



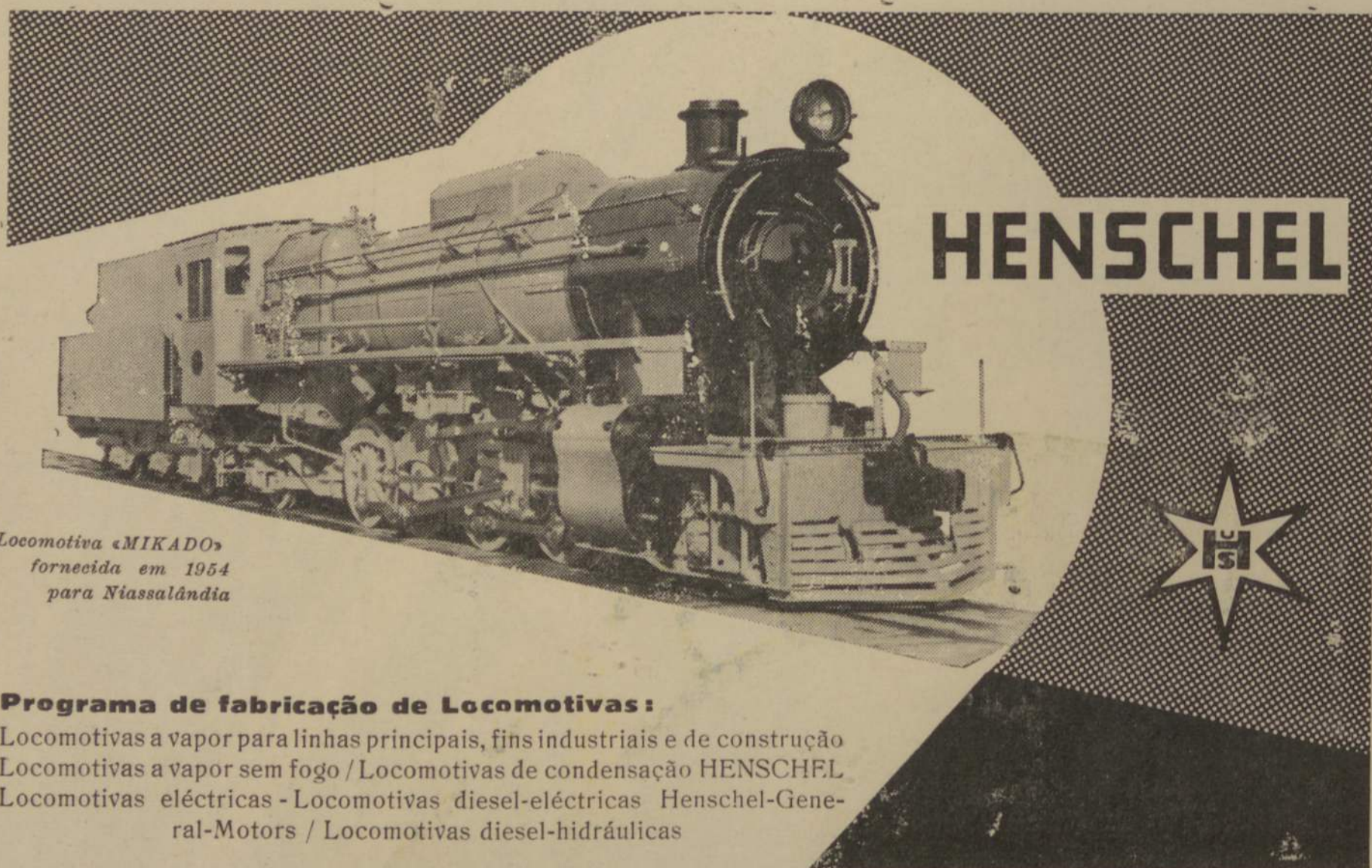
Ano do Centenário

dos Caminhos de Ferro Portugueses

1856

1956

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO



Locomotiva «MIKADO»
fornecida em 1954
para Niassalândia

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-Genera-Motors / Locomotivas diesel-hidráulicas

HENSCHEL & SOHN GM
BM **KASSEL** REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** - RUA DE S. JÚLIO, 23 - LISBOA

SOCIEDADE GERAL

— DE —

Comércio, Indústria e Transportes

CARREIRAS REGULARES

De:	Para:	Partidas:
Metrópole	Cabo Verde e Guiné	Dias 10 e 25 de cada mês
Metrópole	S. Tomé e Príncipe e Angola	Mensais
Norte da Europa	S. Tomé e Príncipe, Matadi e Angola	De 21 em 21 dias
Anvers	Portugal	Quinzenal

SERVIÇOS PERMANENTES

Transporte de fosfatos do Norte de África e de pirites do Pomarão
Tramping — Consignaões — Trânsitos — Serviço de reboques fluviais
e de alto mar — Lanchas — Fragatas — Batelões

CARGA E EXPEDIENTE

LISBOA — Rua do Comércio, 39
Telef. 2 6314/5
Teleg. GERAL

PORTO — Rua Sá da Bandeira, 82
Telef. 2 7363
Teleg. SABÕES

Esta é a Companhia portuguesa que tem ao serviço mais navios construídos em Portugal nos Estaleiros da Companhia União Fabril, no Barreiro e em Lisboa

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

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

1653



1—NOVEMBRO—1956



ANO LXIX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

ARQUIVO
CP
HISTÓRICO

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

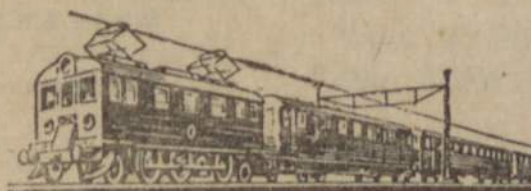
COLABORADORES:

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
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA



S U M Á R I O

Comemorações do Centenário dos Caminhos de Ferro	545
No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo <i>Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	549
Na Academia Portuguesa da História.	551
Conferência Europeia de Caminhos de Ferro	551
Publicações recebidas	551
Linhas Estrangeiras	552
Imprensa.	552
Jardim Zoológico de Lisboa	552
A navegação transatlântica em Algeciras, por <i>GUERRA MAIO</i>	553
Eng.º R. de Espregueira Mendes	554
Problemas Actuais — Transportes.	554
Parte Oficial.	555



Comemorações do Centenário dos Caminhos de Ferro

As exposições: «Cem anos de Caminhos de Ferro em Arte e Recordações», na S. N. de Belas Artes; a de fotografias, na Estação do Rossio, e a de Modelos e miniaturas ferroviárias, no Instituto Superior Técnico, despertaram extraordinário interesse

COMO estava anunciado, as festas comemorativas do I Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses iniciaram-se no domingo, 28 de Outubro, com a inauguração de duas exposições, uma, na Sociedade Nacional de Belas Artes, com o título de «Cem anos de Caminhos de Ferro em Arte e Recordações»; a segunda, na Estação do Rossio, com o título de «Exposição Fotográfica Ferroviária»; às quais, na segunda-feira seguinte se veio juntar uma terceira, no Instituto Superior Técnico, constituída por modelos e miniaturas ferroviárias. Todas estas exposições foram inauguradas solenemente pelo sr. Ministro das Comunicações, General Gomes de Araújo e com a presença de altos funcionários da C. P. e numeroso público.

A Exposição «Cem anos de Caminhos de Ferro em Arte e Recordações»

A Exposição realizada na Sociedade Nacional de Belas Artes com o título de «Cem anos de Caminhos de Ferro em Arte e Recordações» constituiu, além do interesse ferroviário, que a data do Centenário lhe imprimiu, um verdadeiro acontecimento artístico.

As três horas prefixas, o sr. General Gomes de Araújo chegou ao Palácio da rua Barata Salgueiro, a cuja entrada uma formatura dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste e Ateneu Ferroviário, do Barreiro, prestou as devidas honras, tendo sido cumprimentado e recebido pelos membros do Conselho de Administração da C. P., srs. Prof. Mário de Figueiredo, eng.^{os} Manuel Pinto Osório e Mário Costa, general Frederico Vilar, conde de Penha Garcia, dr. Malheiro Reimão, eng. Nogueira Soares, e ainda os srs. eng.^{os} Campos Henriques e Branco Cabral, respectivamente subdirector e secretário-geral da C. P.

Estavam também presentes os srs. Profs. Caeiro da Mata, Reinaldo dos Santos e Rui Ulrich, eng.^o Frederico de Quadros Abração, general Valente de Carvalho, eng.^o Miranda Coutinho, director-geral dos Transportes Terrestres; eng.^o Rodrigues de Carvalho, inspector-superior das Obras Públicas; dr. Alexandre Pinto Basto, presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro de Benguela, eng. Lima Rego, marquês de Fontes, dr. Távares de Almeida, etc.

Após os cumprimentos, o sr. General Gomes de Araújo visitou interessada e demoradamente a notável Exposição. Logo à

entrada do salão, via-se uma locomotiva, admiravelmente construída, sem falta de um só pormenor, pelos alunos da Escola de Aprendizizes do Barreiro.

O vasto salão da Sociedade de Belas Artes oferecia um aspecto imponente, tendo causado surpresa a todos os visitantes o número e a qualidade das obras de arte ali patentes.

Com muito interesse e satisfação o sr. Ministro das Comunicações examinou os quadros e as esculturas, medalhas, gravuras, revistas, bem como apreciou os documentos de alto valor histórico, entre os quais, por exemplo, as cartas de D. Pedro V ao Ministério das Obras Públicas, e as cartas do Duque de Saldanha.

O público apreciador de pintura a óleo desconhecia algumas das obras primas, que esta exposição veio revelar e que fazem parte de colecções particulares.

Entre os grandes mestres da pintura portuguesa viam-se Columbano, com três retratos: do Conselheiro José Adolfo de Melo e Sousa, do Conselheiro Ernesto Diesel Schröter e de João Chagas; José Malhoa, com um retrato do Dr. Vicente Monteiro; Carlos Reis, com um retrato de Tomé José de Barros Queirós; Sousa Pinto, com um retrato do Conselheiro João de Andrade Corvo.

Da Colecção do Museu Nacional de Arte Antiga foi para a Exposição um lindo retrato da Rainha D. Maria II, pintado por um artista da Escola de Lawrence; de Luciano Freire estava presente um retrato do Conselheiro António de Serpa Pimentel.

A secção de pintura a óleo, inspirada em motivos ferroviários, provocou também o interesse dos visitantes.

Dos artistas falecidos, viam-se quadros de Silva Porto, Veloso Salgado, Joaquim Lopes e Marques de Oliveira; dos vivos, entre alguns da nova geração, estavam patentes obras assinadas por Dordio Gomes, Jaime Isidoro, Augusto Bértolo, Jaime Murteira e Silva Lino, a cujo quadro «O Vale dos Comboios» foi atribuído o primeiro prémio; Abel Moura, autor do qua-

dro «Duas pontes do Porto», galardoado com o segundo prémio e Jaime Murteira, a quem foi dado o terceiro prémio pelo seu quadro «Em manobras-Santa Apolónia», no concurso promovido pelo «Boletim da C. P.».

Apenas cinco trabalhos de escultura estavam expostos: «Busto do Doutor Oliveira Salazar (da Colecção do Museu Provincial de José Malhoa) por Francisco Franco; «Busto de Fontes Pereira de Melo» (pertencente à Associação Comercial do Porto) por Soares dos Reis; «Busto de Fontes Pereira de Melo» (da colecção do Museu Provincial José Malhoa), por Simões de Almeida; «Cumprindo um dever» — estatueta por Branca Alarcão e um capitel do claustro manuelino do convento da Madre de Deus.

A secção de aguarelas, gravuras e desenhos, caricaturas e fotografias era igualmente rica de interesse, nela se admirando produções assinadas por nomes prestigiosos, como, entre outros, os dos artistas Alberto Sousa, Domingos Rebelo, Joaquim Ferreira, Jaime Isidoro, Alfredo de Moraes, João Marques, Stuart de Carvalhais, Francisco Valença, vendo-se ainda trabalhos de interesse histórico, da autoria de J. Harris, John Dorrin, Honoré Daumier, A. Gibert, uns da colecção do sr. eng.º António Branco Cabral, outros da Colecção da C. P.

As medalhas expostas, todas elas valiosas, quer sob o ponto de vista artístico, quer sob o ponto de vista documentário e histórico, umas são da colecção do sr. Eng.º Roberto Espregueira Mendes, uma da colecção do sr. Manuel de Ornellas Bruges de Oliveira, uma da colecção dos Marqueses Sá da Bandeira, outra da colecção do sr. Conde de Penha Garcia.

Entre as curiosidades, além da «Locomotiva», a que já nos referimos, viam-se um Modelo da primeira locomotiva que circulou em Portugal; uma colecção de cinzeiros da Vista Alegre; um cinzeiro do Salão Real, e mobília francesa do Salão Real.

Numa vitrina, expunham-se as publicações do Centenário editadas pela C. P.: e pela Companhia Internacional dos Wagon-Lits em Portugal.

Em complemento desta magnífica exposição de Arte e Recordações, realizou-se, na sala do primeiro andar da Sociedade Nacional de Belas Artes, uma interessantíssima Exposição temática de selos, organizada sob o patrocínio da Federação Portuguesa de Filatelia e do Clube Filatélico de Portugal, que foi também inaugurada pelo sr. Ministro das Comunicações. Escusado será acrescentar que os filatistas apreciaram interessadamente as valiosas colecções de selos das mais variadas procedências.

Os C. T. T. associaram-se também às comemorações centenárias com emissão especial de selos.

A Exposição Fotográfica Ferroviária

Terminada a visita à Sociedade Nacional de Belas Artes, o sr. General Gomes de Araújo dirigiu-se á estação do Rossio, onde, na entrada superior da ante-gare, estavam patentes, em cavaletes, as fotografias que se apresentaram ao concurso promovido pelo «Boletim da C. P.».

A chegada do sr. Ministro das Comunicações, a notável Banda do Ateneu Ferroviário, considerada, sem favor, uma das melhores bandas civis do País, tocou pela primeira vez em público o «Hino Ferroviário», que foi escutado respeitosamente por toda a numerosa assistência.

O sr. Ministro das Comunicações foi recebido pelos directores e altos funcionários da Companhia e pelo sr. dr. Élio Cardoso, editor do «Boletim da C. P.», a quem se deve a iniciativa do concurso fotográfico, de temática ferroviária, e a organização da exposição, que era constituída por 145 trabalhos, de entre cerca de 400 enviados ao concurso.

Em grande parte destas fotografias a paisagem portuguesa entra como pormenor valioso, daí se concluindo que o caminho

de ferro, atravessando as mais lindas regiões da nossa terra, se apresenta como um dos principais elementos do turismo nacional.

Para o concurso de Fotografias foram estabelecidos seis prémios e 30 menções honrosas. Os prémios couberam aos srs. Victor Manuel Chagas Santos (1.º, 4.º e 5.º) com as fotografias «Destino sem fim», «Força e poder» e «O Rápido das 20-30 h.»; Augusto Cabrita, (2.º) com a fotografia «O homem e a máquina»; Carlos Marques, (3.º) com a fotografia «Nova luz» (Campolide) e Stoessel Henrique Alves (6.º), com a fotografia «Enquanto o comboio não chega».

Obtiveram mais de uma menção honrosa os srs. Stoessel Henrique Alves, Augusto Cabrita, David de Almeida Carvalho, Manuel da Silva Freitas, Alfredo de Oliveira, António Dias Perdigão e António Ventura.

Desta visita colheu o sr. General Gomes de Araújo as melhores impressões, tendo felicitado o seu organizador, dr. Élio Cardoso, que em nome do Director da C. P., Eng.º Espregueira Mendes, lhe fez entrega dum estojo com uma artística placa de prata, na qual foram gravados os seguintes dizeres: «No ano comemorativo do I Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, respeitosa homenagem a Sua Ex.^a o Ministro das Comunicações, sr. General Manuel Gomes de Araújo, do «Boletim da C. P.» 1856 — Outubro — 1956».

As muitas centenas de pessoas que visitaram nessa tarde a exposição não só admiraram a magnífica colecção de fotografias, ouviram também com visível agrado o excelente concerto que deu a referida banda do Ateneu Ferroviário, assim como apreciou a deslumbrante exposição de flores, que se estendia desde o átrio inferior à plataforma superior, onde se expunham as fotografias. Essa exposição, constituída por milhares de crisantemos envasados, provenientes dos viveiros municipal e da Tapada da Ajuda, representava uma verdadeira festa da cor.

A Exposição de Modelos e Miniaturas Ferroviárias

A's 16 horas de segunda-feira, 29, o sr. Ministro das Comunicações inaugurou, no Instituto Superior Técnico, a grande Exposição de «Modelos e Miniaturas Ferroviárias», constituída por 3.000 exemplares.

Aguardado, à entrada, pelo sr. Prof. Dr. Mário de Figueiredo e membros do Conselho de Administração e altos funcionários da C. P., o sr. General Manuel Gomes de Araújo percorreu interessadamente o vasto recinto da Exposição, na companhia do sr. dr. José Gomes Branco, chefe do Gabinete do sr. Ministro da Educação Nacional, em representação deste membro do Governo, e do sr. eng.º Bellard da Fonseca, director do Instituto Superior Técnico.

Esta exposição, que obedece a um objectivo educativo e recreativo, procura levar ao conhecimento do público as manifestações de amadores e profissionais no campo de modelos e miniaturas e com uns e outras mostrar a evolução dos transportes ferroviários.

Quase todas as miniaturas são verdadeiras obras de arte e paciência.

Para esta Exposição, que se conservará aberta até ao dia 15 do corrente, os cami-

nhos de ferro franceses e suíços enviaram excelentes colecções.

Locomotivas dos caminhos de ferro alemães, automotoras Diesel dos caminhos de ferro italianos, locomotivas americanas, vagões frigoríficos, enfim toda a espécie de material rolante ferroviário se pode ver e admirar neste grandioso certame.

Vê-se também no recinto da Exposição uma grande «gare», que movimentava maravilhosamente uma completa rede de material, com as suas linhas, pontes, túneis, etc.

Há que admirar também a contribuição que técnicos e amadores portugueses deram a esta Exposição, entre os quais o sr. Onofre Gomes, que apresenta uma obra de arte com o seu «Comboio na estação de Cacia».

Não podemos deixar de felicitar calorosamente os organizadores destas notáveis exposições, com as quais muito dignamente se celebrou a data da inauguração, há cem anos, do primeiro troço dos caminhos de ferro portugueses.

A estes actos comemorativos outros se seguirão, como, por exemplo, no dia 1 de Dezembro, a apresentação, na estação do Rossio, do moderno material que vai ser utilizado nas linhas eléctricas, a inaugurar por todo esse mês.



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

Bibliografia citada

Tendo terminado, no nosso último número, as notas que constituem o 1.º volume do notável trabalho do sr. Eng.º Frederico de Quadros Abragão — «No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal», inserimos no número presente a bibliografia citada no decorrer desse Trabalho.

Bibliografia

- 1) Robert le Besnerais, «Chemins de Fer»
- 2) Roger Lloyd, «Fascination of railways»
- 3) G. Harraud, «À la découverte des chemins de fer et des cheminots»
- 4) Botelho da Costa, «Os grandes meios de transportes»
- 5) Prof. Vicente Ferreira, «Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes»
- 6) Charles Dolfuss et Edgard de Geofroy, «Histoire de la locomotion terrestre» — I: «Les chemins de fer» (ed. de l'Illustration)
- 7) Henry C. Webster, «Railways for all»
- 8) Garcia Lomas, «Tratado de explotación de ferrocarriles»
- 9) A maior parte destas notas são de Ch. Dolfuss. op. cit.
- 10) Pierre Devaux, «Les chemins de fer»
- 11) Lespagnol, «Géographie générale»
- 12) Antonini, «Le rail, la route et l'eau»
- 13) Henry Peyret, «Histoire des chemins de fer en France et dans le monde»
- 14) Carlos Hermenegildo de Sousa, «Política económica internacional de transportes»
- 15) Dr. Ruy Ulrich, «Os transportes — lições de cadeira de Economia Política no 2.º ano da Faculdade de Direito de Lisboa, no ano de 1940-41»
- 16) D. Francisco Wais, «Origen de los ferrocarriles españoles», Madrid 1943
- 17) «Les mystères des chemins de fer», textos reunidos por Ernst Gut — Ed. Lausanne (1946)
- 18) «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.º de 1 de Janeiro de 1951
- 19) Viana Moog, «Eça de Queiroz e o século XIX»
- 20) «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.º de 1 de Julho de 1888
- 21) Júlio de Vilhena, «D. Pedro V e o seu reinado»
- 22) Dr. Carl Pirath, «Les bases fondamentales de l'économie des transports», cit. na «Revue Générale des Ch. de Fer», Fevereiro 1951
- 23) «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.º de 1 de Dezembro de 1949
- 24) Louis Armand, em «Science et Vie» — 1952 (número especial)
- 25) «La situation des chemins de fer européens. Difficultés, causes, remèdes possibles» — Relatório da Union Internationale des Ch. de Fer. Fevereiro de 1951.
- 26) R. Bonygnes, «Science et Vie»
- 27) «Boletim da C. P.» n.º 268, de Outubro de 1951
- 28) «Diário de Notícias» de 22 de Fevereiro de 1954
- 29) » » » » 29 de Março de 1955
- 30) Jornais de 14 de Abril de 1955
- 31) «L' Année ferroviaire» de 1954
- 32) Coronel Henaff, «Les chemins de fer français pendant la Grande Guerre», cit. pelo general Raul Esteves, «O problema da defesa nacional»
- 34) Léon Pondeveaux, «Le Nord. Étude historique et technique d'un grand réseau français»
- 35) Cit. em Richard Bloch, «Questions de chemins de fer»
- 36) L. M. Jouffroy, «L'Ère du rail»
- 37) Jornais de 13 de Fevereiro de 1940
- 38) «Génie Civil» de 15 de Dezembro de 1951
- 39) «The Times» — cit. in «Vida Mundial» de 13 de Março de 1943
- 40) Boletim da C. I. C. E., de Janeiro de 1955
- 41) Prof. Amorim Girão, «Geografia humana»
- 42) » » » » «Geografia de Portugal»
- 43) Godofredo Ferreira, «A malaposta em Portugal»
- 44) Dr. Busquets de Aguilar, in «Gazeta dos Caminhos de Ferro» N.º 1475, de 1-6-49

- 45) Eng.^o Manuel Raymundo Valadas, em Rev.^a de Obras Públicas e Minas» de Fevereiro de 1878
- 46) António Dominguez Ortiz, «Influencia de los «ferrocarriles en la población de España», em «Ferrocarriles y Tranvias» n.^o de Março de 1950
- 47) Branca de Gonta Colaço e Maria Archer, «Memórias da linha de Cascais»
- 48) «Gazeta dos Caminhos de Ferro» 16 de Fevereiro de 1889
- 49) Joaquim Leitão, «Deuses do Lar. Miguel Angelo»
- 50) José Ferreira da Cunha e Sousa, no «Arquivo do Distrito de Aveiro, n.^o 24.
- 51) António Nobre, «Só»
- 52) Oliveira Martins, «Portugal contemporâneo»
- 53) Pedro Diniz «Compilação de diversos documentos relativos à Comp.^a dos Caminhos de Ferro Portugueses»..., Lisboa 1915
- 54) «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.^{os} 1 e 16 de Outubro de 1906
- 55) «Revista de Obras Públicas e Minas», 1892
- 56) Conferência do Eng. Fernando de Sousa, na Associação dos Engenheiros Civis, em 1927
- 57) Relatório do Eng. Pedro Inácio Lopes, em 30 de Novembro de 1883
- 58) J. de Sousa e Melo, «Companhia dos caminhos de ferro portugueses. Alguns momentos da sua vida»
- 59) Cit. em «O Primeiro de Janeiro» de 1-1-53
- 60) V. texto completo em Pedro Diniz, «Documentos... vol. I — págs. 10 a 22
- 61) «Gazeta dos Caminhos de Ferro» de 1 de Novembro de 1906, comemorativo do cinquentenário dos nossos caminhos de ferro
- 62) Ver os estatutos da «Companhia Central e Peninsular» em Pedro Diniz, «Documentos...» vol. I. — p. 147 a 156
- 63) Ver: Pedro Diniz, «Documentos...» vol. I — p. 133 a 143
- 64) Idem: págs. 143 a 145
- 65) «Gazeta dos Caminhos de Ferro» de 1 de Novembro de 1906
- 66) Eduardo de Noronha, «Fontes Pereira de Melo»
- 67) Frederico Augusto Pimentel, «Apontamentos para a história dos caminhos de ferro portugueses» — Lisboa, 1892
- 68) Ver: «Boletim de Obras Públicas» de 1860, págs 76 e seguintes.
- 69) Relatório do eng. João Crisóstomo de Abreu e Sousa, em 14 de Maio de 1859, sobre os resultados da exploração de 1 de Novembro de 1856 a 31 de Outubro de 1857
- 70) Jorge Fernando Teixeira, «Origens, fundação e evolução da C. P.»
- 71) «Ferrocarriles y tranvias» n.^o 199 Março de 1951
- 72) Dr. Busquets de Aguilar, «Gazeta dos Caminhos de Ferro» n.^o de 1 de Setembro de 1951
- 73) Elogio histórico do engenheiro J. Ev. de Abreu pelo eng. Luciano de Carvalho; (Rev. do O. P. e M., 1904)
- 74) «Cartas inéditas de El-Rei D. Pedro V, prefaciadas e anotadas por Mendes dos Remédios» — edição de França Amado, Coimbra, 1903
- 75) «Cartas de El-Rei D. Pedro V ao Príncipe Alberto». — Lisboa, 1954
- 76) Sobre o contrato com o «Crédit Mobilier»: ver o «Diário do Governo», n.^o 1 de Março de 1856, págs. 249
- 77) Prof. Mendes dos Remédios, prefácio às «Cartas inéditas de El-rei D. Pedro V», já citadas
- 78) Relatório sobre os resultados da exploração do caminho de ferro de Leste no ano decorrido desde 1 de Novembro de 1856 até 31 de Outubro de 1857», pelo eng. João Chrysóstomo de Abreu e Sousa, com data de 3 de Abril de 1858 — in Pedro Diniz, «Compilação de diversos documentos...»
- 79) Pedro Diniz, op. cit. II vol.
- 80) Revista de Obras Públicas e Minas, 1906
- 81) Vide: «O caminho de ferro na literatura portuguesa»
- 82) Eng. Espregueira, na sessão da A. E. C. P. de 1 de Julho de 1876 (Rev. O. P. e M., Janeiro de 1878)
- 83) Miguel C. Correia Pais «Memória sobre a rede geral dos caminhos de ferro, considerados sob o ponto de vista estratégico apresentado à A. E. C. P.
- 84) «Gazeta dos Caminhos de Ferro» de 1 de Abril de 1891
- 85) «Boletim do Ministério das Obras Públicas», 1863, n.^o 2 (Relatório sobre o estudo das obras em 15 de Novembro de 1862), cit. por Luciano de Carvalho, no «Elogio histórico de João Evangelista de Abreu» (Rev. de O. P. e M., 1904)
- 86) Auto de exame à secção da linha do Norte, entre Entroncamento e Soure, em 23 de Abril de 1864 (P.^o Diniz, op. cit. III — pág. 413)
- 87) Carta do Director da Companhia Real, Manuel Afonso de Espregueira, no «Jornal do Comércio» de 18 de Março de 1873 (P.^o Diniz, op. cit. V — pág. 243)
- 88) J. Vilhena Barbosa, «Arquivo Pitoresco» Vol. VII, fascículo 1.^o — 1864
- 89) Vicente Ferreira, Relatório de 20 de Maio de 1922
- 90) Na «Rev. de O. P. e M. — 1902

Na Academia Portuguesa da História

Uma conferência pelo sr. Eng.º Raul da Costa Couvreur.

Na tarde de 26 de Outubro, a Academia Portuguesa da História, inaugurou, terminadas as férias, o novo período de trabalhos com a conferência «A Inauguração dos Caminhos de Ferro em Portugal» pelo académico correspondente, sr. Eng.º Raul da Costa Couvreur.

Presidiu à sessão o sr. Professor Doutor José Caeiro da Mata, secretariado pelo sr. Dr. Damião Peres.

O ilustre conferencista, invocando a sua qualidade de ferroviário, afirmou que teve a honra de pertencer à C. P. e de ter sido sempre Engenheiro dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, tendo servido os caminhos de ferro do Estado sob as ordens de homens que não transigiam nem com a indisciplina nem com a desordem, entre os quais citou o eng.º José Fernando de Sousa.

A certa altura da sua comunicação, o sr. Eng.º Raul da Costa Couvreur disse que a intranquilidade em que o País vivia desde os fins do século XVIII só numa pequena acalmia nos fins do século XIX permitiu pensar com ideia de sequência nas nossas comunicações, com o governo presidido pelo Marechal Saldanha em 1851, de que fazia parte um jovem tenente de Engenharia. Esse tenente, que primeiramente frequentara a Academia da Marinha e depois a de Artilharia, Fortificação e Desenho, era António Maria Fontes Pereira de Melo.

Esse estadista nas várias pastas que sobraçou dedicou-se em especial às comunicações. Teve que vencer dificuldades e contrariedades. Infelizmente, Fontes Pereira de Melo não pôde assistir à inauguração da primeira linha férrea, porque o ministério se demitiu três meses antes, e porque no dia da inauguração lhe falecia o Pai.

Sucederam-se períodos da grande actividade.

Ao terminar a sua comunicação, o orador disse lamentar não possuir os votos oratórios para prestar a devida homenagem ao grande estadista que foi Fontes Pereira de Melo.

-
- 91) Vilhena Barbosa, «Arquivo pitoresco»
 - 92) Anais do Município de Lisboa, 1859 — n.º 50 — pág. 409
 - 93) Norberto de Araújo, em «Portugal maravilhoso»
 - 94) » » «Peregrinações em Lisboa»
 - 95) Luis Pastor de Macedo, «Lisboa de lés-a-lés».

Conferência Europeia de Horários de Caminho de Ferro

Sob a presidência do sr. Eng. Júlio dos Santos, por impedimento do Director-Geral da C. P., e com a presença de cerca de 400 técnicos ferroviários de todos os países da Europa, muitos dos quais se fizeram acompanhar de pessoas de família, realizou-se, no dia 10 de Outubro, pelas 9 horas, no teatro do Palácio Foz, a sessão plenária de abertura da Conferência Europeia de Horários de Caminho de Ferro.

Foi pela primeira vez, em Portugal, que se efectuou esta Conferência, cujas sessões ordinárias, que se prolongaram até 20 do mesmo mês, passaram a realizar-se na Casa do Alentejo.

Os trabalhos desta conferência tiveram por assunto os problemas ferroviários internacionais de benefício público, quer do aspecto técnico, quer do aspecto comercial, relativos às melhorias dos horários dos grandes expressos e demais comboios internacionais, traduzíveis no aceleração da marcha de algumas das actuais circulações oferecidas ao público, e, bem assim, na combinação inter países de possíveis novas circulações. Foram também analisados os problemas de comunicações directas, facilidades tarifárias, reserva de lugares por correspondência, transporte por comboios especiais, comboios-cruzeiros europeus, serviços rápidos de encomendas-expresso, serviços acelerados e transportes maciços de mercadorias.

É de esperar desta importante conferência os melhores resultados, não só em benefício do público mas também da unidade europeia, de que os caminhos de ferro são os seus principais pioneiros.

Esta conferência estava integrada no programa comemorativo do Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal e daí o interesse que despertou no estrangeiro.

Publicações recebidas

Cérebro e coração em luta — Romance
por Fernando Henrique Vaz

O romance *Cérebro e coração em luta*, da autoria do distinto escritor, poeta e médico estomatólogista, sr. Dr. Fernando Henriques Vaz, acaba de ser galardoado com a 2.ª edição, saída das oficinas da «Cosmos».

O romance é dedicado ao Professorado Português — «classe que tem nas suas mãos a instrução, a educação, a moral, a civilização, o progresso e a paz do País».

Lê-se este romance, cuja accção é bem conduzida, com muito interesse.

Linhas Estrangeiras

Edison e a electrificação dos caminhos de ferro

Há 75 anos, o grande inventor norte-americano Thomas Alva Edison, a quem se devem tantas maravilhosas inovações, como, por exemplo, a lâmpada eléctrica e o fonógrafo, colocou a electrificação ao serviço dos caminhos de ferro.

Foi em 1880 que Edison construiu a primeira locomotiva experimental e pouco depois diversas outras já se encontravam trabalhando nos Estados Unidos. Em 1893 entraram em serviço as primeiras locomotivas para transportes pesados.

Iniciava-se assim, poucos anos antes do advento do século XX, a era da locomotiva eléctrica.

Mas o sistema não atingira ainda a perfeição. Embora a locomotiva eléctrica fosse mais eficiente que a locomotiva a vapor, o seu funcionamento apresentava alguns inconvenientes. Assim, por exemplo, havia a necessidade de se construir uma linha de transmissão de energia eléctrica sobre toda a extensão da linha férrea, ou colocar-se um terceiro carril. Muitos países não estavam em condições de se dar ao luxo de tal dispêndio de electricidade. Mesmo nas nações economicamente adiantadas, o emprego da locomotiva eléctrica só se justificava nos casos de tráfego pesado, nas zonas densamente povoadas. Nas regiões rurais, onde o tráfego era relativamente reduzido, a electrificação dos caminhos de ferro revelava-se, muitas vezes, demasiadamente onerosa para ser adoptada por governos interessados no equilíbrio dos seus respectivos orçamentos. Por outro lado, era inegável a superioridade das locomotivas eléctricas, mais baratas e de funcionamento mais fácil que as locomotivas a vapor.

Por ocasião da primeira guerra mundial, o problema consistia em descobrir-se uma locomotiva eléctrica capaz de produzir, ele próprio, a energia necessária à sua propulsão. A solução foi a instalação geradora de energia diesel-eléctrica, que dispensava a necessidade de um terceiro carril ou de uma linha para transportar energia sobre a linha férrea pois ela mesmo transportava a instalação geradora de energia. Empregando óleo pesado como combustível, o motor diesel podia accionar um gerador eléctrico que, por sua vez, produzia a electricidade para os motores eléctricos que, por sua vez, accionariam as rodas da locomotiva.

Foi, contudo, somente em 1925 que os engenheiros conseguiram pôr em serviço regular a primeira locomotiva diesel-eléctrica, que se tornava,

Imprensa

Luís de La Cueva

Deixou de pertencer ao número dos vivos um antigo e grande trabalhador da Imprensa: Luís de La Cueva, que exercia, ultimamente, as funções de administrador do «Diário da Manhã».

Percebia do seu ofício este animador de jornais e publicações, que muito ficaram a dever ao seu dinamismo, à sua inteligência de homem de acção, ao seu espírito prático. No semanário ilustrado «A. B. C.» de Rocha Martins, foi o braço direito de Mimon Anhory, que muito o estimava.

Há 24 anos que Luís de La Cueva exercia o cargo de administrador do «Diário da Manhã», com assiduidade, competência, zelo, e uma dedicação ilimitada. E todos, ali, eram seus amigos porque a todos tratava com afabilidade.

A sua viúva e ao «Diário da Manhã» apresentamos sentidos pêsames pelo falecimento de Luís de La Cueva, de quem éramos também amigos.

Jardim Zoológico de Lisboa

Na quinta-feira, 18 de Outubro, com a presença de muitos convidados e representantes da Imprensa, procedeu-se, no lindo parque das Laranjeiras, à inauguração do «Palácio dos Chimpanzés» e à inauguração de fotografias do Jardim, após o que foram visitadas algumas obras em curso, quase concluídas, como sejam a transformação da «Casa do Gorila», para instalação do curiosíssimo exemplar que já se encontra, desde há dias, no nosso jardim de Aclimação, instalação para pequenos carnívoros e instalação para cães de raça portuguesa.

O monumental Palácio dos Chimpanzés possui as seguintes características: 35 metros de frente; 11 jaulas para a frente e 11 jaulas para a galeria, para chimpanzés, gorilas e orangotangos, e 11 pequenas instalações para pequenos símios.

A galeria interior deste Palácio tem 34 metros de comprimento, 6 de largura e 5 de altura.

O Palácio, que é uma das mais notáveis construções do Jardim, é profusamente iluminado e aquecido por sistema moderníssimo.

assim, uma brilhante realidade, inclusive para os países menos ricos.

Actualmente, locomotivas diesel eléctricas estão em serviço em mais de cinquenta países diferentes e o seu número aumenta de ano para ano.

A navegação transatlântica em Algeciras

Por GUERRA MAIO

FIZ há pouco na «Gazeta» umas referências comparativas das taxas de embarque em Lisboa, com as dos outros portos da Europa, taxas que, para quem parta para a América do Sul, Central ou do Norte, eram 8% sobre o preço da bilhete em 1.^a ou 2.^a classes, as quais se elevam, quando se tratasse da viagem de Lisboa ao Rio de Janeiro, de 1.200 ou 800 escudos, respectivamente.

As taxas de embarque em Cherburgo para os portos transatlânticos, são em 1.^a classe de 4.770 francos e em 2.^a, 3.030 ou sejam respectivamente 381 e 242 escudos, menos de um terço do que, em tais casos, custavam em Lisboa. As taxas de embarque em Lisboa ou Leixões acabam de ser reduzidas de 8 a 5% para os bilhetes vendidos no estrangeiro, mas quem os tome em Portugal, terá que pagar os 8%, o que é muito, muitíssimo, mesmo assim para as passagens vendidas no estrangeiro a taxa é ainda enorme sobretudo se a compararmos com as do Havre ou Cherburgo, as quais os passageiros todavia acham caro, visto nos portos ingleses, belgas ou alemães não haver taxa alguma a pagar.

Se quisermos fazer de Portugal um país de turismo e de Lisboa, um cais de embarque, o que se justifica pela sua situação geográfica, no extremo ocidental da Europa e pelos seus excelentes comboios para Madrid, Paris e além, temos que mudar de processos e dar ao viajante o maior número de facilidades.

Antes da última guerra as companhias de navegação faziam um desconto de 5 libras, nas passagens de 1.^a classe sobre os preços do Havre e Cherburgo para a América do Sul, a quem embarcasse em Lisboa, mas como o bilhete no «Sud-Express» de Paris a Lisboa, custava 11 libras, preço que tendo em conta a passagem Paris-Havre em caminho de ferro, 4 libras, ainda ficavam 2 libras a favor do Havre, isto sem contar com as taxas de embarque em Lisboa, já nessa altura de £ 2-15/, muito superiores às dos portos franceses.

Agora inverteu-se a situação. As passagens de Paris para a América do sul são inferiores, vindo o passageiro no «Sud-Express» tomar o vapor em Lisboa, mesmo com cama no percurso espanhol e

português; mas lá está a taxa de embarque que inutiliza tudo.

Com a taxa reduzida a 5%, a qual se eleva a 800 escudos em 1.^a e a 500, em 2.^a, isto tomando camarotes de preço mínimo, ainda são mas do dobro em relação ao Havre a Cherburgo.

Porque não igualar as taxas de embarque em Lisboa com as dos portos franceses, quer o passageiro tome o bilhete em Portugal ou no estrangeiro? Porque não suprimir o visto nos passaportes dos passageiros, a quem venha de França e simplificar o visto no Brasil, na Argentina, Uruguai e Venezuela, seguindo o exemplo da Itália, a quem viaje em navios portugueses?

Em Paris e noutras cidades há muitos franceses ansiosos de visitarem a ilha da Madeira e mesmo os Açores, mas há a exigência do visto consular, que é desnecessário para os outros países europeus, excepto Espanha; este tem porém razões de ordem política que nós não temos, o que dificulta grandemente a viagem. Era um tráfego interessante para os nossos comboios internacionais e para os vapores portugueses, cujas tarifas de Lisboa ao Funchal ou a Ponta Delgada são baratíssimas pelo que muito tem concorrido para a sua divulgação no estrangeiro.

O «Sud-Express» já faz a viagem Paris-Lisboa em 28 horas, e dentro de pouco tempo, talvez no ano próximo, não gastará mais de 24 ou 25 o máximo, uma vez concluídos os trabalhos que se estão fazendo na via, em Portugal e na Espanha. Então o passageiro não terá mais que, ao chegar a Lisboa, sair do comboio e tomar o vapor.

A Espanha acaba de estabelecer um comboio rápido, com carruagem de 1.^a e 2.^a classes assim como com os Wagons-Lits em combinação com os vapores rápidos americanos, «Independence» e «Constitution», ambos de 23.719 toneladas brutas, com partida de Madrid às 13h,30 e a chegada a Algeciras às 6 horas. Os vapores chegam ao porto às 8 horas da manhã e às 8 e 30 põem-se a andar. Nessa meia hora embarcam os passageiros, seja qual for o seu número, os quais antes da subida para bordo, passam pelas formalidades aduaneiras e de passaportes. Na vinda de Nova York, os navios tocam em Algeciras entre as 19,30 e 20 horas

e os passageiros partem para Madrid imediatamente.

Assim é que se faz turismo. O resto são histórias.

Aqueles dois vapores por efeito de escalarem em Algeciras, deixaram de o fazer em Gibraltar, assim como os outros quatro vapores, igualmente rápidos, da mesma companhia; a *American Export-Line*, que passaram a tocar em Barcelona, onde lhes são dadas todas as facilidades.

A isto tudo não deve ser estranha a acção do Duque de Luna, director geral do turismo e que à Espanha tem prestado assinalados serviços. Este alto funcionário, residiu muitos anos em Londres, como adido naval da Espanha, onde empregou os seus ócios a estudar assuntos de turismo, sendo-lhe familiares todos os problemas ferroviários e marítimos e por isso a sua vinda para o país vizinho a ocupar aquele elevado cargo, estava naturalmente indicado.

Não se pense, porém, que as facilidades dadas ao tráfego marítimo nos portos espanhóis e à sua ligação ferroviária com a capital, assim como a futura linha férrea directa de Madrid a Vigo e à Corunha, tem por fim concorrer com a via Lisboa. Nada disso. Os interesses dos portos espanhóis e portugueses são diferentes e os navios que tocam em Barcelona, Cadiz ou Algeciras, nunca vieram a Lisboa e é pouco natural que cá venham.

A aviação, apesar das facilidades oferecidas ao público e da propaganda enorme e inteligente de que dispõe, ainda não conseguiu obter mais de 30% do tráfego transatlântico, por isso o comboio e o navio têm e continuarão a ter um tráfego assegurado. Mas para que ele se mantenha e se desenvolva é necessário que sacrifícios sejam feitos, e que não olhemos para os benefícios imediatos, ou, por outros termos, não matemos a galinha dos ovos de ouro.

Entrámos enfim no capítulo da construção de hotéis — e, nada menos de quatro, abriram ao público, ultimamente, ou estão em construção, mas, para que eles vivam e outros se venham a construir, é necessário que tenham clientes e estes só virão do estrangeiro se lhe dermos facilidades. Todavia, apesar do progresso hoteleiro de Lisboa, ainda não temos nem se anuncia a construção de um grande hotel, de 500 quartos, como tantos há na vizinha Espanha; o hotel do comércio, confortável, sem luxo e económico. Agora mesmo as forças vivas de Lourenço Marques, reclamaram um grande hotel comercial, para receber os homens de negócios, e que certamente acham elevados os preços dos hotéis de luxo da nossa grande metrópole africana.

No dia em que prolonguemos a linha férrea de Santa Apolónia ao Cais do Sodré — que tantas vezes tenho reclamado — sob o Terreiro do Paço

Eng. R. de Espregueira Mendes

Encontra-se doente há dias o sr. Eng. R. de Espregueira Mendes, ilustre Director-geral da C. P., que, por esse motivo, não pôde presidir à sessão plenária da Conferência Europeia de Horários de Caminho de Ferro, que se realizou na capital, em Outubro.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta a S. Ex.^a sinceros votos de rápidas melhoras.

PROBLEMAS ACTUAIS

TRANSPORTES

VI

A camionagem presta muito bons serviços, mas não deveria perturbar a vida do Caminho de Ferro. A correrem as coisas sem harmonia e sem entendimento como até agora, só por uma compreensiva intervenção do Governo é que os Caminhos de Ferro ainda não chegaram à ruína.

Existia no País um sistema de transportes com equilíbrio económico, quando começaram os transportes por estrada; julga-se necessário que se atenda a esta circunstancia fundamental, e não se parta do princípio do pé de igualdade. Não deve estabelecer-se luta, mas acordo; há transportes que não se fazem sómente pelo Caminho de Ferro nem sómente pela estrada, mas sim pelo conjunto. E quando se deva escolher, parece que será o Caminho de ferro a ter prioridade: é mais antigo, e representa interesses maiores e mais fortemente ligados á economia da Nação.

Não se argumenta que os transportes automóveis são um fenómeno mais moderno, que os transportes ferroviários só têm direitos históricos, e deverão dar o seu lugar aos outros e desaparecer. Julgo que ainda não será já que morre o Caminho de Ferro. Este tem vantagens próprias, técnica adiantadíssima, nomeadamente no seu material motor, grande velocidade, maior comodidade, maior segurança. Como se poderá dizer que seja um meio de transporte atrasado?

Há carruagens velhas, como há automóveis velhos. Mas este aspecto relaciona-se com o problema financeiro; não havendo receitas não podem fazer-se renovações. E não há receitas em vista da concorrência de estrada.

Em resumo, perdem os Caminhos de Ferro, perde a Nação que paga os prejuízos, mas têm grandes lucros os transportes por estrada.

Um assinante da «Gazeta»

e uma gare marítima internacional seja construída no sítio da velha ponte da Parceria, teremos dado ao turismo nacional e internacional o seu mais acentuado progresso. Custa cara a obra? Não tanto como se supõe. Todavia inferior ao que se gastou em Bruxelas, para se ligar a linha do Midi com a do Norte através da cidade e do que se está gastando em Madrid, num grande túnel sob a cidade, de ligação entre as gares de Príncipe Pio e Atocha.



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 214, III série, de 10 de Setembro de 1956, publica o seguinte:

De harmonia 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 3 do corrente mês o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 3, passageiros, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são estabelecidos preços para a utilização de lugares-camas no comboio *Sud-Express* no percurso entre as estações de Coimbra-B e Vilar Formoso.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 4 de Setembro de 1956. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

O «Diário do Governo», n.º 216, III série, de 12 de Setembro de 1956, publica o seguinte:

Por despacho de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações de 29 de Agosto findo:

Prorrogada até 31 de Dezembro de 1958 a validade da concessão da carreira de serviço público a seguir indicada:

Regular de passageiros entre Barreiro e Portimão, explorada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com sede em Lisboa, na Calçada do Duque, 20, e já renovada por despacho ministerial de 13 de Fevereiro de 1952, publicado no *Diário do Governo* n.º 48, 3.^a série, de 26 de Fevereiro de 1952.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 3 de Setembro de 1956. — Pelo Engenheiro Director-Geral, *Mário Dias Trigo*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

AVISO

O «Diário do Governo», I série, n.º 218, de 10 de Outubro de 1956, publica o seguinte:

Por ordem superior se faz público que a Legação de Portugal em Berna efectuou o depósito nos arquivos do Governo Suíço, em 25 de Junho de 1955, do instrumento de ratificação

Lisboa desportiva

CLUBE NAVAL DE LISBOA

9

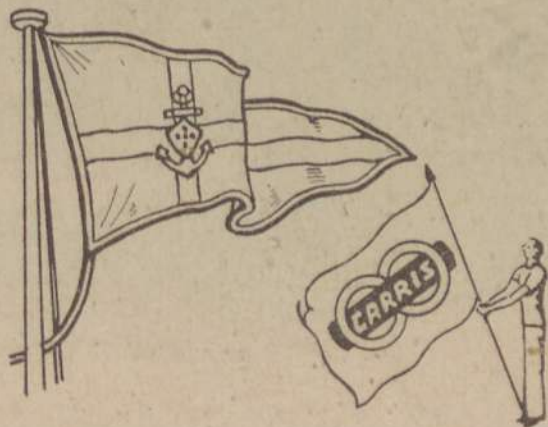
SESSENTA e quatro anos de actividade ao serviço dos Desportos Náuticos conta o Clube Naval de Lisboa, fundado em 18 de Novembro de 1891.

Sempre orientado pelos mais nobres princípios humanos e sociais, este Clube adquiriu, logo que se fundou, o barco salva-vidas «Dona Amélia», criando um posto de socorros a naufragos que depressa se tornaria famoso, e seria o precursor das modernas instituições deste género.

Conta o Clube Naval de Lisboa apenas com cerca de mil e quinhentos dedicadíssimos associados, mas tudo leva a crer que, com a nova sede já projectada e a aquisição de novas unidades, este número aumente cada vez mais.

Entre os muitos títulos conquistados pelo glorioso Clube do Cais do Gás contam-se: a Taça Vasco da Gama, em 1898; a Taça Herédia, em 1918; o Campeonato de «water-polo», em 1916; a travessia do Tejo, em 1916; além de muitos outros troféus e taças correspondentes a vinte e quatro campeonatos regionais de remo.

Espera o Clube Naval de Lisboa que o seu passado valoroso, ao serviço de uma causa tão nobre como são os Desportos Náuticos lhe sirva de credencial para merecer as necessárias facilidades que lhe permitam singrar para um futuro melhor, tudo levando a crer que assim acontecerá, para bem do Desporto e glória de uma prestigiosa instituição que nunca desmereceu os que nela confiaram.



por parte de Portugal da Convenção relativa à constituição da Eurofima — Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário e do Protocolo adicional à mesma Convenção, assinados em Berna, em 20 de Outubro de 1955, e aprovados, para ratificação, pelo Decreto-Lei n.º 40 629, de 2 de Junho de 1956.

Já procederam ao depósito dos instrumentos de ratificação os seguintes países:

	Data do depósito
Dinamarca	29-6-1956
Noruega	7-5-1956
Países Baixos	28-5-1956
Suécia	21-2-1956
Suíça	30-3-1956

Nos termos da alínea (b) do artigo 16, a Convenção começou a vigorar para todos os países que a assinaram, sob reserva ou não de ratificação, desde 30 de Março de 1956, data da ratificação pelo Governo Suíço da Convenção e do Protocolo.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares, 29 de Setembro de 1956. — O Director-Geral, *Ruy Guerra*.

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

CONCURSO N.º 306/56

O «Diário do Governo», III série, n.º 242, de 13 de Outubro de 1956, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 5 de Novembro de 1956, para o fornecimento de:

Um torno para munhões de locomotivas.

O programa do 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 de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral do Fomento Ultramarino e na Agência-Geral do Ultramar.

O depósito provisório para a admissão ao concurso é de 37.500\$.

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, em Lourenço Marques, 3 de Setembro de 1956. — O Director dos Serviços, *Pereira Leite*.

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.^{DA}

Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199-1.º e 2.º — LISBOA

Telefone 3 2728

Sociedade proprietária da

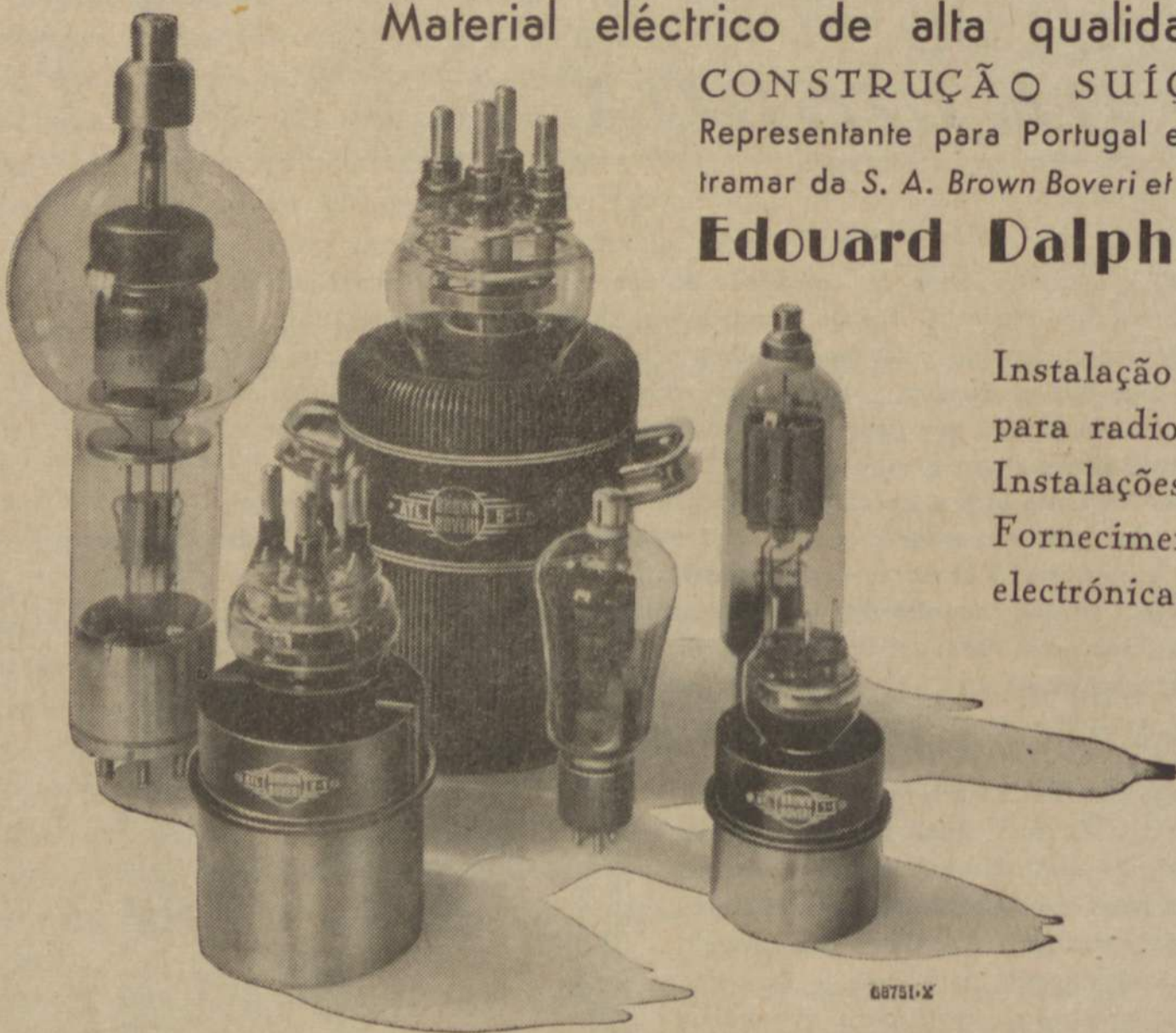
FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM
EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE
ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRAN-
QUEAÇÃO E ACABAMENTO DE
SACAVÉM

Material eléctrico de alta qualidade

CONSTRUÇÃO SUÍÇA.

Representante para Portugal e ul-
tramar da S. A. Brown Boveri et Cie.

Edouard Dalphin



Instalação de emisoras completas
para radiofonia e radiotelegrafia,
Instalações de ondas dirigidas.
Fornecimento avulso de lâmpadas
electrónicas para todos os usos
industriais

III
ESCRITÓRIO

PALÁCIO DO COMÉRCIO

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

TELEFONE: 2 3411

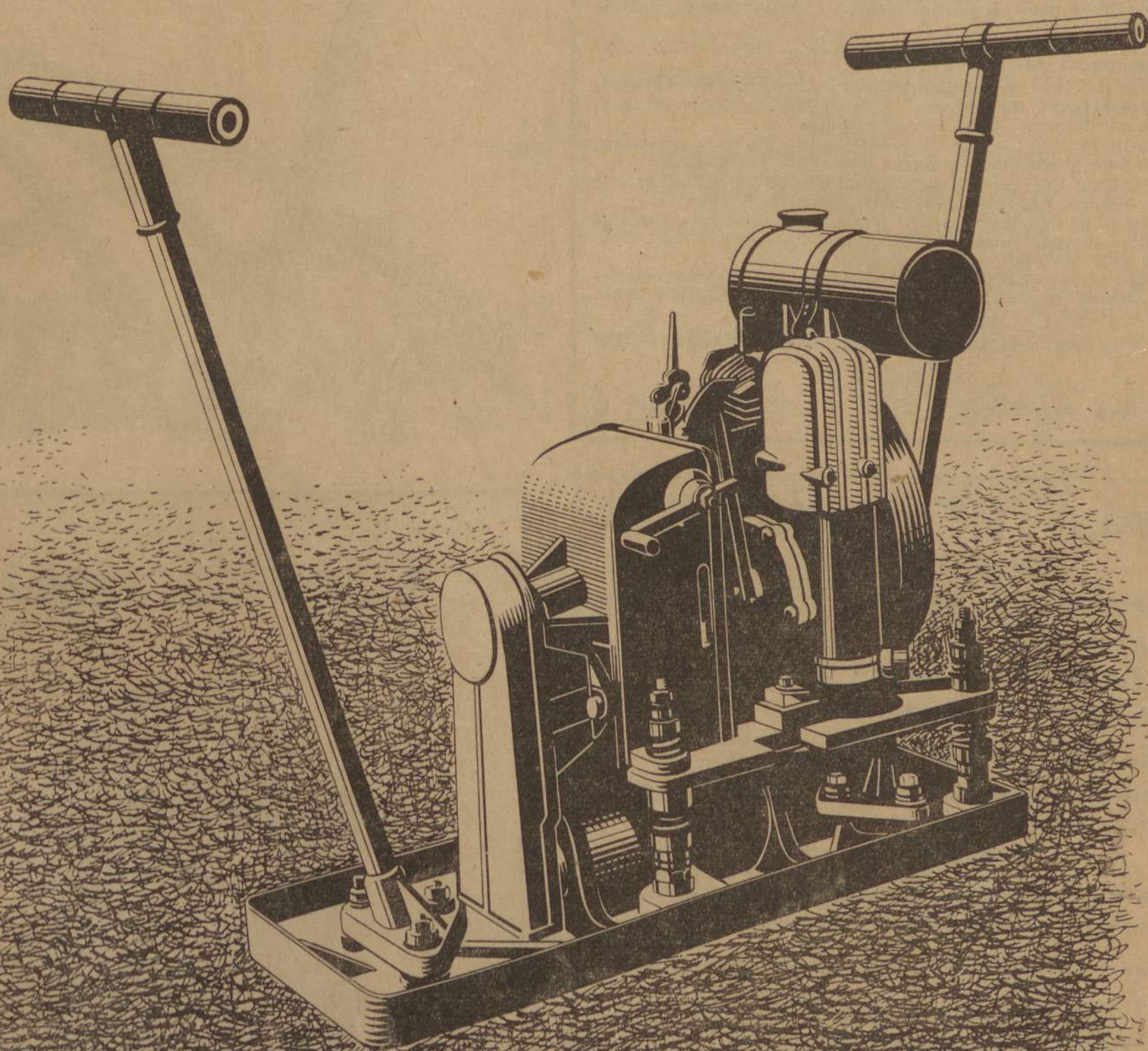
PORTO

III

VIBRADORES

Vibradores de agulha e placa, vibradores para estradas, mesas vibradoras. Indispensáveis em construções de betão. Comandados por motor eléctrico ou a gasolina.

ENTREGA RÁPIDA



» TECHNOIMPEX «

EMPRESA HUNGARA PARA O COMÉRCIO EXTERNO DE MÁQUINAS
BUDAPESTE 62. B. P. 183 HUNGRIA

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 iquefeitos - Postes tubulares.

SOVEDA - SOCIÉTÉ POUR LA VENTE DES ACIERS, Paris (França). Aros de aço para rodas e vagões e carruagens - Eixos de rodas - Perfis 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 VALLOURE, Paris (França). Curvas e acessórios de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais.

USINES & BOULONNERIES HERMANT HICGUET, Hautmont Nord - França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilha, etc.

STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as indústrias - Fornos especiais - Grellhas, 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

*Assegure uma viagem
tranquila!*

**MALA REAL INGLESA**

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.º

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

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

PRODUTO V. A. P. - PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

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

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-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 —

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, Lda.

III

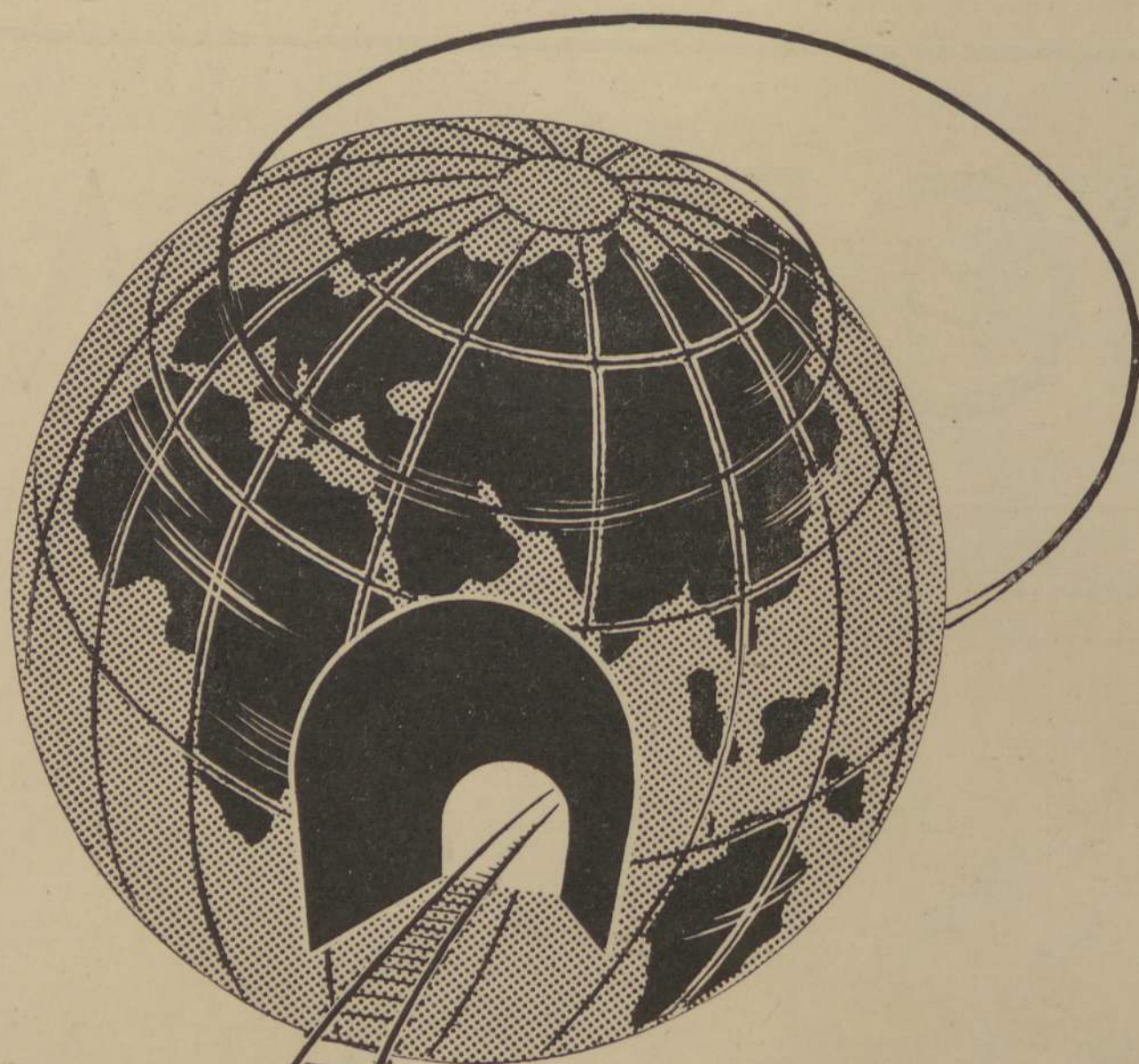
MATERIAL CIRCULANTE
PARA CAMINHOS DE FERRO
===== AÇO NORMAL =====
AÇO INOXIDÁVEL SISTEMA BUDD

III

FORNECEDOR

*Da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Dos Caminhos de Ferro de Angola e Moçambique*

AMADORA ===== LOBITO



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE