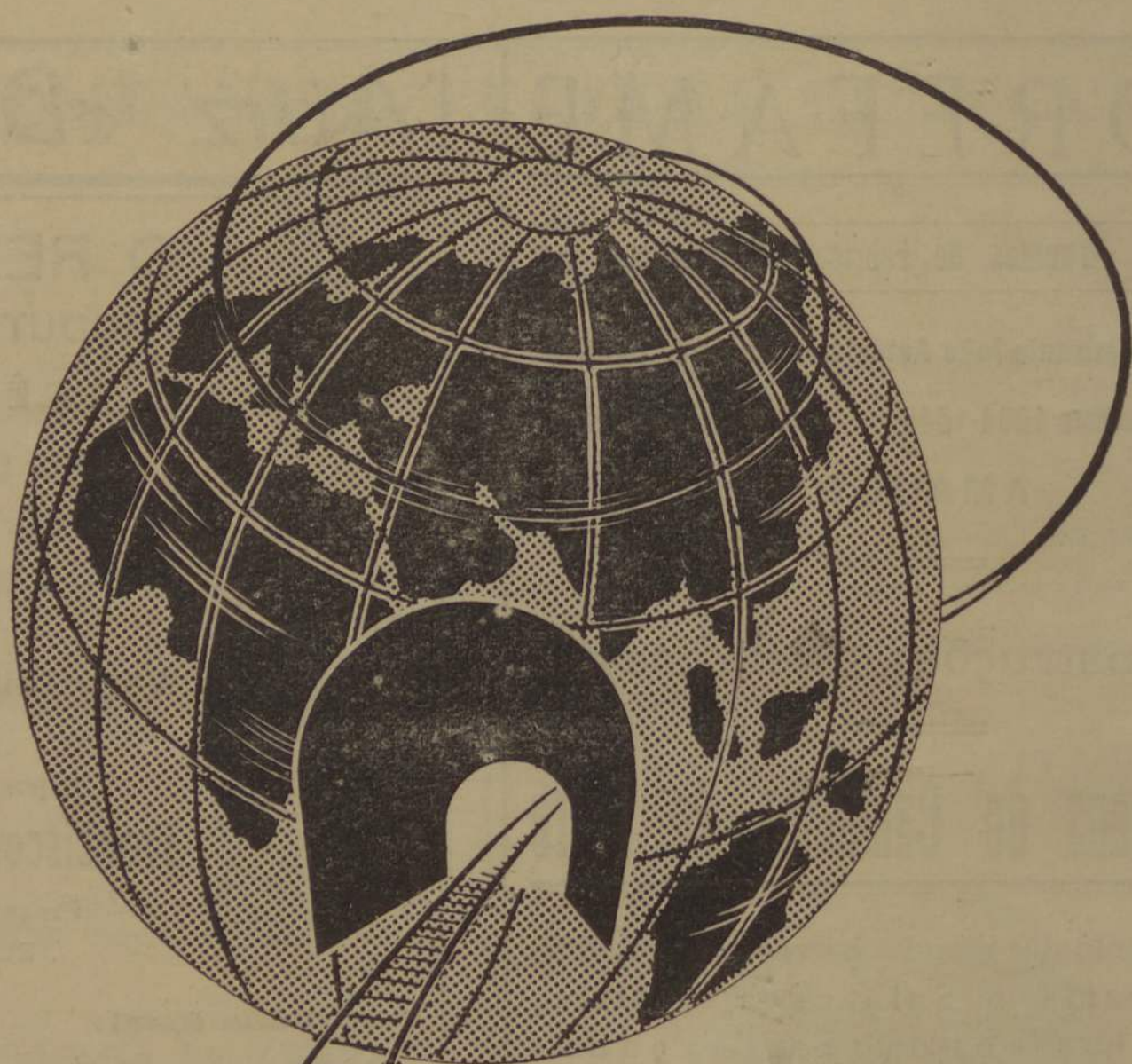
STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as indústrias—Fornos especiais—Grelhas, queimadores e mais acessórios para caldeiras.

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

107, Rua dos Douradores — Telef. PABX 2 1381 - 2 1382

LISBOA

136, Rua do Almada — Telef. 2 7167 — PORTO



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE