

27.º do 71.º Ano

Lisboa, 16 de Abril de 1958

Número 1688

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

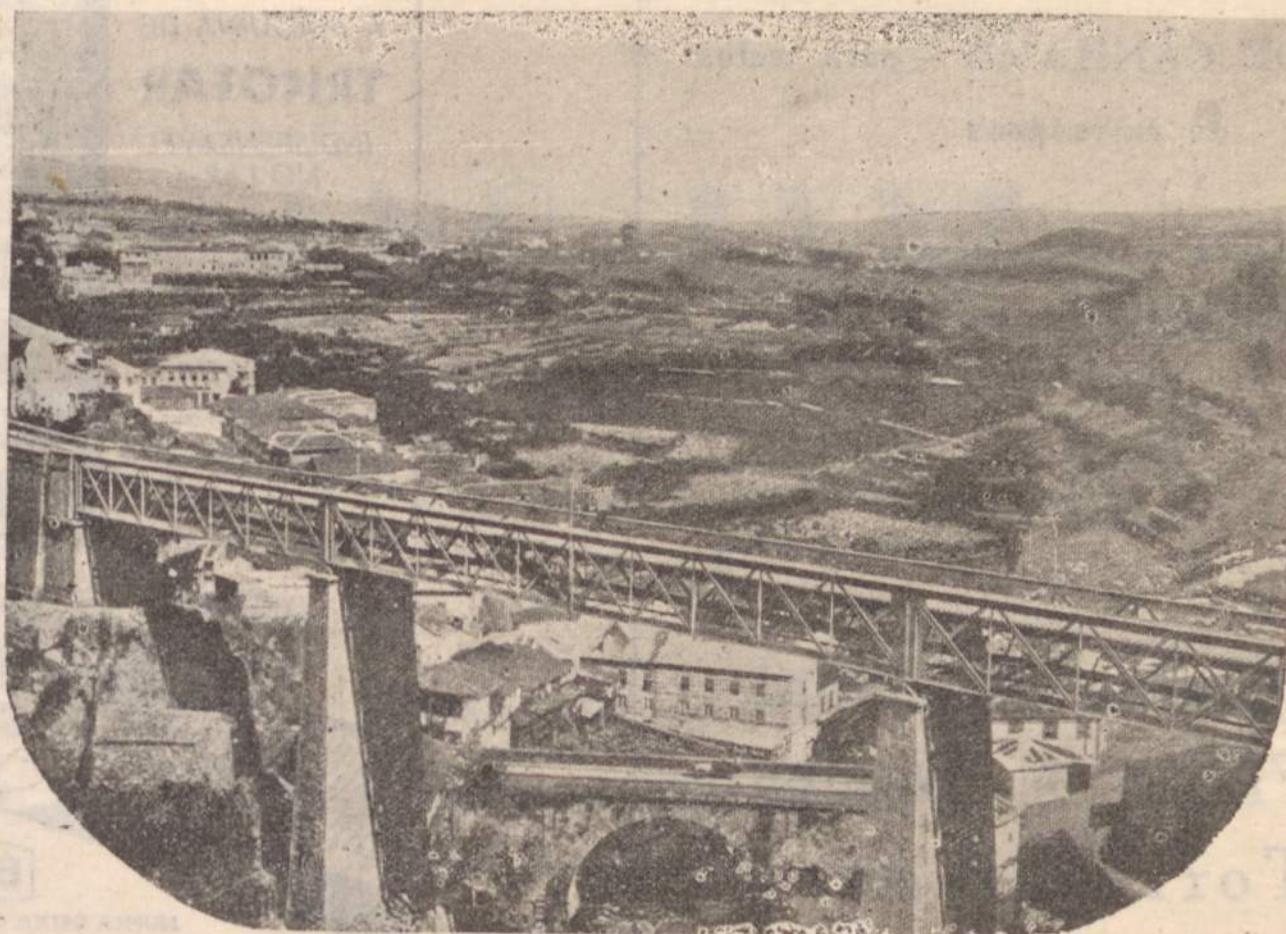
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, 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



VILA REAL — A ponte metálica e a antiga ponte de Santa Margarida

Indústria de Matérias Plásticas



JOAQUIM LARANJEIRA

FÁBRICA EM **ELVAS** TELEF. 400

Fábrica de Artigos de Borracha
e de Artigos Plásticos, por In-
jecção, Extrusão, Compressão e
Soldagem Electrónica



Fornecedores da Companhia
dos Caminhos de Ferro Portugueses

DEPÓSITOS:

LISBOA:

Praça Pascoal de Melo, 5-A

Telef. 40083

ELVAS:

Rua da Carreira, 18

Telef. 526

PORTO:

Rua da Fábrica, 11-1.º

Telef. 30211

OS VINHOS

MESSIASIMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

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

ARMAZEM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Rua Luís Pinto Moitinho
(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A

LONAS DE ALGODÃO

LONAS DE CÂNHAMO — para tectos
de carruagens

ENCERADOS — impermeáveis e impu-
trescíveis, para cobertura de vagões



Companhia Nacional
de Fiação e Tecidos
de Torres Novas

Fábrica em **TORRES NOVAS**Sede: Rua Áurea, 191-1.º — **LISBOA**

Tel. 30144 - 5

BUSCH

A MÁQUINA DE
TRICOTAR
INDISPENSÁVEL
NO LAR

DE MANEJO MUITO SIMPLES
SEM UTILIZAÇÃO DE PESOS
NEM PENTES SUPLEMENTARES

UMA VERDADEIRA
REVOLUÇÃO NA ARTE
DE TRICOTAR

PREÇO:

A DINHEIRO: ESC. 2.500\$00
A PRESTAÇÕES: ESC. 140\$00 DE
ENTRADA E 24 MENSALIDADES
DE ESC. 115\$00

APRENDIZAGEM GRÁTIS

FAZ AUTOMÁTICAMENTE

GRANDE VARIEDADE

DE PONTOS

**BUSCH**

NUNCA DEIXA CAIR MALHAS

Representantes:

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, LDAAv. Fontes Pereira de Melo, 45 — **LISBOA**

Telef. 59181 (3 linhas)

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 1914
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1914

1688

16 — ABRIL — 1958

ANO LXXI

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 BOAL
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
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

O comboio mais original do mundo, por CARLOS DE BRITO LEAL	191
As Festas em Portugal — Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por B. WOLOWSKI.	193
Um duche «escocês» numa estância portuguesa de turismo, conto de GUERRA MAIO	196
Parte Oficial	197
Conferência de Horários Franco-Hispano-Portuguesa	198
Há 50 anos	198
Feira de Paris	199
O II Plano de Fomento e os caminhos de ferro da Metrópole e do Ultramar	199
Sociedade Estoril	199
Uma Feliz Iniciativa da Faculdade de Engenharia do Porto	199
Os nossos mortos	200
Recortes sem comentários	202



O comboio mais original do mundo

Por CARLOS DE BRITO LEAL

QUANDO a senhora Brampton sai para fazer as compras, este facto constitui para ela um grande acontecimento, e «ocorre» de uma maneira inteiramente diferente do que sucede com a maioria das donas de casa que residem nas cidades, vilas e aldeias de todo o mundo.

A senhora Brampton é esposa de um ferroviário da companhia *Commonwealth Trans-Australia Railway* e vive no apeadeiro Watson, da linha férrea que liga a zona oriental da Austrália com os Estados de leste, através da planície de Nullabor, um verdadeiro deserto de terrenos areentos, onde nada cresce, onde não há água, onde não há lenha, nem vegetação de qualquer espécie, onde só por um milagre sobrenatural seria possível fazer surgir uma horta com couves ou legumes, cultivar batatas ou cebolas e até mesmo poder conservar-se viva uma vaca ou um cavalo, uma cabra ou um carneiro.

Contudo, a via férrea, que se estende numa extensão de mais de 1.600 quilómetros, quase em linha recta, é percorrida três vezes por semana pelo comboio *Trans-Australian Express*, com numerosos passageiros e muitas mercadorias. Consequentemente, essa linha, que assim atravessa todo o interior do enorme continente australiano, ao longo de uma vastíssima região inteiramente árida e deserta, onde nada vegeta nem se pode criar, necessita de pessoal que vigie permanentemente o seu estado de conservação e possa proceder às reparações inevitáveis, logo que tal seja preciso.

Mas, onde alojar esse pessoal? Como fazer com que empregados da companhia se disponham a viver num deserto incomensurável sem as menores condições de existência? Como alimentar esse grande número de ferroviários, cuidar física e espiritualmente deles, dar-lhes os benefícios e comodidades de uma civilização a que estão habituados e têm incontestável direito a usufruir, em igualdade de circunstâncias

com os seus colegas dos grandes e pequenos centros populacionais?

E a *Commonwealth Trans-Australian Railway* resolveu muito simplesmente este difícil problema, com o comboio mais original do mundo, que logo foi crismado pelo pessoal com o nome de *Chá e Açúcar*.

Assim, o *Chá e Açúcar* é um comboio de 823 toneladas, rebocado por uma locomotiva diesel-eléctrica de 108 toneladas e 1.500 cavalos de força, com dois belos vagões camas, um para o pessoal do comboio e outro para passageiros; um vagão restaurante; um vagão para as provisões a distribuir; um vagão frigorífico para a carne, onde um talho procede à sua venda; dois vagões com ferramentas e material para reparações da linha férrea; dois grandes vagões-tanques com água potável; um vagão com lenha, carvão de cozinha e outros combustíveis domésticos; dois vagões para transporte do mobiliário necessário ao pessoal da zona deserta; um vagão que é a mercearia, com todos os géneros alimentícios e onde o merceiro os vende ao balcão, vendendo também fazendas e vestuário; um vagão com uma bem fornecida biblioteca, onde o bibliotecário empresta livros, distribui os mais recentes jornais e revistas, e faz a distribuição da correspondência postal e, finalmente, um vagão para o pagador da companhia, que é também o recebedor das quantias destinadas à Caixa Económica ou aos Bancos da preferência do pessoal eremita.

Com frequentes intervalos, o *Chá e Açúcar* inclui igualmente, num vagão apropriado a esse fim: um médico, que é também dentista, um farmacêutico com a sua botica, enfermeiras e um consultório com todos os instrumentos e aparelhos destinados a operações cirúrgicas, tratamentos e prótese dentária, bem como uma sala de espera para os clientes.

O pessoal do comboio *Chá e Açúcar* compõe-se

de 2 maquinistas (na cabine da diesel-eléctrica há um radiotelefone e um filtro refrigerador para água), um condutor, um dispenseiro, um talho, um merceeiro, um bibliotecário, um pagador e um padre que presta aos ferroviários, suas mulheres e filhos, assistência religiosa, caso assim o desejarem, um criado e um cozinheiro.

Para residência de tantos ferroviários isolados na linha, em tão inóspita região, onde nunca chove e os termómetros chegam a marcar 40 e 43 graus centígrados, mandou a companhia construir de distância a distância, ao longo da via férrea, pequenas mas confortáveis moradias de fibro-cimento, reunidas em grupos de quatro e de cinco, para quatro ou cinco famílias, verdadeiros apeadeiros ligados entre si por radiotelefones, cada apeadeiro com o seu nome, e onde o *Chá e Açúcar* pára num desvio, para cumprir os fins a que é destinado.

Não há pressas, porque o *Chá e Açúcar* não parte para o apeadeiro seguinte sem que todos tenham sido atendidos. É que o comboio mais original do mundo não obedece a qualquer horário. Faz a sua travessia do deserto de Nullabor uma vez por semana, ida e volta, e tanto basta.

A Administração da *Commonwealth Trans-Australia Railway* fornece gratuitamente aos ferroviários do deserto, mobiliário, frigoríficos trabalhando a kerozene, móvel imprescindível em regiões de tão elevadas temperaturas; rádio receptores, pelos quais as crianças aprendem a instrução primária e dá também assistência médica e medicamentos. São obtidos por compra os comestíveis, tais como géneros alimentícios, frutas, hortaliças e legumes, bem como roupas e vestuário. São das padarias da companhia, o pão; dos seus matadouros, a carne; dos seus frigoríficos, o gelo e as suas lavandarias encarregam-se da lavagem das roupas.

O comboio *Chá e Açúcar* percorre 1.600 kms. desde Porto Augusta, no sul da Austrália, onde tem a sua Estação Central, até Kargolie, no Oeste, e durante este percurso, cerca de 480 kms. em perfeita linha recta, sem uma única curva, o que constitui um *record* mundial, a mais extensa recta de todas as linhas férreas do mundo.

Pára cinquenta vezes nos vários apeadeiros; e para fornecer os ferroviários que neles vivem, dispõe de 3 toneladas de carne; 3 de salsichas, presuntos e toucinho e 15.250 metros de salame. A acrescentar, fornece também entre 3.500 a 4.000 pães do formato que em Portugal é dado aos pães de forma, maiores, e 5 toneladas de géneros de mercadoria.

Todas as quinzenas, o comboio *Chá e Açúcar*, encarrega-se de pagar a todos os ferroviários do deserto os seus honorários.

O pessoal do *Chá e Açúcar* não pode pois gabar-se de gozar muitas horas vagas.

Todas as famílias dos ferroviários que residem em cada apeadeiro, devem fornecer-se de todos os

comestíveis e de tudo o que necessitam, para um mínimo de três dias, principalmente de água, elemento precioso na planície deserta de Nullabor, onde a temperatura atinge 43 graus centígrados, não esquecendo também o preciso para cozinhar, lenha, carvão e a querozene para a iluminação e o frigorífico: ou ainda de roupas, sendo tudo isto fornecido pelo comboio mais original do mundo, o *Chá e Açúcar*.

Quando este grande e extraordinário armazém rolante, igual a qualquer grande armazém de Lisboa, ou do Porto, pára em um dos apeadeiros, logo todos os ferroviários e suas famílias saem animadamente das suas habitações para se abastecerem do que necessitam.

É um grande acontecimento que vem dar vida ao pequeno povoado, no deserto de areia a perder de vista.

Vêm-se então homens com o rosto tisonado pelo sol ardente, as suas mulheres que saudam a chegada do comboio *Chá e Açúcar* alegremente, muitas crianças que esperam adquirir chocolates e guloseimas mas — caso único e curioso — não se vêem sacos nem cabazes para as compras. Em sua substituição, empurra, cada qual, apressadamente, o seu carrinho de quatro rodas, porque é assim mais fácil e mais rápido transportar os artigos de casa e para casa, a uma temperatura de 43 graus centígrados, sob os raios solares que queimam.

Correm umas para o escadim do vagão mercearia, logo pejando o seu balcão; outras, para o talho; para o vagão das hortaliças e, em caso de necessidade, para o médico-dentista, ou para a farmácia a comprar os remédios ou as drogas que precisam; ou ainda, para a carruagem-cama de passageiros, na esperança de não perderem a vaga que lhes permite, no lavabo, o prazer de uma ducha refrescante.

E após todo o pessoal estar «aviado» e estar de posse do necessário ao governo da casa, o *Chá e Açúcar* parte para o apeadeiro seguinte, entre os adeuses dos que ficam, quando já o maquinista avisou pelo radiotelefone a sua partida.

E o solitário apeadeiro volta ao silêncio, somente perturbado, numa ou noutra casa, por uma radiotelefonía que lhes lembra, aos ferroviários do deserto australiano, a civilização lá muito longe.

E enquanto assim o comboio mais original do mundo, o *Chá e Açúcar*, retorna à sua marcha célere, para o apeadeiro seguinte, rodando pela via interminável, estendendo-se em linha recta pelas areias escaldantes e sem fim da planície deserta de Nullabor, também assim a paragem do *Chá e Açúcar* no apeadeiro Watson, foi um grande acontecimento para a senhora Brampton, que saiu para fazer as compras de uma maneira inteiramente diferente do que sucede com a maioria das donas de casa, que residem nas cidades, vilas e aldeias de todo o mundo.

(Adaptação livre de um artigo publicado no jornal Sunday Statesman, de Calcuta)

AS FESTAS EM PORTUGAL

Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta

Notas e Recordações de Viagem

por B. WOŁOWSKI

Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguilar

III

Coimbra

Aqui começaram as minhas atribulações. Era o único jornalista estrangeiro neste momento em Portugal e admitido no comboio real. Queria ver tudo. Como fazer na ocasião em que todas as pessoas se aglomeravam diante do cortejo real, onde as personagens oficiais, que tinham algum direito de dar ordens durante a viagem, estavam sobretudo ocupadas no cuidado de manter a ordem.

Fizeram tudo o que lhes era possível, mesmo o impossível, para me favorecer. Mas quando o comboio real chegava a uma estação, encontrava-se já cheia de gente. Abrindo passagem na multidão, estava-se separado do seu companheiro, e eis que todas as precauções tomadas não serviam para coisa alguma. Aquele que tinha a incumbência de me conduzir, era levado para o lado oposto pela onda popular. O meio de sair de um borborinho semelhante?

Foi nestas ocasiões que tive possibilidade de apreciar melhor a boa educação portuguesa em todas as classes da sociedade desde o mais humilde até ao grande dignatário do Estado ou ao fidalgo ilustre. O número de pessoas que falam francês, diga-se de passagem, é considerável.

Bastava apresentar a minha qualidade de estrangeiro para que imediatamente muitas pessoas se pusessem à minha disposição, sem qualquer apresentação, sem se fazer conhecer. Abriam passagem dizendo às pessoas, que também tinham acudido, entretanto, para ver: «Deixem passar! É um estrangeiro!» E toda a gente se afastava sem barulho nem murmúrios, com solicitude.

Na estação de Coimbra, e diante da estação, estavam milhares de pessoas. As deputações eram muito numerosas e com trajos os mais variados. Perante as fisionomias, sentia-se uma cidade inteligente.

Os professores da Universidade usam trajos negros e capelos cujas cores variam conforme a Faculdade. A cabeça está coberta com uma borla de professor, de forma especial e da mesma cor do capelo. Far-lhes-ei a descrição destes trajos universitários numa outra carta, quando tratar da própria cidade de Coimbra e duma solenidade invulgar da qual não há nenhuma ideia no resto da Europa; quero dizer, da cerimónia de um doutoramento. São solenidades legadas à Universidade pela Idade Média e extremamente curiosas. Tive a verdadeira felicidade de chegar a Coimbra no dia em que a Faculdade se enriqueceu de mais um doutor ⁽¹⁾.

Voltemos à viagem real.

As carruagens do rei, enviadas de Lisboa, esperavam em Coimbra. O vasto pátio da estação estava cheio. Era um oceano de cabeças.

À entrada do comboio na estação, as mesmas cerimónias que em Santarém. Inútil voltar.

Na estação de Coimbra, o Sr. Costa Pinto, deputado, um dos mais amáveis companheiros de viagem, apresentou-me ao Barão de Fornelos, que me ofereceu a sua magnífica carruagem. Subimos com dois dos seus amigos, Srs. João N. de Lacer-

(1) Essa promessa não foi cumprida, apesar de se tratar da mais imponente cerimónia que se realiza em Portugal e de tanto interesse para um estrangeiro. (Nota do tradutor).

da, capitão de artilharia, e João Maria de Alenchote⁽²⁾, capitão do estado maior.

Mas a nossa carruagem não pôde seguir a fila. Faltei ao regresso da família real a Coimbra, ouvindo apenas os ecos dos vivas, os gritos lançados em honra do rei, da rainha, dos príncipes, e da Casa de Bragança.

Pude ver nas janelas, ornamentadas à moda italiana com colchas e cortinados de todas as cores, muitas e lindas senhoras.

Diz-se geralmente que as portuguesas não são bonitas. É incontestável que nos países quentes a beleza da mulher passa mais depressa. Impossível de eximir-se a esta lei inexorável da natureza. Notei entretanto em Coimbra e nas províncias do Mondego e do Minho, que não faltam lindas mulheres. A cada passo encontrava mesmo camponesas duma beleza atraente e com traços encantadores.

O cortejo real passou no meio de um relampejar de olhos expressivos e belos, esses olhos que são o mais belo ornamento da portuguesa. A mulher portuguesa, mesmo que não seja bonita, tem olhos que atormentam. O bri ho é vivo, profundo, e faz esquecer certas imperfeições.

A carruagem real era literalmente coberta de flores, lançadas das janelas.

O rei, a rainha e os príncipes tinham os seus aposentos preparados nos Paços da Universidade, que está edificada no lugar mais alto da cidade, expandida em anfiteatro como Lisboa.

Os estudantes de Coimbra usam compridos trajos pretos semelhantes aos dos padres. Andam de cabeça descoberta, não querendo usar o gorro regulamentar que é deselegante. Fica surpreendido, quem vem a primeira vez a Coimbra, de encontrar a cada passo, ou no jardim público, um tão grande número de jovens descobertos.

Na Universidade, a família real dirigiu-se à capela onde se cantou um «Te-Deum». Depois, o rei e a rainha foram conduzidos, debaixo de pálio, aos aposentos que estavam destinados a Suas Majestades.

Os convidados do comboio real e os professores de todas as Faculdades, à frente reitor e decanos, dirigiram-se a um salão do primeiro andar onde se realizou a recepção. A cerimónia do beijamão, indispensável em Portugal, recomeçou.

Cada um de nós devia ir-se instalar na cidade, nos hotéis, com a recomendação de estar no dia seguinte na estação às 6 horas e meia da manhã.

A cerimónia da inauguração realizava-se, como disse mais acima, a 3 de Agosto.

O rei vestiu o uniforme de almirante, os ministros apresentaram-se fardados. O governador civil de Coimbra, Visconde de Almeida, um homem primoroso que fez as honras da cidade com um primor inexcelável, seguia os soberanos na sua viagem de inauguração.

Os outros convidados estavam de casaca e de gravata branca.

Foi então que, em vez de esperar a partida do comboio real, tomei um comboio que passou em Coimbra às 3 horas da manhã e me permitiu antecipar toda a gente na Pampilhosa, onde o pessoal superior da Companhia esperava o rei, tendo à frente os Srs. Edmond Bartissol, director, e Conde de Gouveia, par do reino, subdirector do caminho de ferro.

O Sr. Alexis Duparchy, empreiteiro geral que construiu 132 quilómetros dos 252 quilómetros que se deviam inaugurar, encontrava-se também na Pampilhosa.

No comboio da noite chegaram a Coimbra, para se juntarem no dia seguinte ao comboio real, o sr. Fontes, Presidente do Conselho de Ministros, e o Sr. Mendes Leal, ilustre poeta português de quem o «Messenger de Vienne» e «L'Echo de France» publicam presentemente um encantador romance, e que é, como se sabe, desde há oito anos, ministro⁽³⁾, muito estimado, de Portugal em Paris.

Pampilhosa—Figueira da Foz

As festas oficiais começavam verdadeiramente na Pampilhosa. O salão real foi receber Suas Majestades em Coimbra. A bênção das máquinas teria lugar na Figueira.

Na Pampilhosa o comboio parou aproximadamente meia hora, e foram apresentados ao rei todos os empregados superiores da Companhia. Aí esperavam também os membros do Conselho de Administração com o empreiteiro geral, Sr. Duparchy, a quem me referi mais acima.

Eis os seus nomes: Sr. Conde de Ficalho, Sr. Barjona de Freitas, antigo Ministro da Justiça, Sr. Eugénio de Mendia e Sr. João Joaquim de Matos, delegado do Governo junto do caminho de ferro, vogal do Conselho Superior de Obras Públicas. O Sr. Serpa Pimentel, que faz parte do Conselho, acompanhava o rei desde Lisboa na sua qualidade de Ministro dos Negócios Estrangeiros.

Havia muito calor. As tropas dispunham-se na plataforma. Os camponeses dos arredores chegavam sem cessar.

(2) Alenchote é um nome deturpado, e não me é possível reconstituir o verdadeiro. (Nota do tradutor).

(3) No texto está embaixador, mas é engano, pois nessa época havia apenas ministros. (Nota do tradutor).

A estação estava embandeirada e ornamentada de escudos com as iniciais B - A.

Às 7 horas da manhã o comboio real entrou na estação ao som da música. Depois que o pessoal superior da Companhia foi apresentado ao rei — convém aqui acrescentar aos nomes citados os do Sr. Labadie, engenheiro-chefe da via, e do Sr. Pradal, chefe da exploração — o comboio partiu na direcção da Figueira, onde chegou às 9,30 h. da manhã.

O bispo de Coimbra, um homem de apresentação magnífica, duma estatura gigantesca, revestiu os paramentos sacerdotais e, depois dos cumprimentos do costume na plataforma da estação, o rei e a rainha, seguidos pelos príncipes e pelos convidados, subiram para o estrado preparado.

O presidente da Câmara Municipal pronunciou um discurso ao qual o rei respondeu; depois o bispo falou durante muito tempo, muitíssimo tempo.

Após o seu discurso, o bispo desceu os degraus do trono e dirigiu-se a um altar preparado para a bênção.

Em seguida começou o desfile das máquinas, todas ornamentadas com bandeiras, flores e plantas. As bandeiras, que decoravam as máquinas, pertenciam a três nações: portuguesas, italianas e francesas. Italianas, em honra da rainha, que é filha do rei Vitor Manuel e irmã do rei Humberto. Francesas, devido à Companhia, que explora a linha, construída por franceses e com capitais franceses, ser francesa.

As máquinas, desde a n.º 1 até à n.º 20 inclusivamente, foram construídas no Creusot; desde a n.º 21 e seguintes, em Viena de Áustria.

A tribuna real, coberta de um docel de seda vermelha e ornamentada com as cores de Portugal, tinha na sua frente duas tribunas cheias de senhoras com vestidos elegantes — e na verdade havia algumas bonitas, mesmo muito bonitas.

As tribunas estavam construídas de forma a não interceptar a vista ao público que se tinha aglomerado em frente da estação.

Que entusiasmo!

O aspecto era feérico. Estavam vinte mil pessoas. As carruagens reais enviadas de Lisboa, como em Coimbra, esperavam, e o percurso, numa distância de mais de um quilómetro, fez-se no meio de aclamações que me demonstraram quanto o rei e a rainha são populares e estimados nas províncias.

A cidade da Figueira encontra-se admiravelmente situada à beira do Mondego, que é muito majestoso próximo da foz. As ruas largas, limpas, pavimentadas; um enxame de lindas mulheres, com magníficos vestidos, a variedade dos trajos; as pessoas do povo correndo misturadas com as pessoas de categoria e lutando em velocidade com

os cavalos que conduziam a carruagem real, tudo isto constituía um espectáculo de um pitoresco encantador.

Dirigiam-se à matriz para um «Te-Deum» e dali ao Centro Progressista, onde a Câmara Municipal da Figueira da Foz ofereceu um almoço em honra da visita de Suas Majestades. Havia 100 convidados.

O Centro Progressista está muito bem instalado. É um edificio espaçoso, uma moradia rodeada por um grande pátio. As salas estavam esplendidamente decoradas.

Na sala de jantar colocaram a mesa real ao fundo, e no meio outra em que tomaram lugar as personagens do séquito do rei e as pessoas designadas pelo soberano. De ambos os lados foram colocadas duas outras mesas.

Tive a vantagem de ficar em frente do Presidente do Conselho de Ministros, Sr. Fontes, que tinha à sua direita o Sr. Mendes Leal, e um pouco mais afastado o Sr. Serpa, ministro dos Negócios Estrangeiros. Pude, graças ao seu favor, obter a tradução do brinde que o rei proferiu em resposta ao discurso de boas vindas do Presidente da Câmara Municipal.

Eis o discurso, que foi coberto de calorosos aplausos e seguido de vivas em honra do rei.

VISITE A



FEIRA ^DE PARIS

10 a 26 Maio

**A MAIOR CONCENTRAÇÃO
DA INDÚSTRIA MUNDIAL**

FACILIDADES AOS VISITANTES

INFORMAÇÕES

Av. da Liberdade, 69
Telef. 31915

Um duche «escocês» numa estância portuguesa de turismo

Conto de GUERRA MAIO

O torneio amoroso de Maria Cândi e Eduardo de Melo não terminou nas Pedras Salgadas, quando este partiu naquele comboiozinho de ter em cima da mesa e que se desengonça nas curvas para regalo dos olhos do viajante, em deliciosos contrastes pelas serranias trasmontanas, pois recomeçou no rápido do Porto, e que, cheio de passageiros, galgava a lezíria a 100 quilómetros à hora.

Maria Cândi ia sentada ao pé da janela gozando a paisagem e Eduardo, sentado junto à coxia, três bancadas atrás dela. O acaso, como se vê, não é tão estúpido como o supõem. Em Santarém vagou o lugar ao pé dela, que Eduardo ocupou, e o encontro foi selado com um longo aperto de mão. Passado o Entroncamento, as mãos de ambos instintivamente se enlaçaram e a conversa fixou-se no encontro das Pedras Salgadas.

Eduardo de Melo ia para Coimbra, onde devia demorar-se toda a semana e de lá partiria para a Galiza. Ela regressava à sua casa, no Porto, após oito dias passados na capital. Devia, porém, deter-se no Luso em visita a uma velha parenta ali a banhos, mas — acrescentou — podia bem ficar em Coimbra um ou dois dias, também de visita a uma família onde se alojara, nos seus tempos remotos do liceu; a perda do bilhete dali ao Luso, pouco era... Eduardo viu nisto um interesse bem definido de ficar com ele em Coimbra e propôs-lhe irem para o mesmo hotel. Não. Não podia ser, pois iria ficar em casa daquela família.

Ao despedirem-se na estação nova ela propôs irem, depois do almoço, tomar café ao Bar, junto da Igreja de Santa Cruz, e acrescentou:

*«Igreja de Santa Cruz,
Toda de pedra morena».*

Nenhum faltou à hora combinada e, tomado o café, foram, a pé, para a Quinta das Lágrimas, onde se sentaram junto ao «cedro que deu sombra à Ignez formosa». Tarde passada em agradável convívio amoroso e, à noite, novo encontro no parque da cidade, junto ao Mondego, sob as ramadas, por onde

os espreitava o quarto crescente e, no ambiente, uma doce temperatura outonal.

Maria mostrou-se mais amorosa do que nunca e Eduardo viu na sua atitude um bem sentido arrependimento de quanto o fizera sofrer nas Pedras Salgadas. De resto, «há mais alegria no Céu quando entra um arrependido que um justo».

A um dado momento, Eduardo beijou-a e Maria deitou-lhe os braços ao pescoço com imensa ternura.

Eduardo de Melo propôs-lhe que na sua ida à Galiza, fosse passar dois dias com ele a Famalicão. Havia lá um gracioso hotel, onde se havia alojado há anos e que parecia um ninho de amor, tendo mesmo dito ao gerente que só ali faltava uma noiva ao que o hoteleiro retorquiu: «que a noiva a traria ele na próxima viagem». Chegára, pois, essa deliciosa ocasião. Ela seria a noiva, o que a fez sorrir num assentimento. Passariam ali dois dias, mas não iriam a S. Miguel de Seide, pois o Mestre, para ele, não era Camilo, mas Eça de Queirós. Então, disse ela, iriam à Póvoa de Varzim, terra natal daquele «pobre homem da Póvoa» como dizia o autor da «Relíquia».

Não; ele preferia Vila Nova de Famalicão, tanto mais que no domingo era dia de feira e ser-lhes-ia muito agradável passarem entre os bois maneirinhos de larga cornadura, comendo feno à espera de comprador. Ela aceitou em princípio, e na sua casa, no Porto, aguardaria carta, fixando o dia e a hora da partida. Ele abriu a sua agenda onde tinha apontado a morada na cidade Invicta, que lhe havia dado nas Pedras Salgadas. Ela olhou o apontamento e disse que estava bem.

Dois dias depois Eduardo escrevia-lhe, dizendo que partiria de Coimbra no «Foguete» de sábado, directamente a S. Bento, onde ela o esperaria para seguirem pouco depois para Famalicão. Ela que respondesse no volta do correio, com o seu acordo. Não veio, porém, resposta e na sexta-feira à tarde procurou o nome dela na lista dos telefones. Lá estava sem lhe faltar uma letra, mas a morada não era a mesma. Telefonou-lhe, porém. Respondeu a criada, dizendo que a Senhora tinha saído. Eduardo, querendo certificar-se se era bem ela, perguntou à



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Inspecção Superior de Administração Ultramarina

Decreto n.º 41 429

O «Diário do Governo», n.º 277, I Série, de 6 de Dezembro de 1957, publica o seguinte:

Atendendo ao que solicitou a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede em Lisboa e constituída nos termos do Decreto de 28 de Novembro de 1902, no sentido de ser autorizada a elevar o seu capital social de 330.000.000\$ para 660.000.000\$, pela aplicação a esse fim da maior-valia atribuída ao seu activo social por avaliação oficial, no montante de 220.000.000\$, e pela incorporação no capital social de parte da importância que constitui o seu fundo de reserva geral, no montante de 110.000.000\$, o que tudo perfaz a importância de 330.000.000\$, com que pretende aumentar o seu capital social;

Considerando que esse aumento de capital se acha justificado pela necessidade de obter novos investimentos, que são indispensáveis para a execução do seu plano de melhoramento que as crescentes necessidades do tráfego impõem;

Considerando que se verifica a necessidade de alterar as percentagens dos lucros líquidos referidas na condição 3.ª do Diploma Legislativo n.º 88 (decreto), de 9 de Dezembro de 1925, acima das quais ao Estado cabe uma parte desses lucros líquidos, por forma que sejam mantidos integralmente os direitos do Estado;

Considerando que a referida Companhia submeteu à apro-

serva se a Sr.ª D. Maria Cândi havia voltado há muito das Pedras Salgadas. Resposta precisa. Viera das Pedras havia duas semanas, fora depois a Lisboa, donde voltara havia três dias. Que telefonasse pelas 10 horas, pois a Sr.ª, que tinha ido jantar fora, a essa hora já estaria em casa.

Eduardo tendo ido jantar com amigos a Tentugal, festim que se prolongou com fados e guitarradas até à meia noite, não pôde telefonar, pois na locanda não havia telefone. No dia seguinte de manhã recebia a resposta de Maria, em carta datada da véspera, com carimbo de Lisboa, em que lhe dizia: «Meu doce amigo. De novo em Lisboa, venho dizer-te que não te posso esperar no Porto. Recordo com saudade as tuas palavras, mas não sou a noiva indicada...»

Maria Cândi vingava-se do ponto final que Eduardo havia posto, na avenida das Pedras Salgadas, ao torneio amoroso em que se inflamara.

As mulheres têm às vezes caprichos singulares!

(Conclusão do conto, com o mesmo título, publicado no n.º 1675 desta revista.

vação do Governo as alterações a introduzir nos seus estatutos, por virtude da modificação do capital social e do disposto no artigo 2.º do presente decreto, respectivamente nos artigos 5.º e 6.º e no n.º 4 do artigo 58.º dos referidos estatutos, as quais foram aprovadas na assembleia geral de 26 de Novembro do corrente ano;

Por motivo de urgência:

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

Artigo 1.º É a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela autorizada a elevar o seu capital social de 330.000.000\$ para 660.000.000\$, utilizando para esse efeito os seguintes recursos:

a) 220.000.000\$ de valorização do seu activo social, verificada essa maior-valia por avaliação oficial.

b) 110.000.000\$ a retirar do seu fundo de reserva geral e a incorporar no capital social, observadas que sejam as disposições do Decreto-Lei n.º 33.128, de 12 de Outubro de 1943.

Art. 2.º As percentagens de 5 por cento e 10 por cento para lucros ao capital accionista, a que se refere a condição 3.ª do Diploma Legislativo n.º 88 (decreto), de 9 de Dezembro de 1925, acima das quais o Estado tem direito a uma parte desses lucros líquidos, são reduzidas, respectivamente, a 2,5 por cento e 5 por cento, devendo introduzir-se esta alteração, por meio de apostila, no contrato celebrado, em 15 de Janeiro de 1926, entre o Governo e a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.

Art. 3.º Os artigos 5.º e 6.º e o n.º 4 do artigo 58.º dos estatutos da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela serão alterados por escritura pública, de acordo com a assembleia geral de 26 de Novembro de 1957, passando a ter a seguinte redacção:

Art. 5.º O capital da Companhia é de 660.000.000\$, representado em três milhões de acções de 220\$ cada uma, encontra-se todo representado pelos haveres sociais e dele pertencem ao Estado trezentas mil acções liberadas.

Haverá um livro especial para registo de acções.

Art. 6.º Nas futuras emissões de acções que a Companhia fizer para aumentar o seu capital actual, que é de 660.000.000\$, o interesse do Estado será de 15 por cento das respectivas emissões, em acções liberadas.

Art. 58.º

4.º À distribuição de um dividendo igual para todas as acções da Companhia.

Ter-se-á, porém, em vista a legislação aplicável, pela qual, no que exceder 2,5 por cento dos lucros do capital accionista, o Estado receberá 5 por cento antes de distribuído esse excedente e, no que exceder 5 por cento dos mesmos lucros, o Estado receberá 7,5 por cento além dos 5 por cento já referidos.

Publique-se e cumpra-se como nele contém.

Paços do Governo da República, 6 de Dezembro de 1957 — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — Raul Jorge Rodrigues Ventura.

Para ser publicado no Boletim Oficial de Angola. — R. Ventura.

Gabinete do Ministro

Portaria n.º 16.643

O «Diário do Governo», n.º 63, I Série, de 26 de Março de 1958, publica o seguinte:

Pela Portaria n.º 14.483, de 4 de Agosto de 1953, foram criadas as brigadas de estudos e de construção dos Caminhos

de Ferro do Congo e de Moçâmedes e definidas as respectivas atribuições.

Encontram-se já muito adiantados os estudos do primeiro destes caminhos de ferro até à fronteira do Congo Belga e os respectivos trabalhos de construção entram agora em fase de grande intensidade, que se prolongará pelos próximos anos.

Estas circunstâncias e o elevado número de obras de arte a construir, cujo vulto e responsabilidade exigem, em muitos casos, uma especialização apreciável, não apenas da parte de quem projecta como da de quem executa ou dirige a execução, mostram que será preferível, de futuro, dispor de uma brigada de pontes e obras de arte e de uma brigada de terraplenagens e assentamento da via, ocupando-se ambas da construção e do que resta dos estudos no respectivo sector especializado.

Nestes termos, tendo em vista a faculdade conferida pela alínea a) do artigo 7.º do Decreto n.º 40.869, de 20 de Novembro de 1956:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, o seguinte:

1.º São extintas as actuais brigadas de estudos e de construção do caminho de ferro do Congo.

2.º São criadas, em sua substituição e com carácter temporário, a brigada de terraplenagens e assentamento da via e a brigada de p. ntes e obras de arte do mesmo caminho de ferro, para as quais transitará, mediante despacho do Ministro do Ultramar ou do governador-geral de Angola, consoante os casos, o pessoal em serviço nas brigadas que se extinguem.

3.º Compete a cada uma das brigadas a que se refere o número anterior o estudo, projecto, execução ou fiscalização de todas as obras do caminho de ferro do Congo, até à fronteira do Congo Belga, abrangidas no sector especializado que lhe é atribuído, directamente ou pelo recurso a especialistas ou a empreiteiros, conforme seja reconhecido mais conveniente. A cargo da primeira das brigadas mencionadas ficarão também as obras relativas às estações, apeadeiros e partidos da conservação da via, salvo quando a complexidade da estrutura indique deverem ficar a cargo da segunda.

4.º Em tudo o que não tenha sido contrariado por lei posterior ou pela presente portaria subsiste o disposto na Portaria n.º 14.483, de 4 de Agosto de 1953.

Ministério do Ultramar, 26 de Março de 1958. — Pelo Ministro do Ultramar, *Carlos Krus Abecassis*, Subsecretário de Estado do Ultramar.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de Angola. — *Carlos Abecassis*.

CONFERÊNCIA DE HORÁRIOS FRANCO-HISPANO-PORTUGUESA

A reunião, que se efectuará de 23 a 26 do corrente, realiza-se este ano no Porto

A conferência de horários de caminhos de ferro franco-hispano-portuguesa realiza-se este ano na capital do Norte, nos próximos dias de 23 a 26 de Abril corrente.

Entre os representantes da Renfe figura o nosso querido amigo e ilustre colaborador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», D. Gabriel Urigüen, a quem desde já apresentamos o nosso apertado abraço de boas-vindas.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Abril de 1908)

Linhas Portuguesas

Benguella — Ainda não foi aprovada pelo governo a nova tarifa d'esta linha.

A Direcção está fazendo contratos para a ligação da fronteira de Angola com a região mineira de Katanga e d'esta com a do Alto Congo e com a linha do Cabo ao Cairo.

Estação de Monsão — Foi mandada estudar uma variante para a collocação da estação de Monsão no prolongamento da linha do Minho.

Gaia a Sobrado de Paiva — Foi mandado fazer pela Direcção do Minho e Douro inquerito para a classificação de um ramal d'esta linha (já sujeita a inquerito mas ainda não classificada) de Crestuma á estação thermal de S. Jorge, prolongando-se até ligar com a linha do Vouga, para servir aquella estancia e o tráfego suburbano do Porto que naquella região é bastante populosa e importante.

Valle do Vouga — Começaram os trabalhos de terraplenagem, nas proximidades do Valle do Miseluto, suburbio de Albergaria.

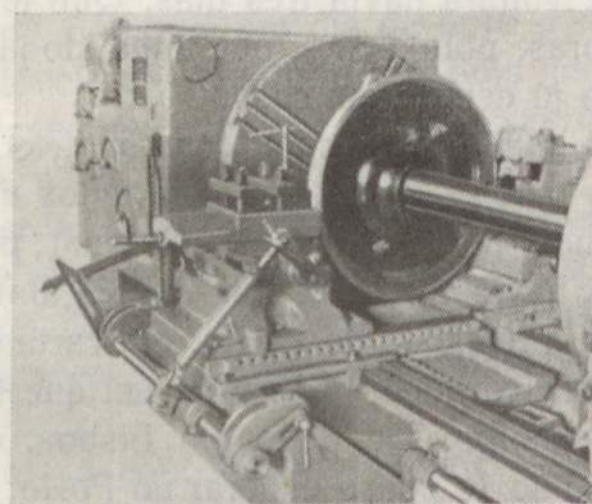
Carruagens — Foram mandadas fazer nas officinas do Barreiro mais 4 carruagens de 2.ª classe e 4 de 3.ª para via larga.

Valle do Lima — Proseguem activamente os estudos d'esta linha, tendo já começado as sondagens geologicas para a determinação das fundações das obras de arte.

Valle do Tamega — Teem sido activados os trabalhos de construção da linha para vêr se se consegue que possa ser inaugurada no proximo mez de setembro.

Máquinas para oficinas de Caminhos de Ferro

«METALEX-PORT» — WARSZAWA



Representantes exclusivos:

UNIVERSAL — Sociedade de Aços,
Máquinas e Ferramentas, L.^{da}

PORTO — LISBOA

FEIRA DE PARIS-1958

Pela 47.^a vez, realiza-se, entre 10 e 26 de Maio do corrente ano, esta exhibição que, desde 1904, com a excepção de alguns anos compreendidos durante o tempo das duas grandes guerras, se vem levando a efeito com carácter internacional.

A do último ano teve 4 milhões de visitantes de todas as nações, particularmente da Itália, Espanha, Noruega, Alemanha, Jugoslávia e Portugal.

A deste ano tem excepcional importância por ser feita sob influência do mercado comum e será a primeira manifestação comercial a pôr em confronto, em grande escala, os produtos dos seis países abrangidos pela nova convenção internacional.

A construção terá larga concorrência de expositores e ocupará uma área de 50.000 m²; além dos sindicatos interessados terá a participação do Ministério da Reconstrução e Alojamento. Nesta secção agruparam-se diversos expositores com o fim de apresentar *maquettes* de edifícios a construir no Saára, e uma outra de mobiliário contemporâneo mostrará as suas modernas concepções, tanto no que respeita a estilos como nas formas e materiais.

Teremos ocasião de ver na Feira de Paris as novidades mais recentes no sector de Materiais para fundição, máquinas-ferramentas, mecânica de precisão, materiais para soldadura electrónica, máquinas para madeira, etc., num conjunto que muito poderá interessar os industriais destes ramos.

As aplicações industriais dos plásticos, junto à secção da construção, serão apresentadas com as suas inovações no que respeita à sua utilização em revestimentos e pavimentos.

A indústria de brinquedos, de tão grandes tradições em França, apresentará a sua evolução crescente, tendo em vista a nova matéria prima — os plásticos.

E os antiquários também terão o seu lugar para exhibir as suas preciosas peças de grande valor artístico e muitas de reconhecido valor histórico.

À entrada do novo Palácio da Feira encontraremos a brilhante representação da indústria de relojoaria.

Neste capítulo, tanto os profissionais da indústria, como o público admirador e coleccionador, terão uma larga visão dos progressos da moderna relojoaria.

A estética industrial terá este ano um aspecto menos nacional, pois terá a concorrência de dez países que tomaram a seu cargo a apresentação, no primeiro andar do edifício, de vinte objectos característicos, simultaneamente da sua produção nacional e das concepções estéticas dos seus produtores.

Pelo que sucintamente relatamos é de esperar um grande êxito da Feira Internacional e Universal de Paris, com larga frequência de visitantes que não darão por mal empregada a sua visita.

O II Plano de Fomento e os caminhos de ferro da Metrópole e do Ultramar

A electrificação total da linha Lisboa-Porto, e 293 mil contos para os caminhos de ferro de Angola, Moçambique e Estado da Índia

Em conferência de Imprensa, realizada no Palácio Foz, no dia 11 do corrente, o Secretário Nacional de Informação, sr. dr. Moreira Baptista, anunciou que o Governo enviara à Assembleia Nacional a proposta de lei que o autorizará a executar o II Plano de Fomento.

Dos principais empreendimentos, a que o Plano de Fomento dará realização no próximo quinquénio, fazem parte: a construção da Ponte sobre o Tejo, que ligará a capital à outra margem; o estabelecimento da zona franca no porto de Lisboa; a construção de novos navios para a marinha mercante; a electrificação total da linha do caminho de ferro Lisboa-Porto; a arborização de 205.000 hectares; a construção do segundo escalão do Metropolitano de Lisboa; a rega de mais 46.000 hectares de cultura; a produção de urânio metálico; a construção de dois aeroportos, um na Madeira e outro na Ilha do Faial; a construção de um grande estaleiro naval de Lisboa, e, para o Ultramar, são destinados 145.000 contos para a rede ferroviária de Angola, 100.000 contos para os caminhos de ferro de Moçambique, e 48.000 contos para comunicações ferroviárias no Estado da Índia.

Na totalidade de todas as obras anunciadas, serão investidos 30 milhões de contos.

SOCIEDADE ESTORIL

Movimento e rendimento no mês de Dezembro de 1957

Por ter saído com algumas inexactidões a notícia que, na nossa edição de 1 de Abril, publicámos sobre o movimento de passageiros e carga, e respectivo rendimento, no mês de Dezembro de 1957, da linha do Estoril, publicamo-la hoje, devidamente rectificada.

De 1 a 31 de Dezembro de 1957, a Sociedade Estoril transportou 1.378.000 passageiros; 1.588 toneladas de mercadorias em grande velocidade e 1.593 em pequena velocidade, na totalidade de 3.181 t.

As receitas líquidas atingiram estes números: passageiros — 2.488.000\$00; mercadorias em grande velocidade — 8.359\$00 e em pequena — 32.700\$00.

UMA FELIZ INICIATIVA DA FACULDADE DE ENGENHARIA DO PORTO

Prémio Prof. Bonfim Barreiros

A Faculdade de Engenharia, do Porto, acaba de instituir o Prémio «Prof. Bonfim Barreiros», o qual se destina a galardoar o aluno mais classificado na cadeira de Caminhos de Ferro.

Felicitemos a prestigiosa Faculdade portuense por esta magnífica iniciativa, com que se pretende estimular a formação de novos engenheiros, incutindo-lhes um maior interesse pelos problemas ferroviários.

Os nossos mortos

D. Amélia do Carmo d'Ornellas

Encontram-se de luto, pelo falecimento de sua extremosa mãe, Sr.^a D. Amélia do Carmo Ornellas, o nosso querido Director, Sr. Carlos d'Ornellas, e seu irmão, Sr. Marino d'Ornellas Franco de Lemos, despachante oficial da Alfândega de Ponta Delgada, Ilha de S. Miguel.

Embora o falecimento da Mãe do nosso Director e daquele nosso amigo não tivesse sido anunciado nos jornais, por determinação da família enlutada, muitas foram as pessoas que acompanharam o préstito fúnebre da Igreja dos Anjos ao Cemitério do Alto de S. João, vendo-se, entre elas, os directores da «Casa dos Açores», os directores do Grupo «Os Carlos», a direcção da «Tertúlia Festa Brava», os redactores e o pessoal da Administração da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», e o chefe das respectivas oficinas tipográficas.

Associaram-se ao pesar do nosso Director, com o envio de cartões e telegramas os seguintes senhores e diversas entidades:

Engenheiro R. de Espregueira Mendes, Visconde de Santarém, José Maria Teles da Silva, Coronel Francisco Peixoto Chedas, Conde de Arcos, Capitão Teodorico Pereira Pimenta, Conde de Monsaraz, Major Mário Melo d'Oliveira Costa, Coronel A. Esmeraldo Carvahais, Conde de Penalva, Dr. Mário Lyster Franco, Eng.^o António da Silveira Bual, Major engenheiro Adalberto Ferreira Pinto, Tenente Mariano Moreira Lopes, Dr. C. Sobral Blanco, Doutor João Faria Lapa, Major Carlos Augusto de Almeida, Cláudio Corrêa de Oliveira Guimarães, Dr. Élio Coujal Cardoso, C. H. Moreira Baptista, Eng.^o José E. Duarte Ferreira, António do Valle Domingues, Dr. Alfredo Ary dos Santos, Joaquim Teles de Penalva, Rogério de Figueiroa Rego, Dr. Jaime do Rego Afreixo, Tenente Luís José Simões, Euclides Goulart da Costa, Dr. Bruno Bonotto, Tenente-coronel Frederico A. Lopes da Silva Júnior, Dr. -Manuel L. Rodrigues, Manuel Rodrigues Lopes Gonçalves, Artur Portela, Capitão Ivo de Cerqueira, Dr. Carlos Lobo de Oliveira, Elmano Simões Coelho, Brigadeiro Abel de Abreu Sotto-Mayor, Dr. Barbosa de Carvalho, Fausto Gonçalves, Silva Bastos, Capitão Américo dos Santos, Dr. Domingos Ferreira Deusdado, Sápfera Costa, Dr. José A. Ascensão Contreiras, Capitão Diogo Martinez de Lima, César dos Santos, Hermenegildo Alves Fernandes, Sebastião de Almeida Cardoso, Dr. Rogério Torroais Valente, J. Marques da Costa, Agosti-

nho Ricón Peres, Edmundo dos Santos, Dr. Carlos Simões de Albuquerque, Afonso Serra, Augusto Ricardo, Tenente José Vaz Bandeira, Eng.^o Constantino de Figueiredo Cabral, Luís Consiglieri de Sá Pereira, Carlos Rodrigues Machado, Eng.^o Armando Ferreira, J. Guerra Maio, Dr. Avelino Saraiva de Carvalho, Manuel dos Santos Guerra, Soeiro da Costa, José Vicente, Mário dos Anjos, Dr. Jaime Soares de Figueiredo, Ainaldo José Faria de Oliveira, Carlos César dos Santos Gonçalves, Dr. Alvaro Reis Gomes, A. Leão de Carvalho, José de Matos Serras, Alfredo dos Reis Silveira Júnior, Alfredo da Fonseca Santos, Dr. Saraiva Lima, Carlos Empis, Coronel Macieira Santos, actor Carlos Leal, Alberto Malaquias de Lemos, Engenheiro José Júlio dos Santos, Dr. Américo Marinho, Professor Cruz Filipe, Arnaldo Mourão, Rogério Perez, Alvaro Figueiredo de Almeida, Serra Ribeiro, José André dos Santos, Engenheiro Frederico de Quadros Abragão, Stubs de Lacerda, Luís Ferreira, António Morais de Carvalho, Pedro Correia Marques, Carlos Pardal Cardoso, Gumerzindo Veloso, Carlos Amaral Fernandes, Ernesto Pancada, António Montês, Adriano Castilho, José Sepúlveda Veloso, José Pedro Esteves, Manuel Adolfo Rodrigues, Manuel Garcia Viñolas, adido cultural junto da Embaixada de Espanha, Dr. José Rafael L. Miguens Mendes, José Castelo, Henrique Pinto, Raul Esteves Coluna, Capitão Manuel da Silva Guerra, Alvaro Luís Cardoso, Aires da Conceição Caeiro, Augusto Gama Reis Pereira, Manuel António Vultos, Dr. Luís de Oliveira Guimarães, Afonso de Albuquerque Quintanilha, José Benigno Peres, Mário Portocarrero Casimiro, Carlos Barral Filipe Figueiroa, Manuel Canhão, Dias Daniel, Marcelino Lima, João Pessoa, C. Cerqueira Casares, Alde-miro A. Silva Benavente, Carlos de Oliveira, Jaime Pereira da Silva, Manuel de Melo Barbosa, António Silva, António Crato Araújo, Dr. A. Pinto Levy, Mário Vasco Gamito, Carlos Kruss Affalo, Manuel Portugal Mendes, Henrique Vieira Ornelas, Carlos Manuel L. S. Romão, Rodrigo Alves Ribeiro, Mário Sande Freire, Fausto Calado Alves, Armando Carreira, Vital Mayer, Francisco Morais, Aires Raposo dos Santos, Angélico de Sousa, Henrique Mendes Pires, António Casanova, Jonas Cardoso, Cândido B. Gorjão, Padre Manuel Lima, Eduardo Fructuoso Gaio, Armando Demetrio de Jesus, Francisco Mauhim Gonçalves, Abel Garcia Lisboa, Alberto Seabra Baeta, José da Cunha Carvalho, Eduardo Laranjinha, Carlos Pereira Ferraz, José Honorato de Carvalho, António Joaquim Marques, Jaime Machado Alves, Rafael Castanheiro Freire, Carlos Worm da Costa, Manuel N. P. Tavares Albuquerque, José Jacinto Nunes, Tenente António Dias Ferreira, Augusto Duarte Rodrigues, Augusto Fernandes Dias, José Carlos Azevedo Rocha, Armando do Amaral Guião, Geraldo Magalhães, J. J.

Faria Affonso, António Testa, João Martins de Sousa, António da Câmara Adão, Alvaro Henrique Chaves, José Augusto das Neves Simões, Fernando Sampaio Viveiros, Domingos da Silva Agulheiro, José Francisco Vendinha, A. Gama Reis, Félix Correia, Luís C. Lupi, Fernando Ferreira da Cruz, João Coimbra, José Camilo de Oliveira, Dr. José Inácio de Loyola, Dr. A. Tavares de Almeida, Raul Dias, Armando de Azevedo, Armando de Figueiredo, Júlio Silva Santos e José Elias.

General Couceiro d'Albuquerque, Eng.º José Martins, Comandante José Cabral, General Joviano Lopes, Padre Ferreira de Lacerda, General Júlio Botelho de Moniz, Dr. Augusto de Esaguy, Javier Palet y Esteba, Américo Martins Gonçalves, Henrique dos Santos Franco, Lysandro de Macedo, José dos Santos Pacheco, Vasco Elio de Oliveira da Cunha, Sebastião Saraiva, Fernando Campos, António Cohen Sarmento, Pedro Tito Pagani, Eusébio Nepomuceno Pinheiro, D. Francisco Xavier O'Neill d'Avilez, David Aboim, coronel José Maria Ribeiro da Silva, José Correia da Silva, Darlindo Ferreira Mateus, Fernando Araújo Alegria, Dr. Leopoldo Martins do Vale, Dr. Tavares da Silva, Dr. Jerónimo Pimentade Castro, Carlos J. Chambers, Francisco do Carmo Cota, Manuel B. Chaves Caminha, Luís Sebastião Peres, Coronel J. P. Mendes Dias, Dr. Busquets d'Aguilar, Ismael Gonçalves Lino.

Eng.º Branco Cabral, Eduardo Pizarro, Eng.º Pedro de Brion, Lima Soares, João Mendes Moraes, Artur Inez, João António Barbosa, Carlos Alves Lopes, J. Simões Lopes, Comandante Júlio da Cruz Ramos, Fernando Lopes da Silva, Ernesto Costa, Artur Alves Ribeiro, Joaquim Silva, Colares Vieira, Domingos Mega, António Montês, Bettencourt Neves, Joaquim Tojal, Sá Correia, João Tojal, Dr. Henriques d'Almeida, António Pimenta, José Mesquita, Horácio Teves, Professor Urbelino Ferreira, João Bruges d'Oliveira, Rui Ribeiro, Fernando de Vasconcelos, Fernando Camacho, Francisco Mendes, Jorge de Vasconcelos, Joaquim Sampayo, Amadeu Seabra, Carlos Matias Serra, José Ricardo, Capitão Carlos Loureiro, Carlos Cunha, Carlos Pinto, Octávio Duarte, Orlando Duarte, Lino Esteves, Joaquim Nunes Bernardo, Alvaro Portela, Nizza da Silva, Leopoldo Nunes, Eng.º Carlos Manitto Torres, Domingos Jorge (filho), Mapril Baptista Gouveia, Dr. Boavida Portugal.

Rui dos Santos Anselmo, Mário P. Casimiro, Coronel Macieira Santos, Professor Júlio Dutra de Andrade, António Leopoldo Sampaio Rio Guimarães, Carlos da Silva Purvis, José Mayer, Francisco Velez Conchinhas, Carlos da Silva Trindade, Gustavo d'Assunção, Fausto Nunes Dias, Professor Leonel Trindade, João Pereira Nunes, Alfredo Rodrigues, Joaquim Lopes da Neta, Gentil Marques, Thomaz dos Santos, Francisco Maria Queirós, Arnaldo Cala-

baça, Carlos Rodrigues, Carlos Max, Carlos Pereira e Francisco Paula e Silva.

* * *

D. Margarida Borges C. S. Franco, D. Lucília P. Correia da Silva, D. Paquíta Palet P. M. Gonçalves, D. Lola Pareras Felin de Palet, D. Maria Gaspar Lino, D. Maria Guilhermina F. S. Simões, D. Victória Barbosa P. Crato, D. Maria Cecília Cunha Correia, D. Maria Joana Peixoto Chedas, D. Maria Mayer Raposo e filhos, D. Maria M. de Figueiredo Roma, D. Gilília Glória de Brito, D. Maria Helena Vaquinhas de Carvalho, D. Lygia Brito Figueiroa, D. Hermínia Pereira Tavares, D. Maria do Carmo Barral Filipe Rocha, D. Laurentina do Carmo Pires, D. Maria S. P. Portocarrero Casimiro, D. Júlia Conceição Gomes Martins, D. Maria Luísa H. Peres, D. Maria B. da S. Quintanilha, D. Ludovina de Jesus R. Vultos, D. Beatriz Gama Braz, D. Luisa M. M. F. Gama Reis Pereira, D. Maria Amélia Simões Caeiro, D. Francklina J. H. Cardoso, D. Maria José R. Guerra, D. Hermínia Rosado Coluna, D. Julieta B. Pereira Pinto, D. Luisa E. de Costa Pereira, D. Clarisse S. Pinho dos Santos, D. Maria do Sacramento J. Pontes Leite, D. Beatriz Castelo, D. Maria Clarisse Mendes Franco, D. Noémia M. F. Chaves Costa, D. Consolacion Bonotto, D. Irene Katzemstein, D. Maria E. F. Miguéns Mendes, D. Berta Zuzarte Lopes Banhos, D. Sara Coimbra, D. Judite Cabaço, D. Virgínia Lopes da Silva, D. Anita Patrício, D. Berta Manitto Torres, D. Palmira S. Martins Madeira, D. Gertrudes Costa Purvis.

* * *

Direcção Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Gerência da Livraria Portugal, The Associated Press, Direcção de «Os Josés de Portugal», Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo, Delegação do Porto, Direcção do Grupo Onomástico «Os Carlôs», do Grémio dos Industriais Gráficos, Duran & Irmão, Grupo Velha Guarda, Família Wallenstein, Casa dos Açores, representada pelo sr. coronel José G. Macieira Santos, Comissão Administrativa da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, Causa Monárquica, Direcção da Sacor, Companhia União Fabril, etc.

* * *

Todos os jornais da capital e muitos semanários da província se referiram ao falecimento da mãe do nosso Director, em termos que muito o sensibilizaram, tendo dado notícias destacadas os seguintes órgãos da Imprensa, «A Voz», «República», «Correio do Ribatejo», «Notícias de Gouveia», «O Debate» e «Correio do Sul».

Recortes sem comentários

Bárbaros!

Noticiam os diários que, tanto a União Indiana, como o governo fantoche dos territórios portugueses da Pregarã de Nargar-Aveli e de Dadrá não reconhecerão as decisões do Tribunal da Haia.

Claro está que esta atitude revela a absoluta falta de razão e de justiça que uma e outra têm, evidencia a sua absoluta culpabilidade e demonstra o espírito de arbitrariedade bruta que reina na União Indiana, que se supõe forte e poderosa, e no governo fantoche, que supõe ter as costas quentes.

Pensávamos nós que a «justiça de mouro» já tinha sido banida do mundo e que, durante o domínio inglês, o povo indiano teria aprendido as mais elementares regras da civilização, assentes no critério de justiça e de equidade.

Vemos que assim não é e que hão-de ser necessários, talvez, séculos, para civilizar aquela gente e os obrigar a respeitar os tratados, como gente civilizada e digna.

Por enquanto, não passam de selvagens mascarados de civilizados, nada mais.

De «Gazeta Setubalense»

Empréstimo à Espanha

WASHINGTON, 4 — O embaixador da Espanha, José Maria de Reilza, assinou um acordo com o Banco de Exportação e Importação, para o empréstimo de oito milhões de dólares aos Caminhos de Ferro Espanhóis, destinados à compra de 22 locomotivas eléctricas «Diesel» e equipamento ferroviário. — (A. N. I.).

2.222 navios perdidos em onze anos

No decurso dos últimos onze anos, as marinhas mercantes de todo o Mundo perderam 2.222 navios, apesar de todos os aperfeiçoamentos técnicos introduzidos na navegação.

Esta frota representa, com 3,2 milhões de toneladas, cerca de 0,3% da tonelagem mundial.

Em 1956 e no primeiro trimestre de 1957 registou-se a perda de 206 navios: 54 afundaram-se, 13 desapareceram, 78 encalharam e não puderam ser postos a flutuar do novo, 20 foram destruídos por incêndios, 24 afundaram-se depois de colisões. O desaparecimento dos últimos 17 foi atribuído a causas diversas.

De «Notícias do Algarve»

A morta viva

HAMBURGO, 8 — Quinze dias depois de terem acompanhado o caixão da filha ao cemitério, os pais de Ingrid, de 17 anos, viram reaparecer a filha entre dois agentes de Polícia.

Esta história incrível é verdadeira. Ingrid desapareceu pelo Natal. Depois de interrogarem em vão todas as pessoas conhecidas, os pais foram tristemente ao Necrotério. Ali, julgaram reconhecer a filha num cadáver meio decomposto encontrado alguns dias antes no rio Alster. Fez-se auto de reconhecimento, e «Ingrid» foi para o cemitério. Esta semana, encontraram a fugitiva num hotel perto da estação de caminho de ferro.

Seguramente que nunca se saberá quem era a falsa Ingrid, cujo cadáver foi incinerado.



Os anúncios
nos «eléctricos» e
autocarros da
Companhia Carris
são

ECONÓMICOS E EFICIENTES

CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35





End. Teleg. EUROPÊA
TELEFONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 7 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

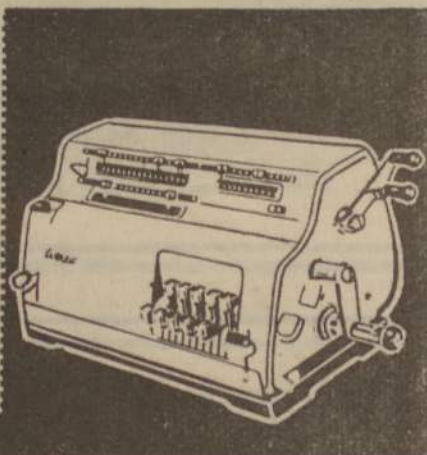
AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA

Everest

A CALCULADORA DE
DE 10 TECLAS
PARA TRABALHO
INTENSO !

COM
TRANSPORTE
DE RESULTADOS
ACUMULADOR
APAGADOR NA
ADIÇÃO



FUNCIONA SÔMENTE
COM A MÃO DIREITA

REPRESENTANTES :

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA. LDA

Av. Fontes Pereira de Melo, 45 - LISBOA

Telef. 59181 (3 linhas)

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL

FÓRMULA 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



TIMKEN

BRITISH TIMKEN LTD.

CAIXAS DE EIXO
PARA
CAMINHOS DE FERRO

REPRESENTANTES

C. SANTOS LDA.
29, AVENIDA DA LIBERDADE, 41
LISBOA

REGISTERED TRADE MARK TIMKEN - MADE IN ENGLAND

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

1808



1958

A MAIS ANTIGA COMPANHIA DE SEGUROS PORTUGUESA

**150 ANOS**

de actividade seguradora

Rua Aurea, 100 - LISBOA

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 —

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TERMINUS (1.ª classe)

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro—Cirurgia—Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 14 horas
Dr. Luís Malheiro—Pele e Sífilis—Consultas às 3.ªs 5.ªs e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas
Dr. António Ferrão—Doenças dos olhos—às 14 horas
Dr. Vasconcelos Dias—Estômago, fígado, intestinos e doenças ano-
-rectais—às 15 horas
Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 17,30 horas
Dr. Pinto Bastos—Boca e dentes, prótese—às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 16 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

**ESCOLA ACADÉMICA**

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO**SEXO MASCULINO**

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primá-
ria—Cursos Liceal e Comercial—Ciclo Pre-
paratório do Ensino Técnico—Admissão aos
— Institutos Comercial e Industrial —

Material eléctrico de alta qualidade

CONSTRUÇÃO SUÍÇA.

Representante para Portugal e ultramar da S. A. Brown Boveri et Cie.

Edouard Dalphin



Instalação de emissoras 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 3 4 1 1

PORTO

III

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS ■ SERVIÇOS AUXILIARES DOS CAMINHOS DE FERRO ■ RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS E BAGAGENS AO DOMICÍLIO ■ SERVIÇO DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES ■ ARMAZENAGEM DE
— MERCADORIAS —

≡ AGENTES DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

Rua do Arsenal, 124 e 146

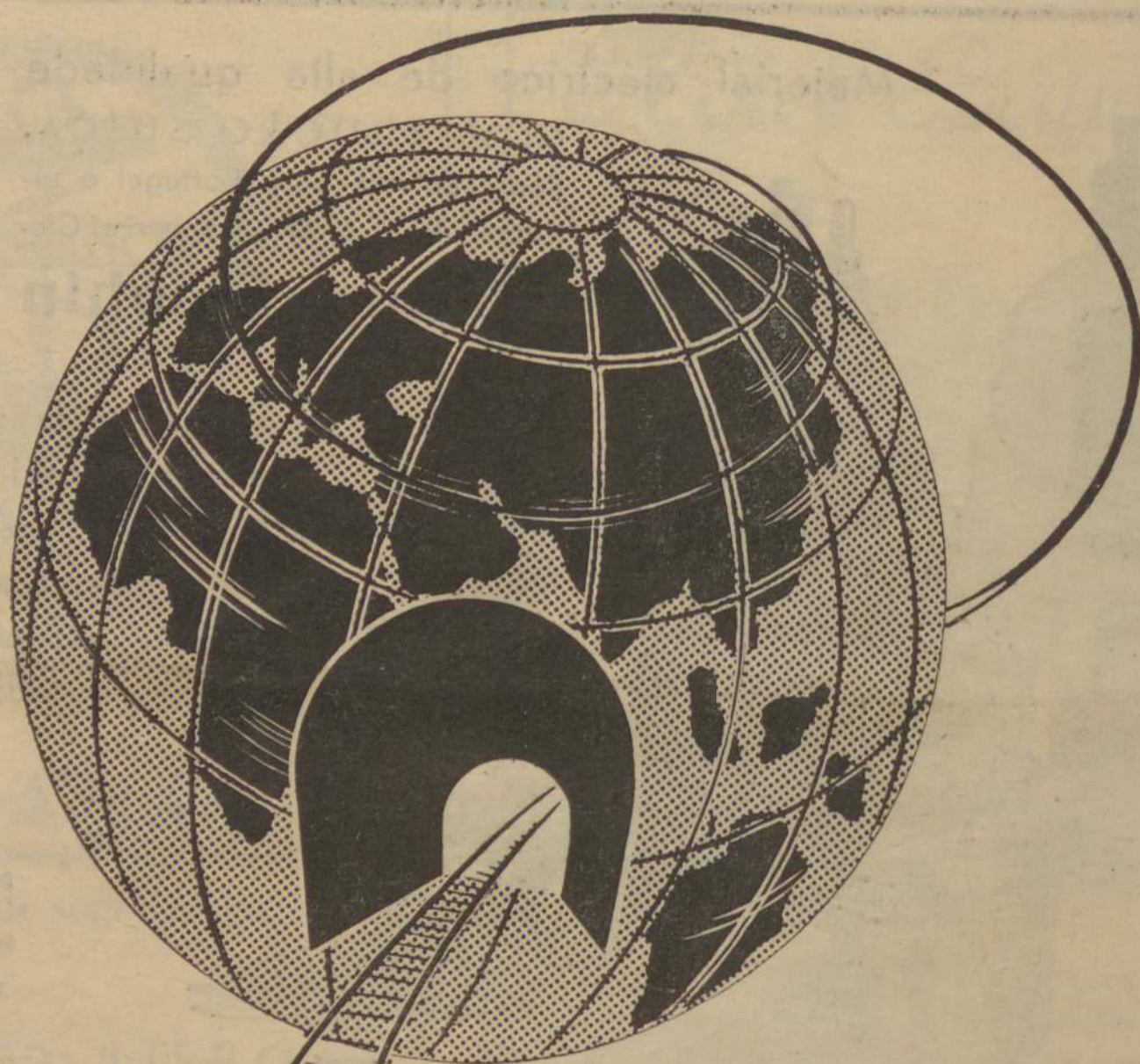
Telefs. 3 2151/54 e 3 2261/64

LISBOA

Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telefs. 25938/39

PORTO



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE