

14.º do 72.º Ano

Lisboa, 1 de Outubro de 1959

Número 1723

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



AS novas concepções de urbanismo exigem materiais de construção de melhor qualidade e preço mais reduzido. Só as organizações dotadas dos mais modernos equipamentos industriais e apoiadas pelos seus próprios laboratórios de investigação e ensaio podem garantir o êxito das grandes realizações.

Empresa de Cimentos de Leiria e Companhias Associadas



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, 1837 e 1934
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 190

1723



1 — OUTUBRO — 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 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

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

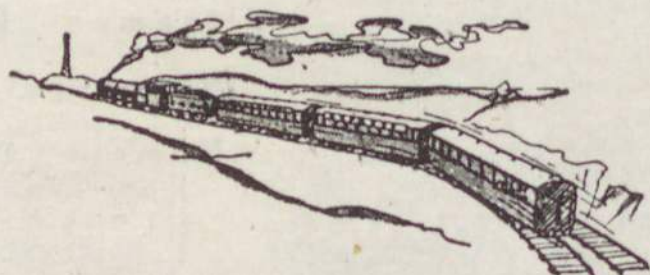
COLABORADORES

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

O Porto de Lisboa e as suas realizações.	395
As Festas em Portugal — Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por <i>B. WOLOWSKI</i>	397
Jardim Zoológico de Lisboa.	399
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	400
O «Ibéria-Expresso», por <i>GUERRA MAIO</i>	401
Há 50 anos	402
Vida Ferroviária	402
Imprensa.	402
Curiosidades e distrações da Gazeta	403
Recortes sem comentários	404
Publicações recebidas	404
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, traduzido e condensado por <i>JORGE RAMOS</i>	405
Linhas Estrangeiras	405
Parte oficial.	406



O Porto de Lisboa e as suas realizações

Em 1957 entraram no Tejo mais de 6.000 navios e transitaram 300.000 passageiros

ESTÃO publicados os volumes I e II do Relatório, referente a 1957, da Administração-Geral do Porto de Lisboa. No primeiro tomo, prefaciado pelo sr. Eng.º Salvador de Sá Nogueira, inserem-se as contas daquele ano económico, e no segundo publicam-se os respectivos elementos estatísticos, coordenados pelo sr. dr. Raul Humberto de Lima Simões, director dos Serviços Financeiros.

O ano de 1957, diz-nos o sr. dr. Raul Humberto de Lima Simões, foi para o Porto de Lisboa um ano feliz, um ano de fecunda actividade, um ano de progresso. O director dos Serviços Financeiros baseia a sua afirmação nos seguintes factos:

a) A receita ordinária atingiu, pela primeira vez na história do porto, a importância de 123.000 contos, muito superior à dos anos anteriores, (105.000 em 1956, 99.000 em 1955, etc.).

b) A entrada de mais de 6.000 navios (de comércio, de turismo e de pesca), correspondentes, no conjunto, a mais de 16 milhões de toneladas de arqueação bruta, a maior verificada, até então, na vida do porto.

c) Movimentação na área do porto de 6.600.000 t. de mercadorias, das quais cerca de 5.500.000 de carga marítima.

d) A passagem pelo porto de 300.000 passageiros de navegação marítima e nada menos de cerca de 18 milhões de passagerei-

ros de navegação fluvial, do tráfico interno do porto.

Por outro lado, como se assinala no Relatório, prosseguiu, com ritmo superior ao de anos anteriores, a execução de obras e o apetrechamento para o melhoramento do porto.

O sr. Engenheiro Salvador de Sá Nogueira, ao fechar, no primeiro volume, as suas «Considerações», escreve, a propósito das obras do porto de Lisboa:

«Repito o que em relatórios anteriores tenho escrito: é lema do porto aparelhar, aparelhar sempre. É preciso, com efeito, provê-lo de quantos meios a navegação exige em cada momento para o seu eficiente exercício, o que obriga a que nela haja, em quantidades suficientes, cais, terraplenos, armazéns e aparelhagem terrestre para a movimentação da carga (guindastes, empilhadores, elevadores, tractores, etc.) e marítima para serviço de navios e de carga e para manutenção do porto (rebocadores, aparelhos de guindar flutuantes, dragas, navio extintor de incêndios, escavadores, aspiradores de cereais, etc.). Além de tudo isto, haverá ainda que dotá-lo de todas aquelas modernas instalações (de radar, desgasificação, defesa contra matérias radioactivas e contra a poluição das águas do porto, etc.) que a técnica no seu incessante e rápido progredir obriga a fazer».

O sr. Eng.^o Salvador de Sá Nogueira, nas suas «Considerações» refere-se ao II Plano de Fomento, que no capítulo «Portos» do Relatório Final Preparatório inclui uma relação dos empreendimentos, de que o porto de Lisboa carece, e que são os seguintes:

Conclusão da 3.^a secção, entre Xabregas e Santa Apolónia; conclusão da 1.^a secção, entre o Terreiro do Paço e Santos; adaptação da doca do Bom Sucesso a actividades de desporto náutico; doca de Cacilhas; arruamentos e linhas férreas; edifícios, armazéns, estações fluviais, instalações oficiais e outras edificações; apetrechamento portuário; balizagem e sinalização interior do porto; e zona franca do porto de Lisboa.

De entre os edifícios, armazéns, etc., o sr. Eng.^o Salvador de Sá Nogueira salienta a construção do futuro palácio do porto e de outras instalações para pessoal, bem como de armazéns para o recebimento e guarda de mercadorias nos regimes convenientes.

Como nos Relatórios anteriores, o sr. Eng.^o Salvador de Sá Nogueira continua a advogar a instalação de um porto franco em Lisboa, a construção em futuro ou futuros planos de fomento do porto de Vila Franca de Xira e o respectivo canal de acesso; a navegabilidade do Tejo, até à raia ou àquem, e o canal Tejo-Sado — empreendimentos estes — sublinha o antigo Administrador Geral do nosso primeiro porto — que interessam grandemente à Nação e em particular ao porto de Lisboa.

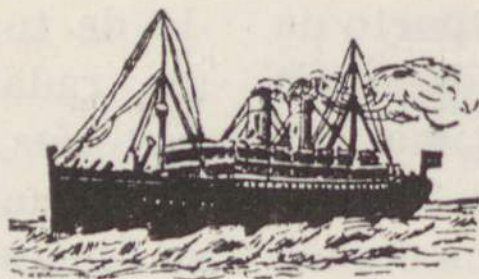
O sr. Eng.^o Salvador de Sá Nogueira que, este ano, por ter atingido o implacável limite de idade, terminou as suas funções de Administrador-Geral do porto de

Lisboa, soube realizar, por amor à sua profissão, e por amor à cidade de Lisboa uma grande obra, e constitui um exemplo admirável de trabalhador que, reconhecendo o esforço e a obra do passado, não pensou apenas no presente mas também quis concorrer para a segurança do futuro.

Ao iniciar as suas «Considerações», ele nos diz: «Toda a obra feita é produto da colaboração de muitos, no espaço e no tempo, e nunca de um indivíduo só, num só lugar e num instante só. É com fundamento no princípio de que uma obra é sempre produto do trabalho de muitos e não de um só que se tem aqui afirmado o respeito e a gratidão que devemos à memória de quantos nos antecederam na execução da obra que se vem realizando desde antes do ano de 1887 em que se inauguraram as grandiosas obras da margem Norte, compreendidas entre Santo Amaro e Santa Apolónia, das quais a Nação tem colhido os melhores frutos.

«Nós não somos mais do que os continuadores desses homens, e por felizes nos deveremos dar se soubermos ser deles dignos. Neste sentido e com este fito temos trabalhado, e é-nos por isso dado poder afirmar que, se do passado herdámos, além do muito mais que nos deixaram, o que encontrámos feito de Santo Amaro a Santa Apolónia, ao futuro legamos o que vai de Santa Apolónia a Beirolas, na margem direita, e de Cacilhas ao Alfeite, na esquerda, e legaremos ainda o que há-de constar do II Plano de Fomento e o mais que for».

Bem hajam quantos por amor ao passado e ao presente, trabalham com fé e com entusiasmo para o futuro. É assim que os homens se dignificam e a Nação se remoja de geração para geração.



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

XVII

Sua Majestade a Rainha

Sua Majestade a Rainha Maria Pia é bem a soberana que convém a um povo inteligente, valente, no qual a subida de categoria não pode ser nobremente respeitada, senão em conformidade com o valor do carácter. Partindo deste princípio, cremos que não existe princesa no Mundo que não possa invejar a nobre coroa que D. Maria Pia fabricou com o amor e a admiração da nação portuguesa.

Filha de Vitor Manuel, rei de Itália, a Rainha D. Maria Pia possui como uma herança as generosas e heróicas tradições da Casa de Sabóia. Tinha somente quinze anos quando subiu ao trono; mas, apenas saída da adolescência, possuía sérias qualidades que justificavam suficientemente a escolha feliz e clarividente que o Rei D. Luís tinha feito, associando à sua vida uma senhora capaz de compreender todos os aspectos sérios do seu carácter.

Desde o primeiro dia a Rainha D. Maria Pia tomou uma larga parte no fardo da monarquia, a parte mais consoladora, é verdade, para os outros e para si própria, o que consiste em fazer o bem em toda a parte e sempre.

O povo chama-a o Anjo da Caridade e este cognome não é uma fórmula poética banal; a palavra Ministro da Caridade seria talvez mais verdadeira, se se pudesse esquecer por um instante o encanto da mulher e ver simplesmente o aspecto enérgico, administrativo e organizador que D. Maria Pia provou no meio de tantas circunstâncias dolorosas em que lhe foi necessário desempenhar a missão consoladora que se impôs.

Durante seis ou sete anos inundações sucessivas devastaram Portugal, deixando numerosas pessoas sem abrigo e sem pão.

No dia em que pela primeira vez este flagelo se desencadeou, a rainha tomou a iniciativa de uma subscrição nacional, constituiu comissões de socorros que foram sempre presididas por ela; e esse auxílio, sem cessar repetido por todos que podiam responder numa larga medida ou numa forma mais modesta aos apelos da rainha, deu-lhe uma legítima popularidade à qual parecia que nenhum prestígio se podia acrescentar.

Um dia — 22 de Outubro de 1873 — D. Maria Pia devia mostrar à Europa e ao Mundo inteiro, num acto de admirável heroísmo, toda a grandeza desse coração que, até então, se se pode falar assim, era esbanjado nas boas e modestas obras de cada dia.

Nesse dia D. Maria Pia encontrava-se em Cascais, uma das residências reais à beira-mar. Estava com os seus dois filhos numa rocha chamada *Boca do Inferno*, situada ao Norte de um amontoado de rochedos, dum aspecto selvagem.

Os dois jovens príncipes brincavam a alguns passos dali. De repente uma vaga enorme saltou e arrastou as duas crianças.

A rainha não lançou um grito, não hesitou um instante e precipitou-se nas ondas. Agarrou o príncipe real, enquanto que um intrépido empregado do farol vizinho, de que lamento não saber o nome ⁽¹⁾, lançou-se por sua vez e conseguiu agarrar o outro filho.

Que uma mulher arrisque a sua vida para salvar a

(1) Chamava-se António de Almeida Neves e era ajudante do faroleiro da Guia (Nota do tradutor).

de seu filho, toda a mãe digna desse nome o poderá fazer; mas toda a mãe não saberá diante de um perigo inesperado, aterrador, além dos perigos que a mulher pode ser chamada a afrontar, ver justo e calcular depressa o que é necessário fazer. — Este relance de olhos seguro e resoluto, como o de um soldado, a irmã do Rei Humberto de Itália teve-o em Cascais.

Dedicação de mulher, decisão de rainha. Um povo pode ter fé no seu próprio futuro quando as crianças de uma raça real devem a vida duas vezes, pelo nascimento e pela coragem, a uma mãe, tal como esta rainha.

Depois do acontecimento de Cascais, o valente empregado do farol, que tinha salvo um dos filhos da rainha, recebeu a cruz da Ordem da Torre e Espada de Portugal e a cruz da Coroa de Itália.

O Rei D. Luís é um monarca constitucional, obedece aos desejos do seu povo, quando esses desejos lhe são trazidos pelos seus ministros. Foi assim que teve a alegria e o orgulho de entregar à rainha a medalha de ouro filantrópica de Portugal.

A esta distinção veio acrescentar-se também a medalha de ouro concedida a D. Maria Pia pela «Sociedade Francesa de Auxílio ao Bem», sociedade reconhecida de utilidade pública.

A audiência de Despedida

Antes de deixar Portugal, quis agradecer pela última vez aos soberanos a honra que me tinham concedido admitindo-me no comboio real para a viagem de inauguração do caminho de ferro da Beira Alta.

Foi no Porto, a 10 de Agosto, que me foi concedida a audiência de despedida.

Tive ocasião de apreciar uma vez mais, em todo o seu alto valor, este rei que toma tão bem em si mesmo consciência da dignidade de todo o homem, que, qual seja a cousa que oferece, qual seja o favor que aceita ou que lhe pedem a autorização de não aceitar, liga-se aos outros enchendo-os de um reconhecimento independente.

Os Caminhos de Ferro e o Progresso

Disse mais atrás que Portugal tinha entrado num caminho novo, caminho fecundo de reorganização e de progresso material e moral.

Com efeito a actividade empregada pelo Governo desde há uns anos não somente melhorou a situação financeira, mas teve como resultado dar um novo impulso à agricultura e ao comércio.

Cavaram-se canais, estradas nacionais foram construídas em diversos lugares do território. Estendem-se hoje num percurso de mais de 3.000 quilómetros; os caminhos municipais seguiram o mesmo progresso.

Em grande número, os caminhos de ferro percorrem hoje o país.

Notemos aqui:

	Quilómetros
Lisboa ao Porto	337
Lisboa a Badajoz	282
Lisboa a Setúbal	28
Lisboa a Beja e Serpa	183
Lisboa a Estremoz	168
Porto a Valença	130
Ramal de Nine a Braga	54
Porto ao Pinhão, linha do Douro	126
Porto a Famalicão	57
Figueira a Vilar Formoso	252

As linhas, que acabamos de enumerar, estão todas em exploração e indicámos a sua distância quilométrica a partir do início da linha, ainda que algumas delas, como a de Leste, por exemplo, tenham o percurso comum até ao Entroncamento.

Todas as pessoas têm lamentado que Portugal não possua comunicação directa pelo Norte de Espanha com toda a rede europeia.

As linhas de Cáceres e de Badajoz dão uma volta muito importante para corresponder às necessidades da situação.

O comércio com a Espanha, por causa dessa falta de comunicações, foi insignificante, enquanto que podia ser muito importante.

Lisboa está admiravelmente situada para ser a saída natural de todos os produtos espanhóis.

O caminho de ferro da Beira-Alta, dentro de dois anos, quando o troço espanhol estiver acabado, será certamente o ponto de partida duma nova actividade para Portugal, e terá como resultado aumentar a prosperidade e a riqueza deste povo valente e leal.

Quando um português toma um compromisso, pode-se estar certo que o cumprirá escrupulosamente. O português é muito lento em tudo quanto faz, mesmo na sua correspondência, mas não é por má vontade, é por indolência, derivada do clima. É incapaz de enganar nas transacções. O país ganhará portanto com o desenvolvimento das relações marítimas e comerciais.

As exportações aumentaram em proporções consideráveis. Assim, para citar apenas as exportações para a Grã-Bretanha, consistem sobretudo em vinhos. Elevaram-se em 1867 a 45.884.550 frs.; em 1876 eram 55.779.775 frs.; seja um aumento de mais de 10 milhões, e não têm feito senão aumentar a partir dessa época.

Não é somente no ramo do comércio que se verifica aumento, o movimento é geral e estende-se a todos.

Como consequência lógica do estado de cousas, as indústrias de toda a natureza desenvolveram-se, e criaram-se novas.

A cerâmica luta vantajosamente com as melhores fábricas estrangeiras, os barros negros de Molelos e

Jardim Zoológico de Lisboa



Inauguração do novo «Jardim dos Pequeninos»

As obras do Metropolitano exigiram o sacrifício, no nosso «Zoo», do espaço de terreno ocupado pelo antigo «Jardim dos Pequeninos», onde as crianças, todos os dias, passavam algumas horas alegres, em ruidosa e saudável alegria. Mas a Direcção do nosso formoso Parque, conhecido e admirado como um dos mais belos recintos de Portugal, deliberou, enquanto não se constrói um outro mais amplo e mais completo, que será o definitivo, instalar, provisoriamente, nos lindos jardins do Palácio do Conde de Farrobo, no local onde funcionava o «chá-dançante», o «Jardim dos Pequeninos». A oportunidade foi também aproveitada para se inaugurar, ainda, numa das estufas, uma admirável exposição de Avenças e Begónias, tratadas pelo proficiente jardineiro Manuel Frederico dos Santos, que ali, há mais de trinta anos, se dedica, com todo o seu saber, à cultura das flores.

Eram numerosos e, como sempre, de qualidade, os convidados da Direcção do Jardim Zoológico, a que preside, com inconfundível dedicação, sr. Prof. Fernando Emygdio da Silva: o presidente da Câmara Municipal de Lisboa; vice-presidente e vereado-

res; muitas senhoras; representantes da Imprensa diária de Lisboa e Porto; dr. Tavares de Almeida, em representação do S. N. I., dr. Eduardo Neves, pelo «Grupo dos Amigos de Lisboa», e, acompanhando o sr. Dr. Fernando Emygdio da Silva e sua esposa, os seus colegas do Conselho de Administração, srs. general Carvalho Viegas, dr. José Coelho da Cunha e eng.º Álvaro de Melo Gouveia. Entre os presentes viam-se ainda o architecto sr. Raul Lino, a quem o «Zoo» deve inestimáveis serviços e o sr. Jacinto Parreira, zeloso director do Jardim.

Ao chá, o ilustre Presidente do Conselho da Administração do Jardim Zoológico, saudou, numa brilhante alocução, os seus convidados e resumiu a história dos 75 anos daquele parque, que é o orgulho da cidade, e ao qual seu pai, Manuel Emygdio da Silva, dedicou até ao fim da vida uma verdadeira paixão. Depois de anunciar a próxima construção do «Jardim dos Pequeninos», que incluirá muitas novidades, referiu-se a novos melhoramentos em projecto e proferiu algumas palavras de homenagem à memória do malogrado ministro eng.º Duarte Pacheco, que foi um dos grandes amigos daquele Parque.

O sr. brigadeiro França Borges, presidente da Câmara Municipal de Lisboa, agradeceu, em nome da população da capital, todas as obras realizadas naquele Parque, que proporciona às crianças e aos doentes que o procuram horas tranquilas de repouso reparador, e aos pares românticos, horas inesquecíveis de poético encanto. Terminou com votos de que as obras anunciadas concorram para maior prestígio do Jardim.

as porcelanas da Vista-Alegre vêm aumentar cada dia o seu melhor renome.

Dizemos o mesmo da joalharia; a indústria de fios e tecidos de algodão, ainda que nascida muito recentemente em Portugal, tem já uma considerável importância.

Desde a transformação política deste país, o progresso industrial foi constante. A agricultura, as obras públicas, tudo, numa palavra, recebeu um benéfico impulso, os recursos e a riqueza pública aumentaram em notáveis proporções.

O impulso está dado e temos a certeza de que não parará. A cultura adestrada do solo, o comércio e a navegação; tais são as bases sobre as quais Portugal restabelecerá a sua fortuna e o seu poder.

Além disso este país tem recursos admiráveis, basta querer e saber explorá-los.

Assim o Governo foi muito apoiado quando apresentou a 24 de Janeiro último a proposta de lei para a construção de novas linhas de caminho de ferro, a saber: Beira-Baixa, Vale do Tua e o ramal de Viseu.

Eis aqui, segundo a proposta de lei, qual será o percurso destas novas vias:

1.º O caminho de ferro da Beira-Baixa partirá da estação de Abrantes na linha de Leste, seguindo por Castelo Branco, Fundão, as proximidades da Covilhã, para alcançar a Guarda, linha da Beira-Alta.

2.º Um caminho de ferro que, partindo da linha do Douro e seguindo o vale de Tua, chegará a Mirandela.

3.º Um ramal, que, partindo das proximidades de Santa Comba Dão, linha da Beira-Alta, terminará na cidade de Viseu.

No Algarve há ainda 350 quilómetros para construir, sem contar o caminho de ferro de Lisboa a Sintra e a Torres Vedras.

Apressado, Portugal trabalha e receberá, temos a certeza, a digna recompensa dos seus esforços.

Para realizar estes projectos importantes, são necessários capitais. E estes capitais Portugal encontrá-los-á facilmente, porque há um precedente.

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses triunfou plenamente, e os seus títulos de crédito são hoje procurados pelos principais capitalistas europeus e pelo público sério, porque oferecem as mais indiscutíveis garantias de segurança.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Três pintores de Moçambique em Lisboa

Em fins de Agosto e começos de Setembro, tivemos em Lisboa a presença magnífica da paisagem de Moçambique, através da exposição, no Palácio Foz, de três distintos pintores: Vasco Campira, Jacob Estêvão e seu irmão Elías Estêvão. Discípulos todos eles de Frederico Ayres que, por sua vez, foi discípulo, dos mais notáveis, do saudoso e eminente Carlos Reis, os jovens moçambicanos devem a sua carreira artística e a sua vinda à capital do Império ao ilustre Governador-Geral de Moçambique, louvável iniciativa que teve como objectivo uma aproximação espiritual e artística entre uma província africana, pletórica de juventude e de extraordinárias possibilidades, e a Mãe pátria, cuja gloriosa velhice de oitocentos séculos é uma firme garantia da sua imortalidade.

No catálogo, lia-se, em apurada prosa, que «esta exposição é um facto a assinalar, não tanto em função da mensagem artística que nos trazem os três jovens moçambicanos, mas, sobretudo, como índice e símbolo de uma unidade cultural portuguesa, que não conhece barreiras de cor, raça, idade ou situação geográfica, integrando todos os portugueses — os da Europa, como os da África ou do Oriente — no mesmo grupo nacional, bem caracterizado ao longo de quatro séculos de unidade espiritual».

Bem hajam quantos, nesta política de valorização integral do Homem, concorrem para a aproximação fraterna das Províncias do Império português.

Pintor Rui Preto Pacheco

Deve abrir, por estes dias, numa das Salas do Secretariado, a quem os pintores tanto devem, a exposição do notável Pintor Rui Preto Pacheco, uma das mais fortes e extraordinárias vocações de artista que conhecemos. Quando, há poucos anos, apareceram, pela primeira vez, na Sociedade Nacional de Belas Artes, dois ou três retratos seus, a sua presença constituiu uma grande surpresa. Estava-se em frente não de uma promessa, mas de uma afirmação de autêntico talento. O estreiante não era um discípulo deste ou daquele. Era já um Mestre, entre Mestres.

É este Mestre do retrato que, no Palácio Foz, vamos admirar mais uma vez.

Os nossos artistas



PAISAGEM AO POENTE

Aquarela de João Marques



REPTO

*Quando eu quebrar o ferro das algemas
E meus versos gritar às gentes vis,
Ninguém entenderá como eu os fiz
Nem que escrevi com sangue os meus poemas.*

*Esses versos nervosos e febris,
Não serão mais fantásticos teoremas...
Cantando a nova Luz e novos temas,
Hão-de fazer sorrir os imbecis...*

*Mas farto de curvar a minha fronte,
Meus pés firmando no mais alto monte,
O meu desprezo hei-de gritar assim:*

*— Para trás, vendilhões de alma fechada,
Lugar à Dor, à Horda torturada,
Servos da Gleba, meus avós — a mim!*

(Do livro «Coração nas Mãos»)

José Barbosa

O "Ibéria-Expresso"

P o r G U E R R A M A I O

O «Ibéria-Expresso», que nos anos anteriores havia circulado durante três meses de Verão, este ano apenas rolará durante 78 dias.

Deve-se isso, certamente, ao seu fraco aproveitamento, por obrigar a uma viagem de duas noites, o que é muito fatigante. Todavia a Renfe, que nos dois anos anteriores havia dado seguimento àquele expresso internacional, pelo comboio ónibus Fuentes d'Oñoro-Salamanca, fez este ano um expresso especial, desde a sua estação fronteiriça a Medina d'El Campo, cujo percurso, de 202 quilómetros, vence em 5 horas, mais 25 minutos que o «Sud-Express», e parando apenas em Cidade Rodrigo, Santi-Spiritus, Martin de Yeltes, Fuentes de San Esteban, Barbadillo, Salamanca e Cantalapiedra. O percurso Salamanca-Medina, 78 quilómetros, é feito em 1h e 20m, o mesmo tempo que o «Sud-Express».

E de bom augúrio este gesto da Renfe, pois dá-nos a esperança de que, quando do aceleração próximo dos seus comboios expressos, na linha do Norte, nos dará um comboio especial entre Medina e Vilar Formoso, ficando assim assegurada a circulação diária do «Ibéria-Expresso», com Lisboa.

Dizia-me, há dias, o sr. Eng.^o Espregueira Mendes, com o calor do seu entusiasmo pela rapidez dos comboios e com o seu conhecido bom senso, que o trajecto de Lisboa a Vilar Formoso se poderá fazer em 6 horas, uma vez concluídos os trabalhos na 2.^a via, os escassos 20 quilómetros que vão do Chão de Maças a Albergaria e renovado que seja o que falta fazer na via, de Vila Fernando a Vilar Formoso, 36 quilómetros, com carris pesados, para que a velocidade dos comboios seja aumentada. Uma e outra obra se vai fazer imediatamente.

A Renfe está ultimando a renovação da via entre Salamanca e Medina e vai receber da América do Norte 464 quilómetros de carris de 50 quilos para a conclusão da 2.^a via do Norte, 33 quilómetros, entre Miranda do Ebro e Victoria, e para o reforço que falta realizar nesta e noutras linhas de grande trânsito.

Quando a renovação da via estiver concluída não será demais supor que o trajecto Medina-Hendaia, 436 quilómetros, se fará em 5 horas ou seja à marcha comercial pouco mais de 80 quilómetros à hora, o que já hoje o Talgo faz em 5h e 53 m. Contando o percurso Fuentes de Oñoro-Medina em 3 horas e meia, marcha todavia inferior a 60, à hora, teria-

mos o trajecto espanhol em menos de 9 horas. Acelerado que fosse o «Ibéria-Expresso» no percurso francês, a viagem de Lisboa-Paris seria realizada em 24 horas ou pouco mais, o mesmo tempo que há-de levar, em breve, o «Sud-Express».

Então teríamos dois comboios esplêndidos entre Lisboa e Paris, um de luxo, partindo da nossa capital ao fim da tarde e chegando a Paris 24 horas depois, antes das 17 horas, a tempo de dar ali ligação para toda a Europa e partindo da capital francesa um pouco mais tarde que actualmente, com a ligação assegurada da Bélgica, Holanda, Alemanha, Confederação Helvética, etc. Em qualquer dos casos o «Sud-Express» assegurará, em boas condições, ligações marítimas em Lisboa, o que jámais foi possível.

O «Ibéria-Expresso» longe de ser um concorrente do «Sud» será o seu complemento popular, a que não faltarão passageiros, visto o desenvolvimento prodigioso do turismo e a ânsia crescente de se ir mais além.

Mas para que o «Ibéria-Expresso» tenha concorrência compensadora é natural que ele sirva em boas condições o nosso tráfego interno, não só partindo e chegando a Lisboa a horas cómodas, mas servindo algumas das linhas convergentes, assim como passando nas estações importantes a boas horas. Não é com a paragem nas estações da Beira Alta a horas mortas que se serve o tráfego local. O passageiro de hoje, embora de bolsa modesta, já não é o de outrora, que descia do comboio às 2 ou 3 horas da manhã e o tomava também alta madrugada.

Como bem disse o Director-Geral da C. P., o trajecto de Lisboa a Vilar Formoso em 6 horas, tanto à ida com à volta, ofereceria ao passageiro viagens a horas cómodas, partindo, chegando a casa sem ter que se levantar cedo ou deitar-se cedo de mais. Com um serviço assim teríamos as principais estações portuguesas e espanholas servidas por comboios a horas agradáveis, o que, parecendo que não, é muito importante para o turismo peninsular.

Ignoro o que pensam os nossos vizinhos com o próximo aceleração dos seus comboios expressos internacionais, mas do que estou certo é que eles quererão aproximar-se dos franceses, não com marchas semelhantes mas com aquelas que forem compatíveis com os perfis acidentados das suas linhas. Penso, porém, como já disse, que a marcha dos seus

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Outubro de 1909)

Convenção Moçambique - Transwaal

JUNTA MIXTA — Installou-se definitivamente no dia 16 de agosto ultimo a Junta mixta creada pela Convenção Moçambique-Transwaal de 1 de abril. Presidiu o Governador Geral e compareceram, por parte do Governo do Transwaal, os srs. Thomas Price e Johann Rissick e por parte do Governo portuguez os srs. engenheiros Costa Serrão e Lopes Galvão.

Os membros da Junta ficaram de estudar os seguintes assumptos afim de sobre os mesmos se tomar uma resolução na próxima reunião :

Tarifas de assucares; tarifas ascendentes de artigos susceptíveis de deterioração; e a questão do horario dos comboios de Barberton.

Foi resolvido que as actas das sessões fôsem lavradas em portuguez, sendo fornecida uma traducção official aos membros transwaalianos.

O metropolitano de Paris

Durante os primeiros sete annos da sua existencia o desenvolvimento d'esta linha tem sido extraordinario; tendo quadruplicado a superficie da rêde, o numero de passageiros quintuplicou, sendo o producto liquido arrecadado em 1908 a importante verba de 10.306.534 francos.

Salvo circumstancia imprevista, a Companhia espera abrir á circulaçãõ a ultima parte da sua rêde em 1911, ficando então a extensão total das suas linhas elevada a oitenta e tres kilometros.

O numero de empregados que a companhia occupava em 1908 subia a 4.114.

mais velozes comboios, na linha do Norte, será de 80 quilómetros em média, senão mais, o que porá Madrid a 17 horas de Paris.

O tráfego de passageiros da primeira classe tem Espanha, como nos outros países, diminuído bastante, tanto nos comboios TAF como no TALGO, aqueles jamais foi possível fazê-los diàriamente e estes, que circulavam todos os dias entre Madrid e Hendaia, de Julho a 15 de Outubro, passam a ser de novo a quatro dias por semana, a partir de 15 de Setembro.

No entanto, os «Rápidos» 9 e 10, que dão seguimento ao «Iberia-Expresso» francês e já com esse nome que no ano transacto, passaram a diários em 1 de Julho, circulam este ano desde 1 de Junho e não se sabe até quando. É possível que em permanência. Deus o queira.

Vida Ferroviária

O presidente do Município do Entroncamento, sr. José Duarte Coelho, completou 50 anos ao serviço da C. P.

No dia 9 de Setembro, o sr. José Duarte Coelho, nosso prezado amigo, dedicado e dinâmico presidente da Câmara Municipal do Entroncamento, completou meio século de bons serviços na Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro, exercendo naquela vila, que tanto lhe deve, as funções de inspector-chefe das oficinas de creosotagem.

Por esse motivo, o sr. José Duarte Coelho, que conta também mais de 30 anos dos mais valiosos serviços em benefício da progressiva vila do Entroncamento, primeiro à frente da Junta de Freguesia, depois à testa da Câmara Municipal, onde realizou obra notável, foi alvo de carinhosas manifestações de respeito e simpatia, às quais, com os melhores cumprimentos, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» se associa muito cordialmente.

Imprensa

«Diário da Manhã»

Assumi a direcção efectiva do «Diário da Manhã» o sr. dr. Barradas de Oliveira, que ali vinha exercendo, de há muito, as funções de director adjunto.

Jornalista e escritor de larga cultura, o sr. dr. Barradas de Oliveira substitui, no alto cargo que agora lhe foi entregue, o sr. dr. José Manuel da Costa, que vinha insistentemente pedindo a demissão do lugar em que tão brilhantemente se afirmara.

Ao novo e ilustre director do «Diário da Manhã» apresentamos as nossas melhores saudações.

«Diário Popular»

Com sua edição de 22 de Setembro, completou 17 anos de existência o «Diário Popular», da ilustre direcção do sr. Professor Doutor Martinho Nobre de Mello.

A quantos, naquele vespertino, souberam erguer um jornal que honra o País e os profissionais da da Imprensa, apresentamos a expressão das nossas calorosas felicitações.



DECLARAÇÕES DUM CENTENÁRIO

Usar Óculos?

Para Quê?

*
EU USO

LÂMPADAS
LUMIAR



O primeiro caminho de ferro eléctrico do mundo

O primeiro caminho de ferro eléctrico do mundo foi construído quando da Exposição Industrial de Berlim, nas proximidades de Lehrter Bahnhof.

Em 1896, Werner von Siemens descobriu o princípio electrodinâmico. Constituiu, então, o primeiro caminho de ferro eléctrico, com o qual pretendeu divulgar, durante a referida exposição, a corrente eléctrica e, ao mesmo tempo, coordenar as suas experiências.

Na própria Exposição estava instalado um ramal particular de 300 metros e eram necessários 2 minutos para percorrer todo o percurso. Mais de 80 mil pessoas tiveram a oportunidade de viajar nesse primeiro comboio eléctrico, que se compunha de uma locomotiva, cujo motor eléctrico punha as rodas em movimento por meio de uma caixa de engrenagens, e de três carruagens. O condutor ia sentado na locomotiva, que atingia a velocidade de 9 Km à hora. Cada vagão comportava 6 pessoas. A pequena central eléctrica, qual uma diminuta máquina a vapor, movia o dínamo, estava instalada perto da linha e causava admiração geral dos visitantes assim como o próprio caminho de ferro; a corrente era transmitida por meio de um ferro colocado horizontalmente entre os dois carris.

Foi de Berlim, pois, que saiu o primeiro caminho de ferro eléctrico, agora empregado em quase todo o Mundo.

Um novo aparelho para seguir a marcha dos trens

Um jornal publicava, em Janeiro de 1885, a seguinte notícia:

«Dois engenheiros alemães, Mayerhofer e Diener, inventaram um aparelho muito engenhoso que permite seguir, na gare central de Berlim, a marcha dos trens circulando em todas as linhas num raio bastante extenso. Este aparelho compõe-se de uma lâmina circular de vidro opaco com linhas horizontais e pequenas rectas verticais. Setas curtas, que representam os trens, seguem as linhas horizontais que indicam as vias e passam em frente das linhas verticais com números de ordem, que figuram as gares. As setas são postas em movimento pelos próprios trens

por meio de pequenos instrumentos metálicos que põem as locomotivas geradoras de electricidade em contacto com as bandas de zinco aplicadas ao longo dos carris.

Este aparelho está destinado a prestar os maiores serviços; um empregado pode seguir, no seu gabinete, a marcha dos trens sobre uma certa extensão e prevenir telegráficamente os chefes da gare logo que um perigo se torne provável. Os americanos estabeleceram uma boa comunicação entre o condutor e o maquinista de um mesmo trem. Na linha de Chicago a Cincinnati todos os trens estão munidos deste aparelho, que regista todos os sinais. Deste modo a responsabilidade de cada empregado está perfeitamente definida.»

Os poetas e o Caminho de Ferro

O COMBOIO

Soneto do poeta venezuelano
UDÓN PEREZ
Versão de Jorge Ramos

Ao sul do lago, na planície enorme,
as árvores tecem, em amores bravios,
a copa secular sobre cem rios
rolando como oceano desconforme.

Nunca em seus bosques, onde a Lua dorme,
o progresso humano abriu desvios
sem que pairasse sobre esses cem rios
do pântano a febre vaga e informe.

Ao passar o comboio fumegante,
como apressado monstro de outras eras,
as aves lançam um clamor gigante,
e contra aquela aparição tão estranha
o rugido fantástico das feras
dir-se-ia um terramoto na montanha!

De bom humor

Numa carruagem de caminho de ferro, após uma discussão entre meninos malcriados, precursores dos actuais *teddy boys*, que metiam a ridículo um padre:

— Até à vista — diz o sacerdote sorrindo.

— Então tenciona ver-nos breve? — pergunta um dos galhofeiros.

— Sem dúvida — replicou o padre. — Sou o capelão da cadeia.

Recortes sem comentários

O Grémio dos Industriais Gráficos

Lê-se no nosso prezado colega «Jornal de Famalicão», periódico situacionista:

«Aqui está um Grémio—aquele onde estamos precisamente inscritos e pagamos pesada mensalidade—que não nos trouxe, nem aos colegas, certamente, nada de útil.

Como agremiados, de que somos forçadamente e por força de lei, temos o parco «benefício» de 5º/º de desconto nos papéis que adquirimos ao armazenista.

Mas qualquer merceeiro, qualquer «ilustre pessoa» que tenha a «gentileza» de vender e encomendar a qualquer viajante papéis, também tem o mesmo desconto e mais outro «bonus» para ficar freguês.

E para beneficiar desse desconto não precisa de ser inscrito no Grémio Nacional dos Industriais de Tipografia—nem de pagar quotas—basta que compre.

O Grémio, que contava, pelo seu relatório, com 886 agremiados no ano findo, fez a receita de quotas e de multas—estas nunca faltam!—nada menos de 361.374\$50 e uma despesa de 368.952\$30, o que dá um prejuízo de 7.577\$80.

Só para o pessoal deste «distinto» e utilíssimo Grémio dispuseram nada menos que 182.250\$00, para «ter em dia» uma escrita na qual há 886 *clientes*.

A avaliar por este organismo—que é o que nos toca—daqui se infere que os cinquenta por cento da receita prodigamente gastos com pessoal, nos diz o que são estes organismos.

A melhor «evocação» que nos esperava seria a de ser «funcionário» do Grémio.

E depois, este, como todos!»

Neste e noutros sectores para os quais a indústria gráfica concorre com somas avultadas (**escandalosamente avultadas**) muito há a dizer—e talvez nós, se tivermos um pouco de saúde e vida, o façamos dentro em breve.»

(De «O Despertar»)

D. Manuel II esteve em Portugal depois de proclamada a República?

O infante D. Manuel cujo maior sonho da vida era ser maestro e que o destino levou ao trono de Portugal que ocupou pela última vez, fechando a longa série de soberanos que em quatro dinastias presidiram à agitada História do nosso País, repousa, como se sabe, junto dos pais e do irmão no panteon de São Vicente.

Empunhando o cetro régio em plena efervescência da propaganda republicana, os dois anos e meio que reinou não lhe chegaram para marcar outra atitude a não ser a de um jovem simpático e inexperiente, ansioso por agradar a todos, vivendo na triste recordação daquela tarde de Fevereiro em que as balas regicidas, ferindo-o levemente, levaram a vida de seu pai e do herdeiro do trono.

Embarcando na Ericeira de onde só voltou à sua Pátria depois de morto, a conduta no exílio foi a de um português estudioso e conciliador, amigo da terra que o viu nascer, incapaz de um gesto que o deslustrasse ou de uma acção que não fosse nobre.

António Ferro, um dos últimos jornalistas que o entrevistou, escreveu que D. Manuel fora mais rei no exílio que na sua Pátria.

Rei aos 19 anos, atirado para o alto de uma governação difícil, testemunha de constantes conflitos parlamentares, de «complots» revolucionários, de agitações permanentes, os 32 meses do seu reinado foram grandemente tumultuosos.

Todas estas considerações vêm a propósito de um boato

que nos parece fantasioso mas a que os jornais alemães deram certo relevo. Como se sabe, o ex-rei D. Manuel casou em Inglaterra com uma princesa alemã, Augusta Vitória de Hohenzolern, consórcio que foi assistido por algumas testas coroadas da Europa e que teve larga repercussão na falange monárquica de Portugal, que ali mandou alguns dos seus representantes.

Pois um jornal alemão fez-se eco da notícia sensacional de uma viagem clandestina do rei D. Manuel ao nosso País. Viagem de «saudades», relata o jornalista, feita vinte anos depois da implantação do novo regime.

Demos a palavra ao fantasioso jornalista alemão:

«D. Manuel de Bragança, expulso de Portugal por uma revolução republicana, deixou na sua terra desvelados adeptos. Foi um deles, figura destacada da fidalguia portuguesa, que lhe proporcionou uma fuga secreta a Lisboa.

O rei português tornara-se, com a idade, muito diverso do que era em 1910. Engordara e deixara crescer o bigode. De óculos escuros, com facilidades conseguidas pelo prestígio dos intervenientes, o último Bragança entrou na fronteira portuguesa em compreensível segredo. Rápida foi a sua estadia na capital do seu antigo reino e a sua retirada de Lisboa foi apressada pelo seguinte facto: Numa velha igreja portuguesa, cuja fundação data do primeiro rei português, D. Afonso Henriques, há um «panteon» onde se guardam embalsamados alguns monarcas portugueses, entre eles D. Carlos, o pai de D. Manuel e D. Luís, seu irmão. Essa igreja chama-se de São Vicente. O ex-rei português teve a tentação de ir ver os que sucumbiram a seu lado no atentado. E ao contemplá-los, teve uma síncope que chamou a atenção de um velho guarda da igreja. Este, que conhecera o rei português, ficou impressionado com o acidente e tudo ficou secretamente guardado».

Tudo leva a crer que este episódio não passe de uma fantasia jornalística, mas pode ser, passados trinta anos, tranquilamente relatada, porque em nada diminui a personalidade do infeliz filho do penúltimo rei de Portugal.

L. R.

(Do *Diário de Lisboa*).

Publicações recebidas

«Lírica» de Camões

Entrou em distribuição o fascículo n.º 5 da edição monumental da «Lírica» de Luís de Camões, com que Realizações «Artis», de Lisboa, ganhou um novo motivo de consagração e de gratidão das pessoas cultas de Portugal.

Edição artística, dirigida, literariamente, pelo Prof. Hernâni Cidade, que se encarregou das notas e de um estudo sobre o Poeta, e, artisticamente, por Lima de Freitas, pintor de vanguarda e desenhador admirável, com ela Realizações «Artis» conquistou um novo e justo título de glória.

Camões é um dos poetas eternos de Portugal, aquele que, mais do que nenhum outro, interpretou o génio lírico de um povo que, com as suas viagens, soube romper as fronteiras e prolongar Portugal em todas as partes do mundo. São as edições de arte aquelas que melhor chamam a atenção e o carinho do público para os nossos mais expressivos valores nacionais. É o caso da publicação da «Lírica» do nosso grande poeta nacional.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Negando a Colombo a primazia do descobrimento da América, o historiador alemão Reinach assegura que os *wikings* já no ano 1.000 desenharam mapas da Inglaterra.

[de *El Mirador* – Valparaíso]

O mais antigo edifício de madeira do mundo foi reaberto recentemente, depois de grandes trabalhos de reparação que duraram mais de dez anos. Trata-se do templo de Nara, célebre pelas imagens de Buda que possui.

[do diário *El Correo* – Lima]

Agindo habilmente durante quatro anos, dois ferroviários alemães violaram mais de cem vagões. Transportando carvão procediam de Dortmund e sob o controle de documentos falsos, eram encaminhados para o sul da Alemanha, onde eram vendidos juntamente com a carga.

[do semanário *Esto* – Barcelona]

Portici comemora em Outubro a inauguração do primeiro caminho de ferro em Itália. A via férrea ligou, em 1839, Nápoles a Portici.

[de *Miercoles* – La Coruña]

Depois de longos trabalhos, os arqueólogos anunciam que encontraram a cidade de Heracles fundada por Minós, rei de Creta. As ruínas da famosa cidade, desaparecida há mais de 2.000 anos, descobriram-se em Benevento, na Sicília.

[do semanário *Tierra México*]

O Hotel Kamerum, em Indianópolis, abriu recentemente um bar onde a entrada só é permitida às mulheres. Os homens só terão a entrada franqueada quando acompanhados por uma senhora...

[da revista *Crucero* – Buenos Aires]

O país em que os caminhos de ferro atingem as maiores altitudes é no Chile. Os pontos altos da cordilheira dos Andes possuem caminhos de ferro a 5.000 metros de altitude. Segue-se o Peru com 4.000.

[do *Diário Catalan* – Barcelona]

Os ingleses demonstram cada vez maior nostalgia pelas antigas locomotivas a vapor, substituídas em quase todo o país por comboios eléctricos. Apareceram agora no mercado discos em «long-play» que reproduzem fielmente o ruído dos comboios antigos...

[de *En Viage* – Bogota]

Está em organização uma Comissão Internacional para estudar a standardização dos nomes geográficos

das diversas cidades do mundo. Roma em francês e inglês é Rome, mas Rom em alemão, Rooma em finlandês, Rima em russo, e em polaco Rzym...

[do *Diário de Assunción* – Paraguay]

Pelas linhas férreas da Alemanha circula um comboio único no mundo: as carruagens que o compõem comunicam entre si e o conjunto constitui um «caba-ret» no qual há toda a espécie de divertimentos:— cinema, salão de baile, restaurante com orquestra, sala de jogos, e uma cervejaria em estilo germânico, cujas mesas são tonéis e os assentos caixotes com garrafas.

[de *El Informador* – México]

Arqueólogos americanos localizaram a cidade de Gibeon, mencionada no Velho Testamento. A «Cidade Real» encontrou-se em El-Jib, aldeia árabe de cerca de 900 habitantes, a oito milhas de Jerusalém. A identificação fez-se através de inscrições encontradas em potes de cerâmica.

[de *El Universal* – Quito]

Linhas Estrangeiras

ARGENTINA

Uma Comissão de Estudos do «Deficit Ferroviário», composto por vários deputados e senadores, visitou o presidente provisional do Senado, em exercício do Poder Executivo, com o fim de o informar acerca dos estudos que realizaram. Esses estudos vão servir para promulgar uma lei que resolva o problema do «deficit» ferroviário, visto que, com o recente aumento de tarifas, não foi possível extingui-lo.

Em Dezembro de 1958, o referido «deficit» situava-se na casa dos 14.000 milhões de pesos anuais, e há que ter em conta, além desta cifra, outra de 3.000 milhões de pesos, que será necessária para novas aquisições de material e pagamento de dívidas contraídas.

BRASIL

A «Central do Brasil» fez circular no mês de Abril deste ano uma composição de 80 vagões, transportando 6.000 toneladas de minério, o que constitui um acontecimento inédito na história dos caminhos de ferro da grande nação sul-americana. O comboio gastou 20 horas de viagem entre Lafaiete e Volta Redonda, num percurso de 400 quilómetros e foi rebocado alternativamente por cinco e três locomotivas Diesel de 1.600 cavalos.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

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

O «Diário do Governo», n.º 135, II Série, de 9 de Junho 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 projecto da ampliação e modificação das linhas da estação de Fátima, ao quilómetro 129,564 30, da linha do Norte, incluindo a expropriação de nove parcelas de terreno situadas do lado esquerdo da linha, com as áreas constantes da planta parcelar, desenho n.º 17 540, que consta do projecto.

Ministério das comunicações, 30 de Maio de 1959. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

O «Diário do Governo», n.º 150, II Série, de 29 de Junho 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 projecto de ampliação das linhas da estação de Quintans, ao quilómetro 266,008 80 da linha do Norte, incluindo a expropriação de cinco parcelas de terreno situadas do lado direito da linha, do quilómetro 266,039 30 ao quilómetro 266,131 70.

Ministério das Comunicações, 23 de Junho de 1959. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

O «Diário do Governo» n.º 200, II Série, de 27 de Agosto 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 projecto de abastecimento de água à estação de Fátima, ao quilómetro 129,554 da linha do Norte, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, incluindo a expropriação de uma parcela de terreno, com a área de 79,80 m², situada do lado esquerdo da linha do quilómetro 130,378 80 ao quilómetro 130,990 80.

Ministério das Comunicações, 19 de Agosto de 1959. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Inspecção Superior de Administração Ultramarina

Portaria n.º 17 305

O «Diário do Governo» n.º 190, I Série, de 20 de Agosto de 1959, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa pelo Ministro do Ultramar, nos termos do n.º I, 11.º, da base XI da Lei Orgânica do Ultramar Português, e mediante parecer da Inspecção Superior de Administração Ultramarina, que o contrato de curadoria que estabelece o regime da emissão das obrigações da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, de harmonia com o disposto no Decreto n.º 41 725, de 8 de Julho de 1958, e no contrato, celebrado em 24 de Julho de 1959, entre o Estado, a referida Companhia e a The Zambezia Exploring Company, Ltd., e segundo o estipulado com esta última empresa, se considera aprovado, não podendo, porém, dele resultar, em hipótese alguma, ofensa das leis em vigor e dos direitos e interesses do Estado expressamente afirmados no decreto que autorizou a concessão da exploração do referido caminho de ferro e nos subsequentes diplomas que o modificaram.

Ministério do Ultramar, 20 de Agosto de 1959. — O Ministro do Ultramar, *Vasco Lopes Alves*.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de Angola. — *Vasco Lopes Alves*.

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



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

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ
PRODUTO ALENTEJANO
TRÊS TIPOS:
DOCE-SECO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositário em Lisboa:
Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B
TELEFONE 2 7464

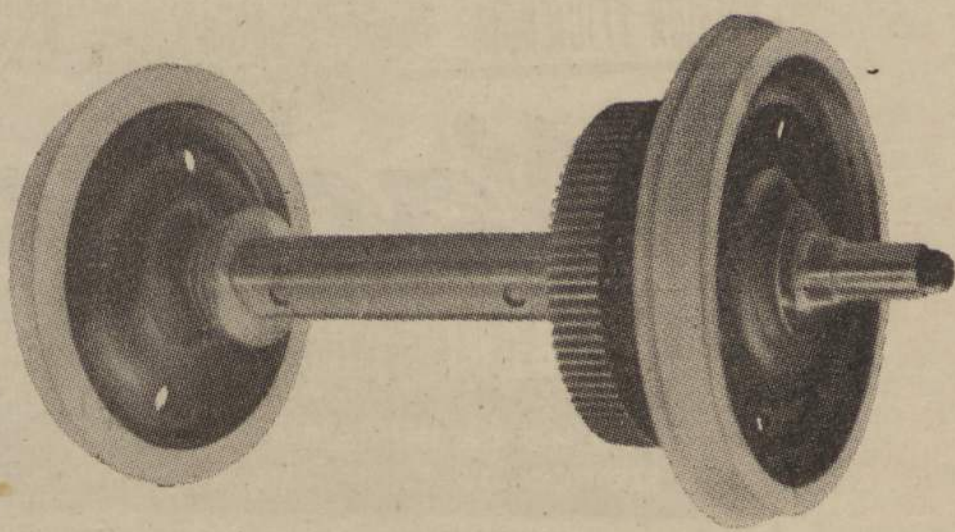
Depositária Geral:

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS



STEEL, PEECH & TOZER-OWEN & DYSON

ROTHERHAM — INGLATERRA



Materiais para Caminhos de Ferro

A fábrica Steel, Peech & Tozer produz uma grande variedade de rodas para caminhos de ferro, das quais tem fornecido quantidades apreciáveis à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A sua Subsidiária Owen & Dyson Limited produz rodados completos.

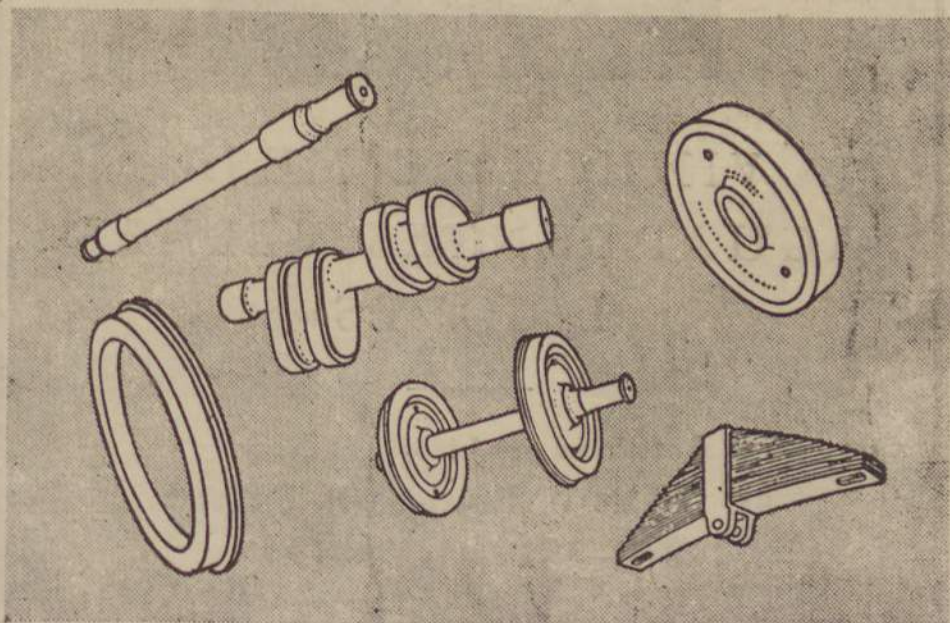
Além das rodas, a firma Steel, Peech & Tozer fabrica também aros, eixos, molas, peças forjadas, barras e arco.



STEEL, PEECH & TOZER — SHEFFIELD - INGLATERRA

AGENTES EM PORTUGAL:

SANTOS & MENDONÇA, LDA.
Rua da Boavista, 83 — (Apartado 297) — LISBOA



NOVOS TEMPOS NOVA VIDA

PARA UM LAR MAIS CONFORTAVEL

2 PRECIOSOS AUXILIARES DAS BOAS DONAS DE CASA

MENOR CONSUMO
MAIOR EFICIÊNCIA

MÍNIMO ESFORÇO
MÁXIMO RENDIMENTO

Vactric

Aspirador Enceradora

ORGULHO DA INDÚSTRIA INGLESA
AO SERVIÇO DA ECONOMIA DOMÉSTICA

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS EM PORTUGAL:
AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, LDA.
AV. FONTES PEREIRA DE MELO, • TELEF. 59181 (3 LINHAS)

À VENDA NAS BOAS CASAS DA ESPECIALIDADE



NOS BONS MOMENTOS...

ESPUMANTES NATURAIS DAS

Caves Aliança
SANGAIHOS



VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

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



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

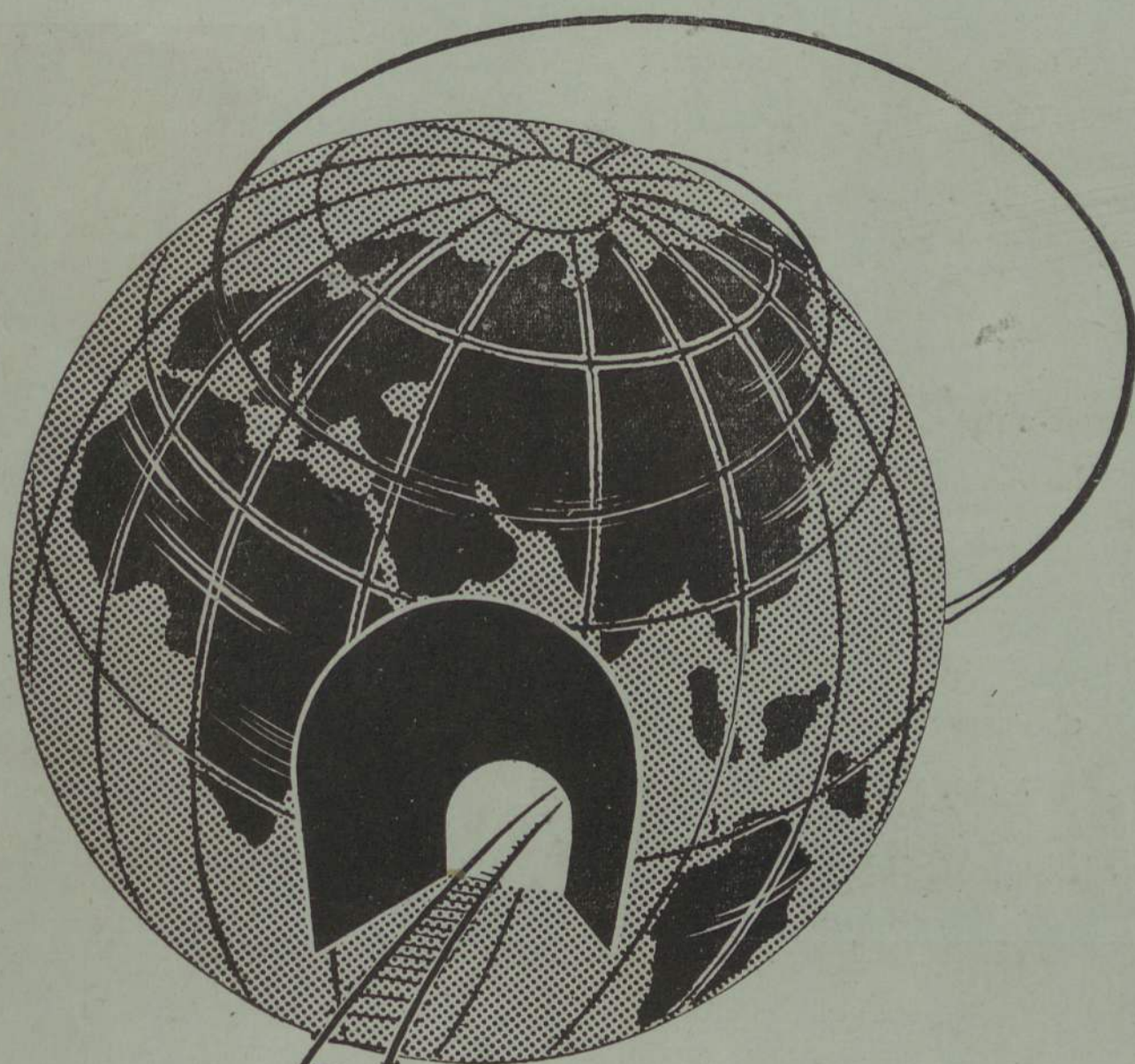
TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

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

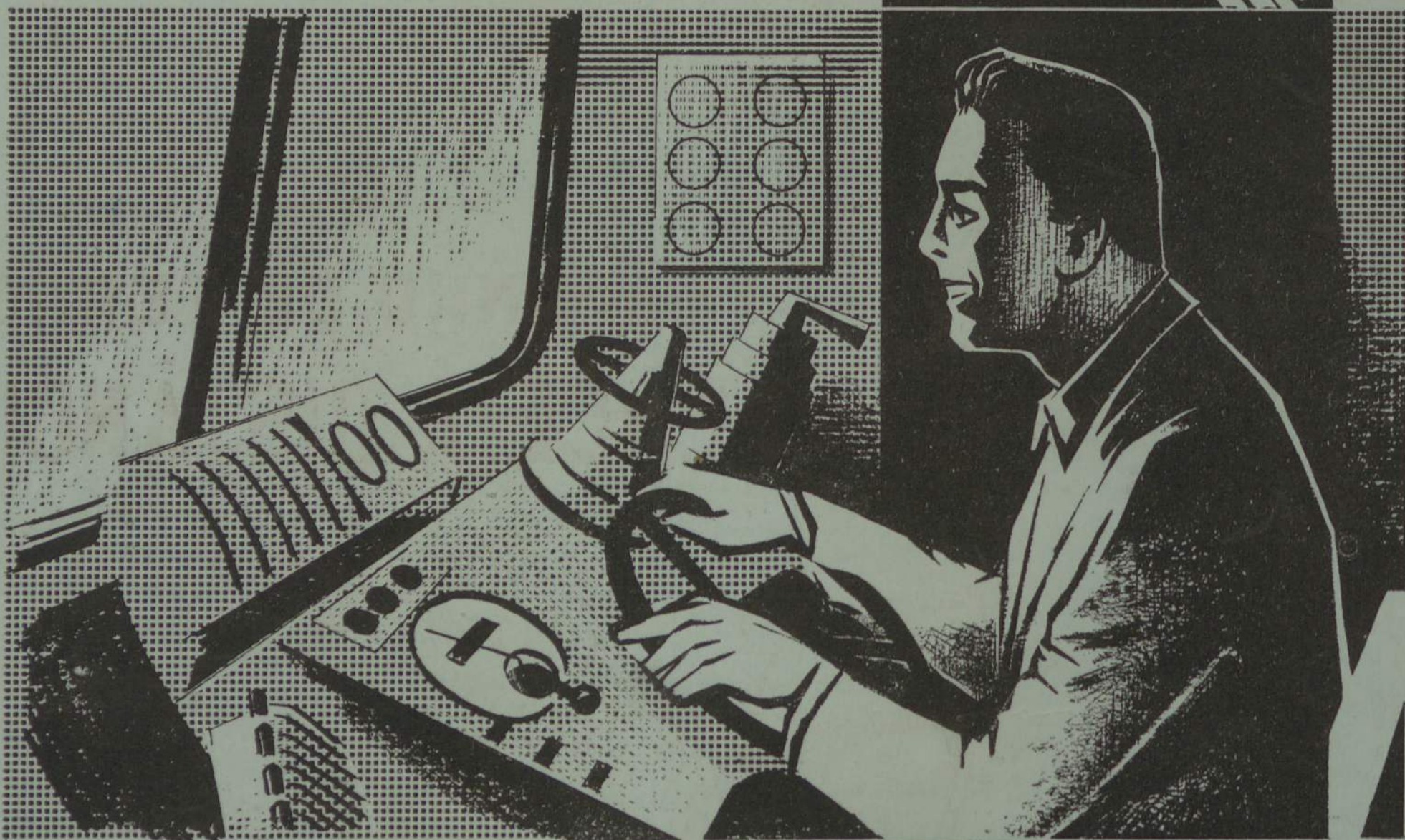


**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE

*em menos tempo
e com maior segurança!*

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses adquirindo material moderno tem contribuído valiosamente para a melhoria da rede nacional de transportes terrestres. A Shell orgulha-se de fornecer à C. P. os lubrificantes que as novas locomotivas e automotoras necessitam.



**LUBRIFICANTES
INDUSTRIAIS**

