

4.º do 72.º Ano

Lisboa, 1 de Maio de 1959

Número 1713

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

6 Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comercio 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

HENSCHEL

LOCOMOTIVAS HENSCHEL - G M DIESEL-ELÉCTRICAS

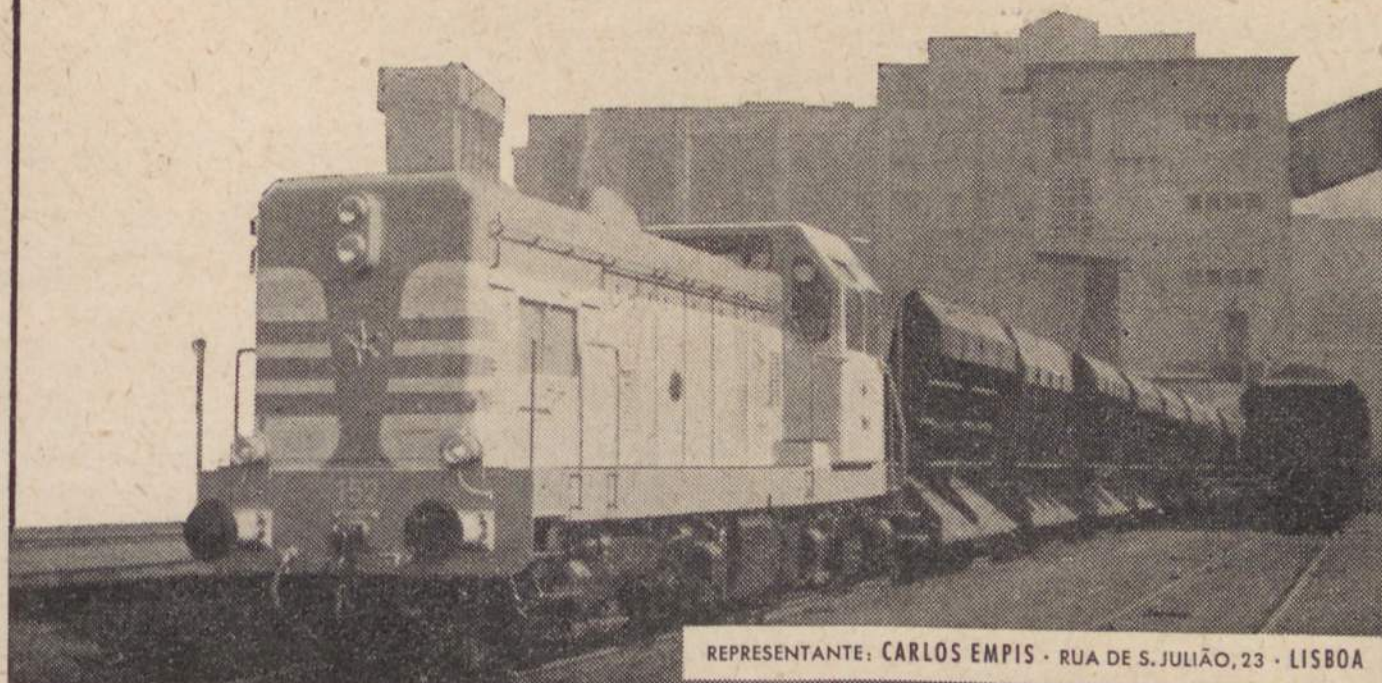
Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

Tipos mais recentemente saídos das **FÁBRICAS DE KASSEL**:

EGIPTO: Henschel - G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P

GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P

HOLANDA E ÁUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P



REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIÃO, 23 - LISBOA



HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Telef. } 366171/5
31753

R. dos Sapateiros, 39
LISBOA

Importadores e Exportadores

DROGAS

PRODUTOS QUÍMICOS

ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

Representantes exclusivos
dos

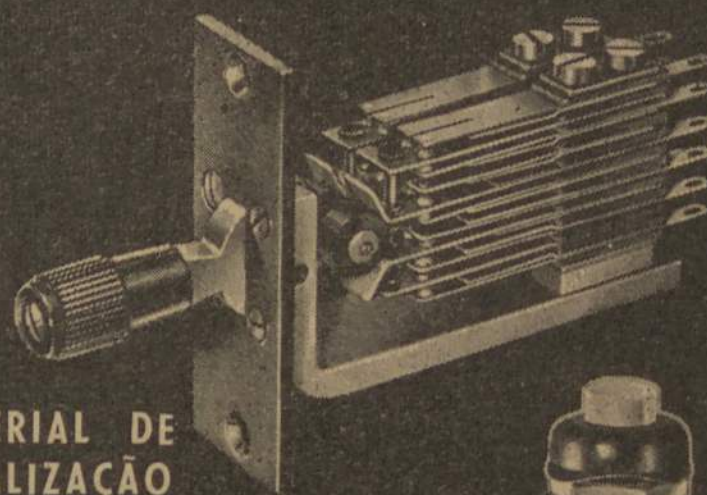
Produtos NÍVEA, Adesivos TESA
e LEUKOPLAST

Fornecedores de

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES



MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

SOMIL



Soc. Monumental Eléctrica, Lda.
R. dos Douradores, 192, 1.º — Telef. 366325
LISBOA



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

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

AVERY

A MARCA DE CONFIANÇA

BÁSCULAS E BALANÇAS PARA TODOS OS FINS
BÁSCULAS AUTOMÁTICAS,
BÁSCULAS DE PESAGEM CONTÍNUA,
BÁSCULAS DE DESCARGA AUTOMÁTICA,
BÁSCULAS DE PESAR CAMIÕES,
BÁSCULAS ENSACADORAS,
BÁSCULAS AÉREAS,
BÁSCULAS PARA PESAGENS COM PESOS PREDE-
TERMINADOS,
BÁSCULAS PARA PESAGENS DE VAGÕES DE CA-
MINHOS DE FERRO,
BÁSCULAS COM PLATAFORMA COM GRADES
PARA PESAGEM DE GADOS,
MEDIDORAS PARA PETRÓLEO, AZEITE E ÓLEO
CORTADORAS DE FIAMBRE — PICADORAS DE
CARNE E MOINHOS DE CAFÉ.

ORÇAMENTOS GRATIS CONSULTEM A:

AVERY PORTUGUESA, L.^{DA}

Sede: LISBOA — Rua Braamcamp, 66-70 — Telef. 4 20 01

Filial: PORTO — Rua D. João IV, 23 — Telef. 2 21 44

Agências:

COIMBRA — Rua da Sofia, 164 — Telef. 4 51 2

FUNCHAL — R. dos Ferreiros, 18 — Telef. 318.2286

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-2 — 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, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1713

1 — MAIO — 1959

ANO LXXII

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 BOAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

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

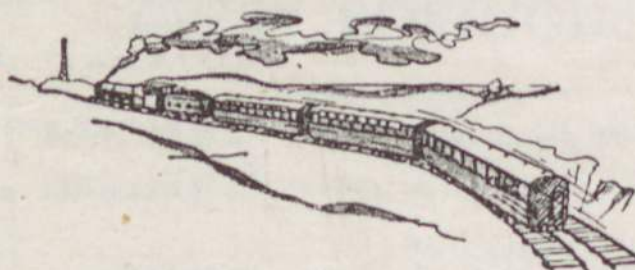
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORRÕES 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>	183
As Festas em Portugal — Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por <i>B. WOLOWSKI</i>	189
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	191
Vale dos Caídos	192
Publicações recebidas	192
Linhas Estrangeiras	193
7.ª Romagem dos antigos Combatentes a França	194
Justa homenagem	194
A marcha do Sud-Expresso	195
Parte Oficial	195
O Caminho de Ferro, pioneiro da Unidade Europeia	195



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.^o FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

À inauguração da linha até Évora se referia o «Jornal do Comércio» de 15 de Setembro, da forma seguinte:

«Ontem, pelas 7 h. da manhã, desamarrou da ponte do Terreiro do Paço o vapor que conduzia os convidados para a inauguração da linha férrea de Évora. Iam neste vapor os srs. Eduardo Price, empresário da linha, alguns membros do Ministério e outras muitas pessoas convidadas pelo empresário. Acompanhava uma banda militar.

«Na estação do Barreiro serviu-se um lauto almoço, depois do qual partiu o trem até Vendas Novas, e daí, passando para os vagões da linha de Sueste, seguiu para Évora.

«Quase por todo o trânsito se encontravam espectadores e entusiasmo. Em Montemor foi o comboio recebido pela vereação, com o estandarte municipal, acompanhada de música, e de grande afluência de povo. Em Casa Branca, estação onde a linha se ramifica para Beja, apareceu também uma filarmónica, seguida de inúmera multidão.

«A entrada em Évora foi um acto soleníssimo e do maior entusiasmo. Um concurso de muitos milhares de pessoas clamava freneticamente vivas e aplausos, revelando um prazer que quase se aproximava da loucura. Todo o caminho da estação até à cidade estava embandeirado. As janelas de todo o trânsito dentro da povoação estavam apinhadas de espectadores.

«O Ex.^{mo} Arcebispo, acompanhado do Cabido, esperava o comboio, e dirigindo-se para a locomotiva «D. Luís I», deitou-lhe solenemente a bênção. «O Governador Civil e mais autoridades administrativas, a Câmara Municipal com o respectivo pendão, e todos os funcionários judiciais, e as Câmaras de outros concelhos do Distrito, estavam na estação esperando o comboio, e todos manifestavam a pura e viva comoção que causava tão importante acontecimento.

«A Câmara mandou servir nos Paços do Con-

celho um «lunch» delicadíssimo e destinado a todas as pessoas presentes.

«Diversos cavalheiros de Évora mandaram as suas elegantes carruagens e dois «chars-à-bancs», para conduzirem à cidade as pessoas convidadas.

«Às 4 h. partiu o comboio de Évora e chegou ao Barreiro às 6 1/2, pouco mais ou menos.

Aí serviu-se um lauto jantar. Entre outros notámos os seguintes brindes: a Suas Majestades, proposto pelo sr. Duque de Loulé, ao sr. Eduardo Price e à Companhia de Sueste.

O sr. Price fez um discurso em inglês, em que protestou a sua afeição a Portugal, e testemunhou o seu reconhecimento a todos os Governos deste País com quem tem tratado, porque sempre deles recebeu coadjuvação e provas de affecto e interesse.

«Os trens caminhavam sempre com grande velocidade; tinham ocasiões em que deitavam 15 léguas.»

Por ser um documento de inegável interesse, transcreve-se, na sua forma autêntica, o auto da inauguração da linha do Sul até Évora. Subscvem este documento muitas dezenas de assinaturas, limitando-nos, para não alongar, apenas às primeiras:

«Autto d'inauguração da via ferrea do Sueste de Portugal, solemnizado na Estação junto ao Rocio de S. Braz d'esta Cidade d'Evora,

«Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos sessenta e trez, aos treze dias do mez de Setembro no citio da Estação do caminho de ferro, junto ao Rocio de S. Braz d'esta Cidade d'Evora, estando ahi presentes os Ex.^{mos} Ministros e Secretarios d'Estado a saber: o Ex.^{mo} Duque de Loulé, Presidente de Ministros, e o Ex.^{mo} Visconde de Sá da Bandeira, Ministro da Guerra com lusido e numeroso sequito: bem mais

s'achavão presentes o Ex.^{mo} Prelado d'esta Diocese, Dom José Antonio da Matta e Silva; o Ex.^{mo} Governador Civil deste Districto; o Comandante da Força Militar; a Camara Municipal d'este Concelho, acompanhada pela Comissão dos representantes das diversas Associações e Corpos Collectivos d'esta mesma Cidade; e bem assim os representantes das Camaras, e mais Concelhos do Districto; e as mais Authoridades Administrativas, e Judiciaes d'esta mesma Cidade, com um grande numero de Cidadãos, que concorreram a este acto para testemunharem e presencarem a solemne inauguração do caminho de ferro do Sueste de Portugal, que liga esta Cidade com a capital do Reino: ahi pelo Ex.^{mo} Prelado, e Arcebispo d'esta Metropole se procedeu á benção solemne da mencionada via ferrea, máchinas, e material circulante, observando-se neste acto as solemnidades do Ritual estabelecido. Em seguida os Ex.^{mos} Ministros e mais Authoridades acima refferidas, acompanhados d'imenso numero de Cidadãos se dirigiram a esta Cidade, e Paços do Concelho, onde para commemorar-se, tão solemne, e auspicioso acontecimento, se lavrou este Autto que todos vão assignar: e eu José Maria da Costa, primeiro Amanuense da Secretaria, no impedimento do respectivo escrivão da Câmara o escrevi.

Duque de Loulé

Visconde de Sá da Bandeira

Ant.^o Cabral de Sá Nog.^{ra}

Conde de Mello

Augusto Pedro Coelho

Joaquim Philippe de Soure

Manuel Maria Coutinho d'Albergaria Freyre

João Felix Rodrigues

João Antonio dos Santos e Silva

Ant.^o Theofilo de Araujo

José Alberto Homem da Cunha Corte Real

Manoel de Jesus Coelho

„

*

E no mesmo jornal do dia seguinte, a notícia da inauguração até Beja:

«Ontem se verificou a solene inauguração da linha férrea de Beja.

«A's 7 horas e meia da manhã, cerca de 300 pessoas embarcaram na ponte dos vapores, e seguiram para o Barreiro daí, eram 8 horas e meia, partiu o comboio.

«Iam entre os convidados os srs. ministros do Reino, das Obras Públicas e da Marinha, o sr. Visconde de Sá e outros altos funcionários e muitas outras pessoas.

«Nas Vendas Novas, os passageiros transferiram-se para a carruagem da companhia inglesa, e seguiram para Beja.

«Em todas as estações, esperava o comboio

uma grande multidão de povo. Deitavam-se foguetes ao ar e as filarmónicas das povoações vizinhas concorreram a esta festa.

Nas estações de Viana e de Cuba, as Câmaras municipais vieram dirigir felicitações ao sr. Ministro do Reino.

«A chegada do comboio a Beja foi brilhante. O vasto rossio estava apinhado de povo.

«A estação e o rossio estavam embandeirados. Em dois coretos tocava a filarmónica da cidade e a banda do Regimento n.^o 17. Este corpo estava formado em grande uniforme junto da estação.

«O Governador Civil, a Câmara Municipal, as autoridades eclesiásticas, civis e militares também estavam esperando o comboio.

«Depois do comboio entrar na estação, veio o Ex.^{mo} Bispo com o Cabido benzer a locomotiva.

«Acabado o acto religioso, na estação foi servida uma excelente refeição. Houve discursos que poucos ouviram, pois eram numerosos os convivas.

«Distribuiu-se um bodo abundante aos pobres, e fizeram-se outras obras de caridade, parece que ordenadas pela Câmara Municipal.

«A's 3 horas da tarde, o comboio partiu para o Barreiro, onde chegou às 7. Os passageiros estavam em Lisboa às 8 horas.

«Todos confessam que a linha da companhia inglesa está construída com a maior perfeição. As carruagens são melhores, e o movimento tão brando que contrasta com a linha de Vendas Novas.

«Aconteceu um caso cómico: uma das Câmaras que fizeram o seu discurso de felicitação, ficou com a palavra cortada, porque no meio do discurso o comboio partiu.»

*

Não parara, porém, a instabilidade das empresas e, em 21 de Abril de 64, fora assinado o contrato provisório com Alfredo Cowan, como representante da Companhia do Sueste, para cedência das linhas do Barreiro a Vendas Novas e Ramal de Setúbal e construção do seu prolongamento até à fronteira, na direcção de Sevilha, e para o litoral algarvio e ainda a ligação da linha de Évora com a de Leste no Crato, ou Chança.

As linhas já construídas foram computadas em 1.008.000\$000 réis e era dada a subvenção de 18.000\$000 réis por quilómetro.

Não podemos deixar de notar, em especial, dois pontos dessas cláusulas: primeiro a obrigatoriedade de passar toda a linha para a bitola de 1^m,67; segundo, o facto de, pela primeira vez, se impor a ligação efectiva das linhas ao sul do Tejo com Lisboa, por meio de estações fluviais e um serviço regular de barcos a vapor, o que deveria efectivar-se no prazo de quatro anos

Os raios mínimos das curvas seriam de 300

metros e as inclinações máximas de 15 por mil, nas linhas de Beja à fronteira e de Évora ao Crato; e de 200 metros e 25 por mil na linha do Algarve. (4)

As expropriações e obras de arte seriam desde logo para via dupla, com excepção dos tabuleiros metálicos, naquela linha; mas na do Algarve seriam para uma só via.

Estas condições técnicas, quer para a primeira quer especialmente para a segunda, mostram que, a esse tempo, elas eram consideradas muito secundárias e com características técnicas que hoje nos parecem inconcebíveis.

Submetido este contrato à aprovação das Câmaras, obteve parecer favorável das comissões em 30 daquele mês e foi, depois de larga discussão, aprovado pela lei de 23 de Maio seguinte (1864).

Desse contrato transcrevemos as partes essenciais:

«DOM LUÍS, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc..

Fazemos saber a todos os nossos súbditos, que as Cortes Gerais decretaram e Nós queremos a lei seguinte:

«Artigo 1.º — É aprovado e confirmado o contrato celebrado em 21 de Abril do corrente ano entre o governo e Alfredo Cowan, como representante da Companhia do Caminho de Ferro do Sueste, da concessão do caminho de ferro do Barreiro às Vendas Novas com o ramal de Setúbal, para prolongamento da linha de Beja até à fronteira de Espanha, na direcção de Sevilha, para prolongamento da linha de Beja até ao litoral do Algarve, e para prolongamento da linha de Évora a entroncar na de Leste, na estação do Crato.

«Artigo 2.º — E o governo autorizado a fazer criar e emitir pela Junta de Crédito Público os títulos da dívida pública fundada, interna ou externa, que forem necessários para pagamento dos encargos resultantes do contrato aprovado pelo artigo 1.º.

«Artigo 3.º — O governo dará conta às Cortes em cada sessão legislativa do estado da construção das linhas férreas, de modo por que o contrato tiver sido executado, e do uso que houver feito das autorizações concedidas pela presente lei.

«Mandamos, portanto, a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nela se contém.

«Os ministros e secretários de estado dos Negócios da Fazenda e dos das Obras Públicas, Comércio e Indústria a façam imprimir, publicar e correr. Dada no Paço, aos 23 de Maio de 1864. El-Rei, com rubrica e guarda. Joaquim Tomás

Lobo d'Avila, João Crisóstomo de Abreu e Sousa (Lugar do selo grande das armas reais).

«Carta de lei pela qual Vossa Majestade, tendo sancionado o decreto das Cortes gerais de 17 do corrente mês, que aprova e confirma o contrato celebrado em 21 de Abril último entre o governo e Alfredo Cowan, como representante da Companhia do Caminho de Ferro de Sueste, de concessão do caminho de ferro do Barreiro às Vendas Novas com o ramal de Setúbal, para prolongamento da linha de Beja até à fronteira de Espanha, na direcção de Sevilha, para prolongamento da linha de Beja até ao litoral do Algarve, e para prolongamento da linha de Évora a entroncar na de Leste, na estação do Crato, o manda cumprir e guardar como nela se contém, pela forma retro declarada. Para Vossa Majestade ver, Luís António Namorado a fez».

«CONTRATO CELEBRADO ENTRE O GOVERNO E A COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE SUESTE QUE FAZ PARTE DA PRESENTE LEI

«Artigo 1.º — O governo concede à Companhia do Caminho de Ferro de Sueste o caminho de ferro do Barreiro às Vendas Novas com o ramal de Setúbal, e com todo o seu material fixo e circulante, edifícios, acessórios e dependências, para o explorar pelo espaço de tempo por que, nos termos do contrato de 29 de Maio de 1860, a mesma companhia pode ainda explorar o caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja.

«Artigo 2.º — A companhia obriga-se:

«1.º — A pagar ao governo, nos termos deste contrato, o preço e quantia certa de réis 1.008.000\$000 ou 224.000 libras esterlinas.

«2.º — A pagar pelo preço das facturas, e além da quantia referida, o carvão, coque, sebo e azeite que existirem armazenados quando a companhia tomar posse do caminho, e também todos os objectos desta qualidade e quaisquer outros materiais que, tendo sido encomendados pelo governo, antes da assinatura do contrato definitivo, entrarem no porto de Lisboa depois da posse da companhia.

«3.º — A fazer as obras necessárias para que o caminho de ferro do Barreiro às Vendas Novas e o ramal de Setúbal tenham as dimensões fixadas nos artigos 7.º, 13.º, 14.º, 15.º e 17.º do contrato aprovado pela carta de lei de 29 de Maio de 1860, reformando, substituindo e empregando o material fixo e circulante por forma que fique adaptado à nova via. Estas obras serão feitas e concluídas no caminho do Barreiro às Vendas Novas dentro do prazo de um ano, e no ramal de Setúbal dentro do prazo de quatro anos.

«4.º — A construir uma estação nova em Setúbal, no prazo de dois anos, no sítio que for

concordado entre a empresa e o governo, ficando entendido que, se a empresa construir a nova estação em ponto diferente do actual, o prolongamento do caminho para essa nova estação e todas as obras, trabalhos e despesas a que esta mudança der lugar serão feitos por conta e risco da empresa, e à sua custa, sem direito a subvenção ou subsídio, de qualquer espécie, por parte do governo.

«5.º — A completar e vedar a linha férrea do Barreiro às Vendas Novas e o ramal de Setúbal, no prazo de quatro anos.

«6.º — A construir, no prazo de quatro anos, em Lisboa, entre o boqueirão do Corpo Santo e a praça dos Romulares, no terreno público que ali existe e no que a companhia para este fim, com prévia autorização do governo, conquistar ao Tejo, uma estação de passageiros e mercadorias, sem prejuízo dos cais nem das serventias públicas.

«7.º — A fazer todas as obras necessárias, no prazo de quatro anos, para seguro e cómodo embarque e desembarque de passageiros e mercadorias na margem sul do Tejo.

«8.º — A construir, no prazo de dois anos, uma estação no Pinhal Novo.

«§ 1.º — Todas as obras referidas neste artigo serão feitas à custa da companhia, por sua conta e risco, e segundo os projectos que o governo aprovar.

«§ 2.º — Os prazos fixados nos diferentes números deste artigo serão contados do dia em que a companhia tomar posse do caminho de ferro do Barreiro às Vendas Novas, e a companhia entrará de posse deste caminho logo que for assinado o contrato definitivo.

«Artigo 3.º — A companhia obriga-se a explorar o caminho do Barreiro às Vendas Novas e o ramal de Setúbal nos termos das respectivas cláusulas e condições do contrato aprovado pela lei de 29 de Maio de 1860.

«Artigo 5.º — A companhia obriga-se mais a efectuar à sua custa, por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e com as condições estipuladas nos artigos deste contrato:

«1.º — Um caminho de ferro de entroncamento, o qual, partindo de Évora, passe próximo a Estremoz e vá encontrar a linha de Leste na estação do Crato;

«2.º — O prolongamento do caminho de ferro de Beja até à fronteira de Espanha, na direcção de Sevilha;

«3.º — O prolongamento do caminho de ferro de Beja até um ponto do litoral do Algarve, que será determinado por acordo do governo com a companhia, depois de feitos os necessários estudos.

Este acordo será assinado no prazo de seis meses, a contar da data do contrato definitivo.

«§ 1.º — O caminho de ferro de entroncamento, e o prolongamento da linha de Beja até à margem direita do Guadiana, serão construídos e completamente acabados para serem entregues ao trânsito público no prazo de quatro anos.

«§ 2.º — A continuação da linha de Beja, desde a margem direita do Guadiana até à fronteira, fica dependente da companhia mostrar, no prazo de dez anos, ou que é concessionária da linha espanhola que continua a portuguesa até Sevilha, ou que outra empresa obteve do governo espanhol essa linha, e que começou a sua construção.

«§ 3.º — O prolongamento da linha de Beja para o litoral do Algarve será construído e completamente acabado para ser entregue ao trânsito público no prazo de cinco anos, compreendendo os seis meses fixados no n.º 3.º deste artigo.

«§ 4.º — Todos os prazos fixados nos §§ antecedentes começarão a contar-se e a correr desde o dia em que for assinado o contrato definitivo.

«§ 5.º — A construção do caminho de entroncamento, e do prolongamento de Beja para o Guadiana, deverá começar no prazo de três meses depois de assinado o contrato definitivo; e a do prolongamento de Beja para o Algarve no prazo de nove meses, depois de assinado o mesmo contrato.

«§ 6.º — A companhia obriga-se a começar e continuar os trabalhos necessários para as construções neste artigo referidas em escala proporcional à extensão das mesmas construções, e ao prazo em que devem ser acabadas.

«Artigo 6.º — Na linha férrea de Évora ao Crato, e na de Beja à fronteira de Espanha, o limite mínimo do raio das curvas será de 300 metros, na via geral, e 250 metros nas de resguardo. O máximo das inclinações será de 15 milímetros por metro. Este máximo por nenhuma razão poderá ser excedido. As expropriações serão feitas para duas vias, e os movimentos de terras para uma só via. As obras de arte serão construídas com todas as dimensões para duas vias. Exceptuam-se as pontes de superestrutura metálica, as quais terão encontros e pilares para duas vias, mas os segundos tabuleiros unicamente serão colocados quando a companhia tiver obrigação de assentar a segunda via em toda a linha.

«Artigo 7.º — Na linha de Beja para o Algarve o caminho e as obras de arte serão construídos para uma só via. O limite máximo do raio das curvas será de 200 metros na via geral, e de 180 metros nas vias de resguardo. O máximo das inclinações será de 25 milímetros por metro. Este máximo por nenhuma razão será excedido. Não haverá vedação, excepto nas estações e suas pro-

ximidades; a companhia porém deverá plantar sebe viva ao longo do caminho, de um e de outro lado, dentro dos primeiros três anos da exploração.

«Artigo 8.º — O governo obriga-se a pagar à companhia uma subvenção de 18.000\$000 réis por quilómetro das linhas de Évora ao Crato, de Beja à fronteira de Espanha e de Beja ao Algarve.

«§ 1.º — Esta subvenção será paga em três prestações, como está estipulado no § único, artigo 27.º do contrato aprovado pela lei de 29 de Maio de 1860, com as seguintes alterações:

«1.ª — Juntamente com a primeira prestação serão pagos dois terços da segunda, sempre que a companhia provar, por certificado do fiscal do governo, que tem sobre a linha os materiais para o assentamento da via correspondente aos quilómetros onde estiverem completamente feitos e acabados os movimentos de terra e obras de arte. O último terço da segunda prestação unicamente será pago depois de ser efectivamente assentada a via.

«2.ª — Se o governo receber provisoriamente alguma secção das linhas férreas, objecto deste contrato, para ser aberta ao trânsito público, poderá reter da terceira prestação a quantia que julgar necessária e suficiente caução das obras e trabalhos, construções e fornecimentos que faltarem para o completo e perfeito acabamento da mesma secção.

«3.ª —

§ 2.º — O pagamento por encontro na subvenção, neste artigo fixada, do preço que pelo artigo 2.º, n.º 1.º § 3.º, a companhia tem obrigação de pagar, será feito pela maneira seguinte:

«A quantia de 1.008.000\$000 réis será dividida pelo número total dos quilómetros das linhas de Évora ao Crato, de Beja à margem direita do Guadiana, e de Beja ao Algarve, e a quota parte que pertencer a cada quilómetro será deduzida da subvenção correspondente proporcionalmente às prestações em que ela for paga. Unicamente para efeito deste encontro, se computa no número redondo de 200 quilómetros a extensão das três linhas acima referidas.

«Artigo 9.º — O governo concede à companhia a faculdade de empregar, em qualquer das linhas referidas, os carris que actualmente existem na linha do Barreiro às Vendas Novas e no ramal de Setúbal, com as condições seguintes:

«1.ª — De serem colocados em secções de 10 quilómetros seguidos;

«2.ª — De serem ligados por talas (*éclisses*);

«3.ª — De terem o peso fixado no contrato de 29 de Maio de 1860 os carris que substituírem aqueles a que este artigo se refere.

«Artigo 10.º — A companhia obriga-se a fazer, por barcos a vapor seus, entre a futura estação de

Lisboa e a do Barreiro, o transporte de passageiros e de mercadorias que se destinarem a qualquer das linhas férreas, cuja exploração é concedida à mesma companhia.

«§ 1.º — Além dos vapores poderá a companhia ter, para serviço das mesmas linhas férreas e comunicação entre a futura estação de Lisboa e a do Barreiro, os barcos de vela, botes e fragatas que forem indispensáveis.

«Artigo 11.º — A companhia obriga-se a cumprir e observar todas as cláusulas e condições do contrato de 29 de Maio de 1860, como se aqui fossem inseridas, em tudo que não for oposto ao presente contrato, nem pelos diferentes artigos dele expressamente regulado.

§ 2.º — O governo concede à companhia a exploração das linhas férreas acima referidas, pelo número de anos que lhe faltam para explorar o caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja, nos termos do citado contrato.

«Artigo 16.º — A companhia poderá trespassar, com prévia autorização do governo, os direitos adquiridos e as obrigações contraídas por este contrato, a qualquer outra companhia, sociedade ou indivíduo particular.

«Artigo 17.º — A companhia obriga-se a garantir a fiel e pontual execução deste contrato com um depósito de 90.000\$000 réis, ou libras 20.000 em moeda metal ou em títulos de dívida pública portuguesa de 3 por cento pelo seu valor no mercado.

«§ 1.º — Este depósito deve ser feito no Banco de Portugal, do modo seguinte: réis 22.500\$000 ou libras 5.000 antes de ser assinado o contrato provisório; 67.500\$00 réis ou libras 15.000 antes de ser assinado o contrato definitivo.

«§ 5.º A companhia perderá o depósito de 22.500\$000 réis ou libras 5.000 se não assinar o contrato provisório ou o definitivo. E perderá o depósito de 90.000\$000 réis ou libras 20.000, ou a caução que o substituir:

«1.º — Se não começar os trabalhos, ou os não concluir nos prazos fixados neste contrato;

«2.º — Se recusar, na execução das obras, cumprir as decisões do governo;

«3.º — Se recusar cumprir a sentença dos árbitros, nas questões que por estes forem julgadas;

«4.º — Se recusar fazer o acordo a que se refere o artigo 5.º, n.º 3, nos termos aí determinados;

«5.º — Sempre que o contrato for rescindido.

«§ 6.º — Quando a companhia perder o depósito, mas o contrato não for rescindido, deverá a

mesma companhia, no improrrogável prazo de 1 mês, renovar a caução com outro depósito feito nos termos deste artigo, sob pena de ser decretada a rescisão do contrato.

«Artigo 18.º — A parte do palácio das Vendas Novas, que actualmente serve para estação de mercadorias, reverterá para a posse do Estado, quando se completarem as obras de alargamento do caminho do Barreiro às Vendas Novas.

«Artigo 19.º — Se o governo de futuro resolver contratar a construção de um caminho de ferro que vá de Cacilhas entroncar na linha do Barreiro, a empresa será preferida, em igualdade de circunstâncias, para lhe ser feita essa concessão.

«Artigo 20.º — O contrato definitivo será assinado dentro de um mês contado da data da lei que aprovar o contrato provisório.

«Artigo 21.º — A companhia obriga-se a elevar o seu capital social até à soma que se julgar necessária para executar o presente contrato em todas as suas partes, reformando neste sentido os seus estatutos em conformidade com as leis antes de ser assinado o contrato definitivo.

«Paço, em 23 de Maio de 1864 — Joaquim Tomás Lobo de Ávila — João Crisóstomo de Abreu e Sousa.»

Ficava, assim, assegurada a realização da nossa rede ferroviária ao sul do Tejo, ligando as cidades e povoações mais importantes, quer entre si quer com a capital, e ainda, pela linha de Leste, com a rede ao norte daquele rio e, finalmente, com a Andaluzia, ligação a que naquela época se dava grande importância. ⁽⁴⁾

*

É curioso notar que, meses antes da lei de 23 de Maio, que, como acabámos de dizer, sancionava o novo contrato com a Companhia do Sueste, em 21 de Fevereiro desse mesmo ano de 1864, tinham sido elaborados novos estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste de Portugal, que só bastante mais tarde, em 21 de Fevereiro de 1866, foram aprovados.

Estes novos estatutos anulavam os anteriores de 1862 e 1864 e pouco também haviam de durar pela liquidação da companhia, como veremos.

Em todo o caso, parece-nos interessante deles transcrever o essencial:

«Tomando em consideração o que me foi

representado pela Companhia do Caminho de Ferro do Sueste de Portugal, pedindo a aprovação dos novos estatutos por que pretende reger-se;

«Vistos os documentos, pelos quais se prova terem sido observadas as formalidades prescritas nos estatutos aprovados por decretos de 23 de Julho de 1862 e 29 de Junho de 1864;

«Visto o parecer do Ajudante do Procurador geral da Coroa junto ao Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria:

«Hei por bem aprovar os novos estatutos da referida companhia,

«O ministro e secretário de Estado das Obras Públicas, Comércio e Indústria o tenha assim entendido e faça executar. Paço, em 21 de Fevereiro de 1866. = REI = Conde de Castro.

NOVOS ESTATUTOS DA COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DO SUESTE DE PORTUGAL

CAPÍTULO I

Do objecto, domicílio, foro e duração da companhia

«Artigo 1.º — A companhia, cujos estatutos foram aprovados por decretos de 23 de Julho de 1862 e 9 de Junho de 1864, continua a subsistir com a denominação de Companhia do Caminho de Ferro do Sueste de Portugal. O objecto desta companhia é:

«1.º — Cumprir e executar os contratos celebrados com o governo português e aprovados pelas cartas de lei de 29 de Maio de 1860, 23 de Maio de 1864 e 25 de Janeiro de 1866;

«2.º — Contratar com o governo de Portugal a construção ou exploração de qualquer outro caminho de ferro ou obra pública, e com outro qualquer governo a construção e exploração de linhas que se liguem às portuguesas.

«Artigo 2.º — O domicílio da companhia, para todos os efeitos legais com respeito aos contratos, cuja execução tenha de ser levada a efeito em Portugal, será em Lisboa, e com respeito a todas as questões a que possa dar lugar a execução ou interpretação dos mesmos contratos, o seu foro será sempre o do seu domicílio.

(Continua)

AS FESTAS EM PORTUGAL**Inauguração do Caminho
de Ferro da Beira Alta****Viagem da Família Real
Notas e recordações de viagem**

por B. WOŁOWSKI

*Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguilar***XIII****A Sé de Viseu**

No dia seguinte o rei, a rainha e os príncipes deviam ir à Sé para ver os quadros antigos de Grão Vasco.

O Sr. Fernando Mouzinho de Albuquerque, capitão de engenharia e que fala muito bem francês, foi muitas vezes a minha providência durante a viagem de inauguração. Que receba aqui os mais sinceros agradecimentos em relação com o Sr. João Munhós, ajudante de campo do General Castelo Branco, comandante da divisão militar de Viseu.

O amável ajudante de campo, que é sabedor de pintura, ofereceu-se para me acompanhar à Sé e visitar os quadros do mestre português.

A Sé está situada numa praça quadrada bastante grande, em frente à igreja da Misericórdia. À esquerda, à entrada, encontra-se o Liceu, à direita o adarve do século XII, que comunica com o antigo palácio do bispo e está transformado hoje em prisão. É uma parede bastante alta, tendo por cima uma galeria com 10 colunas.

Em todos os monumentos do tempo de D. Manuel tomou-se para estilo, na construção de edifícios religiosos, os nós de corda — era uma homenagem à navegação, essa grande força dos Portugueses de outra — a porta de entrada da Sé é de estilo românico, os arcos são góticos — manuelinos — a entrada é baixo — românico, quanto aos adornos esses foram acrescentados depois.

A Sé tem duas torres, a nave principal está domi-

nada por uma cruz e à entrada vê-se um crucifixo colocado sobre uma coluna antiga.

Num pátio interior do palácio do bispo, com colunas dóricas, encontra-se um pedestal formado por três túmulos, onde recolheram as cinzas dos últimos mártires da liberdade que foram fuzilados pelas tropas do usurpador D. Miguel em 1831-1833; esta torre é quadrada.

Mas o meu amável cicerone de boa vontade me conduziu à sacristia, que possui muitos quadros de Grão Vasco.

O primeiro quadro que se oferece à vista quando se penetra neste lugar, é o de S. Pedro com a chave do Céu.

S. Pedro, envergando as vestes pontificias, está assentado numa cadeira, a mão esquerda apoiada num livro, na outra tem a chave do Céu.

Apesar de este quadro ter três séculos, todo o brilho do colorido e a variedade das sombras e das luzes apresentam-se como no primeiro dia.

À direita um apóstolo encontra Jesus Cristo e pergunta-lhe: «Onde vai? Este responde: «Volto aqui para ser crucificado uma segunda vez». Tal é o sentido que em Viseu a tradição liga a este painel.

À esquerda encontra-se uma pesca miraculosa, cuja perspectiva é perfeitamente compreensível. As extremidades do manto de S. Pedro estão magnificamente definidos.

Um inglês ofereceu 60.000 francos por esta obra. Recusaram-lha.

Um outro quadro, o martírio de S. Sebastião, é de um colorido esplêndido; a expressão das fisionomias dos carrascos, o desenho, o matizado das cores, são

verdadeiramente desta época. Embora atribuído a Grão Vasco, este quadro não é autêntico. A dúvida existe a este respeito.

Numa capela da Sé, que tem o nome de Porta do Sol, nota-se uma tela representando o Calvário.

O Cristo está suspenso na cruz entre dois malfeitores. Este quadro encontra-se sobrecarregado de pessoas. Um guarda a cavalo, um guerreiro com um rosto quase natural, e à esquerda um grupo de mulheres espantadas pela vista do suplício. As figuras dos carrascos, que se dão a mão por debaixo da árvore do suplício, parecem falar. Todas estas fisionomias apresentam-se com uma verdade e um colorido que garantem a Grão Vasco um lugar entre os grandes mestres.

Na sala da colegiada dos cônegos, situada no primeiro andar, vi 14 pequenos quadros representando as diferentes cenas da Paixão. Não têm grande valor.

Sobre a mesa de reunião dos cônegos nota-se um ritual muito bem gravado em relevo.

O tecto desta sala é de carvalho trabalhado com cores vermelha, branca e preta; esta mistura é de um magnífico efeito.

Eis ainda um quadro: a Descida do Espírito Santo sobre os Discípulos, por Pinto Cortês. Há lá uma vineta de personagens, que revelam no artista um grande talento.

Duas pequenas colunas de mármore destacam-se do fundo do quadro com uma verdade surpreendente. A disposição da luz descendo de alto a baixo e iluminando a igreja, foi difícil de tratar, mas conseguiu-o.

Há à esquerda do quadro um grupo de pessoas que têm qualquer cousa de místico.

Assinalemos, entre outras, as cabeças de S. Braz, de Santa Lúcia e de S. Jerónimo.

O baptismo de Cristo por S. João deixa, talvez, alguma cousa a desejar. A cabeça de Cristo parece mais a de um criminoso do que a do Salvador.

O leitor, que tem a amabilidade de nos acompanhar, sabe pois que é necessário visitar a Sé de Viseu. Se um feliz acaso o levar a fazer uma viagem a Portugal, é necessário ir até Viseu ver os quadros de Grão Vasco.

Mal havíamos acabado esta visita, o barulho da rua anunciou-nos a chegada do rei, da rainha, e do seu acompanhamento.

O Capitão Munhós e eu dirigimo-nos à entrada da Sé para assistir à chegada de suas majestades. Continuámos a falar em francês. De repente uma velha mulher do povo aproximou-se de nós, e, dirigindo-se ao capitão, disse: «É verdade que o rei fala a mesma língua que os senhores? Eis uma boa mulher que julgava que o monarca, ser sobrenatural, falava uma outra língua que os Portugueses. Valia a pena ver a sua figura espantada, quando o capitão lhe respondeu que o rei falava a mesma língua que o seu povo.

O Sr. Ferdinand Denis, conservador da Biblioteca de Santa Genoveva em Paris, autor tão celebrizado pelos seus sábios estudos sobre Portugal e o Brasil, dá a descrição seguinte da Sé de Viseu num trabalho⁽¹⁾ sobre os livros e manuscritos portugueses que existem nas diferentes bibliotecas em Paris e em Portugal. A tradução em português foi feita pelo Sr. Mendes Leal, o muito estimado ministro de Portugal em Paris. Os dois textos foram publicados pelos Srs. Macia e C.^a, editores em Paris, Rua de Hauteville 19. Uma reprodução do fac-simile foi feita por cromo-litografia do missal de Estêvão Gonçalves Neto.

Eis a citação:

«A cidade de Viseu, da qual já indicámos a remota antiguidade e que contém tantas riquezas artísticas de primeira categoria, era já cidade episcopal no fim do século VI. O P.^e Argote encontrou durante as suas pesquisas documentos manuscritos relativos ao concílio de Lugo e que estabelecem a prova de que era assim em 590. Viseu somente era então sufragânea de Braga, cidade metropolita. Este bispado continha, há uns trinta anos, duzentos e três paróquias.

«A antiga Sé não se encontrava no lugar da vasta igreja que tantos viajantes vão visitar; ocupava, afirma a tradição, o lugar no qual se vê hoje São Miguel de Fetal.

«A tradição quer ainda que D. Henrique e sua esposa D. Teresa sejam os verdadeiros fundadores da Sé actual. Segundo uma informação, digna de toda a confiança, foi no século XIV (1341) que o bispo D. João começou a construir o claustro da parte oeste. O coro e a abóbada, de que se celebra em Portugal a magnificência, foram mandados construir pelo bispo D. Ortiz e só foram terminados no ano de 1513. «Foi somente em 1534 que um outro prelado, D. Miguel da Silva, mandou construir o claustro no gosto do Renascimento. Consta que a sala capitular só foi começada em 1721, por conta dos rendimentos do bispado então vago; foi em 1738 que se plantou, graças a uma decisão semelhante, o magnífico passeio que tem o nome de Ameia.

«É nesta Sé, muito pouco conhecida, que se encontram os quadros já célebres no mundo dos artistas. Graças ao Sr. Visconde de Juromenha teve-se pela primeira vez um conhecimento minucioso destes quadros notáveis, cujo exame inteligente leva a uma espécie de reacção contra o velho mito que se ligava havia séculos às obras de Grão Vasco. É com efeito a um exame mais sério, a um sentimento mais real da arqueologia da arte, que é devido o movimento do qual verificámos o progresso».

(1) Aqueles dos nossos leitores que queiram ter indicação exacta destes quadros de Grão Vasco, poderão encontrá-la no «Panorama», revista literária, Lisboa 1841, in 3.^o gr., pág. 193.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Grandezas e realidades vivas

O Chefe do Estado, Sr. Almirante Américo Tomás, acompanhado dos srs. Embaixador de Espanha, Ministros do Interior, Economia e Obras Públicas, foi no domingo, 19 de Abril, inaugurar, em terras de Miranda do Douro, a barragem do Picote. Trata-se de mais uma obra de grande projecção nacional, que não honra apenas o Governo mas todo o País, que está vendo, felizmente, transformarem-se em realidades vivas os seus sonhos e as suas justas aspirações. Para se avaliar da importância desta obra, verdadeiramente colossal, e que constitui o primeiro aproveitamento português na exploração hidroelétrica do Douro, bastará dizer-se que na sua construção foram gastos 670 mil contos, se empregaram 3.600 pessoas.

«Nos últimos anos do século passado e no começo do actual, pouco se fez — disse o Chefe do Estado — mas nestes últimos anos tem sido levada a cabo uma obra extraordinária que ficará a assinalar esta época». — «Tenho pena — continuou — que todos os Portugueses não possam passar por esta barragem do Picote, pois, se o pudessem fazer, tenho a certeza que pensariam de maneira diferente do que pensam. Todos os que projectaram e realizaram esta obra não devem sofrer os reflexos do pecado da injustiça e da ingratidão».

A felicidade dos povos e a grandeza das nações só se conseguem quando as aspirações justas se transformam em realidades gloriosamente vivas.

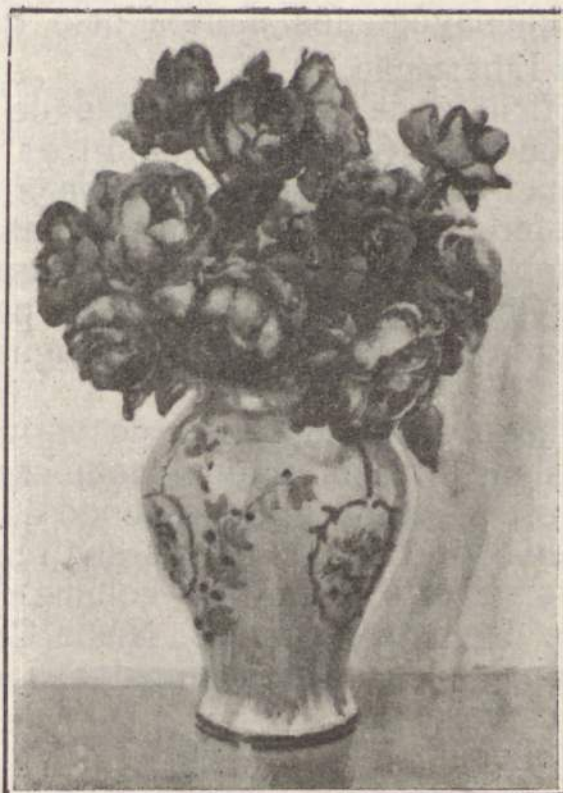
Grupo Português de Aquarelistas

Na Sociedade Nacional de Belas Artes inaugura-se, hoje, a 12.^a Exposição do Grupo Português de Aquarelistas. A ideia da sua fundação partiu, se não nos enganamos, de João Marques, Joaquim dos Santos (Joe) e José Félix e logo foi abraçada com entusiasmo por outros distintos aquarelistas, a quem este género de pintura, tão nobre como o de pintura a óleo, deve algumas obras primas.

O Grupo, na sua primeira exposição, prestou homenagem à memória de Roque Gameiro, mestre aquarelista que se podia colocar, sem desfavor, sem diminuição do seu prestígio, ao lado dos maiores aquarelistas ingleses. Agora, com a 12.^a exposição, outra memória ilustre é evocada, não de um aquarelista, mas de um pintor a óleo: o saudoso António Saúde, cuja sombra parece ainda passear no salão do Palácio da Rua Barata Salgueiro, tão grande era o seu amor àquela casa de artistas.

Os críticos cruelmente exigentes e sequazes de novas escolas poderão dizer que o Grupo Português de Aquarelistas é constituído por artistas que nunca quiseram transigir com o modernismo, mas o que é inegável é que todos eles se mantêm fiéis ao amor da paisagem portuguesa e de todas essas coisas tão simples, tão características, em que palpita, serena, humaníssima, inconfundível, a alma portuguesa.

Os nossos artistas



ROSAS VERMELHAS
AGUARELA DE ALICE MANARTE

VENTO DO CÉU

*Este vento do Céu
que sopra rijo e firme
como o aço de um punhal,
sepulta-me entre escombros e rochedos
e varre-me entre ramos de olival.*

*Vou louca e leve como folha seca,
Espero não sei que perfumada onda,
Cântico à neve, que me segue e leve,
me leve e me responda.*

*E enquanto escuto o ermo,
oiço os campos e o tempo.
Sussurro secular de bocas frias
como convém a órbitas vazias...*

*Mas, louca e leve como folha seca,
Espero não sei que perfumada onda,
fogo do céu que me destrua e leve,
me espalhe aos quatro ventos e me esconda.*

(Do livro «Poemas»)

Natércia Freire

VALE DOS CAÍDOS

Condições em que é permitida a visita livre a este monumento espanhol

Desde o dia 1 de Agosto de 1958, encontra-se aberta ao público a visita ao Vale dos Caídos, entre as povoações do Escorial e Guadarrama, no lugar conhecido por Cuelgamuros, e distante de Madrid aproximadamente uns 58 Km. Do Escorial dista apenas 7 Km.

Este grandioso monumento constitui uma impressionante homenagem aos mortos pela Espanha na Cruzada da Libertação.

A superfície é de 1.377 hectares de extensão. Quatro «juanelos» (colunas) cilíndricos de pedra com 11,5 metros de altura, assinalam a entrada no Vale. As referidas colunas foram trabalhadas no século XVI sob a direcção de Juanelo Turriano — artista ao serviço de Carlos V — que se pensou utilizá-las no projecto de elevação das águas do Tejo em Toledo.

O grandioso conjunto consta de vários recintos. A Cripta basilical, subterrânea, com cerca de 300 metros de comprimento, ultrapassando 40 metros de altura da abóbada central. Para a sua realização foi necessário excavar a rocha num volume de cerca de 400 milhões de metros cúbicos. Nesta Cripta reservaram-se amplos espaços destinados a guardar os restos dos caídos.

A Cruz monumental, que coroa o Vale, tem 125

metros de altura, medindo em longitude os seus braços 48 metros. Como pormenor da magnitude das suas proporções, acrescente-se que, construída em cimento armado e revestida de pedra, o seu peso se calcula em 141.000.000 de kgs.

A Abadia é corpo destacado do conjunto, que, na parte posterior da Cripta, serve de morada a uma comunidade de religiosos Beneditinos. Estes têm ao seu cargo a atenção espiritual do piedoso monumento. O abade, é o Rvdo. P. Frei Justo Perez de Urbel.

Existe também uma Via Crucis ao longo dum percurso de 9 quilómetros, projectando-se a instalação de uma Pousada e um Centro de Estudos Sociais.

Outro índice, bem expressivo das dimensões fabulosas deste conjunto, é a esplanada de acesso, com capacidade superior a 250.000 pessoas.

O projecto definitivo e total deste Monumento é do notável arquitecto D. Diego Méndez.

As esculturas, no exterior, de «os quatro Evangelistas», «as quatro Virtudes» e «a Piedade», são do grande artista Juan de Avalos.

Também colaboraram na magna obra, os seguintes artistas :

Escultores: Carlos Ferreira, Ramón Lapayese, Ramón Mathéu, Luís António Sanguino, António Martín e Fernando Cruz Solís.

O mosaico da cúpula é do ceramista Santiago Padrós. Um crucifixo é dum discípulo de Zuloaga. As ferragens ornamentais são de José Espinós.

Por Decreto-Lei de 23 de Agosto de 1957, o «Patronato de la Fundación de la Santa Cruz» do Vale dos Caídos, ficou integrado no Património Nacional.

A Gerência do referido Patronato autorizou, como dissemos acima, a livre visita do Vale dos Caídos, a partir do 1.º de Agosto de 1958, com prévio pagamento das seguintes importâncias para o estacionamento vigiado dos veículos :

Motocicletas	50 Pesetas
Automóveis de Turismo	15 »
Autocarros até 25 lugares	250 »
Autocarros com mais de 25 lugares	500 »

Publicações recebidas

Relatório e Contas (Ano de 1958) do Grémio da Lavoura de Abrantes.

O Grémio da Lavoura de Abrantes, Constância, Sardoal e Mação, vai ter finalmente sede própria, em terreno que a Câmara Municipal de Abrantes foi autorizada a ceder. A obra está calculada em cerca de 650.000\$00.

A Direcção conta com um empréstimo da Junta de Colonização Interna para a construção do edifício.

O exercício de 1958 fechou com o saldo positivo de 17.213\$98.

Sociedade de Perfumarias Dorlan, Lda.

São estes os produtos que oferecemos às cantinas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e às de todas as organizações com o desconto máximo

PASTA DENTÍFRICA CHLORCDONT
anti-carie c/fluor, a pasta alemã com 70 anos de existência, agora ao serviço da saúde em PORTUGAL.

LEOKREM
o creme de beleza alemão à base de vitaminas!
O único que contém a vitamina SOL.

VITAPOINTE
o creme capilar mais imitado, mas nunca igualado.

VITABRIL
para o homem moderno, cuidadoso da beleza do seu cabelo, o mesmo que VITAPOINTE é para a mulher.

CHAMPÔ VITAPOINTE // ÁGUAS DE COLÓNIA DORLAN // PETRÓLEO QUÍMICO DORLAN
BRILHANTINAS a fabricar a pedido

ELIXIR CHLORODONT // LAIT DE BEAUTÉ VITAPOINTE, com vales de 100\$00 em produtos.

RUA ANTÓNIO MARIA BAPTISTA, 20
— LISBOA-PORTUGAL —
Telef. 840243

Linhas Estrangeiras

ESPAÑA

À viúva do heróico agente de Via e Obras, Nicolás Hernandez Robledo, que morreu numa passagem de nível imediata à estação de Ávila, por se ter arriscado a salvar a vida de um rapazinho, filho dum seu companheiro de trabalho, que se encontrava em perigo de ser arrastado por um Taf, a RENFE concedeu, além de um donativo, uma pensão extraordinária.

Embora o infeliz trabalhador não contasse ainda os anos mínimos de serviço necessários para o efeito da pensão regulamentar, a Direcção da RENFE concedeu-a por inteiro, tendo sido de cinco mil pesetas a importância do donativo.

FRANÇA

Numa reunião efectuada, no dia 13 de Fevereiro deste ano, na estação de Paris-Lyon, em honra da Imprensa, do Cinema e da Rádiodifusão, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses apresentou uma nova automotora de tipo panorâmico. Os convidados, de cujo número faziam parte os representantes dos Construtores, foram recebidos por M. Soulard, Director do Movimento, em representação do sr. Dargeon, Director-Geral da S. N. C. F., e por M. Tourneur, Chefe da Divisão dos Estudos de Tracção e Motores Térmicos, em representação de M. C. Martin, Director do Material e da Tracção.

A concepção desta automotora foi inspirada no

desejo de aumentar, numa máquina possante, o conforto dos passageiros sem reduzir a capacidade do veículo e as facilidades de conservação dos órgãos motores.

Esta automotora tem a potência de 800 CV, pesa 55 t. em ordem de marcha, lotação para 88 passageiros em vez de 74 numa automotora normal, apesar de um acréscimo de lugares de 1.^a classe; comporta uma transmissão eléctrica e faz um largo emprego de matérias plásticas, o que permite tornar a caixa mais leve.

A parte mais alta, e que é, precisamente, a de melhores condições panorâmicas, comporta 44 lugares de 1.^a classe; as extremidades da automotora oferecem igualmente uma excelente visibilidade, e dispõem de 44 lugares de 2.^a classe (22 em cada extremidade).

A iluminação é feita por tubos fluorescentes, o aquecimento é assegurado por distribuição de ar quente e por aerotermos; o mesmo sistema de distribuição serve para a ventilação no Verão.

As dez automotoras que a S. N. C. F. encomendou, devem assegurar, a partir do próximo mês de Junho, as seguintes relações:

Marselha-Nîmes; Clermont-Ferrand-Vichy; Marselha-Nice; Marselha-Digue.

Depois de terem examinado as instalações da automotora, os convidados da S. N. C. F. efectuaram uma rápida viagem no percurso Paris-Melun, via Corbeil, na ida, via Brunoy, no regresso, o que lhes permitiu apreciar as qualidades de leveza, de velocidade (130 Km h.) em grande parte do trajecto, no regresso.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
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

7.ª Romagem de A. C. a França

Conforme o programa das cerimónias a realizar em Lacouture, que abaixo se transcreve, a Comissão resolveu que a partida da próxima Romagem se efectue no dia 20 de Maio, com o seguinte itinerário:

4.ª feira, 20 — Partida da gare de Santa Apolónia, às 13,15 h. no Sud-Express, limitada a 25 romeiros, por concessão especial da C. P.. Os restantes terão que embarcar, no mesmo dia, no comboio da manhã, às 8,40. Os romeiros do Norte podem tomar o comboio nas estações de Coimbra ou Pampilhosa.

5.ª feira, 21 — Chegada a Paris às 17,23 h.. Alojamentos reservados no Grand Hotel Terminus du Nord, onde os romeiros serão conduzidos em autocarro que os esperará na gare de Austerlitz.

6.ª feira, 22 — Dia livre em Paris.

Sábado, 23 — Partida (hora a indicar de véspera) para Arras. Instalação em Arras, nos hotéis que ali forem indicados. Às 16 horas prevê-se uma recepção aos romeiros no Hôtel de Ville de Arras. Às 18 horas — Cocktail a toda a romagem no consulado de Portugal em Arras.

Domingo, 24 — Partida em autocarro, para Lacouture, às 8 h..

Em Lacouture :

8,45 h. — Concentração no Petit Calvaire.

9,15 h. — Inauguração da Rua «Capitaine Bento Roma».

9,45 h. — Reunião junto ao Monumento Portugêes. Colocação de flores.

10,15 h. — Visita ao Cemitério Francês de Lacouture.

10,45 h. — Visita ao Cemitério Inglês de Le Touret.

11,30 h. — Visita ao Cemitério Português de Richebourg-l'Avoué. Missa Campal no cemitério, rezada por um sacerdote português.

12,45 h. — Partida para Béthune (a 9 km.), onde se almoça. Regresso a Arras, depois do almoço.

20 h. — Jantar em Arras, no hotel. Alguns dos romeiros serão recebidos em casa de M. e M.^{me} Crépy (nosso cônsul em Lille), em Haubourdin. Convites pessoais para jantar.

2.ª feira, 25 — Manhã — Prevê-se uma recepção a todos os romeiros na Prefeitura do Pas-de-Calais, em Arras.

13 h. — Almoço a convite de M. Lantoine, para alguns dos romeiros. Os restantes romeiros poderão, depois do almoço no hotel, partir de autocarro para uma visita ao antigo Sector Português.

18 h. — Prevê-se uma recepção em Arras pelo Comité da Entente das Associations d'Anciens Combatants Français.

3.ª feira, 26 — Partida de manhã para Paris.

INSCRIÇÕES — Foram encerradas no dia 30 de Abril.

JUSTA HOMENAGEM

O sr. João Pereira da Rosa,

ilustre Director de «O Século», foi agraciado pelo Chefe da Nação com a grã-cruz da Ordem de Benemerência

Informar, comentar, contribuir para esclarecer o público, concorrer para um mais alto nível moral das populações é uma das mais altas missões da Imprensa e de quem a serve. Mas jornalismo é também benemerência e solidariedade humana. É o caso de muitos jornais portugueses, que se encontram ao serviço do público e procuram auxiliar os desportegidos da sorte. É o caso do ilustre jornalista e prestigioso director de «O Século», sr. João Pereira da Rosa, a quem se deve a generosa e bela iniciativa de uma Colónia Balnear, além de outros serviços de assistência.

Numa justa homenagem aos seus dotes de coração, o sr. Presidente da República agraciou o sr. João Pereira da Rosa com a grã-cruz da Ordem de Benemerência. O País rejubilou com essa homenagem. E os galardões concedidos a um notável jornalista honram toda a Imprensa.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» associa-se a essa justa homenagem.

O nosso Camarada Carlos de Ornellas prestará todos os esclarecimentos necessários na Rua da Horta Seca, 7, - 1.º.

TRANSPORTES — Os transportes em caminho de ferro, de Lisboa a Arras, serão com *bilhete colectivo*. Os de regresso, de Arras a Lisboa, serão com *bilhetes individuais*, válidos por dois meses, podendo o comboio de regresso ser tomado em qualquer das estações do percurso.

DESPESAS — As importâncias de transporte em caminho de ferro (ida e volta: Lisboa-Arras-Lisboa), e em autocarros em Paris (gare Austerlitz ao hotel) e no Norte, serão incluídas na importância a pagar no acto da inscrição. Nesta mesma importância da inscrição serão incluídas as despesas de *alojamento* em Paris (Grand Hotel du Nord), assim como as despesas ordinárias de *alojamento e alimentação* nos hotéis de Arras, incluindo o almoço em Béthune.

Todas as mais despesas (extraordinários, etc.) serão pagas directamente por cada romeiro.

As importâncias das flores e outras quaisquer imprevistas, de carácter colectivo, serão rateadas por todos os romeiros e pagas em Arras ao tesoureiro da Romagem.

PASSAPORTES — Cada romeiro levará o seu passaporte, que é isento de vistos nos Consulados de Espanha e França.

INDUMENTÁRIA — Nas cerimónias: militar ou civil (com barrete de bivaque) e condecorações.

A marcha do Sud-Expresso vai ser acelerada em dez minutos, a partir de 31 de Maio

A Conferência Europeia de horários, na reunião efectuada recentemente em Leipzig, fixou a data de 31 deste mês para a entrada em vigor do Serviço de Verão.

Foram estabelecidos os horários da saída de Paris dos principais comboios com destino a Itália, Suíça, Alemanha e Europa central, Inglaterra, Bélgica e Holanda.

No referente às combinações com a Península Ibérica, foi anunciado que a marcha do «Sud-Expresso» será acelerada em dez minutos, e efectuará a sua saída de Paris às 13 horas e 45 minutos, em vez de ser às 13,35, como actualmente.

No regresso, desde Lisboa e Madrid, sairá dez minutos mais tarde de Hendaya para chegar a Paris à mesma hora que actualmente, isto devido a modificar-se a marcha de 116 a 120 quilómetros por hora entre Paris e Bordéus (581 Km.).



PARTE OFICIAL MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.^a Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 91, II Série, de 17 de Abril de 1959, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o anteprojecto de construção de um grupo oficial junto da estação de Contumil, do lado esquerdo da linha do Minho, para reparação do material Diesel e eléctrico, incluindo a expropriação, por utilidade pública, dos terrenos constantes da planta parcelar que acompanha o anteprojecto.

Ministério das Comunicações, 31 de Março de 1959. — O Ministro das Comunicações, Carlos Gomes da Silva Ribeiro.

O Caminho de Ferro, pioneiro da Unidade Europeia

O Sr. Dr. Élio Cardoso, Economista da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Editor do *Boletim da C. P.* e nosso muito prezado amigo, realizou em 22 de Abril findo, a convite da Mocidade Portuguesa, na Escola Comercial Dona Maria I, onde é professor, uma interessante prelecção subordinada ao tema: A NATO — SALVAGUARDA DA PAZ E LIBERDADE EUROPEIA — conferência integrada no ciclo comemorativo do 10.º da Grande Aliança.

Presidiu à sessão o sr. dr. Luís Pinto de Campos, subdirector daquele estabelecimento de ensino, ladeado pelos professores dr.^a D. Maria Teresa Galiano e dr. Abranches Bizarro.

Nas múltiplas e judiciosas considerações apresentadas sobre os princípios e objectivos do Tratado do Atlântico Norte, o ilustre professor — sempre atentamente escutado — apontou, entre os muitos antecedentes de ordem económica, política e social de integração europeia que culminaram no pacto de defesa militar, o caso dos Caminhos de Ferro do Continente, cujas realizações, no domínio colectivo, constituem impressionante exemplo do espírito de união e de solidariedade que une todos os ferroviários do Velho Mundo — o que por isso mesmo lhes tem valido o lisonjeiro epíteto de «Pioneiros da Unidade Europeia».

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.^a Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 92, II Série, de 18 de Abril de 1959, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o anteprojecto de modificação e ampliação da estação de Ovar, na linha do Norte, incluindo a expropriação de duas parcelas de terreno do lado direito da linha, entre os pontos quilométricos 300,340 15 e 300,480 50, constantes da planta parcelar, desenho n.º 17 470.

Ministério das Comunicações, 13 de Abril de 1959. — O Ministro das Comunicações, Carlos Gomes da Silva Ribeiro.

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

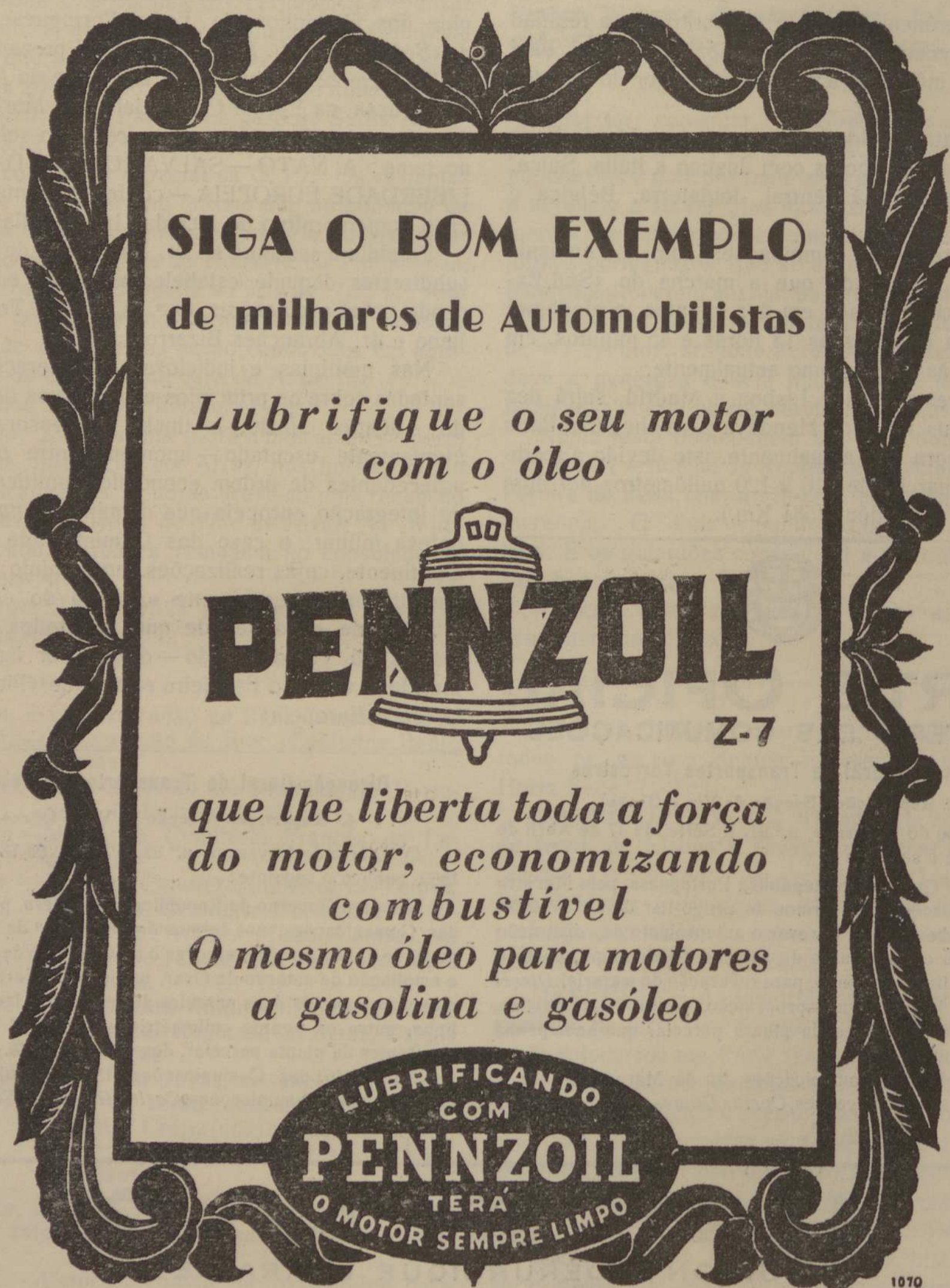
GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA



SIGA O BOM EXEMPLO
de milhares de Automobilistas

*Lubrifique o seu motor
com o óleo*

PENNZOIL
Z-7

*que lhe liberta toda a força
do motor, economizando
combustível*

*O mesmo óleo para motores
a gasolina e gasóleo*

LUBRIFICANDO
COM
PENNZOIL
TERÁ
O MOTOR SEMPRE LIMPO

1070

Subagente no Norte:

Electro Central Vulcanizadora, Lda.

Praça D. João I, n.º 28

PORTO

Agentes Gerais: A. CONTRERAS, L.^{DA}

Rua Rodrigues Sampaio, 142 a 150

Telefs. 5 5423 e 4 6861

LISBOA



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA



VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

Armazéns em Lisboa (Filial):
Av. Infante D. Henrique II - Circular
Telf. 381596 e 382155

TIMKEN
BRITISH TIMKEN LTD.
CAIXAS DE EIXO
PARA
CAMINHOS DE FERRO
REPRESENTANTES
C. SANTOS LDA.
29, AVENIDA DA LIBERDADE, 41
LISBOA

REGISTERED TRADE MARK TIMKEN — MADE IN ENGLAND

BUSCH

A MÁQUINA DE
TRICOTAR
INDISPENSÁVEL
NO LAR

DE MANEJO MUITO SIMPLES
SEM UTILIZAÇÃO DE PESOS
NEM PONTES SUPLEMENTARES
UMA VERDADEIRA
REVOLUÇÃO NA ARTE
DE TRICOTAR

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

APRENDIZAGEM GRÁTIS

BUSCH

NUNCA DEIXA CAIR MALHAS

Representantes:
AGÊNCIA COMERCIAL SUECA LDA.
Avenida Fontes Pereira de Melo, 45 - Telef. 59181-2-3 - LISBOA



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE