

33.º do 71.º Ano

Lisboa, 16 de Julho de 1958

Número 1694

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

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

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

≡ AGENTES DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 32151/54 e 32261/64

LISBOA

Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telefs. 25938/39

PORTO



A MAIS ANTIGA COMPANHIA DE SEGUROS PORTUGUESA



150 ANOS

de actividade seguradora

Rua Aurea, 100 - LISBOA

Indústria de Matérias Plásticas



JOAQUIM LARANJEIRA

FÁBRICA EM **ELVAS** TELEF. 400



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



**Fornecedores da Companhia
dos Caminhos de Ferro Portugueses**

DEPÓSITOS:

LISBOA:	ELVAS:	PORTO:
Praceta Pascoal de Melo, 5-A	Rua da Carreira, 18	Rua da Fábrica, 11-1.º
Telef. 40083	Telef. 526	Telef. 30211

Caminho de Ferro de Benguela

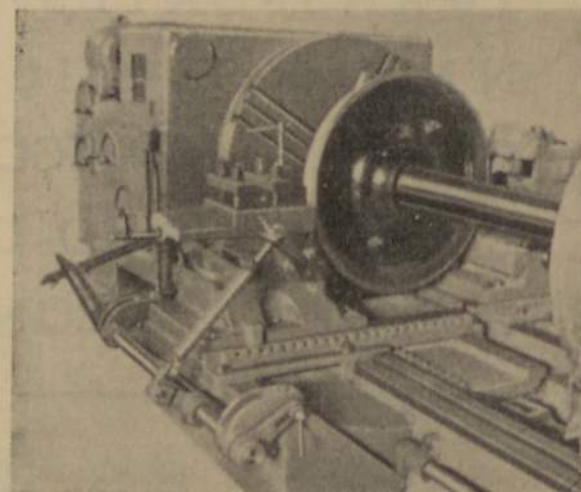
1348 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS (1.ª classe)

Máquinas para oficinas de Caminhos de Ferro



UNIVERSAL — Sociedade de Aços,
Máquinas e Ferramentas, L.ª

PORTO — LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

1694



16 — JULHO — 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

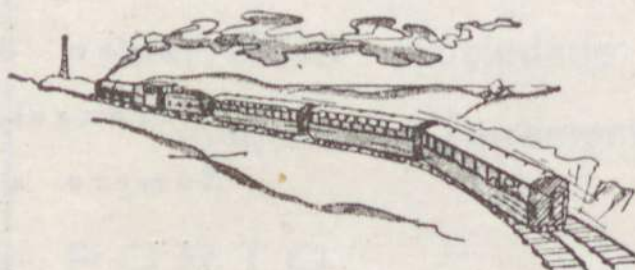
COLABORADORES.

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

No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo Eng.º <i>FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	327
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	332
Engenheiro Carlos Manitto Torres	333
Publicações recebidas	334
Inauguração do troço electrificado da linha entre Lisboa e En- troncamento	335
Espectáculos	338
Linhas Estrangeiras	338
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	339
Parte Oficial	339



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.^o FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

«Para não levar mais longe as suas justas ponderações, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses deduz do que tem exposto a Vossa Majestade as seguintes conclusões:

«1.^a — Que ela não reclama contra qualquer contrato que o governo de Vossa Majestade, fundando-se na lei, julgue dever fazer para a linha férrea do Barreiro a Vendas Novas, nem sobre a concessão do que, partindo de Beja, se encaminhe ao Guadiana, mas protesta solenemente contra a projectada concessão da linha férrea que desde Evora se intente levar por Estremoz, Borba e Vila Viçosa.

«2.^a — Que no caso porém do governo de Vossa Majestade, não atendendo às razões de justiça e de equidade que se acabam de apontar, insistir em prolongar a linha férrea de Evora, o faça em licitação pública, para que ao menos e sem prejuízo dos direitos que nos são conferidos pelo nosso contrato, possamos achar nesta solenidade legal o meio de defender os nossos legítimos interesses sem dano dos do público, e espera a companhia que ao menos lhe não seja negado este arbítrio que nenhum governo ousaria recusar a uma empresa, que, como a requerente, tem satisfeito a aprazimento do governo e do país a todas as suas obrigações.

«Os Administradores da Companhia: José de Lafuente, Fortunato Chamiço Júnior, João Gomes Roldam, Manuel Mendoza Por procuração dos membros do comité de Paris, Chatelus, Visconde Daru, Lichtlin, Blount, Delahante, Bouillier e Dalloz.»

Foi o assunto submetido a estudo do Conselho de Obras Públicas que, em parecer datado de 12 de Março seguinte (1862), concluiu pelo direito que ao governo assistia de prolongar a linha de Evora até um ponto da de Leste, por nunca poder ser considerada paralela àquela.

Desse parecer, assinado por o Visconde da

Luz, João Crisóstomo de Abreu e Sousa, Plácido António da Cunha e Abreu, Joaquim Simões Margiochi, Belchior José Garcia, Caetano Alberto Maia, Francisco Maria de Sousa Brandão, José Carlos Conrado Chelmicki, José Vitorino Damásio e Faustino José de Mena Aparício, transcrevemos os seguintes trechos mais elucidativos: (7)

«Pelo artigo 33.^o (do contrato com a Companhia Real), confere-se à Companhia dos Caminhos de ferro do Norte e Leste, a faculdade de construir todos os ramais que possam alimentar aquelas linhas férreas, ficando, porém, salvo ao governo o direito de construir ou de contratar a sua construção com qualquer empresa, do modo que lhe aprouver, quando a companhia não queira fazer uso daquela faculdade.

«Pelo artigo 34.^o, o governo não poderá conceder, durante o prazo da concessão, linha alguma paralela às que fazem objecto daquele contrato, sem consentimento da empresa, excepto quando a distância entre elas for superior a 40 quilómetros.

«Pelo artigo 35.^o, porém, reserva-se muito positivamente ao governo o direito de fazer novas concessões de quaisquer caminhos de ferro que venham entroncar com as linhas de Lisboa ao Porto e à fronteira, ou que, partindo de quaisquer destes pontos, sigam direcções divergentes.

«Finalmente, no artigo 37.^o, declara-se que a abertura de qualquer via de comunicação, de que trata o artigo 35.^o, não poderá autorizar reclamação alguma por parte da empresa dos Caminhos de ferro do Norte e Leste.

«Vê-se, pois, do artigo 35.^o do contrato daquela empresa, que o governo se reserva a faculdade de autorizar a construção de qualquer caminho de ferro, mas que esta faculdade do governo é limitada nos dois artigos antecedentes:

«1.^o — Quando se tratar de um ramal que a companhia pretenda construir para alimentar a circulação daquelas linhas, em cujo caso tem direito de preferência.

«2.^o — Quando se tratar de uma linha para-

lela, a menor distância de 40 quilómetros, em cujo caso tem direito de recusa ou impedimento.

«Fora destas restrições, a liberdade do governo, para construir ou contratar qualquer linha férrea, é amplíssima.

«Desta sucinta exposição se reconhece claramente a necessidade de verificar em qual das hipóteses dos artigos 33.º, 34.º e 35.º se acha a linha de que se trata.

«O governo de Vossa Majestade reconheceu a conveniência pública de ligar as linhas férreas de Leste e do Norte com as linhas do Barreiro a Vendas Novas, a Setúbal, Évora e Beja, a fim de que os povos possam colher a maior soma de vantagens resultantes da viação acelerada.

«Pareceu também ao governo de Vossa Majestade que o melhor meio de conseguir aquele fim com maior utilidade das povoações, e sem prejudicar os interesses das companhias concessionárias das linhas em construção, seria executar um ramal que de Évora vá entroncar na linha férrea de Leste entre Ponte do Sor e Crato, o qual convirá que passe por Estremoz, vila importante pelo seu comércio e pelo desenvolvimento da agricultura nos campos contíguos.

«Que a ligação dos caminhos de ferro do Sul e Sueste com os do Norte e de Leste se efectue por uma linha que, partindo de Évora e passando por Estremoz, vá entroncar num ponto entre Crato e a Ponte do Sor, parece ao Conselho ser um traçado recomendável, sob o ponto de vista da melhor concordância do sistema geral de viação acelerada e do interesse das povoações intermédias.

«As linhas férreas, ao norte e ao sul do Tejo, têm por ponto natural de convergência as proximidades de Abrantes.

«As linhas, pois, que desde o Algarve a Andaluza atravessarem o interior do Alentejo, passando por Beja e Évora, devem naturalmente tender a dirigir-se àquele ponto, porque o caminho de ferro do Norte, que ali vem tocar, e suas ramificações, são o natural prolongamento destas linhas férreas do sul do Tejo.

«É verdade que a linha mais directa entre Évora e Crato ou Ponte do Sor não seria por Estremoz, mas sim pelas proximidades de Arraiolos ou Vimeiro, Pavia, Aviz e Galveias, mas nos caminhos de ferro, ainda mais que nas estradas, as linhas directas não são condição imperiosa a que devam satisfazer forçosamente.

«Não só as exigências técnicas obrigam a sacrificar as linhas mais rectilíneas, mas ainda as conveniências económicas convidam a esse desvio; e em regra os caminhos no seu traçado devem

procurar as grandes povoações e os grandes centros de consumo e de produção.

«Nenhuma povoação mais importante ao sul de Ponte do Sor e Crato e ao norte de Évora se encontra senão Estremoz, povoação que entre as do Alentejo tem já indústria e comércio assaz notável, e que é centro de um dos mais ricos e férteis tractos do país.

«Em torno de Estremoz, e num raio de menos de 20 quilómetros, acham-se Azaruja, Redondo, Vila Viçosa, Borba, Veiros, Cano e Souzel, e na linha entre Estremoz e Crato, se encontra Fronteira, Cabeço de Vide e Alter.

«Na direcção mais rectililínea, entre Évora e Ponte do Sor, o território é menos rico e povoado.

«Estas circunstâncias justificam assaz que a linha de junção de que se trata passe por Estremoz, ou, pelo menos, se aproxime o mais possível desta povoação importante a todos os respeito.

«Que a linha de que se trata não é uma linha paralela aos caminhos de ferro de Norte e Leste, é evidente; só à simples inspecção do mapa, ainda mesmo que não se ligue, como não se deve ligar, a ideia do paralelismo à acepção matemática e rigorosa da palavra. O emprego de semelhante expressão não pode ter por fim senão garantir a cada companhia concessionária o exclusivo da exploração de uma certa área ou zona de território alimentícia ou tributária da circulação do mesmo caminho de ferro, a qual é determinada pela distância à direita e esquerda dele, fixada em cada um dos contratos, e dentro dessa área o governo renuncia ao direito de fazer outra concessão sem consentimento da empresa.

«Que o caminho de ferro de que se trata não pode ser considerado um simples ramal que tenha por único objecto alimentar a linha de Leste ou a linha de Sueste, parece ao Conselho também fácil de concluir. Aqui não se trata de ligar alguns pontos da zona legal da exploração de um caminho de ferro com o mesmo caminho, mas, verdadeiramente, de ligar entre si dois caminhos de ferro explorados por diversas empresas.

«Assim, pois, não podendo considerar-se a linha de Évora ao Crato ou à Ponte do Sor, nem como uma linha paralela, nem como um simples ramal, forçosamente deve reputar-se nas disposições dos artigos 33.º e 34.º, e, portanto, incluídas nas disposições do artigo 35.º, por isso que aqueas artigos são a excepção deste, que é a regra geral da faculdade que o governo mui expressamente se reserva de construir ou conceder quais-

quer caminhos de ferro de entroncamento que sigam direcções divergentes ou não paralelas.

«O Conselho é, pois, de opinião que a linha de Évora ao Crato ou à Ponte do Sor, como linha de entroncamento ou de junção dos caminhos de ferro do Sueste e de Leste, é uma linha de grande utilidade pública, de recíproca vantagem para ambas as empresas e que está no caso previsto no artigo 35.º do contrato de 14 de Setembro de 1859, e no artigo 30.º do contrato de 29 de Maio de 1860. (1)

«O governo, no uso do seu direito, pode exercê-lo, decerto, do modo que lhe aprouver; é porém, fora de dúvida, que a equidade, a boa fé dos contratos e a justa equiponderação de todos os interesses o hão-de aconselhar a resolver a questão de maneira tal que, sem quebra dos seus direitos e dos interesses do Estado, possa harmonizar ou conciliar os legítimos interesses das duas companhias concessionárias, cujos caminhos de ferro se pretendem ligar».

E, então, o ministro, escudado neste parecer, responde à Companhia Real com a portaria de 9 de Abril, em que declara que, tendo em vista «não violar os direitos das companhias que têm contratos com o governo», resolvera que o prolongamento da linha de Évora fosse na direcção de Estremoz, mas só até um ponto que não ficasse dentro dos quarenta quilómetros garantidos à Companhia pelo seu contrato. (7)

É curioso registar que Paçô-Vieira (8) chama a esta decisão «deplorável capitulação... que transformava uma linha convergente em linha paralela e que representava a renúncia formal a um formal direito do governo!».

A Companhia Real cede também e, na sessão do Conselho de Administração de 12 de Julho seguinte (1862), D. José de Salamanca informa que o Marquês de Loulé, presidente do Conselho e ministro das Obras Públicas, lhe manifestara o desejo de que a Companhia Real, na interpretação do artigo 34.º do seu contrato, cedesse consentindo que a linha concedida à «companhia inglesa» fosse prolongada até Estremoz.

Esta atitude do governo mostra que nem o parecer do Conselho de Obras Públicas era, como de resto claramente se depreende do que atrás se leu, tão perentório contra os direitos que a Companhia Real se arrogava, nem o governo ousava, nesses velhos tempos, as prepotências e imposições que tantas vezes se viram depois, nem o caso seria a «deplorável capitulação» que diz Paçô-Vieira. Foi antes, parece-nos, uma inteligente transigência de parte a parte.

(1) Contrato para a construção do caminho de ferro de Vendas Novas a Évora e Beja, atrás referido.

Mostrou-se, nessa conjuntura, D. José de Salamanca favorável a que se acedesse ao pedido do ministro, pondo apenas como condição que fosse concedida à Companhia Real uma linha de Estremoz ao Crato, Chança, ou outro qualquer ponto intermédio da linha de Leste, juntando-se assim as duas linhas das zonas norte e sul do Tejo e sendo dada à Companhia Real uma subvenção quilométrica igual à da «companhia inglesa» e obrigando-se ainda o governo a não conceder novas linhas em direcção à fronteira de Espanha, na área compreendida entre Crato, Estremoz e Évora.

E o Conselho, transigindo também, encarregou Salamanca de proceder às negociações nesse sentido com o governo.

A sugestão daquela transversal é, pois, a primeira génese talvez da actual linha de Estremoz a Portalegre, que só tantas décadas depois havia de ser uma realidade.

*

É curioso dar nesta altura uma ideia, embora ligeira e superficial, do que fora, por essa época, a exploração nos primeiros anos da incipiente linha do Sul.

Para isso, transcrevemos alguns trechos do relatório do seu Director, Sebastião de Canto e Castro Mascarenhas, referente ao ano de 1862, (5) isto é, um ano depois aproximadamente da inauguração da linha até Vendas Novas:

OFÍCIO DO DIRECTOR DO CAMINHO DE FERRO DO SUL REMETENDO O RELATÓRIO DA EXPLORAÇÃO DO MESMO CAMINHO NO ANO DE 1862

«Il.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor — Tenho a honra de passar às mãos de V. Ex.^a o relatório da exploração do Caminho de ferro do Sul, do ano próximo findo. Deus guarde a V. Ex.^a. Barreiro, 19 de Fevereiro de 1863. — Il.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor Visconde da Luz, Director geral das Obras Públicas — o Director, Sebastião do Canto e Castro Mascarenhas.

RELATÓRIO DA EXPLORAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DO SUL NO ANO DE 1862

«A administração deste caminho foi-nos confiada em 7 de Agosto de 1861.

«O resultado obtido até 31 de Dezembro do mesmo ano é conhecido pelo nosso relatório publicado no «Diário de Lisboa» de 24 de Janeiro de 1862.

«Cabe-nos hoje a honra de expor os resultados da exploração do ano próximo findo.

«O total da receita anual é de 101.112\$900 réis, ou 1.444\$469,99 réis por quilómetro explorado.

«Posto que pequena em absoluto, não deixa a receita de ser satisfatória, atendendo às circunstâncias especiais em que se acha o caminho de ferro do Sul.

«Tendo origem numa praia, vai este caminho terminar numa povoação insignificante; e todo o terreno que atravessa é pela maior parte deserto, contando-se apenas três pequenas povoações entre a estação do Barreiro e a de Vendas Novas.

«Assim o Caminho de ferro do Sul está, por um lado, separado de Lisboa pelo Tejo, oferecendo aos passageiros um desembarque moroso e incómodo; e, pelo outro extremo, dista dos principais centros da população do Alentejo algumas léguas, que são percorridas em transportes incertos, incómodos e perigosos.

«É por estes motivos que o produto do transporte de passageiros, incluindo os comboios especiais, foi apenas de 39,05 por cento do produto do tráfego no ano findo.

«Nas circunstâncias expostas, nem a frequência de comboios pode atrair passageiros. O único meio é a remoção dos inconvenientes apontados, prolongando o caminho por um lado e recebendo os passageiros em Lisboa por outro.

«A estação principal do Caminho de ferro do Sul deveria pois ser na margem direita do Tejo, para comodidade do público e proveito da exploração, bem como conviria melhorar as condições da ponte de desembarque na margem esquerda, de modo que os barcos a vapor pudessem ali atracar em todas as marés.

«O número de trens de passageiros foi no ano findo de 2.791, e o seu percurso de 35.223 quilómetros.

«A seguinte resenha completa o que se poderia dizer com relação ao movimento de passageiros e seus produtos.

CLASSES	
Pass. ordinários	1. ^a classe 2.426
	2. ^a » 21.120
	3. ^a » 56.450
Pass. militares	1. ^a » 208
	2. ^a » 411
	3. ^a » 3.573
84.188	
Viajantes que percorreram um quilómetro	
Percurso médio por viajante 33,067 km.	
Produto médio por viajante 462,889 réis	
Tarifa média de viajante, por quilómetro	
Trens	Termo médio de viajantes 30,164
	Produto médio 13.962,000 réis
	Percurso médio 35,223 km.

«A mercadoria é recebida e entregue na esta-

ção do Barreiro em barcos que, pela sua pequena lotação, podem quase sempre tocar o cais ali existente. Está pois por este lado a mercadoria em melhores circunstâncias do que o passageiro, o qual tem sempre de percorrer uma extensa ponte sem abrigo algum e algumas vezes ainda uma parte considerável da largura do rio, em barcos pouco cómodos, para chegar à estação do Barreiro, saindo do vapor, ou para ganhar este, saindo daquela.

«No outro terminus da linha está a mercadoria nas mesmas circunstâncias que o passageiro, tendo de vencer em transportes caros a distância que separa Vendas Novas dos principais centros de produção e consumo do Alentejo, e por isso o movimento de mercadorias deve também ter um notável incremento pelo transporte acelerado, que em breve se oferecerá ao público de Vendas Novas para cima.

Peso transportado a um quilómetro . . .	1.546.044,403 Ton.
Percurso médio da tonelada	47,284 km.
Produto médio da tonelada	1.647,821 réis
Tarifa média de tonelada e quilómetro . .	34,849 réis
Trens	Termo médio de carga 21,914 Ton.
	Produto médio 36.111,000 réis
	Percurso médio 35,081 km

«O estado incompleto do caminho concorreu também para que a despesa excedesse os limites a que naturalmente se deveria reduzir.

«Foi necessário assentar novas linhas de resguardo em diferentes pontos, colocar um sinal semafórico na estação do Barreiro, construir novas barracas para abrigo dos guardas e cantoneiros, e reparar as existentes que pelo estado de ruína exigiram consertos dispendiosos, renovar as embarcadeiras de gado, que são de construção provisória em todas as estações da linha, continuar a vedação por mais 9 quilómetros de linha, e bem assim o aterro na caldeira da estação do Barreiro, o qual deverá fornecer em breve o espaço preciso para o serviço naquele ponto, e finalmente consolidar com talas de junta as porções de linha assentes sobre aterros.

«Para fazer ideia da desproporção em que está o material de transporte e de tracção com os quilómetros explorados no Caminho de ferro do Sul, é suficiente lembrar que a linha de Madrid a Saragoça, com 57 quilómetros em exploração, possuía, em 1859, 15 máquinas e 172 veículos de transporte.

«Nas oficinas, finalmente, não estando montadas com as máquinas suficientes em número e

qualidade, não podem funcionar com a economia que deveriam atingir.

«A conta geral da receita e despesa do Caminho de ferro do Sul no ano de 1862 é como se segue :

RECEITA		
Produto do tráfego	101.112\$900	
Produtos diversos	1.027\$300	102.140\$200
DESPESA		
Despesas de exploração	90 402\$383	
Descargas por conta de diversos	532\$205	90.934\$588
Saldo a favor		11 205\$612

«Saindo do Barreiro encontram-se, ao norte da linha e a pequena distância desta, as povoações do Lavradio, Alhos Vedros e Moita. Deste ponto até Vendas Novas, isto é, numa extensão de 48.664 metros, não se depara com povoação alguma, e apenas se vêem pequenas casas isoladas, que são as habitações dos colonos a quem se deve o cultivo dos terrenos adjacentes. O tracto do terreno que se atravessa está pela maior parte inculto; é quase uma charneca continuada que liga as estações do Pinhal Novo, Poceirão, Pegões e Vendas Novas. Quem passar por aquelas estações julgará que elas não retribuem à mensalidade que percebe o seu pequeno pessoal; e, contudo, a receita anual destas estações é satisfatória.

«No ano findo transportaram-se por este caminho 4.383.776 quilogramas de adubos agrícolas.

«A linha foi convenientemente reparada durante o estio, substituindo-se 14.659 travessas, 26.063 cunhas, 995 coxins, e empregando-se o

balastro preciso. Apesar do maior número de trabalhadores, que foi mister admitir então ao serviço da via, não foi considerável o movimento de doentes. Deve-se talvez este bom resultado a ter-se ministrado gratuitamente o sulfato de quinino a todos os empregados atacados de febres paludosas de tipo intermitente, que foi a doença reinante naquela quadra.

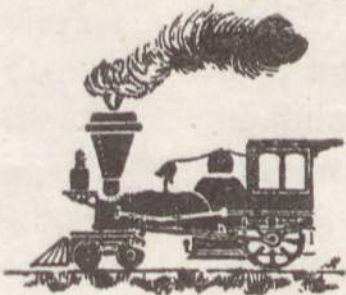
«As travessas que temos empregado são todas com dimensões próprias à via larga, e não fazemos uso das travessas preparadas com sulfato de cobre pelo maior preço destas, e pelo carácter provisório da nossa administração. Não podemos contudo deixar de reconhecer a grande economia que resulta do emprego destas, pela maior duração que oferecem.

«Uma travessa ordinária custa actualmente 380 réis, e a preparada 600 réis; a primeira dura dois anos e meio, próximamente, e a segunda tem a duração média de dez anos. Assim, empregando estas, gasta-se em dez anos e por cada uma 600 réis, e fazendo-se uso das outras há a despendar no mesmo período quatro vezes o seu preço, ou 1\$520 réis.

«No nosso caminho traria o emprego das travessas preparadas a economia anual resultante da diferença entre a quantia de 12.920\$000 réis, que se gasta empregando as travessas ordinárias, e a importância de 5.100\$000 réis que se gastaria apenas empregando as travessas preparadas, havendo ainda, a favor do emprego destas, grande economia no número de braços precisos para a conservação da via».

«Barreiro, 19 de Fevereiro de 1863 — Sebastião do Canto e Castro Mascarenhas. Está conforme. Repartição Central, em 19 de Fevereiro de 1863. Ernesto de Faria».

(Continua)



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

A Casa de Camilo

Por iniciativa e obra do Secretariado Nacional de Informação, foi reconstruída, em São Miguel de Seide, a *Casa de Camilo*. O romancista do *Amor de Perdição*, dos *Mistérios de Lisboa*; o autor das *Novelas do Minho* e o realista do *Eusébio Macário* poderá não ser hoje, à luz de uma nova crítica, um grande romancista de projecção universal, mas o que não se lhe poderá negar jamais é o título de um dos maiores nomes da literatura portuguesa. Camilo é, efectivamente, um dos nossos mais ilustres clássicos. Se os que escrevem e da arte de fazer prosa desejam fazer um nobre ofício, necessitam de tomar de vez em quando uns *caldos* de Vieira ou de Manuel Bernardes, não podem dispensar também, para tornar mais viva e vernácula, mais exuberante e, porventura, mais truculenta, a sua expressão literária, uns suculentos e saborosos *caldos* de Camilo Castelo Branco.

O romancista teve muitos admiradores no seu tempo e ainda os tem hoje. Silva Pinto, jornalista e crítico de polpa, chamou-lhe *O Maior de Todos*; o Padre Sena Freitas, prosador vernáculo, admirou-o e dedicou-lhe um notável estudo e Fialho de Almeida não ocultou a sua admiração pelo romancista do *A Brasileira de Prazins*. Camilo é uma época. Talvez abusasse um pouco dos *brasileiros* de torna-viagem, dos seus frades, mas a época em que viveu, com suas grandezas e com as suas mesquinharias, está dentro dessas páginas.

Camilo, como homem, revelou defeitos? Como escritor, teve, porém, altas e raras qualidades literárias. É um dos grandes mestres da prosa. *A Casa de Camilo*, agora reconstruída, é uma homenagem ao romancista. As desgraças que acompanharam e feriram o autor do *Amor de Perdição*, engrandeceram-no e purificaram-no.

D. Berta Craveiro Lopes

O falecimento, prematuro, da esposa do Chefe do Estado, sr. General Craveiro Lopes, causou profundo pesar em todo o País. Tinha personalidade esta ilustre senhora. Nas viagens que fez às nossas Províncias Ultramarinas, à Inglaterra e ao Brasil, como nas festas que entre nós se deram em honra da Rainha Isabel e dos Presidentes do Brasil e Paquistão, a extinta soube representar as Senhoras portuguesas e mostrou-se digna e preciosa colaboradora de seu marido. Culta, distinta, era possuidora também de um nobre e generoso coração. Os pobres devem-lhe palavras amigas e horas felizes.

Os nossos artistas



TIGELA DA CHINA - Aguarela de Alice Manarte



OS AMIGOS

*Amigos, cento e dez, ou talvez mais,
Eu já contei. Vaidades que sentia:
Supus que sobre a Terra não havia
Mais ditoso mortal entre os mortais!*

*Amigos, cento e dez, tão serviçais,
Tão zelosos das leis da cortesia,
Que já farto de os ver me escapulia
Às suas curvaturas vertebrais.*

*Um dia adoeci profundamente.
Ceguei: Dos cento e dez houve um sòmente
Que não desfez os laços quase rotos.*

*— Que vamos nós (diziam) lá fazer?
Ele está cego, não nos pode ver!...
Que cento e nove impávidos marotos!*

Camilo Castelo Branco



O sr. Engenheiro Manitto Torres, ladeado pelos srs. dr. Beja da Costa e o Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Eng.º Carlos Manitto Torres

Este nosso ilustre colaborador foi novamente homenageado pela União dos Sindicatos Ferroviários

No dia 30 de Junho de 1957, por iniciativa dos Sindicatos dos Ferroviários do Sul, e com o patrocínio da respectiva União, inaugurou-se, na Casa dos Ferroviários do Barreiro, a fotografia do sr. Eng.º Carlos Manitto Torres, assim se tendo homenageado muito justamente o antigo presidente do extinto Fundo de Assistência e dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro, cargo que exerceu com muita inteligência e dedicação e abandonou em 1954. A essa homenagem associaram-se os restantes Sindicatos do País.

Na tarde de 8 deste mês de Julho, os representantes dos mesmos sete sindicatos e da União, vieram a Lisboa cumprimentar novamente o sr. Eng.º Carlos Manitto Torres, tendo-o procurado na sua residência, para lhe testemunharem, mais uma vez, a sua simpatia e o seu reconhecimento sempre vivo pela obra notável que realizou em benefício dos ferroviários. Esta nova prova de consideração e simpatia comoveu profundamente o nosso ilustre colaborador, que convidou para um jantar, na Casa Militar, os promotores da homenagem, que vinham acompanhados dos srs. drs. Manuel António Pidwell da Costa e Luís Rosa Barros, respectivamente delegado do Governo junto

da Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários e chefe dos serviços administrativos daquela instituição.

O sr. Eng.º Carlos Manitto Torres, antes de se retirarem os funcionários que tinham ido cumprimentá-lo, leu-lhes uma poesia muito interessante, que passamos a reproduzir:

Sócrates, a um amigo,
Quis mostrar a sua casa
E para tanto o apraza
A vir ali ter consigo.

«Confortável!... Mas é pena»
— nota à saída o amigo —
«Que tenhas para teu abrigo»
«Uma casa tão pequena...»

«Pois pequena como é»
— Diz Sócrates da janela —
«Oxalá pudesse enchê-la»
«De amigos de uma só fé...»

Leio num velho alfarrábio,
Enquanto o tempo me foge :
«Manitto Torres é hoje
Mais feliz que o velho sábio...»

Pois se este ambicionava
Ver repleta de amigos
Uma casinha de postigos
C' uma portinha d'aldraba,

Tem aquele a felicidade
— Que a Deus manter-lhe apraza —
De encher hoje a pobre casa
De amigos são, de verdade!...

Só com esta alternativa :
É que, p'ra poder jantar,
O comboio há que tomar
Na estação *Cooperativa*...

BOCAGE J.^{or}

O jantar, que reuniu cerca de meia centena de convidados, foi presidido pelo sr. Eng.^o Carlos Manitto Torres, que tinha à sua direita os srs. drs. Beja da Costa, Joaquim Lourenço Moura, presidente da União dos Sindicatos dos Ferroviários; D. Fernanda Pereira da Silva d'Ornellas, João Inácio Martins, presidente do Sindicato dos Ferroviários do Sul de Portugal; e D. Berta Correia Torres. À sua esquerda sentaram-se os srs. Carlos d'Ornellas, Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»; dr. Rosa Barros; sr.^a D. Maria Carlos da Silva d'Ornellas e capitão Manitto Torres e esposa.

Aos brindes, o sr. João Inácio Martins recordou e salientou os notáveis serviços que o sr. Eng.^o Carlos Manitto Torres prestou aos agentes ferroviários como administrador dos Caminhos de Ferro do Estado, como chefe de exploração do Sul e Sueste e, finalmente, como presidente do Fundo de Assistência e dos Sanatórios; o sr. dr. Manuel António Pidwell Beja da Costa, que falou em seguida, fez o elogio da União dos Sindicatos dos Ferroviários, e afirmou que a homenagem que se prestava naquele momento era a merecida consagração de um homem e de uma vida.

O sr. Joaquim Lourenço de Moura entregou ao homenageado, encerrada numa pasta, uma mensagem com centenas de assinaturas, na qual, em termos expressivos, lhe é manifestada profunda gratidão pelo interesse que sempre dispensou aos funcionários; e o sr. Tomás Fernandes ofereceu-lhe,

Publicações recebidas

História dos Descobrimentos — por Duarte Leite

Recebemos o fascículo n.^o 2 da nova obra apresentada por «Edições Cosmos» de Lisboa: *História dos Descobrimentos* (Colectânea de esparsos) de Duarte Leite, que foi um dos mais notáveis estudiosos e investigadores da história dos descobrimentos marítimos portugueses.

Nesta obra, organizada por V. Magalhães Godinho, reúnem-se, acompanhados de notas esclarecedoras, artigos e ensaios que o ilustre historiador havia publicado em revistas e jornais.

O sr. dr. V. Magalhães Godinho completará esta edição, que será constituída por 20 a 25 fascículos de 64 páginas cada, com um estudo crítico sobre a obra e a personalidade de Duarte Leite.

Companhia de Seguros «Tranquilidade»
(Relatório e Contas do 86.^o exercício — 1957)

Desta importante Companhia de Seguros, fundada no Porto, em 1871, recebemos o Relatório e as contas do Conselho de Administração e o parecer do Conselho Fiscal, rulativamente à gerência finda em 31 de Dezembro de 1957.

Durante aquele exercício, a Companhia adquiriu mais um prédio na cidade de Luanda, elevando-se assim a trinta e cinco o número de edifícios pertencentes à «Tranquilidade».

A conta de Ganhos e Perdas apresenta o saldo de 10.934.587\$33, tendo sido o saldo para conta nova de 321.315\$56.

em nome dos ferroviários, um objecto artístico, niquelado, simbolizando uma fracção de carril.

Fizeram-se ouvir também os srs. Mário de Oliveira, que esteve internado num sanatório, e Manuel Joaquim Vaz, que pronunciaram palavras de muita admiração pelo ilustre ferroviário.

O sr. Engenheiro Carlos Manitto Torres, que fechou a série dos discursos, fez o rasgado elogio da profissão ferroviária e contou, visivelmente emocionado, que, por causa de um filho que morreu tuberculoso muito novo, é que aceitou o cargo de presidente dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro. Ferroviário pela profissão, o amor que dedicou aos problemas ferroviários continua tão forte como quando se encontrava ao serviço. Dirigiu, depois, palavras de agradecimento e homenagem aos srs. Dr. Beja da Costa e neste, ao sr. Dr. Melo e Castro, antigo Subsecretário da Assistência.

Ao concluir, o sr. Eng.^o Manitto Torres afirmou que nunca deixará, enquanto for vivo, de se interessar pelos interesses e problemas dos ferroviários.

Inauguração do troço electrificado da linha entre Lisboa e Entroncamento

A electrificação até ao Entroncamento custou 600 mil contos e a parte restante até ao Porto custará mais um milhão de contos — revelou o sr. Ministro das Comunicações

Mais um importante acontecimento ferroviário temos agora a felicidade de registar nas nossas colunas: a inauguração, no dia 30 de Junho, do troço electrificado da linha entre Lisboa e o Entroncamento, assim se terminando a primeira fase dos trabalhos de electrificação da rede da C. P.

Foi um grande dia aquele não só para a Companhia mas também para o Entroncamento, vila que nasceu sob o signo do comboio e que cresceu, se engrandeceu e se prestigiou devido à presença de muitas centenas de ferroviários e do esforço, da dedicação de muitos deles.

A viagem inaugural realizou-se com um comboio especial, que saiu da Estação de Santa Apolónia às 16 h. e 55 tendo chegado à estação do Entroncamento às 18 h. e 11.

O comboio, constituído por três automotoras, levou como passageiros os srs. General Gomes de Araújo, titular da pasta das Comunicações; eng.º Miranda Coutinho, director-geral dos Transportes Terrestres; eng.º António Bual, director da Sociedade Estoril; Conde de Penalva, dos «Wagons-Lits»; eng.º António Valença, do Conselho Superior de Transportes; eng.ºs Mário Dias Trigo e Abreu e Silva, directores de serviços daquela Direcção-Geral; eng.º Ferreira Dias, vice-presidente do Conselho Superior Industrial; eng.º Metelo Nápoles, director-geral das Indústrias Eléctricas; Drs. Câmara Pestana e Mário Silva; General Antunes Cabrita, comandante da Divisão Militar de Santa Margarida; major Ferreira Mota, comandante do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro; major Pais Couto, comandante do Regimento de Infantaria 15, almirante Francisco Fialho, pessoal superior da C. P., alguns técnicos estrangeiros, numerosos convidados e representantes da Imprensa.

O sr. Ministro das Comunicações, General Gomes de Araújo, ao chegar à Estação de Santa Apolónia, recebeu os cumprimentos dos srs. Prof. Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da C. P.; Eng.º Mário Costa, administrador — delegado; General Frederico Vilar, administrador; Eng.º R. de Espregueira Mendes, Director-Geral, Eng.º Pedro Brion, director dos Serviços de Electrificação; Eng.º

Branco Cabral, secretário geral; coronel Esmeraldo de Carvalhais, Dr. Vitor Santos, do Conselho Fiscal, e Dr. Élio Cardoso, Editor do «Boletim da C. P.»

O percurso foi feito a uma média horária de 90 quilómetros, tendo durado a viagem uma hora e dezasseis minutos.

Aguardavam a chegada do Ministro da Comunicações e sua comitiva cerca de 4.000 ferroviários e pessoas das suas famílias, as autoridades locais, civis e militares, entre os quais o presidente da Câmara Municipal, sr. José Duarte Coelho, funcionário da C. P., a cujos esforços o Entroncamento deve a categoria de vila e a sua elevação a concelho; uma guarda de honra constituída por piquetes dos Bombeiros Voluntários da vila e da Barquinha.



O Ministro das Comunicações, vendo-se à direita o Professor Mário de Figueiredo e à esquerda o Eng.º R. de Espregueira Mendes, Director Geral da C. P., proferindo o seu discurso

Apesar da chuva, a recepção dispensada ao sr. Ministro das Comunicações e aos dirigentes da C. P. não deixou de ser entusiástica. A Banda do Ateneu Ferroviário e do Grupo local dos Escuteiros executaram o hino da «Maria da Fonte», enquanto as locomotivas na estação apitavam festivamente, e a população, com muitas palmas e vivas, aclamava o Ministro presente e o Governo.

No restaurante da estação, a qual se encontrava engalanada com bandeiras, verduras e flores, foi ser-

vida uma merenda a todos os convidados, que deu motivo à troca de brindes amistosos e a afirmações de carácter ferroviário muito importantes.

Usou da palavra em primeiro lugar o sr. Presidente da Câmara Municipal para saudar o sr. Ministro das Comunicações e se congratular, em nome da vila, com o melhoramento que acabava de ser inaugurado, terminando por agradecer à C. P. e ao Governo obra tão importante.

Em seguida, o sr. Prof. Doutor Mário de Figueiredo, na sua alta qualidade de Presidente do Conselho de Administração, proferiu o seguinte discurso:

« Senhor Ministro, meus Senhores: Inaugura-se hoje a electrificação Lisboa-Entroncamento. Isto quer dizer que a 1.^a fase da electrificação da linha Lisboa-Porto está praticamente concluída e, assim, que, quanto ao conjunto da obra, se cumpriram os prazos, observando-se o que fora previsto pelo primeiro Plano de Fomento.

É um dever, antes de tudo, agradecer a Vossa Excelência, Senhor Ministro, a honra que nos deu, dignando-se assinalar com a sua presença este acto inaugural; e a Vossa Excelência e ao Governo o terem tornado possível que esta obra fosse levada a efeito. Cumpro com prazer esse dever.

A vida económica e financeira dos caminhos de ferro é, pode dizer-se, má em toda a parte. A maneira de a melhorar é substituir meios de exploração ultrapassados por outros actualizados: substituir o vapor pela tracção eléctrica ou diesel.

Esta substituição trará benefícios muito grandes para a economia da empresa e para a economia do País.

Considerando a parte electrificada nesta primeira fase, a economia produzida só em força motriz é mais do que suficiente para amortizar o investimento; e o novo sistema de tracção conduz a uma economia de divisas, em benefício da produção nacional, a que não pode deixar de reconhecer-se o maior interesse.

À economia em força motriz outras se juntam. Mas não se obterão todos os resultados benéficos senão depois da electrificação completa da linha do norte e do apoio oficial necessário e convenientemente localizado. Felizmente a electrificação de toda a linha do norte está prevista no segundo Plano de Fomento e o novo apetrechamento oficial assim como a sua conveniente localização estão planeados e vão ser executados.

Isto se deve à solicitude de Vossa Excelência, Senhor Ministro, e à alta compreensão do Governo. A Vossa Excelência e ao Governo tributamos a nossa grata homenagem.

Mas isto é possível porque dispomos de uma organização. Ao elemento humano que estrutura essa organização é devida uma palavra de reconhecimento. Aqui a deixo para todos: desde os mais altos na hierarquia funcional até aos que ocupam as posi-



1—Chegada do Ministro das Comunicações a Santa Apolónia.
2—No Entroncamento. 3—Aguardando no Entroncamento a chegada do comboio inaugural

ções mais humildes; desde os que trabalham sob a dependência da Companhia aos que trabalham sob a dependência dos executores directos da obra, e a estes mesmos.

Para todos, sejam nacionais ou estrangeiros.

Creio que a indústria nacional não poderá queixar-se de a Companhia ter deixado de, cuidadosamente — ia a dizer carinhosamente — aproveitar todas as suas possibilidades de colaboração no empreendimento. Essa colaboração se pediu e não só para obedecer a directrizes governamentais mas na consciência plena de quem cumpre um dever ditado pelo interesse nacional. Essa colaboração nos foi prestada em termos que horam a indústria nacional.

E agora, depois de renovar os nossos agradecimentos ao Senhor Ministro das Comunicações e ao Governo e de dizer mais uma palavra de affecto à família ferroviária, congratulemo-nos com este acto inaugural de todo o conjunto da primeira fase da electrificação da linha Lisboa-Porto e vamos prosseguir na segunda fase: vamos até ao Porto. Só então poderão conseguir-se todos os benefícios da electrificação que se não limitam à linha do norte mas hão-de repercutir-se em toda a rede.»

O sr. Ministro das Comunicações, agradecendo os cumprimentos dos srs. Presidente da Câmara Municipal e do sr. Presidente do Conselho de Administração da C. P., produziu um discurso de grande interesse.

O Governo — acentuou o sr. General Gomes de Aruujo — ao aceder às sugestões da Companhia

sobre a electrificação, tem em vista, principalmente, quatro objectivos:

1.º — Procurar o equilíbrio económico da empresa.

2.º — Obter a melhoria dos serviços.

3.º — Melhorar as condições de trabalho dos ferroviários.

4.º — Reduzir a importância de combustível do estrangeiro, de forma a fazer a maior economia possível de divisas.

Os três últimos propósitos enumerados foram atingidos — disse o sr. general Gomes de Araújo — pois se tem obtido uma melhoria nos serviços, se melhorarem as condições de trabalho e foi reduzida, em muito, a importação de divisas. Mas o mesmo se não pode dizer, acentuou, na parte referente aos objectivos económicos da Empresa. Para isso, existem dois caminhos: aumentar as receitas ou diminuir as despesas. Para aumentar as receitas só aumentando o tráfego ou alterando o sistema tarifário, o que é impossível, pois a Companhia não tem o exclusivo, e nestas condições é sempre perigoso mexer em tarifas.

Por isso — afirmou seguidamente — se reduziram as despesas e substituiu o material antigo, se fez a electrificação da linha. É esse o caminho que a C. P. procura seguir, e que tem sido posto ao Governo, e por este auxiliado.

A electrificação até ao Entroncamento custou 600 mil contos e a parte restante até ao Porto custará mais um milhão de contos, e será realidade dentro de poucos anos, como se poderá verificar pelo II Plano de Fomento.



Chegada do comboio inaugural ao Entroncamento

O sr. Ministro das Comunicações terminou o seu discurso por beber pela C. P. e por todos os seus funcionários, formulando votos para que as inaugurações continuem.

Em seguida, o sr. Ministro das Comunicações, acompanhado dos dirigentes da C. P., visitou a cantina dos ferroviários, onde estava a ser servida uma merenda ao pessoal. Recebido e saudado carinhosamente pelos milhares de ferroviários ali reunidos, ouviram-se, repetidamente, vivas ao Governo, ao Presidente do Conselho e ao General Gomes de Araújo.

A enorme sala da cantina encontrava-se vistosamente decorada com festões de verdura, vendo-se nas paredes engraçadas quadras alusivas ao «final do vapor» e ao «início da electricidade».

O sr. Ministro das Comunicações aproveitou o ensejo para dirigir aos operários da C. P. algumas palavras de incitamento e louvor, tendo, no final, sido muito aplaudido.

Depois o sr. Ministro das Comunicações, acompanhado dos dirigentes da C. P. e de todos os convidados, dirigiu-se à estação para regressar a Lisboa. A partida verificou-se às 19 horas e 15 minutos. Como no momento da chegada do sr. General Gomes de Araújo, a estação achava-se apinhada de povo. E novamente se ouviram aclamações ao sr. Ministro e ao Governo.

O comboio chegou a Santa Apolónia às 20 horas e 33 minutos.

Tanto na ida como no regresso, a viagem fez-se com a regularidade prevista, e com a maior comodidade.

* * *

Para se fazer uma ideia da importância dos trabalhos realizados, com a electrificação dos nossos caminhos de ferro, passamos a indicar alguns números interessantes:

Além das obras de remodelação nas vias e cais da estação do Entroncamento, a fim de se melhorarem as suas possibilidades de exploração, fizeram-se 19.000 metros cúbicos de escavações; empregaram-se 18.000 metros cúbicos de betão para implantação de cerca de 5.200 postes, que, com as respectivas ferragens, pesam aproximadamente 4.100 toneladas e suportam cerca de 600 toneladas de fios e cabos.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Amizade Eterna».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Sublime Expição».

Linhas Estrangeiras

FRANÇA

A S. N. C. F., que continua a modernizar o seu material, fez uma nova encomenda de locomotivas eléctricas BB, de corrente monofásica, elevando-se assim para 79 o número total de máquinas desse tipo nas suas linhas.

As locomotivas destinadas à linha Paris-Lille, apresentam particularidades interessantes que correspondem à pesquisa, pela S. N. C. F., de soluções adaptadas ao seu tráfego. Embora pesem 20 toneladas menos que as locomotivas actualmente em serviço, terão a mesma potência de 3.000 CV e serão capazes de rebocar, tão bem como as outras, tanto os comboios de mercadorias como os de passageiros, a uma velocidade de até 140 quilómetros por hora.

As principais locomotivas devem ser entregues dentro de alguns meses.

São, praticamente, análogas às locomotivas diesel-eléctricas já fornecidas em 1957 aos «Chemins de Fer Algériens», e que rebocam, entre Touggourt e Philippeville, vagões-cisternas.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Telef. } 366171/5
31753

R. dos Sapateiros, 39
LISBOA

Importadores e Exportadores

DROGAS

PRODUTOS QUÍMICOS

ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

Representantes exclusivos
dos

Produtos NÍVEA, Adesivos TESA
e LEUKOPLAST

Fornecedores de

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

Écos & Comentários

P o r S A B E L

Fotógrafos gatunos

Já os diários da capital se ocuparam, em tempos, com a série do «escrocs» que, arvorados em fotógrafos ambulantes, procuram extorquir aos incautos a importância de um trabalho que muitas vezes não executam.

São muitos os queixosos e cada vez serão mais. Enquanto as autoridades não intervierem eficazmente no assunto, o processo de defesa é não fazer pagamentos adiantados.

Aconteceu com um amigo nosso que no dia 15 do mês findo foi até ao Estádio de Alvalade e jantou no Restaurante do Parque das Laranjeiras, sendo servido por um criado de nome Mateus. A meio do jantar surgiu um fotógrafo carregado com um caixote, ou máquina fotográfica, que nos pediu autorização para fazer uma fotografia. Acompanhavam-nos na refeição dois distintos açorianos que, por graça, pretendiam enviar para uma das Ilhas uma das fotografias. Encomendámos quatro e logo o «artista» pretendeu cobrar a importância total, ao que acedemos em virtude do empregado de mesa nos ter informado que o «fotógrafo» era pessoa séria, e, como tal privativo da casa. Recebemos em troca um papelucho com um carimbo: *Américo L. Barros — Largo do Contador-Mor, n.º 15, Telefone 31 120 — Lisboa.*

Como o tal «fotógrafo» nunca nos enviasse as fotografias, tratámos de o procurar, encontrando na Feira do Sporting o seu «ajudante», que entre-



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», n.º 148, III Série, de 26 de Junho de 1958, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 17 do corrente, um projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, alterando algumas disposições do aviso ao público B. n.º 211, de 11 de Março de 1955, que estabelece preços especiais para o transporte de produtos cerâmicos, suas matérias primas e outros materiais de construção.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 18 de Junho de 1958. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho.*

gámos ao agente da Polícia que ali presta serviço.

O rapaz desfez-se em trinta desculpas, prometendo procurar as fotografias e trazê-las na 2.ª feira seguinte, o que aconteceu na terça. Para garantia deu-nos outro papelucho de *Studios Princesa — Fotógrafos — Rua Carrilho Videira, 10-1.º, Dt.º — Telefone 84 89 81.*

Com estes fotógrafos-gatunos todas as cautelas são poucas, pois até os números telefónicos são forjados para fugirem às responsabilidades.

Contra estes piratas que grande trabalho dão à Polícia, temos de nos precaver.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS**

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 — Lisboa
Telefone: 3 50 35

Hotel Francfort

SANTA JUSTA



EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA



HOTEL DE 2.^a CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

O preferido pelos africanistas



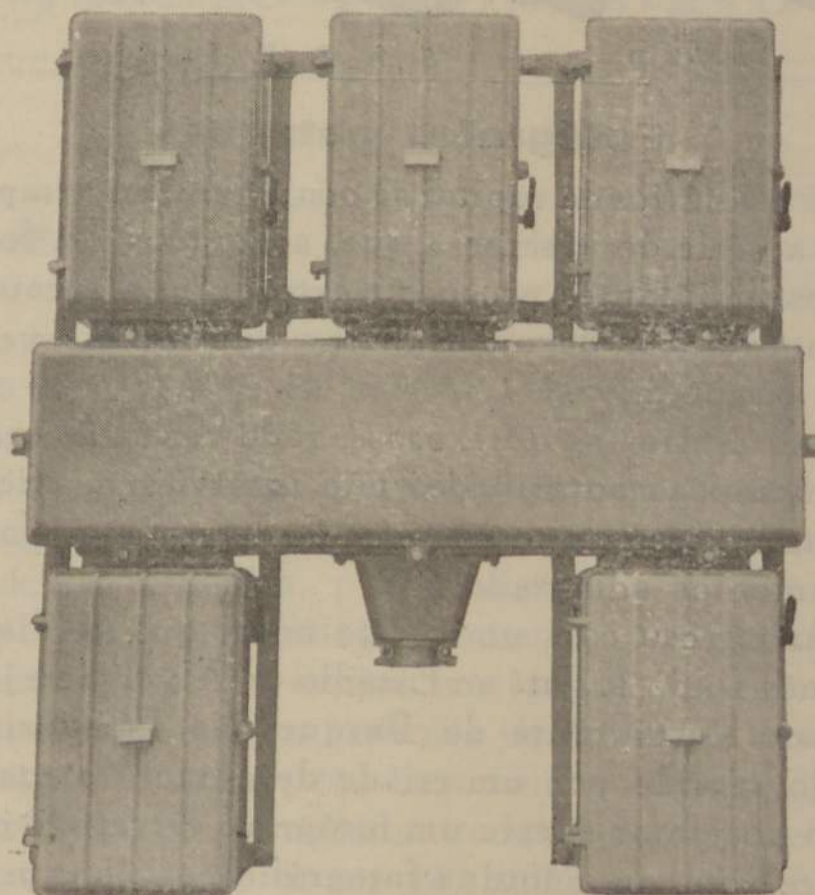
Telefones : 30747 30748 — 30749 — 30776

Telegramas : H O T F O R T

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

QUADROS COMPOSTOS

Com aparelhagem de manobra,
protecção e medida



SOMIL

Rua dos Douradores, 192, 1.º, E. - Telef. 366325 — LISBOA



SEEL
MÓVEIS DE AÇO PARA
ESCRITÓRIO



Sociedade Equipamento
de Escritório, Lda.

Praça dos Restauradores, 53-1.º

Telef. { 24986
28671 — LISBOA



FORNECEDORES DA COMPANHIA
DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES



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 —

Caldas da Cavaca

(Aguiar da Beira)

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

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

Óptimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados,
de aluguer, para famílias

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

Aguiar da Beira ou pelo telefone 6126

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

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

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

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

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 26519

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.ª 5.ª e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas
Dr. António Ferrão—Doenças dos olhos—às 14 horas
Dr. Vasconcelos Dias—Estômago, fígado, intestinos e doenças ano-
rectais—às 15 horas

Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 17,30 horas
Dr. Pinto Bastos—Boca e dentes, prótese—às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 16 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL

FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

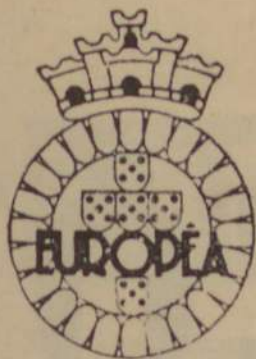
A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — **LISBOA**

Telefone 66 4972



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 7 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

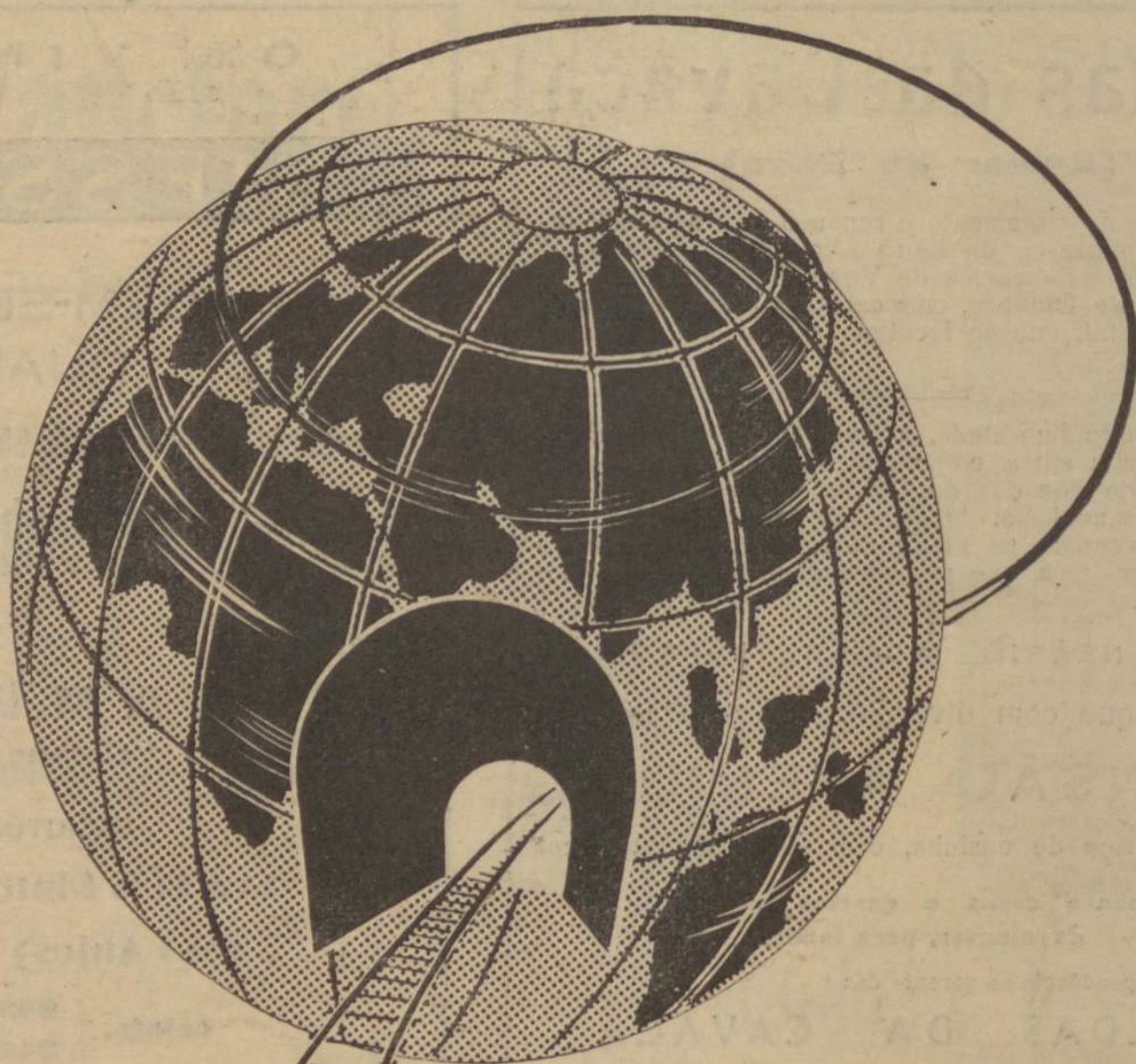
SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPEA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE