

31.º do 71.º Ano

Lisboa, 16 de Junho de 1958

Número 1692

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

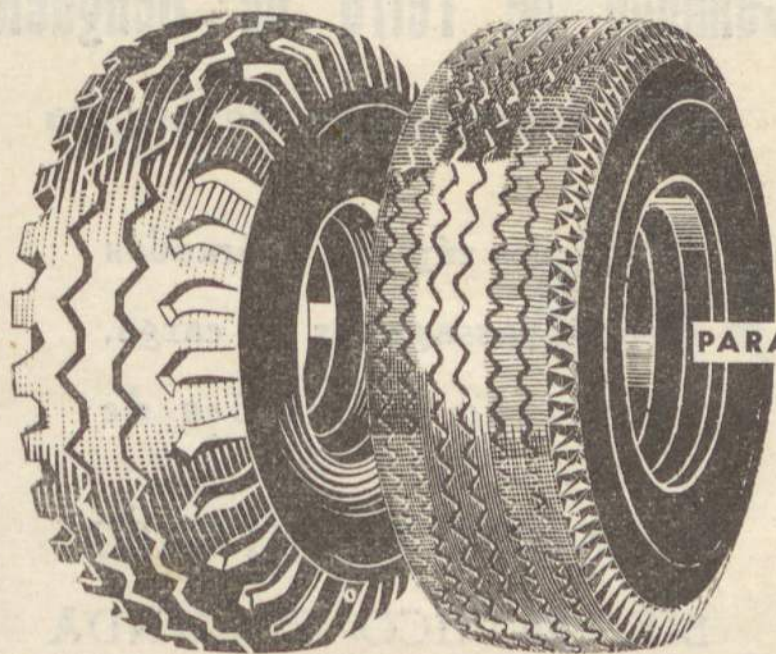
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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



PARA TODOS OS VEÍCULOS AUTOMÓVEIS LIGEIROS E PESADOS

MABOR

POSTOS DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA GRATUITA

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

SEGURANÇA
COMODIDADE
ECONOMIA

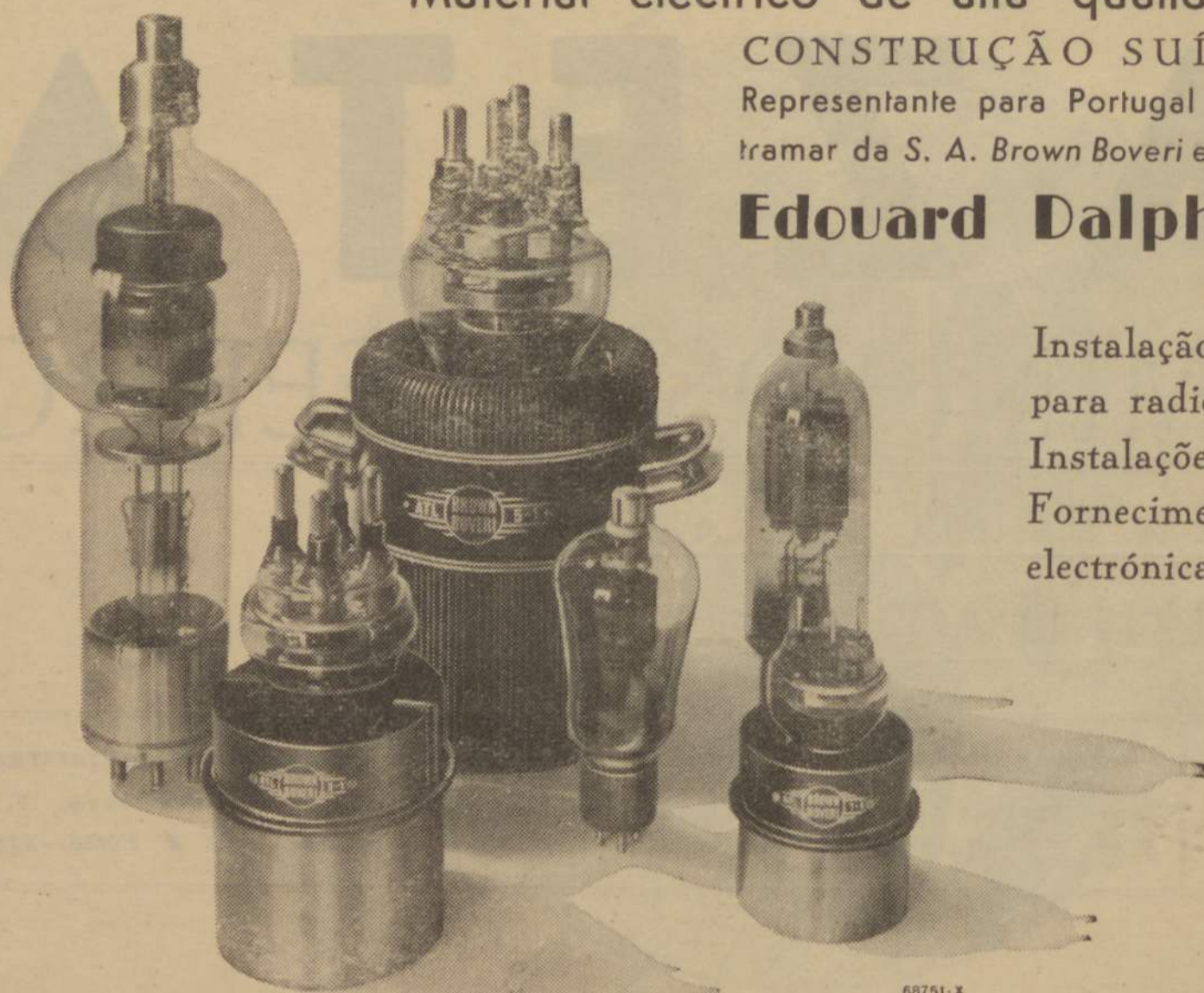
Material eléctrico de alta qualidade

CONSTRUÇÃO SUÍÇA.

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

Edouard Dalphin

**BROWN
BOVERI**



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

68751-X



1808

1958

A MAIS ANTIGA COMPANHIA DE SEGUROS PORTUGUESA



150 ANOS

de actividade seguradora

Rua Aurea, 100 - LISBOA

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 RODÉSIA
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TERMINUS (1.ª classe)

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

1692



16—JUNHO—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

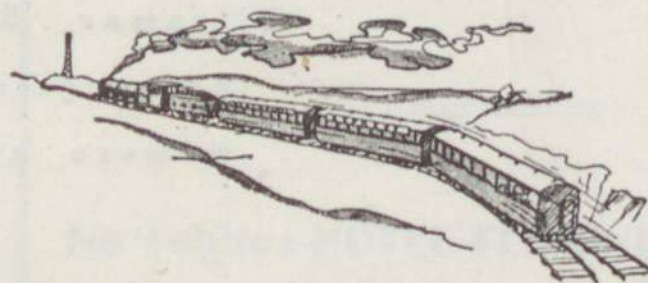
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES

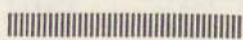


S U M Á R I O

Caminhos de Ferro da Beira	295
No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO	297
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	301
Ripagem da nova ponte das Várzeas.	302
Publicações recebidas	303
Gazeta dos Caminhos de Ferro	303
A Assembleia Geral da C. P. e o Relatório e as Contas do exercício de 1957.	304
Festival Ginástico-Desportivo em favor dos sinistrados do Faial .	305
Parte oficial	306
Há 50 anos	307
Os nossos mortos	307



Caminho de Ferro da Beira



Em 1956 foram transportados neste caminho de ferro 246.820 passageiros e 2.825.528 ton. de mercadorias

O Director da Exploração, sr. Eng.º Horácio Avelino Brasão de Freitas, no 7.º Relatório Anual do Caminho de Ferro da Beira, referente ao ano de 1956, apresenta-nos números e factos de grande interesse.

Como se sabe, o Caminho de Ferro da Beira foi adquirido pelo Estado à Rhodesia Railways em 7 de Abril de 1949 e em 1 de Outubro desse mesmo ano começou a ser administrado directamente pelos Caminhos de Ferro de Moçambique.

O capital do estabelecimento que, em 31 de Dezembro de 1955, era de 836.200.245\$08, passou, na mesma data em 1956, para 911.630.746\$83, tendo havido por consequência um aumento de 75.430.501\$75. O valor dos materiais em depósito em 31 de Dezembro de 1956 era de 72.574.731\$45, em comparação com 65.963.883\$03 em 1955, ou seja um aumento de 6.610.848\$42.

Sobre as receitas e despesa da exploração o Relatório diz-nos que as primeiras foram de 292.075.231\$15 ou seja um aumento de 14,4 % sobre a previsão calculada de 255.100.000\$00, e que a segunda foi de 142.918.014\$69, ou seja menos 38,74 % da despesa prevista, que era de 192.636.677\$00 depois de efectuados os orçamentos suplementares.

Embora, — sublinha o Relatório, — se tenha verificado uma ligeira variação no coeficiente de exploração, que aumentou

de 46,4 % para 47,41 %, os resultados obtidos podem classificar-se de muito bons.

Foi normalizado em 1956 o fornecimento de carvão por parte das minas de Moatize, tendo o fornecimento deste aumentado progressivamente até se fixar em 12.500 toneladas mensais, tendo sido paralelamente reduzidos os fornecimentos, por parte das minas do Wankie, para cerca de 500 toneladas mensais, carvão este que é somente utilizado nos comboios correios. Esta redução e o facto de não ter sido importado carvão da África do Sul, contribuíram para fazer baixar sensivelmente a despesa com este combustível de 28.131.633\$28 em 1955 para 24.776.534\$72 em 1956.

Por outro lado, a Administração continuou em 1956 a melhorar as condições de exploração deste caminho de ferro, não só com a execução das obras mais necessárias para aumentar a sua capacidade e segurança, mas também com a preparação do pessoal e aperfeiçoamento dos diversos sectores deste importante caminho de ferro.

Entre as obras mais importantes levadas a efeito no ano em referência, figuram a construção de variantes, o prosseguimento da construção de oficinas gerais, a construção de novas estações, a renovação do material de via, a construção da nova gare de Vila da Manica, tendo ficado em vias de

conclusão os trabalhos das novas estações de Tica, Revué e Machipanla.

Prosseguiram os trabalhos de renovação do material de via ao longo da linha, o qual, nalguns troços, acusa um desgaste acentuado devido não só ao facto de ser antigo, mas também ao intenso tráfego e, noutras troços, às grandes rampas e curvas apertadas. Além disso, procurou-se, na medida do possível, corrigir o traçado das linhas, dos arruamentos e outras instalações por forma a implantá-las de acordo com o plano geral aprovado.

Dentre outras obras iniciadas ou concluídas, avultam o edifício para a chefia do serviço de compras e armazéns, a construção de novos acampamentos, ao longo da linha, para indígenas, e construção de sanitárias das casas existentes ao longo da linha.

Sobre o tráfego, o Relatório informa-nos que em serviço interno transportaram-se 73.816 passageiros e no combinado 173.004, o que perfaz um total de 246.820, ao passo que em 1955 se transportaram em serviço 76.942 passageiros, no combinado 192.518, na totalidade de 269.460, e, em 1954, transportaram-se, respectivamente, 65.296 e 199.269, num total de 264.565.

Quanto à tonelagem das mercadorias transportadas esta foi da ordem das 2.825.528, sendo 304.623 em serviço interno

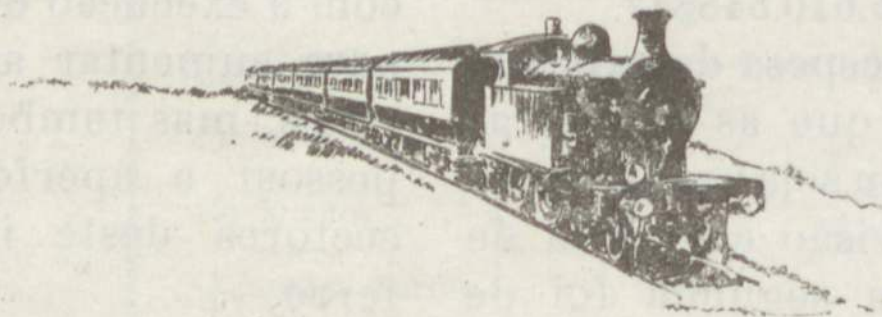
e 2.520.905 em serviço combinado. Em 1955, o total transportado foi de 2.784.921 toneladas, sendo 288.457 em serviço interno e 2.496.464 em serviço combinado. Foi sensível, como se vê, o aumento verificado em 1956 de tonelagem transportada.

Vejamos agora o que o Relatório nos diz sobre a existência de material de tracção e circulante. O efectivo de locomotivas em serviço é de 49, sendo 2 da série 50; 6 da série 214/19; 8 da série 911; 12 da série 950; 9 da série 980; 3 da série 990 e 5 da série 970. Além destas, trabalham, em regime de aluguer, as locomotivas da série 200 e 400 no serviço de carreiras e as da série 50 e 500 no serviço de manobras.

O número de vagões ao serviço do C. F. B. é no total de 981. As carruagens existentes totalizam 36, sendo 5 de 1.ª classe, série A. 400; 8 de 2.ª classe, série B. 500; e 23 de 3.ª classe, série C. 600. São duas as ambulâncias postais; e três as unidades de socorro.

A receita de passageiros totalizou a importância de 8.380.248\$64 e a receita proveniente do transporte de mercadorias somou 283.694.982\$51. Os comboios de mercadorias efectuados foi de 18.628; em 1955 efectuaram-se 18.538 e 18.213 em 1954.

Eis o que se nos ofereceu dizer sobre o Relatório, referente a 1956, do Caminho de Ferro da Beira.



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

2) Para além de Vendas Novas.

A «companhia inglesa»

Continuados, pois, esses estudos e considerando-se já suficientemente adiantados, o governo apresentou, ao Parlamento, em Julho de 1858, uma proposta de lei para continuar a construção de Vendas Novas para Beja. Pedia autorização para contratar com uma companhia aquela construção, concedendo-lhe uma subvenção de cerca de 12.000\$000 réis por quilómetro, o que equivalia aproximadamente a 50 % do custo orçamental previsto.

As condições técnicas eram as mesmas que haviam servido de base ao contrato do primeiro troço já concedido.

Provocou este projecto de lei larga discussão e sofreu diversas alterações, entre as quais se não pode deixar de citar a que determinou que a bitola da linha passaria a ser de 1^m,67 entre bordos interiores dos carris; a construção prosseguiria sem subvenção e a concessão seria dada mediante concurso público.

Na falta de concorrentes, ficava o governo autorizado a mandar proceder à construção por administração directa.

Obtido, finalmente, parecer favorável da Comissão parlamentar de Obras Públicas, foi votada a lei de 8 de Julho de 1859 e nessa mesma data aberto concurso por espaço de quarenta dias.

O concurso, porém, ficou deserto e, por isso, o governo usando daquela autorização, celebrou contrato, em 3 de Janeiro de 1860, com o nosso conhecido sir John Sutherland Valentine, que já vimos tomar papel predominante na construção do primeiro troço da linha do Leste, e que agora figurava como procurador de Charles Edward Mangles, John Chapman, Robert Russel Notman e George Bernard Townsend, que por sua vez representavam uma companhia, que se popularizou sob a designação de «**Companhia inglesa**».

Era-lhe dada a subvenção quilométrica de 16.000\$000 réis, deduzindo-se porém, por quilómetro, 500\$000 réis onde os terrenos fossem cedidos pelo Estado; ou, com a alternativa da garantia de juros de 7 % sobre o capital de 24.000\$000 réis por quilómetro.

Uma portaria de 4 de Janeiro, assinada pelo ministro António de Serpa Pimentel, baseada na referida lei de 8 de Julho, e considerando que as Juntas gerais dos Distritos de Beja e de Évora haviam já concorrido com os donativos de 3.000\$000 e 1.200\$000 réis, respectivamente, e cessão gratuita dos terrenos a expropriar no primeiro daqueles Distritos, aprovou aquele contrato de 3 de Janeiro, que foi sancionado por decreto real de 29 de Maio, assinado pelo rei D. Pedro V⁽⁵⁾.

Nesse mesmo dia, Sir John Valentine, como procurador e em nome dos seus representados, fizesse o depósito de 67.000 £, determinado para caução das obrigações do contrato, representado por 670 *bonds* da dívida portuguesa⁽⁵⁾.

A carta de lei de 29 de Maio era, nos seus tópicos essenciais, do teor seguinte:

«Dom Pedro, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos súbditos que as Cortes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

«Artigo 1.º — É aprovado, na parte que depende da sanção legislativa, o contrato celebrado em 3 de Janeiro de 1860 entre o governo e John Sutherland Valentine, como representante de Charles Edward Mangles, John Chapman, Robert Russel Notman e George Bernard Townsend, para construção do caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja, e o seu artigo adicional, o qual contrato e artigo adicional vão juntos à presente lei, e dela fazem parte.

«§ único — O governo poderá substituir a subvenção de que trata o artigo 27.º do mencionado contrato por uma garantia de mínimo de juro que não deverá exceder a 7 % sobre uma quantia calculada à razão de 24.000\$000 réis por quilómetro.

«Artigo 2.º — Se por qualquer dos meios estabelecidos no artigo antecedente não puder efectuar-se a construção do caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja, é permitido ao governo mandar proceder à construção do referido caminho por conta do Estado.

«Artigo 3.º — É o governo autorizado a fazer criar e emitir pela Junta do Crédito Público os títulos de dívida fundada, interna ou externa, que forem necessários para pagamento dos encargos resultantes do contrato aprovado pelo artigo 1.º, ou para satisfação das despesas da construção, quando o caminho seja feito pelo modo indicado no artigo 2.º.

«Os ministros e secretários de Estado dos negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria e dos negócios da Fazenda a façam imprimir, publicar e correr. Dada no paço das Necessidades, aos 29 de Maio de 1860. REI (com rubrica e guarda). António de Serpa Pimentel, José Maria do Casal Ribeiro. Lugar do selo grande das armas reais.

«Carta de lei, pela qual Vossa Majestade, tendo sancionado o decreto das Cortes gerais de 6 de Maio de 1860 que aprovou o contrato celebrado em 3 de Janeiro do corrente ano entre o governo e John Sutherland Valentine, como representante de Charles Edward Mangles, John Chapman, Robert Russel Notman e George Bernard Townsend, para a construção do caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja e o seu artigo adicional, o qual contrato e artigo adicional vão juntos à presente lei e dela fazem parte; o manda cumprir e guardar tão inteiramente como nele se contém, tudo pela forma retro declarada. Para Vossa Majestade ver. Diogo Nicolau Possolo a fez».

As condições técnicas eram sensivelmente as que haviam sido impostas a D. José de Salamanca para as linhas do Leste e do Norte.

Desse contrato damos, a seguir, os trechos principais:

«Aos 3 dias do mês de Janeiro de 1860, no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, e gabinete do Il.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. António de Serpa Pimentel, do Conselho de Sua Majestade, Ministro e Secretário de Estado desta Repartição, onde vim eu Ernesto de Faria, do Conselho de Sua Majestade e Secretário do mesmo Ministério, estando presentes de uma parte o dito Ex.^{mo} Sr. Ministro, em nome do governo, primeiro outorgante, e da outra parte, como segundo outorgante, John Sutherland Valentine, procurador em causa própria de Charles Edward Mangles, John Chap-

man, Robert Russel Notman e George Bernard Townsend, súbditos ingleses, como fez constar pela procuração em forma que fica arquivada em meu poder, assistindo também a este acto o bacharel António Cardoso Avelino, ajudante do Procurador geral da Coroa junto a este Ministério, foi dito perante mim pelos outorgantes acima mencionados, que concordavam no seguinte contrato, e se obrigavam a cumprir todas as suas condições e cláusulas.

CAPÍTULO I

CONDIÇÕES RELATIVAS À CONSTRUÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DAS VENDAS NOVAS A ÉVORA E BEJA, AO FORNECIMENTO DO RESPECTIVO MATERIAL FIXO E CIRCULANTE, E AOS DIREITOS DO ESTADO E DA EMPRESA SOBRE AS DIVERSAS CONSTRUÇÕES E MATERIAL FORNECIDO

«Artigo 1.º — A empresa (devendo entender-se por esta palavra, sempre que for empregada no presente caderno de condições, os concessionários primitivos segundos outorgantes, Charles Edward Mangles, John Chapman, Robert Russel Notman e George Bernard Townsend, ou qualquer particular, sociedade ou companhia para quem estes trespasssem, na conformidade das leis e com autorização do governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas em virtude deste contrato) efectuará à sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e nos prazos estipulados nas diversas condições deste contrato:

«1.º — A construção do caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e oficinas de pequena e grande reparação, e todos os edifícios acessórios, casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de vedação ou sebes para separar as vias férreas das propriedades contíguas, e em geral as obras de construção previstas ou imprevisas, sem excepção ou distinção, que forem necessárias para o completo acabamento da linha férrea.

«§ 1.º — A directriz do caminho de ferro será a que foi escolhida pelo engenheiro Brandão, bifurcando para Évora e para Beja junto a S. Tiago do Escorial, segundo consta dos estudos que existem no Ministério das Obras Públicas, salvas as modificações propostas pela empresa e aprovadas pelo governo.

Artigo 3.º — O caminho de ferro será construído para uma só via tendo as necessárias vias

de resguardo e as de serviço das estações, mas as expropriações e obras de arte serão feitas com largura para duas vias em toda a sua extensão.

«§ único — Logo porém que a receita bruta anual do caminho de ferro por quilómetro chegar a 4.800\$000 réis, a empresa será obrigada a assentar a segunda via férrea à sua custa, sem que por isso tenha direito em tempo algum a qualquer indemnização ou aumento de subsídio.

«Artigo 5.º — O máximo dos declives deverá ser em regra de 0,007 por metro mas, em alguns casos, poderá subir até 0,010 por metro, quando isso fôr indispensável.

«Artigo 6.º — Os raios das curvas de concórdância que ligam os alinhamentos rectos deverão ser no mínimo de 500 metros, e de 300 nas vias de resguardo. Nos casos, em que se empreguem estes raios, as respectivas curvas de concórdância deverão efectuar-se, tanto quanto for possível, sobre planos horizontais.

«Artigo 7.º — A largura do caminho sobre o balastro não será nunca inferior a 7^m,40 para as duas vias, e a 4 metros para uma via, devendo ser reguladas, em relação a esta largura e conforme as circunstâncias do caminho, as dimensões das banquetas, das rampas e dos fossos.

«A largura de cada via deverá ser de 1,67 entre as arestas interiores dos carris.

«A entrevia ou distância entre as duas vias será pelo menos de 1^m,80, e no máximo de 2 metros, entre as faces exteriores dos carris internos de cada via.

«Artigo 8.º — Os carris e outros elementos constitutivos da via férrea devem ser de boa qualidade, e dos melhores modelos, próprios a preencher o fim do seu destino.

«Os carris serão de ferro laminado, não poderão ter peso inferior a 37 quilogramas por metro corrente; serão fixados pelo sistema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os últimos aperfeiçoamentos, e sob prévia aprovação do governo, e serão ligados entre si por meio de corrediças (*éclisses*).

«Artigo 9.º — O caminho de ferro será fechado por meio de muros, sebes vivas, ou grades de madeira que o separem das propriedades contíguas, com barreiras de serventia abrindo para fora.

«Artigo 21.º — As máquinas locomotivas serão construídas sobre os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescritas ou às que de futuro o forem para pôr em circulação as mesmas máquinas.

«As carruagens dos viajantes deverão ser

igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e guarneçadas de assentos. Havê-las-á de três classes pelo menos:

«As de primeira classe serão cobertas, com assentos estofados e fechadas com vidraças.

«As de segunda classe serão cobertas, fechadas com vidraças e terão assentos de estofa mais ordinário.

«As de terceira classe serão cobertas, fechadas com cortinas e terão assentos de madeira..

«Artigo 22.º — O caminho de ferro, com todos os edifícios necessários para o serviço do mesmo caminho e mais acessórios e dependências, como carris, coxins, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer espécie, fica, desde a sua construção ou colocação na linha, pertencendo ao domínio do Estado, para todos os efeitos jurídicos, nos termos do direito comum e especial dos caminhos de ferro, e das diversas disposições do contrato celebrado segundo as presentes condições.

«Todo o material circulante, carvão, coque e quaisquer outros provimentos, ficarão pertencendo ao domínio da empresa para os mesmos efeitos e nos mesmos termos; com a declaração porém de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o efeito de ser substituído com vantagem do serviço público, e o mesmo terá lugar para o carvão, coque e quaisquer outros aprovisionamentos, enquanto forem importados livres de direitos.

CAPÍTULO II

«Artigo 23.º — Em compensação das obrigações que a empresa toma sobre si pelo respectivo contrato, concede o governo à mesma empresa, pelo espaço de noventa e nove anos, a contar do começo das obras, a exploração do caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja, pelo modo, nos termos e nas condições estipuladas no mesmo contrato.

«Artigo 25.º — Logo que tenha expirado o prazo da concessão acima estabelecido, a empresa entregará ao governo, em bom estado de exploração, o caminho de ferro com todo o seu material fixo, edifícios e dependências, de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber dele indemnização alguma.

«Também lhe entregará todo o material circulante; mas, tanto o valor desse como o do carvão de pedra e outros quaisquer provimentos que entregar ao governo, ser-lhes-ão pagos segundo o arbítrio de louvados.

«Artigo 26.º — Em qualquer época, depois

de terminados os quinze primeiros anos, a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha, terá o governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

«Para determinar o preço da remissão, tomar-se-á o produto líquido obtido pela empresa durante os sete anos que tiverem precedido àquele em que a remissão deve efectuar-se; deduz-se desta soma o produto líquido que corresponde aos dois anos menos produtivos, e tira-se a média dos outros anos, a qual constitui a importância de uma anuidade que o governo pagará à empresa durante cada um dos anos que faltarem para terminar o prazo da concessão. Porém esta anuidade nunca será inferior ao produto líquido do último dos sete anos tomados para base deste cálculo. Neste preço de remissão não é incluído o valor do carvão, coque ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo governo, na ocasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

«Artigo 27.º — O governo concede mais à empresa o subsídio de 16.000\$000 réis por quilómetro, que serão pagos em *bonds* de 3 por cento pelo seu valor no mercado, segundo o preço médio da última semana na praça de Londres, ou em dinheiro. Porém, naqueles quilómetros em que os terrenos a expropriar houverem sido cedidos ao governo sem indemnização, concede o governo à empresa os mencionados terrenos, deduzindo-se no subsídio que o governo tem de dar à mesma empresa a importância de 500\$000 réis em cada quilómetro.

«Artigo 28.º — Concede mais o governo à empresa a faculdade de construir todos os ramais que possam alimentar a circulação das linhas concedidas por este contrato, excepto se estes ramais excederem 18 quilómetros ou conduzirem a povoações ou a quaisquer pontos por onde passe outro caminho de ferro, e precedendo sempre o respectivo contrato especial com o governo, e sem que este pela dita construção lhe pague subsídio algum ou lhe garanta qualquer benefício. Quando porém o governo julgar necessário construir alguns destes ramais, e a empresa se não prestar a isso, o governo reserva-se muito expressamente o direito de os construir ou de contratar a sua construção com qualquer empresa nos termos que lhe aprouver.

«Artigo 29.º — O governo não poderá conceder durante o tempo desta concessão linha alguma paralela às que fazem objecto do presente contrato, sem consentimento da empresa, excepto a uma distância desta superior a 40 quilómetros.

«Artigo 30.º — O governo reserva-se o direito

de fazer novas concessões de quaisquer caminhos de ferro que venham entroncar com as linhas concedidas, ou que partindo de quaisquer dos seus pontos sigam direcções divergentes.

«Artigo 33.º — As empresas concessionárias de quaisquer caminhos de ferro, que venham entroncar com a linha das Vendas Novas a Évora e Beja, terão a faculdade de fazer circular nelas as suas carruagens, wagons e máquinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço, e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem, que, no caso de não haver acordo entre as empresas, será regulada segundo a relação entre a portagem e o transporte estabelecido nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições em França.

«Artigo 34.º — Concede mais o governo à mesma empresa a isenção de qualquer contribuição geral ou municipal nos primeiros vinte anos depois do começo das obras; contudo nesta disposição não é incluído o direito de trânsito lançado sobre os preços de condução dos passageiros e mercadorias que estão marcados nas tarifas, o qual todavia não excederá nunca 5% sobre aqueles preços.

«Artigo 35.º — O governo concede mais à mesma empresa, desde a data da adjudicação até que a linha férrea se ache em estado de exploração, entrada livre de quaisquer direitos pelas alfândegas a todos os materiais e utensílios, máquinas, combustível e mais objectos que forem necessários para a construção e exploração da linha férrea.

«§ 1.º — Depois de se achar em estado de exploração a dita linha, esta isenção continuará por mais dois anos tão sómente para as máquinas e combustível destinados à exploração.

«§ 2.º — As disposições do princípio deste artigo e seu § 1.º são applicáveis à colocação da segunda via, mas só pelo que respeita ao material que lhe corresponde.

«Artigo 36.º — Concede mais o governo à mesma empresa, sem encargo algum, todos os terrenos do Estado que deverem ser ocupados pelas linhas que fazem o objecto deste contrato, e edifícios respectivos, bem como todas as madeiras que estiverem sobre os mencionados terrenos.

(Continua)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Aquarelistas Portugueses

O «Grupo Português de Aquarelistas», cuja fundação se deve a João Marques, Joe e José Félix, realizou, de 6 a 15 deste mês, na Sociedade Nacional de Belas Artes, a 11.^a Exposição.

A aquarela é um género nobre de pintura. Não tem o vigor, a sumptuosidade, a grandeza da pintura a óleo, mas possui o dom da delicadeza, da expressão poética e da graciosidade. Os ingleses orgulham-se dos seus aquarelistas. Também nos podemos orgulhar dos nossos, que são igualmente desenhadores de muito mérito.

O catálogo abre com sete aquarelas de mestre Alfredo de Moraes. É um dos maiores artistas portugueses do género. É o pintor de feiras e feirantes, de figuras populares e costumes típicos. A alma do povo canta nos seus cartões sugestivos. Narciso de Moraes, seu filho, aprendeu com ele a amar e a entender a paisagem da nossa terra. Esteve presente nesta Exposição com vários trabalhos. Ao lado de João Rosa Rodrigues, de Luís Salvador Júnior, de Mário Salvador, de Domingos Rebelo, de José António Marques, de José Manuel Soares e dos já citados João Marques, Joe e José Félix, algumas senhoras, verdadeiramente ilustres, concorreram para a dignidade e o interesse do certame: Alice Manarte, com lindas flores; Bertha Borges, com formosos aspectos de Castelo de Vide; Beatriz Campos, com aspectos poéticos de Ovar e Maria Redondo — «Charo» — com cartões aquarelados em Milão, em San Sebastian e em Cascais.

A arte de pintar tem sido em Portugal a arte de compreender e amar a nossa paisagem e os nossos valores artísticos. Longe de ser uma ocupação de ociosos ou um entretenimento fútil, a pintura a óleo, como a aquarela, têm-nos revelado não só o lirismo da nossa paisagem, mas também o valor da nossa arquitectura, tão portuguesa, o interior riquíssimo das nossas igrejas, a graça das nossas ruas típicas, dos nossos monumentos, dos nossos costumes característicos. Nas Exposições do «Grupo Português de Aquarelistas» encontramos sempre não apenas na presença de notáveis artistas mas na própria presença de Portugal.

Enquanto a arte abstracta procura fazer caminho entre nós, desviando do seu verdadeiro trilho e da sua tradição a arte autêntica, os nossos aquarelistas mantêm-se fiéis às lições dos grandes mestres, como Roque Gameiro, e procuram traduzir, com emoção, o que há de mais belo na Natureza.

Os nossos artistas



MARÍTIMO DA COSTA DE CAPARICA
— Desenho de Mestre Alfredo de Moraes

POEMA

*Rasga as folhas, que não leste,
Do livro que foste abrindo
e não pudeste acabar.*

Dias idos... Cinza vã...

*Atira com a mão cheia
ao vento do esquecimento
horas longas, longos dias.*

O que é passado é perdido.

*Toda a oculta beleza,
que se dispersa na vida,
não a podes entender.*

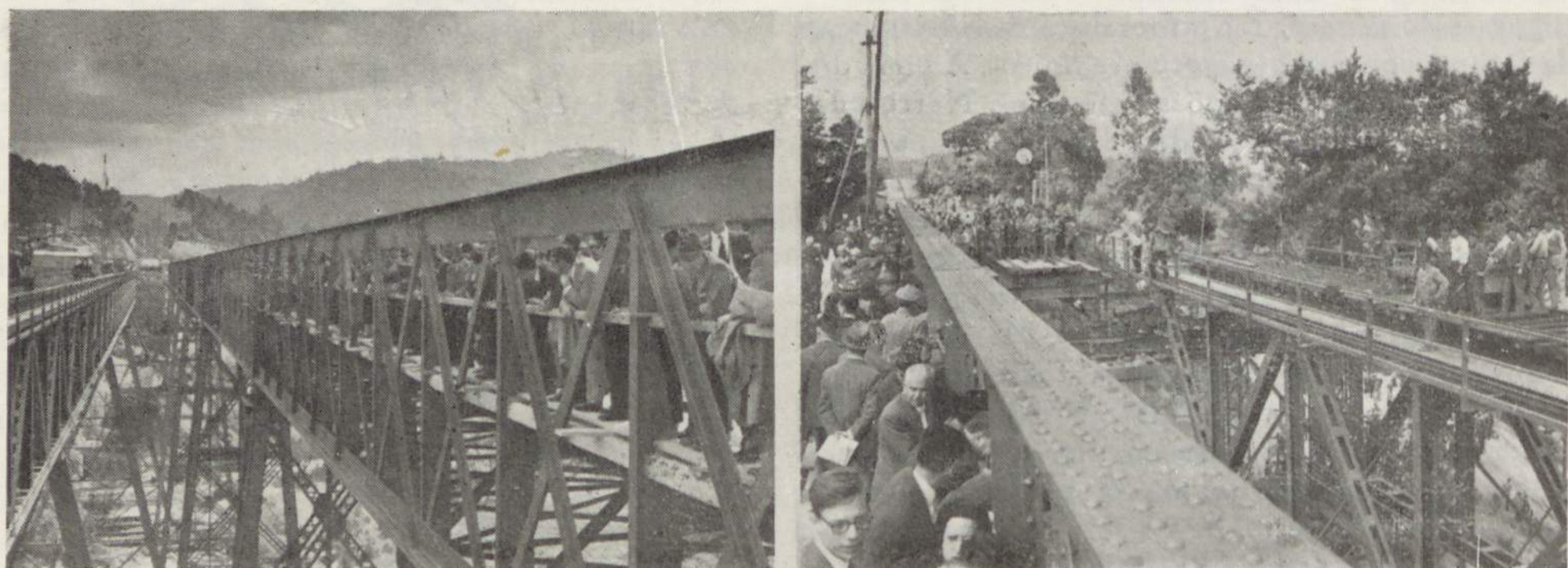
*É preciso ser Poeta,
ser simples como as crianças
para brincar com estrelas
e ter a Lua na mão.*

ARMANDO CORTES—RODRIGUES

RIPAGEM DA NOVA PONTE DAS VARZEAS



À ESQUERDA : Os Ministros das Comunicações e das Finanças, acompanhados pelos srs. Prof. Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração, e Eng.º R. de Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P.; General Frederico Vilar e Eng.º Branco Cabral. À DIREITA : O pessoal da estação de Luso



Dois aspectos da nova ponte



A ESQUERDA : O Prof. Doutor João Faria Lapa, do Conselho Directivo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Eng.ºs Júlio José dos Santos, Sebastião Horta e Costa, Adriano Baptista, Borges de Almeida, Vasco Viana, Xavier da Fonseca, e João Monteiro. À DIREITA : Eng.ºs de Via e Obras, Frederico de Quadros Abragão ; Perestrelo Guimarães, Francisco Gavicho, J. Filipe Barata, Jaime Martins, A. Ferrugento Gonçalves, Oscar Amorim, Ferreira d' Almeida e Pereira Magalhães

Publicações recebidas

«Os Lusíadas»

Da edição monumental de *Os Lusíadas*, iniciativa feliz de Realizações «Artis», a quem a Cultura deve outras obras importantes, e, como esta, de apurada apresentação, recebemos o fascículo n.º 10. Com este fascículo, conclui-se o Canto oitavo e inserem-se as primeiras onze estâncias do Canto nono do poema.

Lima de Freitas, pintor e desenhador dos mais notáveis da nova geração, apresenta-nos mais duas novas estampas e ilustrações, assim se valorizando, artisticamente, esta bela edição, digna do nosso maior poema nacional.

Os últimos fascículos destinam-se ao estudo e as notas que o Doutor Ernâni Cidade, eminente homem de letras, escreveu propositadamente para esta edição.

Formação Profissional do Trabalhador Portuário — Pelo Eng. Henrique das Neves Cabral.

Por amável oferta do sr. Eng.º José Gago de Medeiros (Visconde do Botelho) presidente da Comissão Nacional Portuguesa da I. C. H. C. A. (International Cargo Handling Co-Ordination Association) recebemos um trabalho assinado pelo Eng.º Henrique das Neves Cabral intitulado «Formação Profissional do Trabalhador Portuário».

O sr. Neves Cabral, engenheiro da Administração-Geral do Porto de Lisboa, teve a oportunidade, como representante da Direcção daquela Comissão Nacional, de assistir ao III Congresso da Internacional Cargo Handling Co-Ordination Association, realizado em Hamburgo, em Junho de 1957, e ao qual assistiram aproximadamente 500 delegados, em representação de 39 países.

Com essa representação, demonstrou-se a utilidade, reconhecida pelo mundo inteiro, de uma coordenação de esforços por parte das várias entidades ligadas ao tráfego marítimo para a resolução de vários problemas, e a necessidade de uma conveniente formação profissional do operário portuário, para que se possam alcançar progressos técnicos.

Este trabalho, publicado primeiramente no número XXXVIII, de Janeiro deste ano, do «Boletim da Junta Nacional da Marinha Mercante», foi agora reproduzido, na íntegra, em volume, por iniciativa da Comissão Nacional Portuguesa da I. C. H. C. A., que se interessa pela criação, nos grandes portos, de escolas profissionais, onde os «dokers» obteriam uma formação mais racional.

Panorama do Pensamento Filosófico

Com a publicação do fascículo n.º 8, terminou o 1.º volume da importante obra — *Panorama do*

“Gazeta dos Caminhos de Ferro,”

O jornal «O Arauto», de Bissau, na sua edição de 9 de Maio, publicou, em correspondência enviada de Lisboa e com o título de «Vão ser melhorados os Transportes de Caminho de Ferro em Portugal», a seguinte notícia, em que se faz referência à «Gazeta dos Caminhos de Ferro»:

«A Conferência Ferroviária Franco-Hispano Portuguesa, que se efectuou no Porto, e na qual tomou parte uma representação portuguesa presidida pelo Eng.º Custódio Nazaré, subchefe da divisão de exploração da C. P. tomou as seguintes resoluções, conforme informa a «Gazeta dos Caminhos de Ferro»: estabelecimento diário do «Lusitânia-Expresso» no período do Verão — 1 de Julho a 30 de Outubro; accleramento 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 «Iberia-Expresso» do serviço de carruagens-camas, restabelecimento do serviço de carruagens directas, no Verão, no trajecto Lisboa-Corunha; estudo de melhoria de ligações ferroviárias através da fronteira de Barca de Alva; estudo de tarifas especiais de pesagem de mercadorias entre Lisboa e Paris e de mercadorias em geral entre Portugal e a França; e estudo para simplificação de formalidades aduaneiras no tráfego de mercadorias nas nossas fronteiras».

Pensamento Filosófico, apresentada por «Edições Cosmos» e dirigida pelo ilustre escritor, sr. Doutor V. Magalhães Vilhena, que se propôs — e da sua alta competência para o fazer é testemunha este primeiro volume — dar-nos, precedida de um notável ensaio, estudos de alguns mestres sobre a filosofia, desde a antiguidade até os nossos dias. O primeiro volume é inteiramente consagrado à Filosofia do Oriente.

Duas gravuras e oito «hors-texte» ilustram este volume.

Propriedades biológicas das águas medicinais — pelo Dr. Ascensão Contreiras.

Com este mesmo título, o distinto médico hidrologista e escritor, sr. Dr. Ascensão Contreiras, proferiu uma interessante Comunicação na Sociedade Portuguesa de Hidrologia Médica, em sessão de 18 de Janeiro deste ano. Publicado esse trabalho na «Imprensa Médica», dele se fez separata, de que recebemos os exemplares da praxe, com amáveis dedicatórias.

A Assembleia Geral da C. P. e o Relatório e as Contas do exercício de 1957

**Nas receitas de passageiros na linha de Sintra verificou-se, no ano passado,
um aumento de 6230 contos**

Na sede da C. P., ao Rossio, realizou-se, na tarde de 30 de Maio, a Assembleia Geral dos accionistas, para apreciação do relatório e das contas do exercício do ano de 1957. Assumiu a presidência o sr. dr. Bustorff Silva, secretariado pelos srs. drs. Martins de Carvalho e Pinheiro Torres. Presentes, além de numerosos accionistas, os srs. Prof. Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da C. P., Eng.º Manuel Pinto Osório, vice-presidente, os administradores Eng.ºs Mário Melo de Oliveira Costa e José Martins Nogueira Soares, dr. José Penalva Frazão (Penha Garcia); os membros do Conselho Fiscal drs. Emídio Garcia Mendes e Augusto Vitor dos Santos; coronel A. Esmeraldo Carvalhais; Eng.ºs R. de Espregueira Mendes e A. Branco Cabral, respectivamente, Director-Geral e Secretário-Geral da C. P.

Lida a convocatória, o sr. dr. Bustorff Silva pôs em discussão o relatório e as contas, e depois de dado conhecimento do parecer do Conselho Fiscal, convidou a assembleia a pronunciar-se. Apenas os accionistas srs. José Lucas Coelho dos Reis e Mendes de Carvalho fizeram uso da palavra, o primeiro, para elogiar a acção administrativa, e o segundo, para fazer alguns comentários sobre a situação dos accionistas.

O sr. Prof. Mário de Figueiredo, depois de agradecer aos dois oradores os cumprimentos dirigidos ao Conselho de Administração, prestou os esclarecimentos que lhe haviam solicitado. Quanto ao rendimento dos transportes, o sr. Dr. Mário de Figueiredo disse que, além dos melhoramentos efectuados, se encontram outros em curso a fim de se obter um maior rendimento, tais como a electrificação da linha do Norte, até ao Entroncamento, e, logo que seja possível realizá-lo, até ao Porto. Quanto à situação dos accionistas, acentuou que se torna impossível às empresas a distribuição de dividendos quando os seus exercícios se fecham com «deficit», como vem acontecendo com a C. P.. No entanto, acrescentou, seria possível compensar os accionistas se fosse viável converter o seu papel em obrigações e nesse caso, como salientara o sr. Mendes de Carvalho,

poderiam usufruir um juro de 5 %. Mas, disse ainda o sr. Presidente do Conselho da Administração, trata-se de um problema do Estado e, como tal, ao Estado compete resolvê-lo.

Segundo o Relatório, os resultados do exercício foram os seguintes:

a) *Receitas totais*: — receitas do tráfego ferroviário, 751.970.718\$; camionagem, 1.990.800\$; total: 753.961.518\$; receitas fora do tráfego, mais 22.650.841\$. O que tudo somado dá 776.612.359\$.

b) *Despesas de exploração*: — Serviços, 735.272.253\$; Fundo de Amortização e renovação do material circulante e amortização do material automóvel, 14.423.463\$; encargos sociais, 101.199.669\$; encargos tributários, 51.798.611\$. Total: 902.693.993\$; Resultado da exploração: 126.081.634\$.

A propósito deste «deficit», o Relatório dá-nos o seguinte esclarecimento:

«O resultado do exercício de 1957 foi mais oneroso que o do ano anterior em cerca de 26.000 contos, embora as receitas tivessem aumentado de 19.000 contos, números redondos. Isto deve-se à circunstância de as despesas de exploração terem aumentado de cerca de 42.000 contos, dos quais cerca de 18.000 contos em combustíveis, devido ao aumento do seu preço, 11.000 contos em materiais diversos, 2.700 contos em pessoal, 5.700 contos nos encargos com a Caixa de Previdência e 1.800 contos nos encargos tributários. A acrescentar àqueles 42.000 contos há ainda um aumento de cerca de 13.600 contos de encargos financeiros, resultantes, principalmente, da colocação das obrigações de 4 1/2 %, atenuado, em parte, pela redução das despesas do 1.º Estabelecimento, em cerca de 9.000 contos».

Continuando a respigar do Relatório, verifica-se que os 752.000 contos da receita do tráfego ferroviário pertencem praticamente a Passageiros e Mercadorias, na relação de 48,5 % para 50,8 % e que a receita de Bagagens é insignificante relativamente ao total e não tem sofrido variações que mereçam re-

paro. As receitas provenientes do transporte de passageiros continuaram a subir, o mesmo se podendo dizer das receitas da Grande Velocidade, se se excluir a parte correspondente a Transportes Postais.

Verificou-se, em 1957, um aumento de 1.417.000 quilómetros no percurso de locomotivas, locotractores e automotoras, que se reparte entre Serviço Comercial com mais 1.230 milhares de quilómetros e Serviços da Companhia com mais 187 milhares de quilómetros, relativamente aos números também apresentados em 1956. Do aumento apontado para o Serviço Comercial, cabem 860 mil quilómetros ao tráfego de passageiros e 370 mil ao de mercadorias. Quanto ao primeiro, o aumento resultou da entrada em serviço das novas composições triplas no troço da linha electrificada Lisboa-Sintra (+570 mil km.), à utilização das locomotivas eléctricas no mesmo troço (+108 mil km.) e a uma melhor utilização das automotoras que a Companhia já possuía (+385 mil quilómetros na via larga e +155 mil na via estreita).

Mais adiante lê-se no Relatório esta importante passagem referente à electrificação da linha de Sintra:

«Disse-se no Relatório do exercício de 1956 que com a introdução da tracção eléctrica contava a Companhia retirar substanciais benefícios; além de um aumento de receitas uma muito sensível diminuição de encargos. Não estamos ainda em altura de avaliar todos esses benefícios, no entanto, os resultados conseguidos até agora são de modo a permitir previsões bastante optimistas.

Quanto às receitas de passageiros na linha de Sintra verificou-se, em 1957, um aumento de 6.230 contos, o que demonstra a preferência atribuída pelo público ao novo meio de transporte posto à sua disposição».

O debatido problema da concorrência da camionagem, que tanto tem prejudicado os interesses da C. P., é também citado, como não podia deixar de ser, no presente Relatório. O Conselho de Administração, ao referir que, no ano findo, essa concorrência não diminuiu, congratula-se com a nomeação, pelo sr. Ministro das Comunicações, de uma Comissão destinada a estudar a coordenação dos transportes, e manifesta a esperança que do resultado desse estudo advirão providências que resolvam definitivamente o problema.

O Conselho de Administração, antes de encerrar o Relatório, regozija-se com o facto de, no vasto programa de realizações incluídas no segundo Plano de Fomento terem sido adoptadas aquelas que maior importância podem ter para o Caminho de Ferro.

A verba atribuída no 2.º Plano ao Caminho de Ferro foi, como já referimos, de 1.300.000 contos, que terão o seguinte destino:

a) Electrificação do troço Entroncamento-Porto	800 000
b) Material «Diesel»	150 000
c) Reapetrechamento das oficinas, aquisição do material circulante, renovação da sinalização e das telecomunicações	160 000
d) Conservação da via e das pontes	190 000
	1 300 000

Finalmente, o Conselho de Administração exprime agradecimentos ao Governo, pela inclusão no Plano de Fomento dos trabalhos de natureza ferroviária, do mais alto alcance para o futuro; aos srs. Ministros das Comunicações e das Finanças, pelas facilidades e auxílios concedidos durante o exercício de 1957, entre os quais há a salientar o despacho de 30 de Dezembro de 1957, que concedeu à Companhia o subsídio de 75 000 contos por força das disposições do Dec. n.º 41 270 de 16 de Setembro do mesmo ano.

Depois de o Relatório e as Contas terem sido aprovados, o sr. Presidente da Assembleia Geral submeteu à votação as conclusões do Conselho Fiscal, que foram também aprovadas.

Seguiu-se a eleição para dois cargos vagos por terminarem os seus mandatos o administrador, sr. Eng. Manuel José Pinto Osório, e o vogal do Conselho Fiscal, sr. dr. Emídio Guilherme Garcia Mendes, os quais foram, nos termos estatutários, reconduzidos.

Festival Ginástico - Desportivo em favor dos sinistrados do Faial

Está marcado para o próximo dia 22, no Campo da Tapadinha, o grande festival ginástico-desportivo que o Ginásio Clube Português, com a colaboração do Atlético Clube de Portugal e da Casa dos Açores, vai promover ao ar livre, em favor dos sinistrados do Faial.

Centenas de ginastas e atletas, alguns campeões nacionais das modalidades que praticam, vão proporcionar um espectáculo de destreza, força, beleza e graciosidade, através das exhibições de meninos, meninas, senhoritas, senhoras e homens em ginástica educativa, desportiva (aplicada e de «Preparação Especial» e em Pugilismo, Esgrima, Halterofilismo, Luta e em sensacionais saltos em mesa alemã, cuja espectacularidade tanto é do agrado das multidões.

Neste grandioso repositório das actividades de Ginásio Clube Português — Clube pioneiro da ginástica e de quase todos os desportos que se praticam no nosso País — veremos em acção todas as classes que se deslocaram em fins do ano passado a Angola e cujo retumbante êxito mereceu os melhores encómicos de entidades oficiais e da Imprensa.

Dado o fim beneficente deste memorável espectáculo e o módico custo dos bilhetes, é de prever que o público da Capital acorra em grande número ao Campo da Tapadinha, aplaudindo alguns dos melhores valores da ginástica nacional e dando o seu generoso concurso a favor das vítimas do cataclismo cósmico que está assolando a Ilha do Faial.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

4.^a REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», n.º 133, II Série, de 6 de Junho de 1958, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 22 562, de 23 de Maio de 1933, autorizar a transferência para o domínio da Câmara Municipal de Ponte de Lima da estrada de acesso à projectada estação de caminho de ferro da vila, na linha do Vale do Lima, entre a estrada nacional e o largo da estação.

Ministério das Comunicações, 28 de Maio de 1958. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2038 de 25 Junho de 1948, aprovar o projecto de modificação e ampliação da estação de Lamarosa, da linha do Norte, incluindo a expropriação de uma parcela de terreno com a área de 92,40 m² do lado direito da linha, entre os pontos quilométricos 114,309 e 114,3769 constantes da planta parcelar que acompanha o projecto.

Ministério das Comunicações, 28 de Maio de 1958. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.^a REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», n.º 135, III Série, de 9 de Junho de 1958, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações de 28 do corrente mês, o projecto de aviso ao público que anula e substitui o aviso ao público B. n.º 89, relativo ao transporte de animais, expedido em regime de vagão completo, concedendo o acompanhamento gratuito dos animais por guardas ou tratadores e a viagem destes de regresso ao local da partida.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 30 de Maio de 1958. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.^a o Ministro das Comunicações de 28 do corrente, o projecto de aditamento à tarifa de vagões particulares, alterando o seu artigo 19.º no sentido de ser concedido o acompanhamento gratuito dos animais transportados em vagões de propriedade particular por guardas ou tratadores e a viagem destes de regresso ao local da partida.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 30 de Maio de 1958. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

MINISTÉRIOS DAS OBRAS PÚBLICAS E DAS COMUNICAÇÕES

Gabinetes dos Ministros

Decreto-Lei n.º 41 662

O «Diário do Governo», n.º 119, I Série, de 3 de Junho de 1958, publica o seguinte:

A expansão da cidade de Bragança, de acordo com o plano

de urbanização aprovado nos termos legais, obriga à modificação do traçado do caminho de ferro a poente do núcleo urbano.

A execução desta obra oferece acentuado interesse, não só para a cidade, como também para o Estado e para a companhia concessionária do caminho de ferro, por isso que será aproveitado o leito da linha férrea no troço modificado para plataforma da variante da estrada nacional n.º 103, suprimindo-se dois cruzamentos de nível entre a estrada e o caminho de ferro.

Está naturalmente indicado que as despesas a que dá lugar a execução da obra, orçadas em 2:432.000\$, sejam divididas entre as entidades que dela beneficiam, ao mesmo tempo que se reconhece conveniente, por motivos evidentes de ordem técnica, que a execução dos trabalhos seja confiada à concessionária dos caminhos de ferro.

Para habilitar a Câmara Municipal a suportar a parte que lhe cabe no financiamento da obra, torna-se necessário garantir-lhe o recurso ao empréstimo, cujos encargos poderão ser cobertos pela receita da mais-valia dos terrenos valorizados pelos trabalhos de urbanização em que se insere o empreendimento projectado.

Nestes termos:

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

Artigo 1.º É atribuída à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a incumbência da execução, no prazo de dois anos, a partir da data do presente diploma, da obra do desvio do troço de caminho de ferro da linha do Tua junto à cidade de Bragança, de harmonia com o plano de urbanização e o projecto aprovados pelo Governo.

Art. 2.º Para os efeitos do artigo anterior, o Estado e a Câmara Municipal de Bragança entregarão à companhia concessionária as importâncias das respectivas participações nas despesas da obra, fixadas em conformidade com o seguinte plano de distribuição de encargos:

Estado:

Junta Autónoma de Estradas	500.000\$00
Fundo de Desemprego	500.000\$00
Câmara Municipal.	932.000\$00
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	500.000\$00
Total	2:432.000\$00

Art. 3.º Executada a obra a que se refere o artigo 1.º, a companhia concessionária entregará à Junta Autónoma de Estradas o leito actual do troço de via férrea a modificar, para ser utilizado para plataforma da variante da estrada nacional n.º 103, de harmonia com o projecto aprovado.

Art. 4.º É autorizada a Câmara Municipal de Bragança a contrair na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência um empréstimo, no montante de 900.000\$, para os fins do artigo 2.º

§ único. Ficarão consignadas ao serviço do empréstimo as receitas a cobrar pela Câmara provenientes da mais-valia dos terrenos beneficiados pelos trabalhos de urbanização em que se integra a obra referida no artigo 1.º

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

Paços do Governo da República, 3 de Junho de 1958. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Marcello Caetano* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *João de Matos Antunes Varela* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Paulo Arsénio Viríssimo Cunha* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Raul Jorge Rodrigues Ventura* — *Francisco de Paula Leite Pinto* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *Henrique Veiga de Macedo*,

Há 50 anos

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

O arrojo de uma rapariga

Ha dias, em Long Salsands, America do Norte, os passageiros d'um comboio que avançava com uma velocidade de 90 kilometros, notaram que um automovel procurava passar adeante da locomotiva.

O machinista, que tambem tinha notado o caso, largou a todo o vapor, cedendo ao instinto de luta que domina todo o bom americano que se preza.

Comboio e automovel corriam com uma velocidade vertiginosa.

A certa altura, num movimento tão rapido como o fuzilar d'um relampago, o automóvel atravesssa a linha ferrea passando com grande desdem por deante da machina.

Os passageiros do comboio, que seguiam attentamente este combate, romperam em entusiasticas saudações á automobilista, miss Marjorie Bourne, filha do commodoro Bourne, milionario muito conhecido em Nova-York, que tão estouvadamente expunha a vida e a do seu *chauffeur*.

Quando o comboio, que continuou naquella carreira vertiginosa, chegou a Oakdale, já lá encontrou o automovel e a miss. Então o entusiasmo attingiu o delirio, sendo miss Marjorie levada em triumpho.

Isto só acontece na America, mas será bom que a gentil miss não repita a aventura se quer ter os ossos para algum tempo.

Os nossos mortos

D. Amélia do Carmo Ornellas

Por motivo do falecimento de sua saudosa mãe, o nosso Director-Gerente, sr. Carlos d'Ornellas, recebeu mais cartões de pêsames das seguintes pessoas :

D. Virgínia Pereira Lino, D. Bárbara Rosa de C. Pereira, Eng.^{os} António e Eduardo Ferrugento Gonçalves, Miguel dos Santos Lino, Dr. Carlos Carreiro, tenente-coronel Carlos Beja, José Guerra Maio, José Marques da Costa.

* * *

O *Jornal de Penafiel*, no seu número de 15 de Maio, referiu-se ao falecimento da sr.^a D. Amélia do Carmo Ornellas nos seguintes termos :

«O distinto jornalista e criterioso director das revistas mensais lisbonenses : *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e *Viagem*, encontra-se de luto por falecimento de sua veneranda mãe, últimamente ocorrido.

Enviamos as nossas condolências ao sr. Carlos d'Ornellas, tornando-as extensivas a toda a Ex.^{ma} família enlutada».



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

ECONÓMICOS E EFICIENTES

CONSULTE A

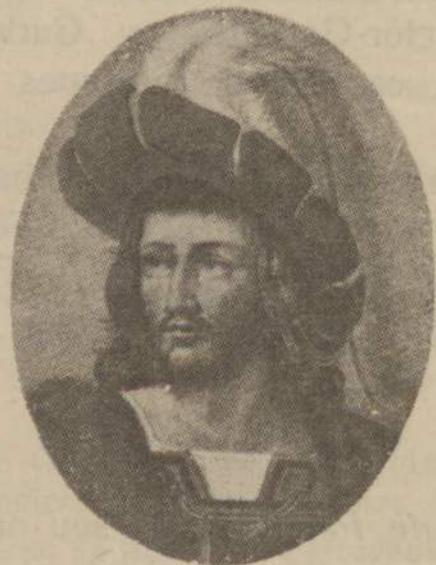
SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35



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 —



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 Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos
— Institutos Comercial e Industrial —

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 anorectais—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

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

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



COMPANHIA EUROPÉIA 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

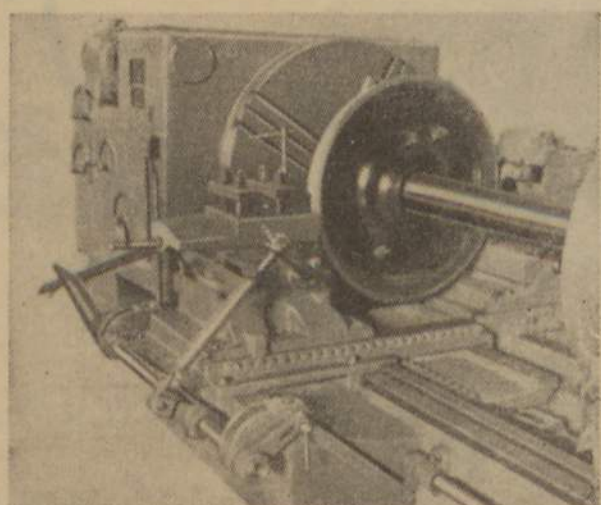
End. Teleg. EUROPÉIA

TELEPHONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA

Máquinas para oficinas de Caminhos de Ferro



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

PORTO — LISBOA

Caldas da Cavaca

(Aguiar da Beira)

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

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

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

PENSÃO AVENIDA

Ótimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados,
de aluguer, para famílias

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

Aguiar da Beira ou pelo telefone 6126

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

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

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

ARMAZEM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

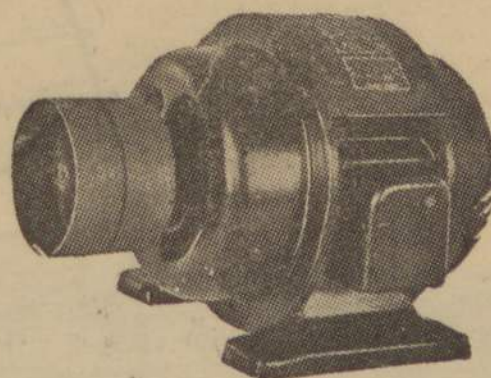
ESCRITÓRIO

Rua Luís Pinto Moitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

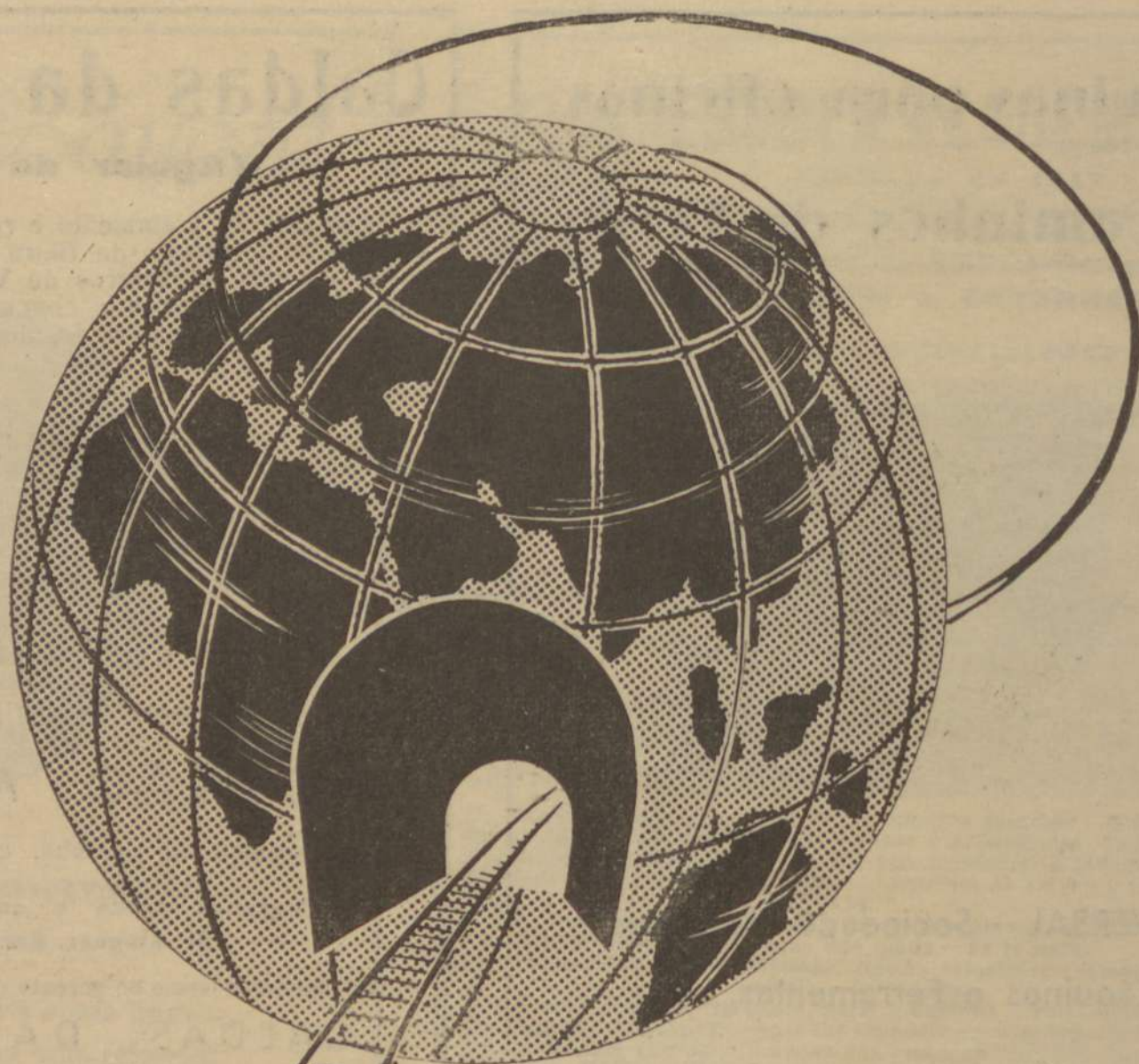
ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13

Telef. 668061 5 (5 linhas) LISBOA



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE