

28.º do 71.º Ano

Lisboa, 1 de Maio de 1958

Número 1689

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

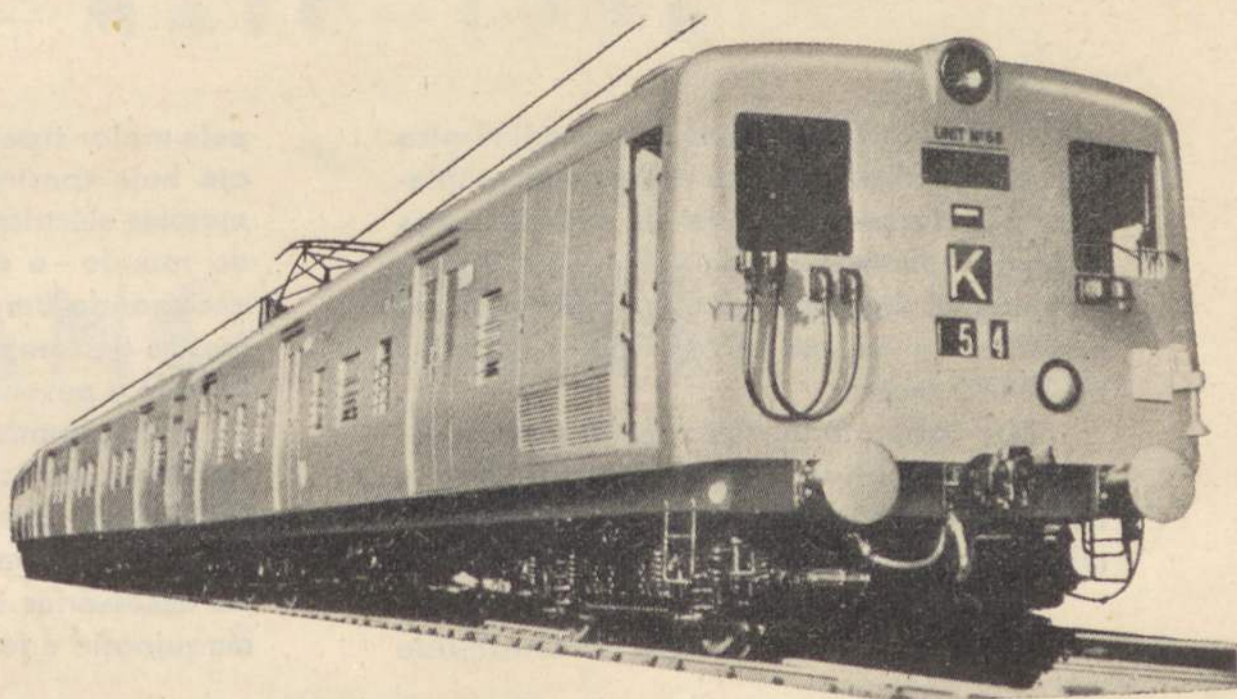
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20168—LISBOA



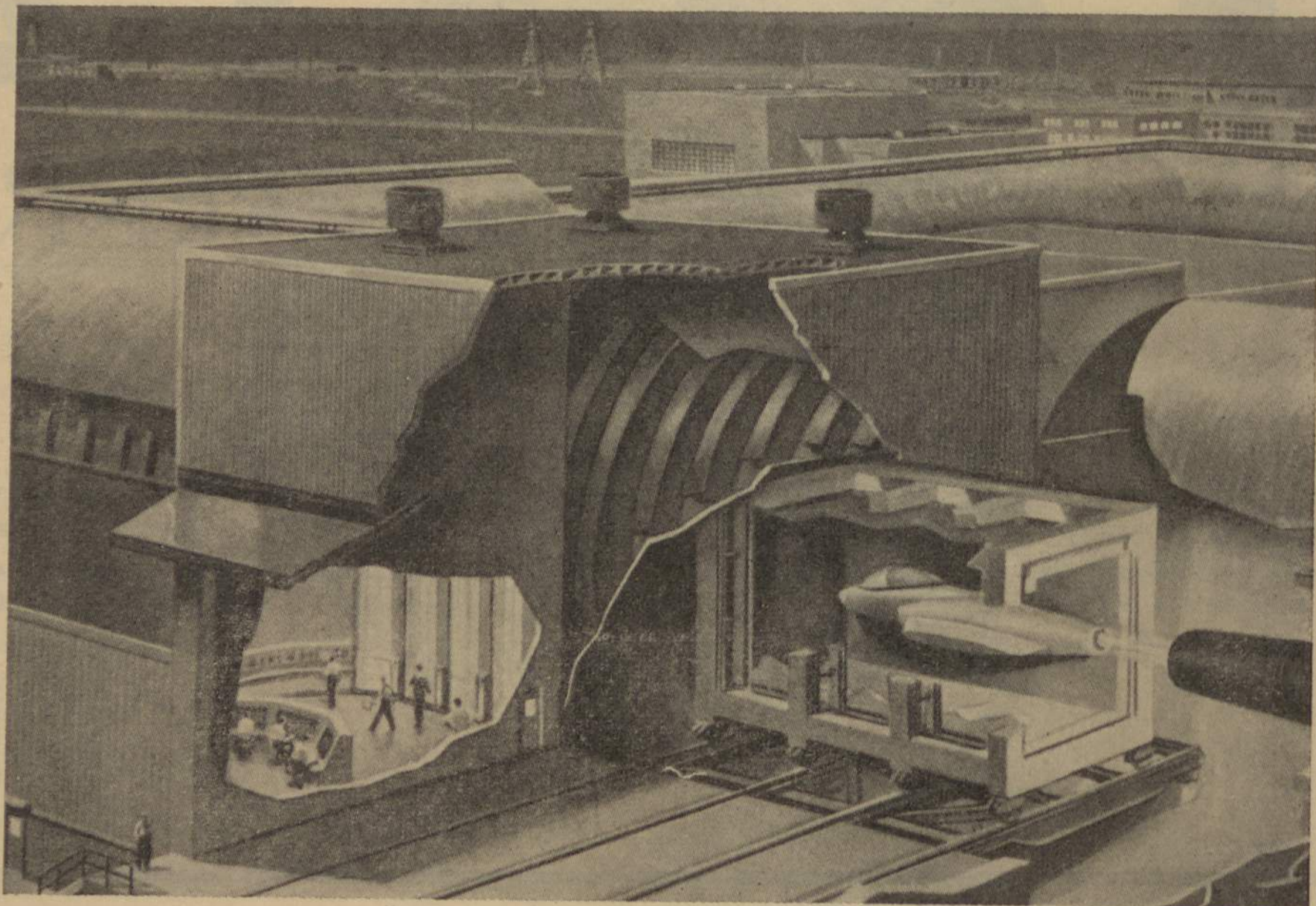
BREDA FERROVIARIA S.p.A.

Representante exclusivo:

«UNIVERSAL»

Sociedade de Aços, Máquinas e Ferramentas
PORTO—LISBOA

TUNEL AERODINAMICO DO FUTURO



É neste gigantesco túnel aerodinâmico que os cientistas podem estudar os problemas que surgem quando as velocidades atingem valores da ordem dos 5.500 km/h. e os efeitos das pressões e temperaturas são semelhantes aos que se verificam a altitudes de 30.000 metros.

Este laboratório, único no mundo, permite determinar as futuras condições de voo nos motores e aviões, em escala natural, telecomandados ou não.

A maquinaria que cria estas excepcionais condições supersónicas é constituída

pelo maior sistema moto compressor rotativo até hoje construído. Dele fazem parte dois motores eléctricos de 83.000 H.P. — os maiores do mundo — e dois motores de 25.000 H.P., accionando um veio de transmissão de 175 metros de comprimento, rigorosamente equilibrado e pesando 1.500 toneladas.

Este gigantesco veio apoia-se sobre uma resistente película microscópica de óleo Mobil DTE. Este óleo de excepcional qualidade, assim como todos os outros lubrificantes necessários ao bom funcionamento desta maquinaria é fornecido pela Mobil Oil.



LUBRIFICANTES PARA A INDÚSTRIA

Mobil Oil Portuguesa

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1924
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1689



1 — MAIO — 1958



ANO LXXI

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
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

Os Caminhos de Ferro e o II Plano de Fomento	207
Conferência Ferroviária Franco-Hispano-Portuguesa	209
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	210
A nova via férrea Lisboa-Madrid, por GUERRA MAIO.	211
Conclusões do II Congresso dos Economistas Portugueses e do II Congresso da Indústria Portuguesa	213
Há 50 anos	215
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT.	216
Recortes sem comentários	217
Os nossos mortos	218
Parte Oficial	218
Linhas Estrangeiras	219
O que todos devem saber	219



Os Caminhos de Ferro e o II Plano de Fomento

ABRANGE, directa ou indirectamente, todos os sectores da vida portuguesa, com a inclusão, escusado será dizer, das Províncias Ultramarinas, a proposta da lei, recentemente apresentada à Assembleia Nacional, autorizando o Governo a executar o II Plano de Fomento para o sexénio de 1959 a 1964.

Na totalidade das obras a executar serão investidos, como informámos no último número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», 30 milhões de contos, dos quais 1.300.000 cabem à rede ferroviária nacional e 200.000 ao metropolitano de Lisboa; 145.000 para a rede ferroviária de Angola; 100.000 para os Caminhos de Ferro de Moçambique e 48.000 para o Caminho de Ferro de Mormugão (Estado da Índia).

Em seguida, reproduzimos, dos Relatórios que antecedem e justificam o programa dos trabalhos a realizar, as partes referentes aos caminhos de ferro, tanto metropolitanos como do Ultramar.

Linhas Gerais do fomento da indústria transportadora

1. Na inclusão no Plano dos investimentos relativos aos transportes, estiveram presentes os princípios seguintes:

a) A actividade transportadora pertence, como as comunicações, à infra-estrutura económica em que assenta todo o desenvolvimento das actividades directamente produtivas, e que, por isso, tem de ser planeada harmónicamente com esse desenvolvimento.

b) É indispensável modernizar e expandir o sistema dos transportes internos para corresponder ao desenvolvimento económico do País e, ao mesmo tempo, racionalizar e coordenar entre si os diversos meios utilizáveis, de modo a conseguir maior produtividade dos capitais investidos e melhor utilização dos recursos existentes.

c) Dada a importância económica, social e militar dos caminhos de ferro, impõe-se a continuação da assistência do Estado à empresa concessionária da rede ferroviária nacional, de modo a permitir a reorganização da indústria com a modernização do serviço e o aumento das suas condições de eficiência e segurança, mediante o melhoramento do material fixo e circulante e a transformação do sistema de tracção.

Transportes ferroviários

2. O I Plano de fomento traçou o caminho da electrificação da rede ferroviária como indicado para actualizar convenientemente o sistema de tracção e obter as economias de exploração indispensáveis à

mitigação ou anulação do «deficit» da respectiva conta. Assim, foi concluída a electrificação do troço da linha Lisboa-Porto que vai de Lisboa ao Entroncamento, e da linha de Sintra. Para conseguir objectivos análogos nas linhas que ainda não é possível electrificar, adquiriram-se locomotivas, automotoras e tractores Diesel.

É nesse sentido que se vai prosseguir electrificando o resto da linha Lisboa-Porto (troço Entroncamento-Porto, S. Bento, Campanhã, Ermesinde) e adquirindo mais locomotivas e automotoras Diesel de 800 H. P. a 1.600 H. P. para a exploração integral por esse sistema das linhas do Minho e do Douro (via larga) e de 800 H. P. a 1.000 H. P. para as linhas do vale do Vouga e Corgo (via estreita).

Este programa corresponde a verdadeira reorganização da indústria do transporte ferroviário, com o objectivo de reduzir custos de exploração, aumentar a produtividade do capital investido e do trabalho, melhorar o serviço e favorecer a balança de pagamentos, evitando a saída das divisas necessárias à compra de combustíveis estrangeiros.

Ao mesmo tempo, terá de se fazer o reapetrechamento das oficinas para satisfazer as exigências do novo material, quer eléctrico, quer Diesel, concentrando-as e modernizando-as convenientemente.

A via continuará a ser conservada ou renovada, reforçando-se as pontes existentes na linha da Beira Baixa, em seguimento do trabalho realizado durante o I Plano nas pontes da Beira Alta. Tem de ir de par com este inadiável esforço de modernização da via a renovação do sistema de sinalização e de telecomunicações.

Finalmente, há que proceder ao reapetrechamento do parque de material circulante, pela aquisição de carruagens de longo curso e de vagões de via larga e de via estreita fabricados pela indústria nacional.

3. Para a realização do programa que fica enunciado prevêem-se os seguintes investimentos a fazer na rede ferroviária nacional pela empresa concessionária:

	Contos
a) Electrificação do troço Entroncamento-Porto	800.000
b) Material Diesel	150.000
c) Reapetrechamento das oficinas, aquisição de material circulante, renovação da sinalização e das telecomunicações.	160.000
d) Conservação da via e das pontes	190.000
Total	1.300.000

4. A construção do Metropolitano de Lisboa não foi incluída entre as obras do I Plano de Fomento, mas veio a iniciar-se em Julho de 1954. Logo o Governo a considerou de interesse público para o efeito de conceder o aval do Estado à primeira emissão de obrigações, tendo em atenção a necessidade de descongestionar o tráfego da capital e de proporcionar aos seus habitantes, que o crescimento da cidade obriga a residir em lugares cada vez mais distantes daqueles em que exercem os seus empregos ou têm de desenvolver actividade, transporte cómodo, rápido e barato.

O 1.º escalão da 1.ª fase, compreendendo as linhas Restauradores-Rotunda-Entrecampos e Rotunda-Sete Rios, bem como o ramal das oficinas, deve entrar em exploração em 1959. Mas a exploração deste tipo de transporte não pode ser rentável enquanto não abranger uma rede que sirva um número de passageiros apreciável. Impõe-se, por isso, prosseguir imediatamente na construção do 2.º escalão, de 1959 a 1961, compreendendo a linha Restauradores-Rossio-Areeiro-Alvalade.

Para esse efeito se prevê o financiamento de 200.000 contos, a obter pela emissão de acções e obrigações, estas com aval do Estado.

5. Investimento em transportes ferroviários. — São, portanto, os seguintes os investimentos previstos em transportes ferroviários :

	Contos
a) Rede ferroviária nacional	1.300.000
b) Metropolitano de Lisboa	200.000
Total	1.500 000

Província de Angola

Em matéria de caminhos de ferro, o II Plano de Fomento limita-se a prosseguir e concluir as obras previstas e que não se acabarem até ao final do I Plano, e nestas condições se consideram :

a) Caminho de ferro de Luanda — Conclusão da rectificação do traçado, alargamento da bitola da via de 1 m para 1.067 m., balastragem, construção dos edifícios necessários à exploração, apetrechamento, equipamento e aquisição de material circulante. Conclusão e assentamento de via no troço de Malanje a Calculama, na extensão de 65 km.

Os trabalhos de alargamento começaram já e dentro da vigência do I Plano adquiriu-se todo o material de via (carris, travessas, pregações) necessário para reforço e substituição do que não for aproveitável.

Do prolongamento para além de Malanje, foram executadas já as terraplenagens de 65 km. até Calculama, que convém aproveitar, assentando a linha e concluindo o que falta, que é muito pouco.

A verba prevista, de 180.000 contos, é suficiente para o plano de trabalhos estabelecido.

b) Caminho de ferro do Congo — A ligação desta

linha férrea com a linha Matadi-Leopoldville, cujo interesse foi focado na reunião mista luso-belga realizada em Bruxelas em Dezembro de 1957, vem dar maior relevo e um novo aspecto à obra que está em curso, e que, por aquele facto, interessa activar.

Para a construção até à fronteira, aquisição de material circulante, equipamento e apetrechamento se prevê a verba de 400.000 contos.

c) Caminho de ferro de Moçâmedes — A linha deve atingir Serpa Pinto — a 752 km. de Moçâmedes — no fim do ano corrente, como se previu no I Plano de Fomento.

Há, porém, que completar a obra fazendo a balastragem da via (conclusão), construção de obras complementares (edifícios, drenagem, esgotos) e a rectificação do traçado na Pambala e Caculavar, para melhoria e uniformidade de características.

A nossa decisão sobre o prolongamento para além de Serpa Pinto não pode ser formada antes de conhecidos os resultados dos estudos que estão a ser realizados pelo Governo da Federação das Rodésias sobre a ligação das duas redes ferroviárias, no seguimento de conferências realizadas em Julho de 1957, mas há que completar já os projectos até à fronteira.

Para as obras complementares e estudos se prevê a verba de 150.000 contos.

d) Caminho de ferro dos Tigres. — Nesta linha só se considera a continuação dos estudos definitivos, para o que se prevê a verba de 15.000 contos.

Província de Moçambique

Continuação do caminho de ferro de Moçambique.—Neste número que, em princípio, se apresenta com 100.000 contos, estão incluídas as obras que não será possível completar até fins do corrente ano e que dizem respeito à empreitada de construção entre Nova Freixo e Catar (do I Plano de Fomento), bem como os estudos do difícil prolongamento do caminho de ferro de além-Catur, em direcção ao lago Niassa.

Estado da Índia

8. O caminho de ferro de Mormugão absorverá 48.000 contos para o reforço de algumas pontes, a melhoria da via e o conveniente equipamento em material de tracção e circulante, bem como a montagem de oficinas. Aumenta-se também o número de desvios e o seu comprimento.

O tráfego internacional deste caminho de ferro foi totalmente suspenso, mas, em compensação, criou-se um tráfego interno de minério, que em 1956 atingiu 516.000 t., tendo assim ultrapassado o tráfego de 1954, quando ainda havia movimento internacional, e que foi de 462.000 t.

Este caminho de ferro é pertença duma empresa privada, por concessão, e espera-se que cerca de metade das necessidades de investimento sejam cobertas pelos lucros da exploração combinada porto-caminho de ferro.

Conferência Ferroviária Franco-Hispano-Portuguesa

Importantes resoluções tomadas nas sessões (P. H. F.) efectuadas este ano, no Porto

Realizou-se, mais uma vez em Portugal — este ano na capital nortenha — a importante conferência dos técnicos de horários internacionais dos Caminhos de Ferro da França, da Espanha e de Portugal — conferência abreviadamente designada por P. H. F.

Mais de meia centena de altos funcionários dos Caminhos de Ferro Franceses, Espanhóis e Portugueses e ainda da Companhia Internacional dos Wagens-Lits, dos Caminhos de Ferro de Marrocos e de Tânger a Fez, da Sociedade de Navegação Transmediterrânea, da Transfesa, da Sociedade Estoril e da Empresa Geral de Transportes — se reuniram, nos dias 24 e 25 de Abril findo, nas amplas salas do Palácio da Associação Comercial do Porto, para discussão de problemas técnicos e comerciais, respeitantes a tráfego de passageiros e mercadorias, de alto benefício público.

Da representação portuguesa, presidida pelo Subchefe da Divisão de Exploração, sr. Eng.º Custódio Nazareth, faziam parte os srs. Eng.º Belém Ferreira e Dr. Torroais Valente.

Os estudos decorreram no ambiente de cordialidade e mútuo entendimento que tem caracterizado todas as reuniões desta natureza. Entre as numerosas resoluções firmadas, ou estudos efectuados, dá-se notícia — e com o destaque que pela sua importância merece — das seguintes:

— *Estabelecimento diário do «Lusitânia-Expresso» no período do Verão* — de 1 de Julho a 30 de Outubro;

— *Aceleração da marcha do «Sud-Expresso» no percurso nacional*, que passa a ganhar, em Portugal, 35 minutos sobre o seu actual horário — melhoramento devido à renovação completa das pontes da Beira Alta, que permitirá circulações de comboios, rebocados por locomotivas *Diesel*, em toda a extensão da linha;

— *Introdução no «Ibéria-Expresso» do serviço de carruagens-camas*;

— *Restabelecimento do serviço de carruagens directas, no Verão, no trajecto Lisboa-Corunha*;

— *Estudo da melhoria de ligações ferroviárias através da fronteira de Barca de Alva*;

— *Estudo de tarifas especiais de grupagem de*

mercadorias entre Lisboa e Paris, e de mercadorias em geral entre Portugal e França;

— *Estudo para simplificação de formalidades aduaneiras no tráfego de mercadorias nas nossas fronteiras.*

* * *

À margem dos trabalhos organizou a C. P. um vasto programa de recepções e passeios turísticos, para os delegados e suas famílias, no qual se incluiu um jantar oficial, em Viana do Castelo, no Hotel de Santa Luzia. A este jantar, realizado no dia 25, presidiu o Director-Geral da C. P., sr. Eng.º R. de Espregueira Mendes, que aos brindes pronunciou o seguinte importante discurso, que traduzimos do francês:

«Por um acaso particularmente feliz, esta reunião realiza-se na minha cidade natal — a mui bela, a mui nobre, a mui antiga, mas sempre jovem cidade de Viana do Castelo.

Encontro-me portanto em casa; e estou certo de que V. Ex.^{as} avaliarão o especial e sincero prazer que sinto em vos apresentar aqui as minhas melhores saudações de boas-vindas, aliás, sei que a cidade inteira — e não só eu — sente o mesmo regozijo em vos acolher e aplaudir.

É para mim muito grato poder aproveitar esta ocasião para agradecer publicamente a todos V. Ex.^{as} o caloroso e amável acolhimento com que sempre têm distinguido, nos vossos belos Países, os delegados dos Caminhos de Ferro Portugueses com representação nesta Conferência — acolhimento que extraordinariamente nos desvanece. Da nossa parte, creiam procuraremos corresponder às vossas cativantes atenções e favores com toda a nossa boa vontade — embora a modéstia dos nossos recursos nos iniba de fazer melhor...

Aproveito o ensejo para sublinhar, uma vez mais, as amistosas relações de entendimento e compreensão mútuas que existem entre a C. P. e todas as outras administrações participantes nesta Conferência. Em nome da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, desejo

agradecer a todos os representantes dessas Administrações, a sua preciosa colaboração. Entretanto, permito-me felicitar, em particular, o sr. Eng. Ramé, recentemente nomeado chefe adjunto do Movimento da S. N. C. F. e que pela primeira vez está dirigindo os trabalhos desta importante Conferência — na qual aliás já vinha, desde há anos, tomando parte activa, como representante da Direcção Comercial dos Caminhos de Ferro Franceses.

Aos Ex.^{mos} Presidentes das Câmaras Municipais do Porto e de Viana do Castelo e bem assim ao Ex.^{mo} Presidente da Associação Comercial do Porto — que quizeram com a sua presença muito honrar esta confraternização ferroviária, aprovando igualmente os melhores agradecimentos da C. P. pelo valioso e decidido apoio às nossas diligências para bem todos receber.

Tenho a plena certeza de que os trabalhos da conferência que acaba de findar, foram tão fecundos e férteis como os anteriores. É que sei, como V. Ex.^{as}, quanto os complexos problemas das ligações internacionais ferroviárias constituem preocupação primordial da conferência. O «Sud-Expresso» é, por exemplo, flagrante prova desse interesse.

No tocante a este comboio, tenho o grato prazer de anunciar que os seus tempos de percurso no trajecto nacional — que na S. N. C. F. é já dos mais rápidos da Europa — serão encurtados de 35 minutos.

Este ganho de tempo ficar-se-á devendo à renovação das pontes metálicas da linha da Beira Alta — cuja última, a do Luso ou das Varzeas, será em breve inaugurada. Mas não se ficará por aqui! Procurar-se-á sempre fazer melhor — quer pelos nossos esforços pessoais, quer pelo apoio valioso que temos recebido do nosso Governo.

Confio em que a Renfe corresponderá aos propósitos da C. P. acelerando, por seu turno, a marcha do «Sud» entre Medina e a fronteira portuguesa. O «Sud» passará a ser assim um verdadeiro, um grande expresso internacional. Como aliás já tive ocasião de referir em precedentes conferências, acalento a esperança de que congregaremos todos os nossos esforços para, em porvir breve, vermos Lisboa ligada a Paris, por comboio, em 24 horas!

De resto, sabemos de antemão poder contar com a preciosa colaboração da Renfe, que já aceitou as nossas sugestões para o restabelecimento da ligação directa Lisboa-Galiza; para a introdução de carruagens-camas no «Ibéria-Expresso», durante o Verão e para a circulação diária, também no Verão, do «Lusitania-Expresso». Não ignoramos que este bom entendimento não afrouxará nunca e que a Renfe irá estudar, com

o cuidado merecido, o restabelecimento, em futuro chegado, dos serviços regulares através de Barca d'Alva para assim podermos corresponder às exigências do tráfego do Norte de Portugal e do turista estrangeiro, tão desejoso de conhecer o Vale do Douro.

A conferência Franco-Hispano-Portuguesa, acaba de terminar os seus trabalhos. Como já referi, estou plenamente convencido que dela resultou mais um contributo valioso para o crescente progresso dos nossos caminhos de ferro — de cujo aperfeiçoamento técnico muito há ainda a esperar.

Brindo pela saúde de todos V. Ex.^{as}, Snrs. Delegados e bem assim de vossas famílias e ainda às prosperidades de todas as Administrações aqui representadas. Faço igualmente votos para que todos V. Ex.^{as} — Senhoras e Senhores — guardem uma boa e grata recordação de Portugal — muito especialmente desta bela Viana do Castelo que V. Ex.^{as} têm aos vossos pés.»

Em nome dos delegados estrangeiros, falou o sr. eng. Ramé, que muito efusivamente agradeceu o acolhimento da C. P. e se referiu, com satisfação, ao pleno êxito alcançado com mais esta conferência.

* * *

À «Gazeta dos Caminhos de Ferro» é muito grato registar nas suas páginas as importantes resoluções desta Conferência de Horários, cujo extraordinário reflexo muito vai beneficiar o serviço público de passageiros — sobretudo — e que pela sua larga projecção marcam bem uma etapa notável e decisiva na rota de realizações, e empreendimentos que no caminho de ferro nacional presentemente se está operando — quer em obediência própria à sua sucessiva adaptação às crescentes necessidades hodiernas de transporte quer no cumprimento do notável programa de desenvolvimento e valorização material e técnica do próprio País, no qual todos esses melhoramentos se enquadram perfeitamente.

“Gazeta dos Caminhos de Ferro,”

O semanário «Jornal de Elvas», na sua edição de 24 de Abril, referiu-se nos seguintes termos, que muito agradecemos, ao aniversário da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»:

«Esta esplêndida e apreciada revista acaba de perfazer 70 anos de útil e magnífica existência ao serviço de várias e importantes actividades nacionais, como são os transportes, a engenharia, a indústria, o turismo, a economia, etc.

Publicando-se regularmente duas vezes por mês, «Gazeta dos Caminhos de Ferro», dirigida com a maior competência pelo ilustre escritor e jornalista dinâmico, que é Carlos d'Ornellas, tem cumprido notavelmente a sua alta missão, por isso lhe enviamos, com o maior prazer, as nossas calorosas felicitações».

A Nova Via Férrea Lisboa-Madrid

Por GUERRA MAIO

AO iniciar a minha carreira jornalística, Mendonça e Costa, director da «Gazeta», que tinha excelente memória, comprazia-se em me contar a história da nossa rede ferroviária, que ele conhecia a fundo, sendo para mim muito agradável ouvi-lo, tanto mais que a rodeava de saborosas anedotas, sempre cheias de espírito e de veracidade.

Uma das suas mais interessantes reminiscências era a da construção da linha de Leste, que nos havia de ligar a toda a Europa. A nossa principal artéria ferroviária, Lisboa-Porto, parecia ter, para os portugueses de então, interesse secundário, diante da linha de Badajoz, onde estava a chegar a de Madrid, a qual foi objecto de acalorada discussão, pelo traçado a seguir, que uns queriam por Almeirim, outros por Aviz ou por Abrantes. Venceu esta via, embora fosse a mais longa.

O interesse foi tal, que a linha chegou à fronteira em 1863, enquanto que a Vila Nova de Gaia só o foi em 1864 e a Campanhã em 1877, com a inauguração da ponte Maria Pia. Anos depois de se fazer o tráfego ferroviário internacional por Badajoz, a Espanha iniciou a construção da linha de Madrid a Cáceres e logo nós vimos nela um encurtamento para aquela capital. Se bem o pensámos melhor o fizemos, construindo um ramal na linha de Leste, de Torre das Vargens a Valência de Alcântara, e dali a Arroyo de Malpartida, 62 quilómetros em território espanhol, estes à nossa custa, que depois cedemos à Espanha em deploráveis condições, o que todavia ainda foi um bom negócio, pois as receitas estavam longe de cobrir as despesas.

Mas a linha directa aí estava com os seus 665 quilómetros, enquanto que pela via Badajoz eram 785, portanto, mais 120.

A linha actual é de difícil tracção, entre Torre das Vargens e Valência de Alcântara e daqui a Placência, pelo acidentado do terreno e onde o «Lusitânia Expresso» anda, no nosso território, à marcha comercial de 48 quilómetros à hora e no espanhol a 37 até Placência, o que é muito pouco para um comboio daquela categoria.

A situação vai em breve mudar, logo que esteja concluída a linha de Villa Nueva de la Serena a Talavera de la Reina, em adiantada construção e cuja abertura ao serviço público será em 1960. Espera-se em Badajoz e em Mérida que o tráfego Lisboa-Ma-

drid se faça pela nova linha, conjugando o serviço de passageiros de Lisboa com o daquelas cidades, o que permitirá a circulação de dois comboios rápidos diários entre as duas capitais, um de dia e outro de noite, o que será possível, pois aquelas duas cidades da Estremadura espanhola contam por 100.000 habitantes e Cáceres por 50.000, a qual terá toda a vantagem em se servir da nova linha, nas suas relações com a capital.

Pela nova via Villa Nueva de la Serena - Talavera de la Reina o percurso Lisboa-Madrid será exactamente de 700 quilómetros, mais 35 que por Valência de Alcântara, mas isso não tem importância, pois de Badajoz a Madrid o terreno é plano como a palma da mão e a linha em construção é feita dentro dos preceitos modernos, como o foi a de Orense a Za-



Praça de Espanha

mora, e por tal para grandes velocidades, não sendo por isso difícil fazer a viagem de Lisboa a Madrid em 10 horas em comboios rápidos diurnos e em 12 nos nocturnos, visto nestes haver que se atender à comodidade dos passageiros entre Badajoz e Mérida de e para Madrid, isto é, tomando cama, terem tempo para dormir.

Do nosso lado, os comboios rápidos internacionais passando por Badajoz podem servir em óptimas condições Portalegre e Elvas, nas suas relações com Lisboa e ainda o centro do Alentejo, graças à linha de Souzel, que porá, em comunicação directa com o estrangeiro, Estremoz e Évora, e melhor ainda

no dia em que fizéssemos o ramal de Vila Viçosa a Elvas, dando-se assim acesso fácil à vila ducal.

Mas se os nossos vizinhos vão melhorar as suas relações com Lisboa, com a construção dos 170 quilómetros que vão de Villa Nueva de la Serena a Talavera de la Reina, nós, do nosso lado, também devíamos fazer alguma coisa para mais se abreviar a viagem, construindo, por exemplo, a segunda via do Entroncamento a Abrantes e mesmo até à Torre das Vargens, 68 quilómetros, cuja obra principal, a ponte sobre o Tejo, na Praia, já tem o pilar duplo à flor da água.

Todavia, a fazer-se essa obra, que apesar de tudo ainda seria cara, pois a plataforma para o assentamento não está feita, porque não encurtar o traçado, fazendo uma linha da estação de Muge à de Ponte de Sor, ou à Torre das Vargens, aproveitando-se a ponte sobre o Tejo, perto do Setil? Eram uns 65 quilómetros a construir, sem obras de arte e em terreno plano, valorizando-se a região, que é rica e está longe do caminho de ferro. Desta maneira encurtava-se quase 50 quilómetros de Lisboa a Badajoz, cuja extensão total seria de cerca de 230 quilómetros os quais, com a tracção eléctrica de Lisboa ao Setil e depois com máquinas Diesel, poderiam ser feitos, sem dificuldade, em três horas, o que reduziria o percurso Lisboa-Madrid a nove horas.

Aqui dava-se uma interessante coincidência: a nova linha férrea espanhola tem, como fim principal, servir as irrigações feitas na bacia do Guadiana; nós igualmente serviríamos, e em óptimas condições, a zona irrigada pelas albufeiras de Montargil e Ma-

ranhão, obra de pouca monta e de grandes resultados práticos.

A passagem dos comboios rápidos por Badajoz permitirá uma ligação rápida de Lisboa com Sevilha, mesmo com carruagens directas, atreladas aos rápidos até Badajoz ou Mérida, o que jamais se pôde fazer.

Daqui a dois anos os comboios rápidos de e para Madrid passarão, pois, de novo, por Badajoz, ficando o chamado ramal de Cáceres limitado ao tráfego local. Com o que nada perderão os povos por ele servidos, antes pelo contrário, pois podem ter excelentes ligações na Torre das Vargens.

Quem diria aos entusiastas da construção da linha de Marvão que, 80 anos depois, se havia de voltar à primeira forma, tornando os comboios de Madrid a passar por Badajoz?!

Quantas coisas se não imaginaram, e recheadas de optimismo, quando da construção da linha para Cáceres: que haviam de vir dali anualmente 50.000 toneladas de fosforites a embarcar em Lisboa e que a nascente termal da Fadagosa seria das mais importantes do País. Os fosforites nunca apareceram e a água milagrosa da Fadagosa continua a correr abandonada entre os tristes penedos que a cercam.

De tudo isto perdurará essa deliciosa comédia «Os Velhos», que D. João da Câmara escreveu, quando da construção da linha de que era funcionário e cuja acção se passa nessa linda terra alentejana, que é Santo António das Areias, peça que Artur Azevedo, notável crítico e teatrólogo brasileiro, disse ser a obra prima do teatro português.



Nova Estação de Orense

Conclusões do II Congresso dos Economistas Portugueses e do II Congresso da Indústria Portuguesa

Em Lisboa, de 26 de Maio a 1 de Junho de 1957, realizaram-se, conjuntamente, o II Congresso dos Economistas Portugueses e o II Congresso da Indústria Portuguesa. A realização desses dois Congressos constituiu um acontecimento de grande projecção nacional.

Como, desde a primeira hora, se entendeu que a chave da abóboda dos Congressos seria constituída pelas *Conclusões*, que deveriam não só resumir mas também coordenar tudo o que se passou nas diversas sessões de trabalho, apresentando ao País e ao Governo as aspirações e as sugestões dos economistas e dos industriais, irmanados uns e outros na ideia de promover o engrandecimento nacional pela industrialização, constituiu-se, para o efeito e nos termos do artigo 12.º do Regulamento de Funcionamento dos Congressos, uma Comissão dos Congressistas, que, trabalhando com a Comissão Executiva, procedeu à elaboração das *Conclusões* que, para o estudo atento dos interessados, foram publicadas em volume.

Dessa Comissão fizeram parte os srs. Drs. José Joaquim Teixeira Ribeiro e Luís Maria Teixeira Pinto, Eng.ºs Eugénio de Castro Caldas e João Maria Barreto Ferreira do Amaral, em representação do Centro de Estudos Económicos; Eng.ºs Carlos Garcia Alves, António Gouvêa Portela e António Augusto da Costa Reis, em representação da Indústria Metropolitana, e em representação da Indústria Ultramarina, os Eng.ºs Jorge Pereira Jardim e Manuel Machado Saldanha.

Porque se trata de um documento de grande interesse, vamos reproduzir, como resultado dos trabalhos dos dois Congressos, as seguintes conclusões:

1 — SÃO PRESSUPOSTOS DE UMA POLÍTICA CONSEQUENTE E EFICAZ DE CRESCIMENTO ECONÓMICO:

1.1 — A definição das linhas de interligação a estabelecer com o Ultramar

Aparece como elemento fundamental a noção de unidade económica Ultramar-Metrópole, mas tendo em conta que para

a sua realização se deverá atender à multiplicidade de estruturas em presença e à harmoniosa conjugação dos interesses regionais. O mercado único português servirá a unidade nacional desde que:

- não se pretenda convertê-lo numa estrutura política mais para ser exibida do que utilizada, atendendo-se criteriosamente às realidades nacionais e sempre com audiência das representações qualificadas de todos os interessados;
- se baseie num estudo de ordem técnica lançando mão dos recursos que a Ciência Económica hoje faculta.

Entre a multiplicidade dos factores a considerar para a viabilidade de tal mercado devem destacar-se:

- o incremento da emigração de origem metropolitana para os territórios ultramarinos;
- o estudo da influência da liberdade de trocas e do alinhamento tributário sobre o desenvolvimento de territórios com diferente grau de evolução;
- a revisão da localização das indústrias transformadoras de matérias-primas ultramarinas;
- a definição de um regime de condicionamento industrial comum a todos os territórios nacionais;
- o estudo das directrizes condutoras da fixação dos fretes marítimos;
- e a facilidade dos pagamentos entre os diferentes territórios.

1.2 — O planeamento global do desenvolvimento, de modo a conseguir-se um progresso harmónico dos componentes do todo nacional e a atenuarem-se os estudos de tensão social (proletarização, desigual repartição, etc.) que se registam no decorrer do processo de crescimento ou a diminuírem-se aqueles que caracterizam alguns sectores da actual estrutura económica e social portuguesa.

Tal planeamento, que deve ser elaborado em estreito contacto com os industriais e com todos os que serão chamados a executá-lo, precisa de ter em atenção:

- o poder criador da iniciativa privada;
- as características próprias de cada território;
- os elementos de valorização regional;
- os elementos de reconversão e reorganização impostos pela actual estrutura interna dos sectores produtivos e até pela possível participação numa Zona de Comércio Livre ou numa Comunidade Económica Europeia.

2 — A ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO ECONOMICO EXIGE, FUNDAMENTALMENTE:

2.1 — A difusão da mentalidade industrial, ou, melhor, de uma mentalidade económica nacional esclarecida:

Com vista à realização deste objectivo, sugere-se:

- orientar o ensino, desde a Escola Primária, no sentido de despertar o espírito inventivo e o interesse pelos assuntos ligados à produção;
- intensificar a divulgação e propaganda das necessidades económicas nacionais, de modo a conseguir a integração activa da comunidade no esforço nacional de expansão;
- promover a colaboração entre os industriais e entre estes e os serviços públicos, mediante trocas de impressões, conferências de mesa redonda, simpósios, etc.;
- organizar museus das indústrias e das invenções.

2.2 — A rápida industrialização do País.

2.2.1 — A industrialização deve obedecer aos seguintes princípios:

- instalação simultânea e conjugada de novas indústrias, com preferência — abstraindo apenas de certas indústrias-base imprescindíveis — pelas que possam trabalhar em condições de custo mais favoráveis, absorvam maior quantidade de mão-de-obra, ou mais contribuam para diminuir o défice da balança do comércio;
- reorganização das indústrias actuais, sobretudo das que dispõem de equipamento excessivo ou obsoleto, com vista ao adequado dimensionamento das empresas e ao aumento da produtividade, mediante contorne os casos — a concentração do fabrico nas unidades mais eficientes, a imposição de requisitos ou aperfeiçoamentos técnicos, a normalização dos produtos e a especialização;
- trabalho por turnos, para mais intensa utilização do equipamento;
- exigência, sempre que necessário, de apoio técnico idóneo às empresas;
- controlo da localização das indústrias, não se autorizando a instalação de fábricas em lugares contra-indicados, quer sob o aspecto económico, designadamente o do desenvolvimento da economia em geral, quer sob o aspecto social.

2.2.2 — A industrialização deve ser acompanhada:

- do aumento de produtividade agrícola e da conveniente transformação do ordenamento cultural, ambos com vista, não só a satisfazer as exigências crescentes da procura interna e a incrementar as exportações de produtos da terra, como a contribuir para a melhoria do nível de vida da população em geral. Para tanto torna-se necessário: que se consolide e expanda a propriedade camponesa, base da exploração familiar; que rapidamente se promova ou auxilie a formação de uma extensa rede de cooperativas; que seja facultada assistência técnica aos agricultores; que a indústria lhes forneça em boas condições de preço e qualidade os materiais e equipamento requeridos pela modernização dos sistemas de trabalho e produção;
- da repartição mais equitativa dos rendimentos agrícolas, a fim de elevar o poder de compra dos trabalhadores rurais;
- do desenvolvimento dos transportes e vias de comunicação, de maneira a acompanhar o ritmo do crescimento, tendo em vista as condições óptimas de custo e uma política de preços — designadamente a dos fretes para o Ultramar — que facilitem a expansão;

- de profundas correcções no que respeita à comercialização dos produtos industriais, promovendo-se a redução do respectivo custo (nomeadamente no aspectos de encargos com o financiamento do comércio), e um melhor preenchimento das funções de intermediário.

2.3 — A intensificação do ensino técnico e da formação de técnicos a todos os níveis, quer no campo da tecnologia, quer no da organização.

O estudo das condições de trabalho em quase todas as indústrias revela que a fraca ou nenhuma preparação do pessoal constitui um dos mais graves obstáculos a progressos de produtividade; e a falta de escolas técnicas em número suficiente e a de certas especializações básicas representam dificuldades quase insuperáveis para a expansão industrial.

A aptidão profissional dos trabalhadores industriais e agrícolas, bem como a sua cultura geral, são elementos imprescindíveis do desenvolvimento económico.

A indústria já hoje luta, por vezes, com falta de quadros técnicos, apesar da lenta evolução industrial do País. A tendência alarmante traduzida pelos números referentes ao ensino nos últimos anos virá em breve tornar ainda mais aguda aquela falta, tanto mais que a transferência de técnicos de uma organização para outra já é agora frequente.

Assumem particular gravidade as transferências do Sector Estado para os sectores privados, pois desfalcam os serviços oficiais de quadros que lhes são absolutamente necessários. Daí o ser cada vez mais urgente melhorar a qualidade de muitos agentes da Administração, embora sem esquecer que nas suas deficiências pesam, por vezes, não só defeitos da estrutura dos serviços, como ainda o desânimo de que os funcionários se sentem invadidos por não lhes serem facultados recursos suficientes para os estudos e informações, ou não se dar a estes a devida execução.

As técnicas de organização, praticamente desconhecidas no País, constituem outro elemento que, pela sua enorme influência na eficiência da empresa, é preciso fomentar sem demora.

Nesta ordem de ideias, devem considerar-se como investimentos altamente reprodutivos todos aqueles que se destinem a elevar o nível cultural e profissional dos factores humanos da produção e a melhorar a organização das empresas e dos serviços.

Na formação de técnicos e de mão-de-obra deve atender-se:

- à preparação para o exercício de rotinas completamente estabelecidas;
- à preparação para investigação em novos campos de actividade; neste aspecto deve ainda distinguir-se entre a preparação de base necessária para acompanhar a evolução dos princípios fundamentais e a realização prática de um programa de actualização permanente.

2.4 — O incremento de todas as formas de investigação, mediante, sobretudo:

- o desenvolvimento do espírito de investigação nas escolas, e em particular nas Universidades, bem como a criação de instituições devidamente equipadas;
- subsídios do Estado a toda a investigação sobre matéria de interesse nacional;
- instalação de mais laboratórios do Estado, cobrindo actividades industriais onde possa realizar-se investigação aplicada.

2.5 — A criação de instituições ou remodelação das existentes, de forma a que se contribua efectivamente para o estudo, informação, divulgação e resolução dos problemas técnicos e económicos nacionais.

Assim considera-se conveniente a existência:

2.5.1 — de um Conselho Superior de Economia

2.5.2 — de um Instituto da Conjuntura

2.5.3 — de um Centro ou Agência de Produtividade

2.5.4 — de serviços económicos na Direcção-Geral dos Serviços Industriais.

Preconiza-se, além disso:

2.5.5 — o melhoramento dos Serviços de Estatística

2.5.6 — a ampliação dos Serviços de Normalização

2.5.7 — o aperfeiçoamento do condicionamento industrial.

Em Portugal, por insuficiência de informação económica e estatística, por falta de inquéritos assíduos às condições de actividade dos vários sectores, por desconhecimento das capacidades de produção e de consumo, por obscuridade de algumas disposições da lei, por imperfeita concretização nos termos das licenças, por fraudes em matéria de trabalho caseiro, por falta de continuidade da política de condicionamento — não têm resultado da aplicação dos diplomas promulgados as vantagens positivas que haveria a esperar. Na maioria dos sectores condicionados o número de unidades autorizadas ultrapassa grandemente as possibilidades de escoamento da produção, sem se colherem os benefícios de uma concorrência activa. Criaram-se, assim, situações críticas que têm impedido os necessários progressos da técnica e da qualidade dos fabricos e a valorização do trabalho.

Nestas condições, torna-se necessário obviar às deficiências apontadas, integrando decididamente a política do condicionamento industrial no programa de desenvolvimento, através de um condicionamento da produção ou de um simples condicionamento técnico de instalação, conforme aquele que for mais adequado para cada indústria.

2.5.8 — a adaptação, no Sector Estado, das dimensões e processos de serviços e quadros técnicos obsoletos às exigências da expansão a realizar;

2.5.9 — a compilação, estudo e revisão de toda a legislação promulgada no nosso País sobre actividade industrial.

2.6 — A criação de instituições e introdução de reformas que facilitem a mobilização da poupança e a concessão de crédito.

A posição altamente líquida do nosso sistema bancário permite encarar o financiamento de parte da industrialização através da criação de crédito no montante de alguns milhões de contos, desde que haja adequados instrumentos de mobilização das reservas disponíveis e se instalem bancos de fomento. Todavia, não devem esquecer-se os perigos inflacionistas de tal processo de financiamento, que nem sempre poderão evitar-se ou atenuar-se, mediante medidas fiscais ou administrativas.

O crédito a médio e a longo prazo à indústria tem sido confiado em grande parte à Caixa Nacional de Crédito, na Metrópole, e aos «departamentos de fomento» dos próprios bancos emissores, no Ultramar; mas, devido a condições estruturais e à lentidão e complexidade da orgânica processual, os serviços dessas instituições têm sido necessariamente limitados.

Constituem, por isso, factores primaciais para o desenvolvimento do País a reforma do crédito e a reforma fiscal.

2.7 — O estudo da repartição funcional e pessoal do rendimento com vista à correcção, de modo a alcançar-se uma repartição que contribua para resolver os problemas sociais do trabalho.

De facto, os aspectos sociais do crescimento económico são decisivos e de modo algum devem excluir-se do âmbito do pensamento e da acção do patronato português. Não pode esquecer-se, todavia, que as políticas sociais só são exequíveis quando têm sólido fundamento de ordem económica. No entanto, considera-se possível desde já uma revisão do problema do salário que tome em conta não só a produtividade do trabalha-

dor, mas também as suas necessidades como homem; para a solução deste problema pode contribuir uma reforma tributária que permita ou conduza à redistribuição.

2.8 — A orientação da política fiscal no sentido de:

- tributação, sempre que possível, não do rendimento normal, mas do rendimento real;
- discriminação qualitativa, a favor dos rendimentos industriais, dos lucros levados a reservas e dos lucros imputáveis a novos investimentos, inclusive os feitos com a investigação;
- integração da tributação do consumo por um imposto sobre o valor das transacções, e agravamento da tributação dos consumos supérfluos e de luxo, sobretudo os de bens importados;
- abolição dos direitos fiscais sobre matérias-primas e máquinas utilizadas por indústrias de exportação, bem como os direitos sobre os respectivos produtos, ou, na parte da importação, pelo menos atenuação de encargos mediante o draubaque;
- coordenação entre as taxas aduaneiras dos produtos e as das matérias-primas destinadas ao seu fabrico.

2.9 — O incremento das exportações para o estrangeiro devendo referir-se, para além dos problemas alfandegários, de produtividade, de crédito e de comercialização, mais os seguintes aspectos:

- revisão do sistema de prospecção e estudo de mercados externos mediante uma reforma e mobilização coordenada dos serviços económicos no estrangeiro e dos serviços comerciais das empresas;
- estudo sistemático dos meios de desenvolvimento da exportação adoptados em outros países, com vista à sua eventual aplicação pelo Estado ou pelo sector privado.

3 — O ELEVADO GRAU DE DEPENDÊNCIA EXTERNA DA ECONOMIA PORTUGUESA E A TRANSFORMAÇÃO EM CURSO NA ESTRUTURA ECONÓMICA EUROPEIA REQUEREM:

- a investigação dos aspectos estruturais que se liguem à reconversão e reorganização impostas pela associação de Portugal a uma Zona de Comércio Livre ou ao Mercado Comum Europeu;
- o estudo das cláusulas de salvaguarda que as condições particulares do complexo Metrópole-Ultramar poderão impor no decorrer das várias fases das projectadas organizações.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Maio de 1908)

Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães

Reuniu no dia 27 do mez ultimo a assembleia geral d'esta Companhia tendo-lhe sido presentes o relatorio e contas da gerencia relativos ao exercicio de 1906-1907.

Pelos documentos apresentados vê-se que até 31 de dezembro ultimo tinha a companhia gasto com a construcção da linha de Guimarães a Fafe a quantia de 600:547\$925 réis. Prevê-se que a despesa total atinja a cifra aproximada de 696:000\$000 réis.

A receita total em 1909 foi de 101:300\$198 réis, e em 1907 foi de 113:974\$622, tendo havido como se vê augmento de receita, o que se attribui em parte á exploração da linha de Guimarães a Fafe, que foi inaugurada em 20 de julho do ano passado.

As despesas de exploração em 1:06 chegaram a réis 28:290\$258 tendo subido em 1907 a 37:458\$343 réis.

O dividendo aprovado foi seis por cento, ou 6\$000 réis por acção na importância de 35:688\$000; o fundo de reserva ficou em 22:000\$000 réis.

Relatorio e contas foram approvados procedendo-se em seguida á eleição da mesa da Assembleia Geral, do Conselho Fiscal e do subgerente.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Exposições de Arte

Abril, águas mil... Mas fez sol, em muitos dias, e, no ponto de vista cultural e artístico, o mês não foi pobre em manifestações de interesse. O Chiado, que continua a ser a capital de Lisboa, não se esqueceu de celebrar o centenário de um dos seus príncipes. Referimo-nos a Gualdino Gomes. A data, por iniciativa do «Diário de Notícias», não foi esquecida. Luís de Oliveira Guimarães, que privou com o companheiro dilecto de Fialho de Almeida, traçou, em breve e graciosa palestra, o seu perfil.

No Palácio Foz, realizou-se uma exposição com o título de *Dez anos de pintura italiana*. Entre os quadros, que enchiam quase duas grandes salas, vimos alguns de feição modernista.

Na Sociedade Nacional de Belas Artes, o distinto pintor António da Silva Lino, discípulo de João Saavedra Machado, fez uma nova e notável exposição individual. Grande desenhador, Silva Lino é, acima de tudo, um extraordinário e inconfundível pintor de paisagens. Muitos dos seus quadros figuram em Museus e colecções particulares.

O «Salão da Primavera», efectuado no Palácio da Rua Barata Salgueiro, é, sem favor, um dos melhores, mais equilibrados, deste últimos anos. Nada de novo? Talvez, por parte dos pintores da geração mais velha. Quanto aos modernistas, esses mostraram-se mais uma vez parentes chegados dos modernistas estrangeiros. A imitação, quando muito, é uma habilidade. Só o talento dá carácter pessoal à obra de arte. No fim de contas, o modernismo não é coisa nova. Quando, como novidade, entrou em Portugal, há quarenta anos, já era uma coisa antiga em França. Onde está, pois, a originalidade e a *modernidade* desses modernistas, que se parecem todos uns com os outros, os portugueses aos franceses, estes aos italianos e vice-versa?

De Domingos Rebelo, antigo companheiro de Eduardo Viana em Paris, vimos no «Salão da Primavera» um admirável retrato de António Saúde. Olhámos para a parede e tivemos a impressão de que o



Trecho do Parque (Cascais) — Óleo de António Carvalho

grande paisagista se destacava da tela e ia falar-nos. Daqui, muito sinceramente, felicitamos os dois: o retratista e o retratado.

Num salão do «Sport Lisboa e Benfica», António Carvalho, jovem artista cheio de qualidades, abriu uma exposição interessante, com desenhos e óleos. A *Janela no Convento de Cristo* é um belo desenho. Os óleos pintados em Cascais, Sintra, Setúbal e Lisboa têm a marca de um verdadeiro artista.

O MEU BRASÃO

*Em Elvas, sobre as lájeas dum convento,
Dorme o sinal da minha antiga raça.
Foi lá que um dia eu descobri, atento,
Vir de bem longe a voz que em mim perpassa!*

*Por obra do cinzel grosseiro e lento,
Pouco lhe resta já da vida escassa.
Mas no meu sangue, renovando o alento,
Que Deus de novo, esclarecido, o faça!*

*Que Deus de novo exalte e dê relevo,
Por esta chama ardente com que escrevo,
À chama mais ardente de onde vim!*

*Possa o brasão, já gasto e sonolento,
Que em Elvas dorme à sombra dum convento,
Ser grande ainda por amor de mim!*

António Sardinha

Recortes sem comentários

Morte de um raposo na estação do caminho de ferro de Viana do Castelo

Na 3.^a feira, 7 de Janeiro, cerca das 14,30, foi repentinamente quebrado o trabalho de rotina na estação dos caminhos de ferro com o aparecimento de um lindo raposo, ainda de pouca idade que, em célere correria, saltou o gradeamento, em frente à Central Eléctrica da Empresa do Coura, precipitando-se entre as várias locomotivas, com o maior espanto de todo o pessoal que ali trabalhava.

O bicho zigzagueou por entre as máquinas e escapou-se em direcção aos quintais do lado Sul da estação e trazeiras da Avenida Conde da Carreira, acercando-se dele uma menor, Maria da Conceição Amorim de Sousa Baptista, de 12 anos, criada do restaurante da estação, munida com uma foice. O animal esgueirou-se e já desnortado, voltou aos «rails» onde se encontravam a trabalhar as brigadas de operários. Foi nesta altura que o subchefe do Distrito de Via e Obras, sr. João de Oliveira Rico, de 40 anos, residente na Areosa, munido de um varapau, atirou uma pancada certa no raposo que ficou prostrado e a espernear. Mais outra e o lindo animal pereceu.

Embora àquela hora não circulassem comboios, muitas das pessoas que estavam nas imediações ficaram alvoroçadas com o acontecimento, acorrendo àquele local.

Calcula-se que o raposo tenha descido do Monte de Santa Luzia, sendo de admirar o seu aparecimento, à plena luz do dia.
(De *Notícias de Viana* 12 de Janeiro de 1958)

Dr. Júdice Pargana

No dia 14 de Fevereiro, logo de manhã, a cidade foi abalada por uma notícia que a encheria de tristeza: falecera, súbitamente, na sua residência, uma figura querida de Elvas, um Homem estruturalmente bom, um Homem de uma inteireza de carácter invulgar no nosso tempo, um médico distinto, um cirurgião competentíssimo: o dr. António Alexandre Júdice Pargana. A cidade acórdava para a vida de mais um dia e afinal acordou para a dor, uma dor profunda, dilacerante, bem sentida. O dr. Pargana, que viera para Elvas em 1930, contava hoje um amigo em cada elvense e os pobres, que ele tantíssimas vezes socorrera e tratara gratuitamente, tinham por ele verdadeira dedicação e estima.

À sua morada da Rua de João Pereira de Abreu acorrem logo inúmeras pessoas de todas as classes sociais e as lágrimas, nesse dia e no que se lhe seguiu, que foi o do imponente funeral, banhariam até as pedras das calçadas.

Uma data de luto para Elvas e mais uma vez sentimos que, em ocasiões tristes como esta, o mundo devia suspender um instante a sua marcha para que em toda a parte se soubesse que morrera um Homem de Bem.

Do «Jornal de Elvas»



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



Os nossos mortos

D. Amélia do Carmo d'Ornellas

Pelo falecimento de sua saudosa Mãe, Sr.^a D. Amélia do Carmo d'Ornellas, o nosso Director continua a receber cartões de pêsames de numerosas pessoas, o que muito o tem sensibilizado. Registamos hoje mais os seguintes nomes:

Engenheiro Manuel Pinto Osório, D. Bernardo da Costa, Conde de Rio Maior, Carlos de Brito Leal, Dr. José Crespo, Coronel Alberto Cardoso dos Santos, Inspector M. Martins de Almeida, José Gonçalves Rodrigues, Conde de Penalva d'Alval Christiano Frazão Pacheco, General-Major R. Timperman, José Paim de Bruges, Dr. Carlos Migue, Ferreira Gonçalves, Eurico Gama, Cristóvão de Sousa Lima, capitão-aviador Tadeu Lopes da Silveira, Eng.^o D. Gabriel Uriguén, Julião Quintinha, tenente-coronel Júlio d'Abreu Campos, Carlos Alves Tavares, Eng.^o Gastão Benjamim Pinto, Jorge Aboim da Silveira, tenente José Cabral Júnior, Francisco da Silva Brás, J. Silva Júnior, Eng.^o Francisco Rodrigues Antunes, Abel de Campos Vieira, Luciano Cabrilha, Joaquim Parreira Branco, Eng.^o Raul da Costa Couvreur, Acúrsio Pereira, Carlos Manuel P. F. Pinto, Theotónio de Ornellas Bruges Ponce de Leon, Manuel Casqueiro Haderer, J. Agostinho Fernandes, João Feijão Teixeira, Jorge Borges d'Almeida, D. Georgina de S. F. Cardoso dos Santos, D. Maria Helena de Aboim da Silveira, D. Maria Adelaide Silva Júnior, D. Maria Helena Pimenta de Sousa Lima, D. Maria C. Campos Vieira, D. Fernanda Esteves dos Santos, D. Maria Mayer, D. Maria Helena Cabrilha, Coronel Cifka Duarte, José O'Donnell, Herculano Levy, João Lopes, Raul Gouveia Correia.

* * *

Caixa Sindical de Previdência dos Tipógrafos, Litógrafos e Ofícios Correlativos; Companhia dos Wagons Lits, Orfanato dos Ferroviários da C. P..

* * *

Vários jornais da Capital, província e Ilhas também noticiaram o falecimento da Mãe do nosso Director, sr. Carlos d'Ornellas, em termos muito expressivos de solidariedade na sua grande mágoa, destacando-se, com referências especiais, o semanário «Festa», «Sporting», de Lisboa e «Diário Insular», de Angra do Heroísmo.

* * *

Em comemoração do 30.^o dia do seu falecimento, rezou-se, ontem, quarta-feira, 30 de Abril, pelas 9 horas, na Igreja da Encarnação, missa de sufrágio, a qual foi muito concorrida por pessoas de família da extinta, amigos e camaradas de Imprensa do nosso Director.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Distrito e concelho de Bragança

(Processo n.º 1006/RA)

O «Diário do Governo», n.º 94, II Série, de 21 de Abril de 1958, publica o seguinte:

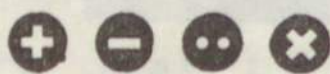
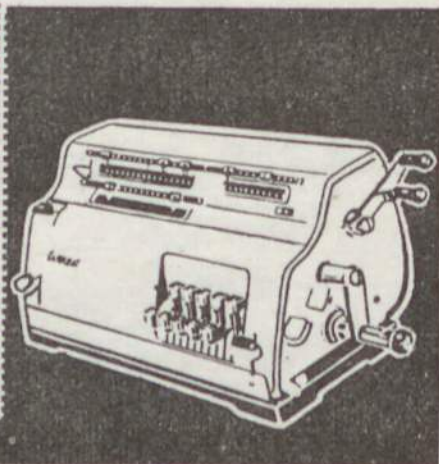
Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas, que a comparticipação de 500.000\$, a que se referem as portarias publicadas no *Diário do Governo* n.ºs 48 e 156, respectivamente de 21 de Fevereiro e 6 de Julho de 1957, concedida, pelo Fundo de Desemprego, à Câmara Municipal de Bragança para a execução da obra de desvio da linha do caminho de ferro em Bragança seja considerada como concedida à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Ministério das Obras Públicas, 15 de Abril de 1958. — Pelo Ministro das Obras Públicas, *Alberto Saraiva e Sousa*, Subsecretário de Estado das Obras Públicas.

Everest

A CALCULADORA DE
DE 10 TECLAS
PARA TRABALHO
INTENSO !

COM
TRANSPORTE
DE RESULTADOS
ACUMULADOR
APAGADOR NA
ADIÇÃO



FUNCIONA SÓMENTE
COM A MÃO DIREITA

REPRESENTANTES:

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA. LDA

Av. Fontes Pereira de Melo, 45 — LISBOA

Telef. 59181 (3 linhas)

Agradecimento e Missa do 30.^o dia

Carlos d'Ornellas e sua Família, na impossibilidade de o fazer pessoalmente, por desconhcerem moradas, manifestam a sua gratidão a todas as pessoas que os acompanharam em tão dolorosa transe, participando que foi rezada Missa por sua alma, às 9 horas, de ontem, na Igreja da Encarnação.

Linhas Estrangeiras

BRASIL

Os Caminhos de Ferro Centrais do Brasil comemoraram, no dia 30 de Março, com o descerramento de uma lápida, o seu primeiro centenário.

Estes Caminhos de Ferro possuem actualmente 3.700 quilómetros de via, 600 estações, 17 oficinas principais e várias secundárias e o seguinte material rolante: 616 locomotivas eléctricas, 175 diesel-eléctricas, 11 automotoras, 151 locomotivas a vapor, 854 carruagens de passageiros e 9.440 vagões de carga, no valor total de mais de 23 biliões de cruzeiros.

Os Caminhos de Ferro Centrais, que asseguram a ligação entre o Rio de Janeiro, São Paulo e o Estado de Minas Gerais, mantêm 11 escolas profissionais e dois liceus, frequentados pelos filhos dos ferroviários.

CHINA

A rede ferroviária na China está a desenvolver-se a olhos vistos, assim como o material rolante. Se em 1953, primeiro ano do plano quinquenal, não se fabricavam neste país mais que 10 locomotivas, esta cifra aumentará este ano para mais de 160. As fábricas chinesas de locomotivas produziram, desde 1953 até 1957, cerca de 500 locomotivas. Durante esse mesmo período, construíram-se 27.600 vagões para mercadorias, 2.000 carruagens de passageiros e alguns milhares de vagões-cisternas.

Plásticos Rochas, Lda.

PLAROL

Fábrica especializada na manufatura de plásticos por extrusão

Tubos de polietilene ■ Fios, cordões, fitas perfis e tubos de PVC e de acetato de celulose para diversos fins ■ Mangueiras para regas

ARTIGOS DE CONFECÇÃO — Batentes ■ Válvulas para torneiras ■ Vedantes

ARTIGOS DE ALTA FREQUÊNCIA — Novidades para Escritório ■ Brindes, Etc..

Fabrico de 1.ª qualidade

Avenida João XXI, 3 C e 3-D

Telef. 725302

End. Teleg. «PLAROL»

LISBOA - PORTUGAL

O que todos devem saber

Abolição de «vistos» entre Portugal e a França

Foi concluído em 14 do mês findo um acordo por troca de notas entre o Ministro dos Negócios Estrangeiros e o Embaixador de França em Lisboa estabelecendo a abolição de vistos entre Portugal e a França.

O acordo entrou em vigor no dia 25 de Abril.

Em consequência deste acordo os cidadãos franceses não necessitarão de visto consular para entrar em Portugal Continental e Ilhas Adjacentes, a partir daquela data, em viagens de trânsito, negócios e recreio.

Os cidadãos portugueses, como foi oportunamente noticiado, estavam já dispensados de visto consular para entrada em França desde 29 de Março último.

**NÃO PODIA TER ESCOLHIDO
melhor!**

DUROmatic

**É A PANELA DE
PRESSÃO IDEAL**

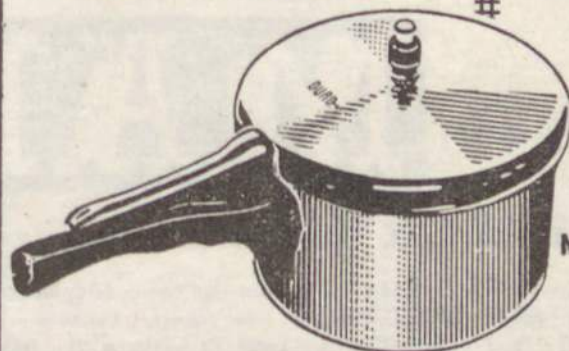


Porque:

É TOTALMENTE CONSTRUÍDA COM O FAMOSO
«PERALUMAN 30»

UM MATERIAL SUIÇO
3 VEZES MAIS RESISTENTE
QUE O ALUMÍNIO DE QUE
SÃO FABRICADAS AS
PANELAS DE PRESSÃO
VULGARES

O SEU INDICADOR DE
PRESSÃO É O MAIS PRÁTICO,
SEGURO E EFICIENTE DE TODOS



por isso...

DUROmatic

É DE ABSOLUTA SEGURANÇA!

O SEU MANEJO É MUITO
FÁCIL E A SUA DURAÇÃO
ILIMITADA

AS PANELAS "DURO-MATIC"
ENCONTRAM-SE À VENDA EM
3 TAMANHOS DIFERENTES
(4,6 E 10 LITROS)
E A PREÇOS MODERADOS
NAS BOAS LOJAS DE
ARTIGOS DOMÉSTICOS

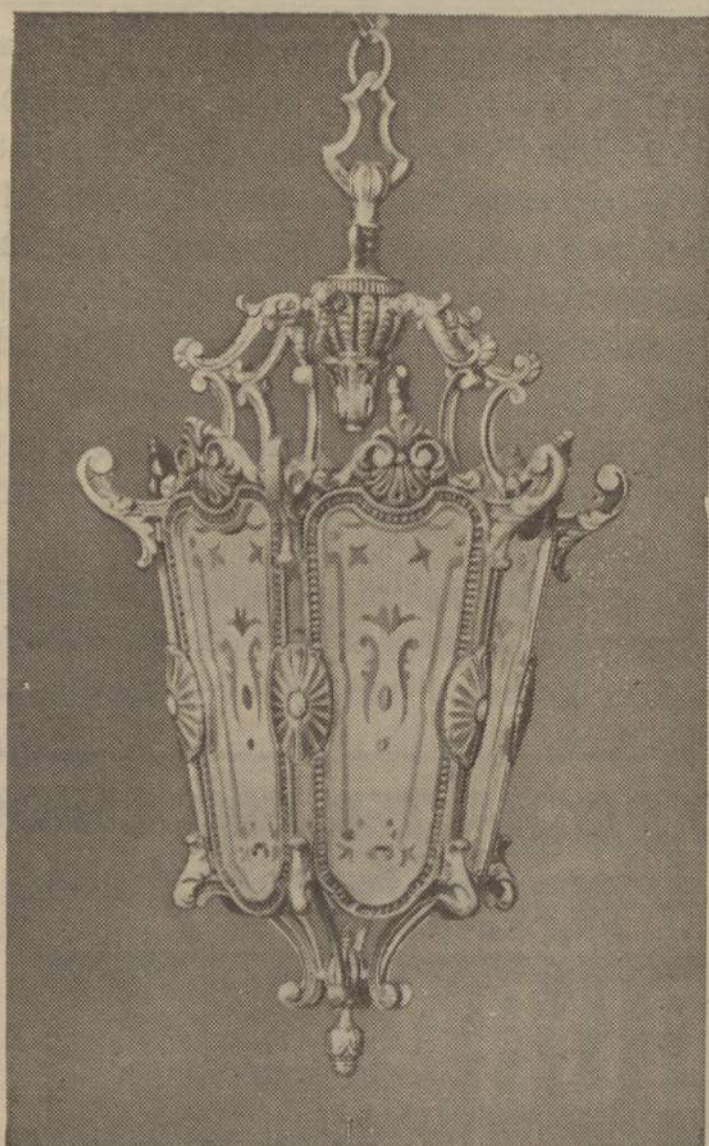
NÃO ENCONTRANDO PEDIMOS O
OBSEQUIO DE SE DIRIGIREM
AOS

Representantes:

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, LDA

Av. Fontes Pereira de Melo, 45 — LISBOA

Telef. 59181 (3 linhas)



«BRONZES SUPER»

J. DA GAMA ALVES

LUSTRES ■ LANTERNAS
CANDEEIROS ■ BIBELOTS

FÁBRICA:

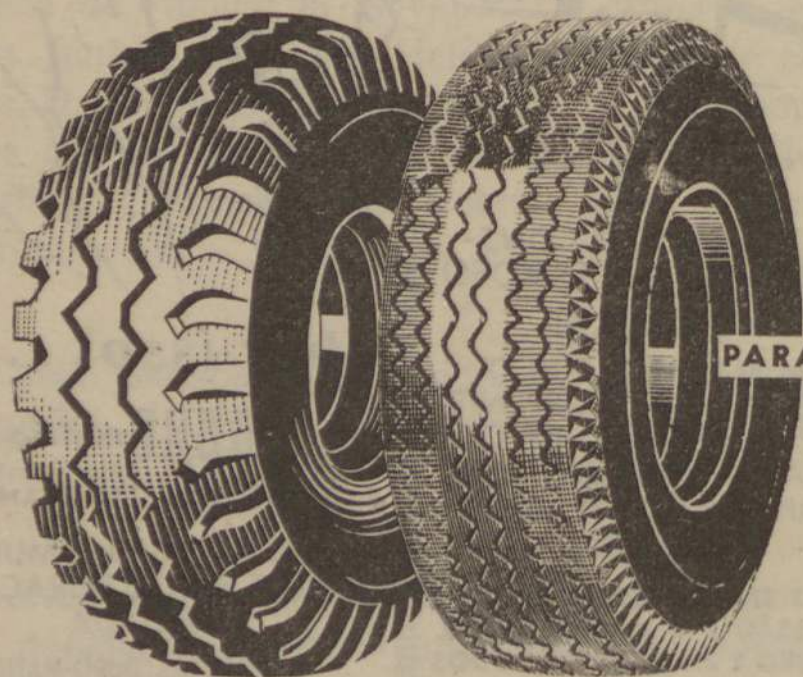
Rua Ernesto da Silva, 46-A

Telef. 013275 — Algés — LISBOA

Salão de Exposição:

Avenida da Liberdade, 3, 3.º

Telef. 24288 LISBOA



PARA TODOS OS VEÍCULOS AUTOMÓVEIS LIGEIROS E PESADOS

MABOR

POSTOS DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA GRATUITA

LISBOA — Largo do Andaluz, 15-C — Telef. 57162	BRAGA — Av. Marechal Gomes da Costa — Tel. 2074
Av. Sidónio Pais, 4-A — Telef. 49195	C. BRANCO — Av. Marechal Carmona — Tel. 53
Av. do Aeroporto — lote 102 — Tel. 721226	COVILHÃ — Largo da Infantaria 21 — Tel. 22044
PORTO — Praça dos Poveiros, 50 — Telef. 28271	FARO — Avenida dos Mercados — Telefone 578
COIMBRA — Rua da Sofia, 175 — Telef. 25529	SANTARÉM — Largo da Piedade — Telefone 844
AVEIRO — Av. Dr. Lourenço Peixinho, 242 — Tel. 414	VILA REAL — Av. Carvalho Araújo, 46 — Tel. 204
BEJA — Av. Miguel Fernandes, 15 — Telef. 298	VISEU — Avenida 28 de Maio — Telef. 22801

SEGURANÇA
COMODIDADE
ECONOMIA

SOREFAME

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

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048

Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas
Caldeiraria * Soldadura eléctrica
Válvulas condutas forçadas

Reservatórios metálicos

Estruturas metálicas



Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.

Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores

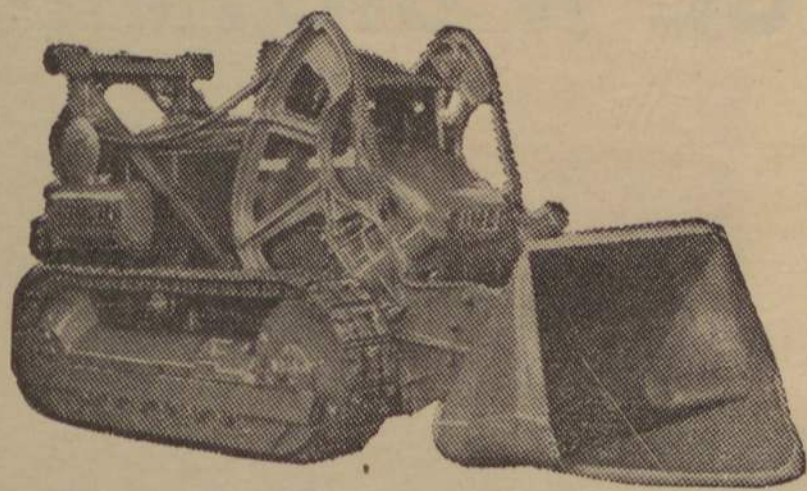
REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

EIMCO

APRESENTA:



O Tractor-Escavador 105 Diesel

PODENDO TRABALHAR EM BULLDOZER

PARA TODAS AS
PRODUÇÕES

EIMCO

CONSULTAR O REPRESENTANTE

EDMOND DARDEL

Rua Rodrigues Sampaio, 19-4.º-B

LISBOA

TELEF. 4 22 89



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 7 30156 (4 linhas) Teleg.: EPALDA — Lisboa



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE