

15.º do 65.º Ano

Lisboa, 16 de Outubro de 1952

Número 1556

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

5, Rua da Horta Sêca, 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 Sêca, 7, 1.

Telefone P B X 20158 — LISBOA

METALOCK

Sistema de reparação, a frio, de: Máquinas,
ferramentas e peças fundidas, partidas ou fen-
didas, sem soldaduras ou quaisquer massas!!!

MILHARES DE REPARAÇÕES JÁ EFECTUADAS, EM
TODO O MUNDO, NA INDÚSTRIA E NAVEGAÇÃO

RESULTADOS ABSOLUTAMENTE GARANTIDOS

ESTE PROCESSO É APROVADO PELO LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

O PROCESSO «METALOCK» CONSERTA O «IRREPARÁVEL»,
DANDO, NA MAIORIA DOS CASOS, MAIS RESIS-
TÊNCIA À ÁREA REPARADA, DO QUE AQUELA
QUE A PEÇA TINHA QUANDO NOVA

PEDIR INFORMAÇÕES A:

K. KIRKBY (PORTUGAL) L.^{DA}

PRAÇA DA ALEGRIA, 58-3.º D — TELEFONE 3 5231 — LISBOA

Os tubos de fibrocimento

Cimianto

SÃO OS MELHORES CONDUTORES DE
ÁGUA PARA ALIMENTAÇÃO E REGA

- * Inteiriços, resistentes e homogêneos
- * Inalteráveis e de duração ilimitada.
- * Leves, fáceis de transportar e colocar
- * Diâmetros absolutamente uniformes
- * Junta simplíssima, rápida e segura
- * Económicos pela facilidade de transporte, montagem e eliminação dos gastos de conservação.

Consultas à

Sociedade Técnica de Hidráulica, S.A.R.L.

ESCRITÓRIOS — Av. Fontes Pereira de Melo, 14 — LISBOA

Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128

FÁBRICA: Cortes da Quintinha — ALHANDRA

Telef. ALHANDRA 62

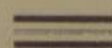
Companhia do Caminho de Ferro
de Benguela

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Kms.

Capital: Esc. 13:500.000\$00 (ouro) ou £ 3.000:000

ENDEREÇO TELEGRÁFICO

LOBITANGA	{	LISBOA
		LOBITO
		LONDRES

O MAIS CURTO CAMINHO
ENTRE A EUROPA E A
ÁFRICA CENTRAL

ESCRITÓRIOS:

SEDE: Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA

TELEFONE: 30978

COMITE DE LONDRES: Princes House —

95, Gresham Street, Londres E. C. 2

DIRECÇÃO DA EXPLORAÇÃO: LOBITO (Angola)

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANCA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessuais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA



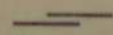
ESCOLA ACADEMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de
Comendador da Ordem de Instrução PúblicaINTERNATO E EXTERNATO
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo
Preparatório e Instrução Primária
com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 62430

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1556



16 — OUTUBRO — 1952



ANO LXV

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.ª CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO
ORLANDO GALRINHO PERNES



— S U M A R I O —	
Caminhos de Ferro do Chile, por <i>CARLOS BIVAR</i>	299
«Gazeta dos Caminhos de Ferro», Um honroso officio da Câmara Municipal de Sintra	300
O cinquentenário do Caminho de Ferro de Benguela	301
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	306
A electrificação da Linha de Sintra será um facto dentro de 6 anos	307
Vida Ferroviária	308
Há 50 anos	308
Jardim e Museu Agrícola do Ultramar	308
O horário de inverno do «Sud-Express».	308
Faleceu o Conde de Guadalhorce, presidente do Conselho de Administração da RENFE	309
O XXII aniversário do Grupo «Os Carlos»	309
Parte Oficial.	310
Espectáculos.	313
Recortes sem comentários	314
Publicações recebidas.	315

Caminhos de Ferro

do CHILE

P o r C A R L O S B I V A R

QUANDO, em 1535, Almagro, companheiro de aventuras de Pizarro e dele se separou avançando para o Sul, junto à costa do Oceano Pacífico, topara com uma tribo que, embora pouco numerosa, lhe deu bastante trabalho pela resistência que lhe opôs antes de ser mal dominada, como foi a dos araucânios.

Almagro invadiu o país e um outro seu companheiro, Valdivia, fundou a cidade de Santiago, que foi mais tarde a capital da antiga Capitania General, e também a cidade de Conception e a do seu próprio nome.

O território do Chile, devido à sua situação geográfica entre a costa do Oceano Pacífico e a Cordilheira dos Andes apresenta um clima variado e um solo propício a diferentes produções e também a terremotos.

Está, portanto, dividido em zonas. A do Norte, imprópria para a agricultura pelo seu clima quente e onde a chuva não aparece. A zona média, com chuva abundante, dispondo de um solo próprio ao seu cultivo e respectivos produtos e a zona Sul coberta de pastos e florestas, por virtude do seu clima húmido e, portanto, em grande parte própria para a criação de gados.

Estes contam-se por milhões no que respeita a bovinos e ovinos, a centenas de milhares em cavalos, caprinos, suínos, lamas e alpacas, donde derivam certas indústrias, pelame, lã e principalmente carnes congeladas.

A zona árida, septentrional, encerra, po-

rém, considerável riqueza mineral, ouro, prata, ferro, etc. Deve também mencionar-se a indústria da extracção carbonífera fóssil.

No geral a indústria está desenvolvida, especialmente na produção de têxteis, algodoeira, siderúrgica, naval, de cimentos, farmacêutica, etc. O nitrato de soda, o bem conhecido nitrato do Chile, tem dado origem a diferentes organizações capitalistas ou industriais para o desenvolvimento da sua exploração intensiva, constituindo tal produto, como é sabido, uma das principais senões a principal riqueza do país.

O sistema orográfico do Chile tem a sua origem na citada situação geográfica, constante de uma longa facha de terreno desde a República do Perú, ao Norte, até ao Cabo Horn, ao Sul, na Terra do Fogo, entre o Oceano Pacífico e a Cordilheira dos Andes, bastante notável pelas altitudes de vários dos seus picos, ficando, portanto, os rios obrigados a cursos relativamente curtos, mas desaguando todos no Grande Oceano, depois de alguns deles terem formado portos de mar de importância capital para o comércio externo da República.

Os principais artigos de exportação consistem em aveia, trigo, carnes congeladas, cobre, prata, farinha, peles, lã, iodo, borax, etc.

O mais famoso artigo é o nitrato de soda atrás referido. Os artigos de importação abastecem o comércio local e, como geralmente sucede, constam de artefactos de luxo, carrosarias, maquinaria de vária

ordem, componentes da indústria nacional. E, como sucede nas diferentes regiões deste hemisfério, o Chile é um país de largos recursos económicos.

Todos estes territórios, dotados com uma população escassa em relação às suas extensões e, portanto, na sua qualidade de países novos, comparados com os da velha Europa ou da Asia, oferecem grandes probabilidades ao capitalismo e às iniciativas de todos aqueles que no hemisfério oposto se encontram asfixiados pelos excessos demográficos e, por isso, pela larga concorrência de energias e aptidões em disponibilidade.

* * *

O Chile forma uma República independente, desde 1818, com um Presidente eleito por seis anos, um Senado de quarenta e cinco membros e uma Câmara de Deputados composta por cento e quarenta e cinco eleitos.

A superfície total da República abrange 741-767 quilómetros quadrados e uma população de 5.866.180 habitantes. O território está dividido em vinte e cinco províncias. A capital é a cidade de Santiago com

1.300.000 habitantes (1947). Além da cidade capital, o Chile possui várias outras cidades importantes como as de Antofagasta, Concepcion, Valparaiso, Iquique, etc. praças comerciais exportadoras. Os portos do Chile são servidos por numerosos barcos de várias Companhias de Navegação ligando o Panamá do Norte, e os territórios do Estreito de Magalhães, respectivamente com os portos europeus e americanos.

O sistema ferroviário do Chile é constituído por um corpo central, longitudinal donde irradiam vários ramais que formam a sua rede, a qual inclui três linhas internacionais: a primeira, partindo de Arica, vai, numa extensão de 460 quilómetros, ligar com a cidade de La Paz, capital da República da Bolívia. A segunda, desde a cidade de Antofagasta até à região mineira com um percurso de 778 quilómetros. A terceira, denominada transandina, desde os Andes a Mendoza e ligando Valparaiso à República Argentina. E, finalmente, a linha moderna de 550 milhas de extensão, ligando Salta, na República Argentina, somando uma totalidade (1947) de nove mil novecentos e quinze quilómetros de extensão, inclusa a linha eléctrica de duzentos e oitenta e seis quilómetros.

«GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO»

UM HONROSO OFÍCIO DA CÂMARA MUNICIPAL DE SINTRA

Do sr. Engenheiro Carlos Santos, ilustre presidente da Câmara Municipal de Sintra, recebemos um amável ofício, com data de 6 do corrente, que, com os nossos melhores e penhorados agradecimentos, passamos a transcrever:

...Sr. Director da Gazeta
dos Caminhos de Ferro

«Tendo sido bastante apreciada a larga reportagem publicada nessa revista em 16 do mês findo, com referência à electrificação da linha do caminho de ferro Lisboa-Sintra, na reunião desta Câmara, realizada no dia 18 do

mesmo mês, foi resolvido por unanimidade felicitar V. por essa larga reportagem, esperando que V. continue a pugnar nas colunas da Gazeta pelo melhoramento que se prevê como obra de primeiro plano a realizar no Plano de Fomento aprovado ultimamente pelo Estado.

A Bem da Nação

Paços do Concelho de Sintra, 6 de Outubro de 1952.

O Presidente da Câmara
Carlos Santos
Engenheiro

O cinquentenário do Caminho de Ferro de Benguela

No banquete comemorativo da fundação daquela importante empresa ferroviária, proferiram notáveis discursos os srs. Dr. Alexandre Pinto Basto, comandante Vasco Lopes Alves e comandante Sarmiento Rodrigues, ministro do Ultramar

O ilustre Conselho da Administração do Caminho de Ferro de Benguela, a que preside o sr. dr. Alexandre Pinto Basto, ao comemorar-se o cinquentenário da criação daquela companhia, promoveu um banquete no Hotel Aviz, no dia 11 do corrente, que foi largamente concorrido e a que assistiram numerosas personalidades, portuguesas e estrangeiras, do maior relevo social.

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, ao longo de cinquenta anos de existência, não só tomou uma posição importante, como empresa industrial, mas contribuiu também para o progresso económico de Angola, rasgando mais amplos horizontes às suas possibilidades e concorrendo ao mesmo tempo, com iniciativas de grande alcance, para a colonização branca daquela nossa província ultramarina. O que é, o que representa na vida e no progresso de Angola a importante Companhia do Caminho de Benguela, fundada para transportar os minérios da região belga da Katanga para o litoral atlântico, e a que, quase a seguir, o porto do Lobito e o seu respectivo apetrechamento vieram emprestar uma valiosa e indispensável colaboração, os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* conhecerão através dos discursos proferidos no referido banquete comemorativo pelos srs. dr. Alexandre Pinto Basto, presidente do Conselho de Administração da Companhia; comandante Vasco Lopes Alves, governador do Banco de Angola e comandante Sarmiento Rodrigues, Ministro do Ultramar, discursos esses que, mais adiante, reproduzimos e arquivamos na íntegra.

A assistência ao banquete

Foi numerosa e lusida a assistência ao banquete efectuado no Hotel Aviz, tendo a presença de muitas senhoras contribuindo com uma nota de distinção e elegância para o aspecto da sala. Alguns dos con-

vivas vieram de Inglaterra propositadamente para tomar parte no banquete.

A assistência era constituída pelas seguintes pessoas: Ministro do Ultramar e esposa, embaixador da Grã-Bretanha, ministro da Bélgica, Lord W. Astor, Sir Ulick Alexander, Sir Alfred Beit, Sir Ellis Robins, Sir Nigel Ronald, Sir Mark Turner, Hon. Arthur Owen Crichton, J. P. Cochran, Tomas Michael Easby, cor. Francis Bere Follett, F. J. A. Guillaume, God. Creswell Hutchison, Eric Milbourne, eng. Georges Regmer, Robert Hutchinson, Hon. Earl of Selborne, Edgar Pierre Van Der Straeten, John B. George Taylor, Luís Henry Weaverley, Herman Robiliard, Delvaux de Fenffe, eng. Trigo de Moraes, subcretário da pasta ultramarina; comandante Ernesto Jardim de Vilhena, comandante Vasco Lopes Alves, dr. Francisco Duarte, dr. José de Almada, eng. Roberto Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P., dr. Manuel Espírito Santo Silva, embaixador dr. Pedro Teotónio Pereira, coronel Lopes Mateus, eng. Sá Carneiro, general Carlos Soares Branco, dr. António Pinto Basto, eng. Bacelar Bebiano, coronel Cunha Cardoso, eng. Francisco de Melo e Castro, coronel António Cária, dr. Francisco Caeiro, capitão Teófilo Duarte, dr. Manuel António Fernandes, engenheiros José Duarte Ferreira, Aníbal Abreu Freire, Sanches da Gama, Eugénio Sales Lane, Francisco Teixeira, Branco Cabral, drs. Nunes de Oliveira, Fausto Salazar Leite, Sousa Leal, Almeida Lima, Eudoro Corte Real, capitão Joaquim M. Belo, Fonseca Matos, tenente Almeida Pinto, drs. Amaral Figueiredo, Pedroso Pimenta, Madeira Pinto, primeiro tenente António Maria Ribeiro, Daniel Silva Lane, mons. dr. Avelino Gonçalves, director de *Novidades*; Correia Marques, director de *A Voz*; dr. Guilherme Pereira da Rosa, director-adjunto de *O Século*; dr. Manuel Rodrigues, do *Diário de Notícias*; padre Moreira das Neves, de *Novidades*; Fernando Teixeira, chefe da redac-

ção do *Diário Popular*; Mimoso Moreira, chefe da redacção do *Jornal do Comércio* e o nosso director, Carlos d'Ornellas.

Os convivas, que compareceram, em grande parte, acompanhados de suas esposas, foram recebidos pelos srs. dr. Alexandre Pinto Basto, conde do Lavradio, comandante Melo Machado e outros dirigentes da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.

O discurso do sr. Dr. Alexandre Pinto Basto

No vasto e elegante salão de jantar estavam cinco mesas ligadas, tendo assumido a presidência o sr. Ministro do Ultramar, que tinha à sua direita a sr.^a Ministra da Bélgica, madame Delvant de Fenffe e à esquerda a sr.^a Hutchinson, filha do fundador da empresa, Sir Robert Williams. Em frente do sr. comandante Sarmento Rodrigues sentou-se o sr. dr. Alexandre Pinto Basto, que dava a sua direita à esposa do sr. Ministro do Ultramar, e a esquerda à sr.^a Follet, outra das filhas de Sir Robert Williams.

Aos brindes, a primeira pessoa a fazer uso da palavra, foi o sr. dr. Alexandre Pinto Basto, que em nome da Companhia proferiu o seguinte discurso:

Srs. Ministro do Ultramar, Embaixador de Inglaterra, Ministro da Bélgica e Subsecretário de Estado:

Minhas senhoras e meus senhores:

É meu grato dever agradecer a V. Ex.^{as} a vossa presença nesta festa simples e despretenciosa, em que apenas o brilho que V. Ex.^{as} lhe emprestam veio, momentaneamente, iluminar a serena e modesta vida da nossa Companhia.

De facto, sempre correu, sem alarde, a vida desta empresa — e aliás como poderia ser de outra forma? Não fora ela investida, na própria concessão e pela natureza do seu destino numa alta missão civilizadora em que cada passo mais nos prenderia às gentes e às terras que os nossos maiores haviam descoberto e ocupado? Não devia o nosso trabalho ser, essencialmente, obra do coração e do sentimento profundo da sua vasta projecção? Por isso a nossa vida havia de ser de constante preocupação e anseio porque integrados todos — felizmente! — no espírito e grandeza da obra, era passo a passo, pedra a pedra, em luta com a natureza, com o clima, com a Tragédia negra que o edificio havia de construir-se, imenso, grandioso, empolgante, digno fruto da maravilhosa ideia e apaixonado trabalho que o concebera e realizava.

Iamós na senda dos pioneiros: e com olhos fitos na glória passada devíamos tentar ser dignos dela precisamente na modestia e seriedade do nosso esforço. Mas porquê, então, esta festa? Porquê sair do nosso já tradicional recato?

E' que meio século vai passado desde que Sua Majestade a Rainha Senhora Dona Amélia, ao tempo Regente do Reino durante a ausência do nosso grande Rei D. Carlos, assinou a Concessão autorizando a Sir Robert Williams a construção deste Caminho de Ferro; e nós julgámos ser agora o momento oportuno para vir manifestar o nosso apreço e reconhecimento àqueles que, por uma ou outra forma, nos têm auxiliado, acompanhado e animado nas horas difíceis como nos momentos de alegria e satisfação.

Assim o verdadeiro sentido e a melhor expressão deste aniversário está na vossa presença aqui esta noite, celebrando connosco um acontecimento que se destaca mesmo na vasta e rica galeria da obra portuguesa no Ultramar. E porque precisamente não desejo diminuir, mas antes deixar intacto o nosso muito apreço pela vossa bondade em acompanhar-nos hoje, limito as minhas palavras a um reconhecido e sincero agradecimento.

Senhor Ministro do Ultramar:

Marinheiro e Homem de Estado, V. Ex.^a conhece bem a nossa obra e a nossa vida; por isso o apoio e simpatia que tão generosamente nos tem prodigalizado são para nós título de justificado orgulho porque são também irrefutável prova de

que V. Ex.^a, com o Governô, julgam bem a obra feita e a que vimos realizando. E' com especial prazer e íntima satisfação que presto agora a V. Ex.^a este público testemunho da nossa gratidão pelo carinho com que V. Ex.^a nos tem tratado e pelo interesse com que tem seguido os nossos problemas.

Depois, o sr. Dr. Alexandre Pinto Basto, exprimindo-se em inglês, dirigiu-se, nestes termos, ao sr. Embaixador de Inglaterra:

Há mais de 500 anos que os nossos dois países, ligados por sólida e íntima aliança, vão pelo Mundo inspirados no mesmo sentimento de orgulhosa independência e sempre animados dos mesmos cristãos e humanitários fins.

A concepção e realização desta obra imensa nascida do espírito privilegiado e da visão maravilhosa de Robert Williams e efectuada por esforço sempre leal e comum de portugueses e ingleses é certamente dos mais felizes e brilhantes exemplos do que tem sido e deve ser a vida da nossa aliança. Como amigo e admirador, agradeço a V. Ex.^a, especialmente, a sua presença aqui hoje.

Em seguida, dirigindo-se, em francês, ao sr. Ministro da Bélgica, disse:

Os oito séculos passados da nossa nacionalidade e a epopeia da nossa História fez-nos sempre olhar com especial ternura essa loura criança de olhos azuis que é a heróica nação belga; e desde que o génio arrebatador do grande Rei Leopoldo nos fez vizinhos em Africa temos vivido como bons amigos que um mundo irrequeto só liga mais. Os nossos destinos estão bem juntos; e julgo que a hora presente vê nessa crescente intimidade que tanto agrada aos portugueses como, estou certo, aos seus compatriotas, uma força, um exemplo e um estímulo de que o mundo bem carece. Por isso me regozijo com a presença de V. Ex.^a aqui esta noite e me apraz renovar-lhe a certeza da minha viva simpatia e pessoal consideração

Voltando a falar em português, o sr. Dr. Alexandre Pinto Basto encerrou assim o seu discurso, que foi muito aplaudido pela assistência:

Minhas senhoras e meus senhores:

Olhando em volta sinto, de facto, a grande dívida da nossa Companhia para com V. Ex.^{as}. Como cada um evoca um momento, uma época, uma esperança, um passo da nossa vida! Mas porque esta foi sempre obra de confiança e de fé, os anos não nos cansam mas tornam-nos mais fortes e certos da nossa razão. Obra de transcendente valor e interesse político ela tem sempre sido realizada sem outro propósito ou inspiração que não fosse o de servir a imensa missão portuguesa em Africa: por isso foi sempre de sacrifícios e de labutas muitas vezes ignoradas.

Os imensos problemas do mundo novo, que tanto mudou nos últimos trinta anos, criou ao nosso Caminho de Ferro mais vasta missão que ele se esforça sempre por cumprir: afinal ele é o único que liga o Atlântico ao Indico e assim abraça, através de territórios amigos, as duas grandes províncias portuguesas, servindo a um tempo o crescente desenvolvimento da Africa Central.

Mas nada teria sido possível sem o apoio do Governo e a boa vontade e cooperação de todos; e é por isso que nos peñhora deveras a vossa bondosa e amiga presença que nos permite, assim, testemunhar-lhes o nosso apreço e a nossa gratidão e nos dá a mais preciosa inspiração para seguirmos o nosso caminho.

O discurso do sr. governador do Banco de Angola

O sr. comandante Vasco Lopes Alves, antigo governador-geral de Angola e actual governador do Banco de Angola, fez, em seguida, uso da palavra, pronunciando o seguinte discurso:

Senhor Ministro do Ultramar, Senhor Presidente do Conselho de Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, Minhas Senhoras e Senhores:

Peço o consentimento de Vossas Excelências para tomar-lhes uns escassos minutos, a fim de associar-me, com algumas palavras, aos discursos que hoje são proferidos, por motivo da comemoração que nos fez reunir neste lugar,

Dada a importância transcendente com a qual se reveste o empreendimento cujo cinquentenário agora se celebra, e cuja projecção se encontra transportada a toda a actividade da província de Angola, julgo justificar-se inteiramente a intervenção de alguém que possa, pela função, servir de porta-voz àqueles que representam, no sector económico, aquela nossa terra de além-mar.

Apenas não explico, e porque o responsável não sou eu, que em mim recaissem a honra e o privilégio de assumir nesta altura esse papel. Limito-me a aceitá-lo, já que o poder das circunstâncias a isso conduziu, e que nesse sentido se expressou o desejo de alguns amigos nossos, a cujo pensamento quero corresponder.

Mas friso que o faço muito gostosamente. Com o desvanecimento e o entusiasmo que me suscita sempre o meu amor a Angola. E procurando qualidade bastante, à falta de outros títulos, na minha longa permanência em Africa, no meu conhecimento das terras e da gente, e na admiração que sempre tive pelos homens e pelas coisas desta empresa.

Seja-me permitido, antes de prosseguir, que presta um tributo de homenagem ao distintíssimo homem de governo a quem está confiada a pasta do Ultramar. Pondo em relevo que não deixa de estar sempre presente onde possa incidir uma ocorrência de interesse para as províncias de além-mar; fazendo destacar a confiança que a cada passo inspiram a sua inteligência e a sua acção, altas qualidades que se não esqueceu de encaminhar também para que se conjuguem os interesses do Caminho de Ferro de Benguela com as conveniências superiores da província de Angola e do País; e, anotando quanto, para todos nós, se mostra acrescentada esta celebração, em seu significado e seu valor, por ter Sua Excelência consentido em dar-lhe o seu prestígio pessoal, ocupando o lugar da presidência.

A Vossa Excelência, Senhor Dr. Alexandre Pinto Basto, deve-se também, e desde já, uma calorosa saudação; que alcanço interpretar, completamente, todo o apreço a que lhe dão direito a sua força de realização, a larga visão prática das suas concepções e, acima de tudo, o levantado pensamento que sempre tenho visto modelar-lhe os motivos de esforço e de trabalho: a límpida feição do seu patriotismo.

E' Vossa Excelência quem aqui representa, por força e qualidade do seu cargo, o Conselho de Administração do Caminho de Ferro de Benguela. São-lhe ainda devidos, por essa circunstância, os nossos mais rendidos cumprimentos. Neles lhe peço que interprete a nossa inextinguível simpatia pela instituição a que preside; o reconhecimento do concurso, inestimavelmente valioso, que ela tem dado ao progresso de Angola; e a expressão sentida do respeito com que são recordados, nesta hora, aqueles que promoveram o seu aparecimento, e tão esforçadamente a levantaram até ao nível do mais alto escalão entre os maiores valores do nosso Império.

Relembro, nesta altura, as sumptuosas festas com que se inaugurou, há vinte e tantos anos, toda a extensão da linha que atravessa Angola, do porto do Lobito às terras da fronteira; as proeminentes figuras, altamente representativas, que o acontecimento reuniu; a presença de Sua Alteza Real o Príncipe Arthur de Connaught, de quem tive a honra de ser oficial às ordens; e o ambiente de legítimo orgulho que naquelas paragens, sempre tão portuguesas, a todos dominou.

Materializara-se magnificamente uma arrojada ideia, surgida no princípio deste século; ideia que se nos aparenta, em em tempos de hoje, quase incomportável nos conceitos da época; e que logrou vingar, pela perseverança e pelo entusiasmo de um punhado de homens; entre eles, um ilustre estrangeiro, cuja antevisão se mede na craveira do grande benefício que trouxe a Portugal: Sir Robert Williams, o homem cujo nome gravámos para sempre numa das terras do coração de Angola.

Esse, estava presente naquela apoteose que, em tão larga medida, convergia sobre ele. A memória dos outros, vinha-nos destacada ao pensamento, ao revêr a fiada de barreiras que houve para derrubar antes de se ensaiarem os passos de começo.

Nele se avantajava a figura distinta do Marquês de Soveral, pelo vigoroso impulso que deu à iniciativa junto dos poderes públicos; Teixeira de Sousa, cuja coragem triunfou de todas as campanhas de descrença, e soube promover a concessão; Alves de Sá e Daniel Lane, que tão esforçadamente trabalharam para dar vulto e forma ao empreendimento. E ainda: Mariano Machado, o engenheiro Varion, o General Machado e Eduardo Pinto Basto. Todos, naquele momento, em vultuosa quota, partilharam a glória de uma consagração.

Fora o Caminho de Ferro concebido para servir de transporte ao cobre da Catanga. E, em verdade, o seu primeiro resultado, como então se constata já e hoje se demonstra exuberantemente, foi que se conquistasse, para a colonização e para o progresso, a extensíssima faixa da Província que vai desde Benguela às terras do Moxico.

Antes que às minas o ligasse a linha a construir em território belga, já ele fomentara, em todo o seu percurso, a constituição sempre crescente de núcleos europeus, pujantes de actividade, que por sua vez lhe facultaram meios de se manter, no nível razoável de trabalho que a economia impunha, perante as exigências dos encargos a que dava lugar a exploração.

Mais tarde, quando o tráfego belga começou a descer até ao mar, sempre muito aquém da expectativa que antes se desenhara, mercê de uma política estrangeira, com base em concorrência, que nos não foi possível evitar, ainda as terras novas do interior, ao longo do Planalto de Benguela, foram suprindo, sempre mais largamente, a carga do exterior que nos faltou.

Quem conheceu Angola, há umas dezenas de anos, tem ainda presente quanto a densidade da sua ocupação ia rareando com a distância, quando se deixava a zona litoral.

Importa destacar, quando se verifica toda a transformação que tem sido operada desde então até hoje, quanto para tal contribuíram duas das grandes companhias que se formaram com capital estrangeiro: esta, do Caminho de Ferro de Benguela, que hoje nos associa, tão penhorantemente, à festa de família dos seus cinquenta anos; e outra, a Companhia dos Diamantes de Angola, que também neste aspecto não deve ser esquecida.

Ambas constituem exemplos frisantes de recursos estranhos servindo leal e largamente o interesse nacional. Ambas têm excedido, em forma sumamente meritória, os fins lucrativos da sua instituição, para se ocuparem em facultar concurso à melhor solução de múltiplos problemas: de política indígena, de saúde e fomento, de colonização, de enraizamento mais profundo do nome português nos povos e na vida das terras do ultramar.

E mais uma palavra de justiça, que de igual forma se aplica a ambas: tanto uma como outra se distinguiram sempre, na orientação que têm seguido, por entregar a portugueses, tanto quanto lhes tem sido possível, o exercício de todas as funções da sua complicada actividade.

No fim de Dezembro de 51, tinha o Caminho de Ferro de Benguela 1.209 empregados europeus. Pelo que respeita aos africanos, estavam em serviço 1.207 graduados e subalternos, e uns 12.000 homens, classificados em pessoal menor. Tiro esta informação dum apontamento que colhi, que termina por esta anotação, lacónica mas significativa: «todos portugueses».

Num outro documento, em que encontrei os números que fixam, numa avultada soma de milhões de libras, o custo total deste empreendimento, o qual será pertença do Estado português quando expirar o prazo previsto no contrato, leio também esta singela nota: «a companhia nunca deu dividendo». Quer isto dizer que, em cinquenta anos, se tem contentado o capital com alguns benefícios indirectos, que a linha lhe facultou, em escassa medida algumas vezes, por via de vantagens a capitais afins.

E, com este regime: investindo pela totalidade os lucros alcançados em se ir apetrechando, sempre mais e melhor, para fomentar riqueza nas zonas que atravessa; ombreando com o Estado no campo experimental, sem regatear despesas avultadas para ter ensinamentos de colonização; o Caminho de Ferro fez surgir o Lobito, a par com o crescimento do valor do seu porto, criou Nova Lisboa, dando-lhe, dia a dia, toda a extensão e o desenvolvimento de que se orgulha já, e, em todo o seu trajecto, onde antes não havia mais que selva africana, deu condições de vida e de trabalho a muitos centros populacionais, alguns de considerável importância, como a Caála e Camacupa, hoje «Robert Williams» e «General Machado», como Silva Porto e Vila Luso, até à florescente terra de fronteira que agora tem o nome de Teixeira de Sousa.

Em muitas dessas terras, além dos horizontes novos que lhes veio abrir pelas possibilidades de transportes, também o Caminho de Ferro soube facultar-lhes concursos de outra ordem, designadamente, com distribuição de água e de iluminação.

Todos ambicionamos uma Angola fortemente ocupada por gente portuguesa, sólidamente assente na sua capacidade de comércio, plena de actividades agrícolas, pecuárias, industriais e mineiras. Para tanto, o Caminho de Ferro de Benguela franqueou mais um largo caminho; e as vantagens que mutuamente oferecem a sua mais intensa exploração e o progresso crescente das regiões que serve, aumentam o ritmo de realização no quadro animador das perspectivas que, em nosso entendimento, moldam esse objectivo no futuro.

Apagam-se já, para o grande público, no decorrer do tempo, as campanhas violentas que surgiram quando, pelo Governo, foi feita a concessão.

Mas, se uma reparação é necessária ainda, aos homens de escol que a promoveram, ou que, no seu início, a ela se votaram, nenhuma maior pode oferecer-se á memória dos seus

ilustres nomes, do que a eloquência incontroversa do que mostram os factos, com que, por sua acção, souberam concorrer para a história de Angola deste século.

A força das circunstâncias, mais do que a nem sempre infalível letra dos tratados, como o Senhor Comandante Alvaro Machado soube em tempos frisar, hão-de trazer, por certo, á Companhia, uma prosperidade cada vez maior. Garantem-no, sem dúvida, também pelo seu lado, os seus notáveis dirigentes de hoje, a cuja esclarecida actuação, em alto grau, ela se deve já.

Mas não quero perder esta oportunidade, particularmente grata ao meu espírito de português e de colonial, para afirmar que creio, cheio de confiança, que também para tanto lhe não há-de faltar o apoio indispensável do Governo.

Representa-o aqui, qualificadamente, o Senhor Ministro do Ultramar. Peço a Sua Excelência, no uso da delegação de que incidentalmente me sinto hoje investido pelo sector económico de Angola, em nome de todos que nele servem os superiores interesses da Nação, que queira transmitir a sentida expressão de reconhecimento que todos dirigimos, nesta hora, ao Senhor Presidente do Conselho: revendo o que o País lhe deve já, desde o Minho a Timor, no restauro e acrescentamento de todos os valores do nosso Património; fazendo a afirmação da nossa fé em que continuará a conduzir-nos á grandeza maior da nossa Terra; e formulando votos para que praza a Deus prolongar-nos, por dilatados anos, o privilégio e o incitamento da sua actuação e seu exemplo.

A Vossas Excelências, Senhores Administradores do Caminho de Ferro de Benguela, agradeço a honra com que me distinguiram e a satisfação que me proporcionaram neste inesquecível tempo de convívio. E exprimo o meu sentir, temperado em cerca de trinta anos no trato dos homens e das coisas de Africa: desejo-lhes que sempre se acrescente o merecido triunfo que estão vivendo agora, triunfo que sublimo no conceito de que se estende a Angola e á Nação.

Demorados aplausos sublinharam o discurso do sr. comandante Lopes Alves.

O Discurso do sr. Ministro da Marinha

Levantou-se seguidamente o sr. comandante Sarmiento Rodrigues, para encerrar, com afirmações de grande interesse, a série dos discursos.

«Estou hoje aqui—começou o ilustre titular da pasta da Marinha—pela amabilidade do Conselho de Administração do Caminho de Ferro de Benguela e confesso que me não considero deslocado. Represento não só o Governo que neste momento condiciona e orienta as actividades deste caminho de ferro, mas todos os Governos que, desde 1902, intervieram na sua exploração, na sua construção e na própria concessão. E é neste último aspecto que mais me impressiona a minha presença. Porque me sinto—como membro dum Governo que não tem recuado perante interpretações malévolas ou derrotismos infundados—perfeitamente solidário com esses intemeratos estadistas que, num ambiente fraco de descrença, rodeados de suspeições, assacados por dúvidas, sózinhos no meio de muita ignorância e inconsequência, tiveram a coragem de suportar as injúrias e calúnias, fortes na sua consciência de portugueses que amavam a sua Pátria e que sentiam o dever de a erguer do marasmo e a libertar das peias em que a maioria dos seus contemporâneos a mantinham.

E fui assim direito ao ponto crucial e dominante: o nascimento do caminho de ferro.

Não desejaria eu, neste momento, apenas de exaltação, abordar a crítica seja do que fôr, a não ser no que ela seja indispensável para o conhecimento do meio contemporâneo dos factos. Nem me detenho a apreciar o que ele era, esse ambiente, em 1902, cá dentro e lá fora. Habitados á descrença, a maioria dos portugueses deixava passar a sua indife-

rença sobre a vida pública nacional. Era justamente nessa altura que lá fora se concretizavam ambições ultramarinas e se esboçavam novos apetites sob as vagas e aparentemente inócuas capas das esferas de influência.

Felizmente que nem todos estavam entre nós adormecidos. Muitos homens públicos, e dos mais ilustres, conheciam o seu tempo e os seus problemas. Pressentiam os perigos que nos rodeavam: estavam alerta. E se não podiam ter mais activas intervenções, nem mais eficazes defesas contra ameaças que na sombra se apresentavam esfumadas, faziam o que lhes era possível: estavam firmemente alerta.

É isso que ficou bem provado, brilhantemente demonstrado, com o processo de concessão do Caminho de Ferro de Benguela.

Um homem corajoso, Robert Williams, sonhara um grande empreendimento no continente por que tanto já lutara. Seria mais um visionário, de entre tantos que tiveram o mesmo ou idênticos sonhos. Mas a sua tenacidade é servida por alto sentido das possibilidades reais—o que se chama o senso prático—e isso o coloca no caminho do sucesso.

Não se perde um instante. Como os seus projectos haviam de certamente interessar favoravelmente aos portugueses e aos belgas, são-lhes apresentados com clareza e sem detença. Ninguém mais sabe dos pensamentos daquele homem obstinado. Era preciso trazer para o mar, pela via mais racional e económica, o precioso cobre que na Calanga acabava de ser descoberto.

Os belgas compreendiam o problema e aceitam a ligação ferroviária. Sem demora, o dinâmico engenheiro volta-se para os portugueses e para esse efeito procura então uma grande figura do seu tempo, o nosso Embaixador em Londres, o ilustre Soveral. A este não escapam nem o interesse económico do plano, nem as ameaças políticas iminentes que o projecto poderia neutralizar. E Robert Williams consegue assim ter o caminho preparado, pela via mais segura—e, portanto, a mais rápida—para o governo de Lisboa.

Em Outubro de 1902 fala ao Ministro da Marinha e do Ultramar, Teixeira de Sousa. E—coisa surpreendente em qualquer parte e em qualquer tempo!—uma semana depois, a concessão era dada. Do Castelo de Windsor, onde se encontrava hospedado, o próprio Rei D. Carlos transmitia a sua autorização para a assinatura. Era a Rainha que assinava.

A manobra fora tão rápida, tão inteligente e acertada, que causou uma funda surpresa—e algum desapontamento—dentro e fora do País. A opinião pública portuguesa, pouco habituada a estes movimentos, em vez de rejubilar, fareja um assalto, uma traição. Aos homens que negociaram, o menos que se lhes chama é malfeitores! E, no entanto, esses homens tinham destruído dum só golpe e á luz clara do dia, muitas maquinações forjadas na escuridão.

Mas a própria concessão foi de maior efeito. Se ela própria não desencadeou, podemos estar certos que ajudou a criar o ambiente para a eclosão de uma série de actos políticos internacionais que aliviaram pressões e desanuviaram o assombrado panorama da Africa Central, permitindo que passos importantes fossem tomados para o seu desenvolvimento. Esse aspecto, como tantos outros da história do Caminho de Ferro de Benguela, foi ultimamente proficientemente estudado pelo ilustre diplomata e ilustre investigador, Dr. José de Almada.

Prova-se, portanto, que o Governo Português estava bem atento. Além da compreensão inteligente dos belgas, podemos dizer que, da nossa parte, a três pessoas sobretudo se deve a concessão inicial desta magnífica realização que é hoje o Caminho de Ferro de Benguela: a Robert Williams, ao Marquês de Soveral e a Teixeira de Sousa. São estes três homens que, acima de todos, hoje aqui desejo lembrar.

O que foi a materialização do plano, também é uma história digna de registo. Tenacidade, perseverança e confiança, tudo removeram. Tudo foi possível, mesmo o mais inacreditável. Desde a obtenção de grandes capitais para investir na duvidosa África desse tempo, e sobretudo na ignorada Angola, para umas longínquas minas. Mas a verdade é que não faltaram ajudas no decorrer da empresa, nem do Governo Central, nem dos Governos de Angola.

E ainda que se pense que Robert Williams tinha só em vista a ligação das minas de Catanga com o mar, o consegui-lo seria já um grande serviço para Portugal. Mas o que os homens de Estado portugueses sabiam era que o que além do que isso representava como afirmação de soberania e de colaboração no desenvolvimento dos territórios estrangeiros do interior de África, haveria também o desbravamento e ocupação efectiva do novo território, o aproveitamento dos seus ignorados recursos e a criação de novas condições de vida. E, como tão lucidamente acabou de expôr o Senhor Governador do Banco de Angola e antigo e muito ilustre Governador Geral daquela nossa província ultramarina, Sr. Comandante Lopes Alves, verificou-se que o primeiro benefício recaiu, afinal, no aparentemente secundário objectivo, precisamente no fomento e valorização de Angola.

As previsões foram certas. Tudo foi conduzido com a felicidade que merece coroar os grandes e tenazes e justos empreendimentos. Hoje o Caminho de Ferro de Benguela, mais apto do que nunca a servir o interior de África, continua sendo a via mais curta, rápida e económica de uma vasta região da África Central, dia a dia mais utilizada, apesar de dificuldades que por vezes têm surgido e que logicamente não podem subsistir, por anti-naturais.

E dentro de Angola, os frutos estão bem à vista: nas novas cidades e vilas que se fundaram, no desenvolvimento da agricultura e de todas as demais riquezas.

O Governo não tem cessado de se interessar pelo futuro do Caminho de Ferro de Benguela e ainda há bem pouco tempo lhe concedeu uma prova da sua confiança — confiança nas suas tradições e no seu porvir e também nos homens que o administram — outorgando-lhe novas garantias para o seu pleno desenvolvimento, em face do incremento do tráfego nacional e internacional.

Tive muita satisfação em participar na elaboração desse diploma e de me encontrar nas negociações com pessoas dignas de todo o apreço e respeito. A minha participação foi modesta, mas deu-me ocasião para reafirmar uma antiga simpatia e interesse pelo Caminho de Ferro de Benguela. E lembro um pequeno episódio da minha vida do mar, quando, em 1927, e pertencendo à guarnição do «Pero d'Alenquer», foi este navio o primeiro a atracar ao Cais do Lobito, este porto magnífico que é uma associação feliz do Caminho de Ferro e com ele paralelamente progride. O cais então inaugurado substituiu a ponte provisória do Caminho de Ferro de

Benguela, que tão bons serviços prestou, durante vários anos, à atracação dos navios.

Temos assim em franca liberdade de movimento e expansão o Caminho de Ferro de Benguela, instrumento valioso de civilização e de progresso de Angola; tratamos também de apetrechar e dotar com as obras necessárias o porto do Lobito, de forma que não haja desequilíbrios nesse conjunto de indispensável harmonia. E se, pela sua parte, o Governo faz tudo quanto pode, também lhe é grato verificar que não tem encontrado quaisquer dificuldades da parte da administração do Caminho de Ferro de Benguela, sentindo, pelo contrário, o desejo que ele tem de melhorar cada vez mais os seus serviços, no interesse geral.

E é neste período, em que o Governo, no mais patriótico e eficaz esforço dos últimos tempos, tem resgatado para a Nação valores do Ultramar, nos caminhos de ferro e portos em que os novos planos de fomento incluem construções e prolongamentos, pelo Estado, de linhas férreas em Angola e Moçambique; é justamente nesse panorama que o Governo, fiel aos princípios que o norteiam de não substituir as actividades económicas senão quando se impõe a defesa dos interesses do conjunto, ou para suprir a falta de iniciativa ou capacidade — vem manifestar o seu apoio ao engrandecimento duma empresa privada de tão bela história e tão prometedora futuro.

Congratulo-me, portanto, com este feliz aniversário e desejo apresentar, antes de mais, as minhas homenagens aos ilustres representantes familiares de Sir Robert Williams, cujo nome tão justamente se perpetua em Angola, junto ao magnífico triunfo do seu génio empreendedor. Todas as homenagens merece quem não veio a este País com intuítos políticos nocivos a Portugal, mas sim com o sentido de contribuir para o desenvolvimento na África, e neste caso, da África Portuguesa. Eu não poderia dizer mais nem melhor do que o Comandante Melo Machado, ilustre Administrador delegado do Caminho de Ferro de Benguela, com a autoridade que lhe conferem os brilhantes serviços prestados no Ultramar, na entusiástica, sincera e desassombrada conferência que em 12 de Março de 1928 proferiu na Sociedade de Geografia de Lisboa.

Quero também estender as minhas saudações respeitadas, ou evocar, a todos os que contribuíram para o desenvolvimento do porto do Lobito e Caminho de Ferro de Benguela, alguns nos mais altos postos da Administração e tendo por vezes nele tomado parte importante e decisiva.

E, finalmente, é-me grato manifestar ao Conselho de Administração do Caminho de Ferro de Benguela, ao seu digno presidente, homem de rara envergadura e distinção, e aos ilustres colegas, a minha confiança pelo muito que deles há a esperar.

Foi um empreendimento que começou bem; e não poderia deixar de assim prosseguir uma obra que tem como patronos os nomes fulgurantes do Ministro Teixeira de Sousa, do Embaixador Marquês de Soveral e do Engenheiro de Minas Robert Williams.

Com este discurso, calorosamente aplaudido, terminou a linda festa comemorativa de cinquenta anos de actividade da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, à qual Angola deve uma parte muito importante do seu progresso.

Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

Maria Matos

A medida que vão sendo cada vez mais raras as grandes revelações, os mais nobres valores do teatro português, pelo contrário, vão desaparecendo num ritmo assustador. Ainda o ano passado — e parece que foi ontem! — a morte arrebatou-nos Estevam Amarante, que foi não só um actor popular e querido mas, também, um artista de talento proteiforme.

Agora coube a vez a Maria Matos, a actriz cultíssima e que, à semelhança de muitas actrizes francesas, tinha consigo, em alto grau, o génio de comediante e o gosto das letras. Com efeito, achando pouco representar as peças alheias, a muitas das quais deu um ar de graça que não tinham, escreveu algumas comédias espirituosas, que despertaram um vivo interesse.

Foi um dos mais completos temperamentos de comediante dos últimos tempos. Se, muitas vezes, pela necessidade de ter sempre às suas ordens, numa submissão fiel, um grande público, interpretou um teatro inferior, não deixou, contudo, de aproveitar certas oportunidades, que, infelizmente, não foram muitas, para erguer nas tábuas do palco criações espantosas, pelo vigor do desenho e pela humanidade que transmitia aos seus personagens. Ela tinha o dom de fazer comover. O cómico, que é só cómico, pode ser um actor de valor, pode adquirir um nome, conquistar certa classe de público, mas, rigorosamente, não é um artista e, muito menos, um comediante. Comediantes foram Joaquim de Almeida, Angela Pinto, Eduardo Brás, Augusto Rosa, Ferreira da Silva e, nos nossos dias, esse heróico batalhador que é Assis Pacheco. Maria Matos foi uma das nossas últimas grandes comediantes. Deixou no teatro português um lugar vago. E ninguém, infelizmente, porque ela foi única no seu género, o preencherá.

Exposição de Arte para Trabalhadores

NO Pavilhão dos Desportos, que já possui tradições culturais de alto nível, inaugurou-se, com a presença do Chefe do Estado, sr. General Craveiro Lopes, uma Grande Exposição de Arte para Trabalhadores, cuja iniciativa, bem como a respectiva organização, se deveu à Fundação Nacional para a Alegria no Trabalho, organismo a que preside actualmente o sr. dr. Quirino Mealha.

E' a primeira exposição que, no género, se leva a efeito no nosso País e constituiu por isso um motivo de excepcional interesse, tendo provocado da parte do público um grande movimento de curiosidade.

Os trabalhos expostos ocuparam sete salas e distribuíram-se por cinco secções: arte dos rurais, arte da gente do mar, arte da gente dos ofícios, arte das pequenas profissões e artesanato.

Ao lado de deliciosas coisas ingênuas, mas, no entanto, expressivas do génio criador do povo português, puderam admirar-se verdadeiras obras de arte, que revelam engenho e um sentido simultaneamente prático e poético da vida. O português, que sempre ou quase sempre alia o útil ao agradável, entende também que a vida se torna mais nobre quando a beleza, que é irmã da bondade, a inspira e orienta. Não é o povo o autor de tantas quadras de incomparável beleza, de danças tão características, de canções tão típicas e de vivo sentimento musical? E de entre o povo têm saído grandes artistas, que honram o País.

Na Exposição de Arte para os Trabalhadores figuram centenas de nomes, que vêm das oficinas, dos escritórios e das fábricas. Entre esses trabalhadores e artistas alguns são ferroviários de profissão. A esses, principalmente, enviamos os nossos parabens pelas obras interessantes que para ali enviaram.

Portugal no oriente

EM Dezembro próximo celebra-se com várias solenidades o quarto centenário da morte de S. Francisco Xavier, o apóstolo admirável que tendo servido, até ao sacrifício, a fé católica, contribuiu também para o prestígio de Portugal. Espanhol de nascimento, nem por isso deixa de ser um Santo eminentemente português.

O centenário da morte do Santo Apóstolo vai constituir motivo de algumas peregrinações, uma das quais sairá de Portugal, e Sua Santidade far-se-á representar nas solenidades a levar a efeito na Índia portuguesa pelo Senhor Cardeal Patriarca de Lisboa.

Por iniciativa da Agência Geral do Ultramar e da Associação Industrial Portuguesa vão realizar-se em Goa duas notáveis exposições, uma de Arte Sacra e outra dedicada à indústria nacional.

Portugal, que tanto venera a memória do Santo Apóstolo, não podia deixar de estar presente, sob vários aspectos, nessa parcela do nosso glorioso Império.

A unidade de Portugal, metropolitano, insular e ultramarino, é uma das coisas que mais impressionam os estrangeiros que nos visitam em qualquer parte do globo, porque em todas as partes do globo em que se fala português e há portugueses, Portugal é uma presença e uma afirmação de vitalidade.

A electrificação da Linha de Sintra

será um facto dentro de seis anos

NO dia 3 do corrente, numerosas pessoas, das mais representativas do concelho de Sintra, trazendo à frente o presidente do seu Município, sr. eng.º Carlos Santos, vieram a Lisboa, para trazer e exprimir ao sr. Ministro das Comunicações a gratidão e o júbilo do povo da região ao Governo, por, no vasto plano do Fomento referente à Metrópole e na parte respeitante a investimentos nas comunicações e transportes, se ter incluído a importante verba de 300.000 contos para reequipamento, renovação da via e electrificação do ramal de Sintra.

Na mensagem que o sr. eng.º Carlos Santos leu ao sr. coronel Gomes de Araújo, titular da pasta do Ministério das Comunicações, recordou-se a inauguração, em 20 de Janeiro de 1949, da via dupla entre Cacém e aquela vila, e das novas e excelentes carruagens suíças, dois melhoramentos de vulto que vieram proporcionar à gloriosa Sintra, estância ideal de turismo, viagens mais cómodas. À inauguração desses melhoramentos presidiu o sr. coronel Gomes de Araújo. A electrificação da linha, que é uma das mais antigas aspirações do concelho, vem facultar a Sintra o seu progresso e a sua valorização turística, acentuou o sr. eng.º Carlos Santos, na referida mensagem.

Em resposta, o sr. Ministro das Comunicações afirmou que o problema da linha de Sintra poderá considerar-se solucionado, dado que o Governo dispõe dos meios financeiros necessários para o resolver, esperando consegui-lo no limite máximo de seis anos.

Em seguida, os manifestantes dirigiram-se para a Administração da C. P., onde foram recebidos pelo sr. coronel Pinto Osório, vice-presidente do Conselho de Administração, que estava acompanhado dos seus colegas administradores, srs. brigadeiro Frederico Vilar e major Mário Costa e engenheiro Espregueira Mendes, director-geral da C. P.

O sr. presidente do Município de Sintra entregou então uma mensagem de agradecimento ao vice-presidente do conselho de Administração da C. P., que, ao agradecer aos manifestantes a sua visita e o seu testemunho de gratidão, disse:

«Transmitirei ao Conselho, na sua próxima sessão, a amável visita que os homens bons de Sintra, tendo à frente a sua ilustre edilidade, pre-

sidida pelo meu distinto colega Eng.º Carlos Santos, se dignaram fazer a esta Administração. Agradeço os cumprimentos que, em nome do Conselho, sinceramente retribuo: mas são demais os agradecimentos, pois a Companhia, sendo detentora de uma concessão de serviço público, tem de fazer bom uso dela. E esse uso consiste, por definição, em bem servir o público. Mereceria censuras se o não fizesse.

«Nem sempre conseguimos fazer quanto desejamos, por várias circunstâncias, entre as quais avulta, como é óbvio, a carência de meios financeiros.

«A li ha de Sintra, pela sua importância e proximidades da capital, tem sempre merecido a nossa melhor atenção. A ideia da sua electrificação não é de agora.

«Pode dizer-se que nasceu logo que foi electrificada a linha de Cascais. Há cerca de 23 anos a companhia pretendeu dar-lhe realização, e para isso mandou fazer os necessários estudos a quatro firmas estrangeiras, especializadas na matéria. Entregues, para exame, esses estudos a um técnico francês, competentíssimo no assunto, este com o seu parecer, habilitou a Companhia a pôr em execução o seu projecto. Infelizmente a grande crise que começou em 29 impossibilitou a Companhia de levar por diante o seu intento. Daí a anos surgiu a guerra, de forma que tivemos de adiar sucessivamente a realização desse grande melhoramento.

«Não desanimámos, porém: e, há já 4 anos que estão feitos os estudos da electrificação de uma parte da nossa rede, na qual, como não podia deixar de ser, está incluída a linha de Sintra.

«Estão, pois, feitos os estudos técnicos e económicos para esse trabalho. O Governo resolve agora pôr à disposição da Companhia a verba necessária para custear a obra. Que mais falta para a sua realização? Somente tempo.

«O que constituiu, durante muito tempo, a aspiração da Companhia e dos povos servidos pela linha de Sintra, transformou-se em prometedora esperança: pouco falta para que se transforme em realidade. Se Deus, que tem sido tão generoso comigo, me der ainda vida e saúde para poder ir a Sintra, sem suportar as inclemências do túnel, muito prazer terei em participar da alegria de V. Ex.ª quando se inaugurar a linha eléctrica, e dos festejos a que essa inauguração der lugar.

«Mais uma vez muito obrigado».

Estamos, pois, quase nas vésperas de um novo e grande melhoramento ferroviário, de capital importância para o concelho de Sintra e que, como elemento turístico, interessa também particularmente Lisboa.

Vida Ferroviária

Dois maquinistas evitaram uma catástrofe com o «rápido» do Porto

NA manhã de 27 de Setembro, entre a estação de Valadares e o apeadeiro de Francelos, esteve iminente uma grande catástrofe ferroviária, devido a um choque entre o comboio «rápido», que seguia para Lisboa e um tractor eléctrico, que andava em serviço nas pedreiras da Madalena.

Imprevidentemente, alguém dera passagem, àquela hora, ao tractor, e foi devido à decisão e sangue frio do seu maquinista, Manuel Gonzalez Mosqueira, e à compreensão do maquinista do «rápido», Eduardo Aguiar, que não se verificou um desastre de sérias consequências.

O maquinista do «tractor», quando o «rápido» apareceu, à velocidade de 100 quilómetros, compreendeu logo que se tornava inteiramente impossível evitar o embate e tentou, por isso, pondo em risco a própria vida, torná-lo o menos violento possível. Deliberou, então, imprimir o máximo de velocidade ao «tractor», que começou a marchar desesperadamente à frente do «rápido». O maquinista do comboio, compreendendo, felizmente, a manobra, tentou, por sua banda, reduzir a sua velocidade.

O choque não se evitou, é certo, mas as suas consequências foram quase sem importância, pois ficaram reduzidas ao descarrilamento do «tractor» e a avarias na linha, tendo o maquinista Manuel Gonzalez Mosqueira sofrido ligeiras contusões. Quanto ao «rápido», os seus passageiros de nada se aperceberam, só tendo conhecimento dos factos quando o comboio se deteve e recuou até Valadares, a fim de seguir pela linha ascendente para a estação da Granja, onde, com um atraso de 30 minutos, retomou a via competente.

Mal tiveram conhecimento do acontecido, seguiram para o local do descarrilamento, os srs. Marcelino da Silva, chefe da 1.^a Circunscrição de Exploração da C. P., engenheiro Pinto Monteiro e inspector Coutinho, tendo este dirigido os trabalhos de carrilamento do «tractor», feitos por uma brigada de operários.

São dignos de todo o elogio os actos dos referidos maquinistas, que, graças à sua decisão e sangue frio, evitaram que o desastre assumisse mais graves proporções.

Está a proceder-se a um inquérito, a fim de chamar à responsabilidade a pessoa que consentiu a passagem do referido «tractor».

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Outubro de 1902)

Apedrejadores de comboios

Pelo Ministerio das Obras Publicas, e em conformidade com o pedido da Companhia Real dos Caminhos de ferro, foi enviado ao Ministerio do Reino um mappa dos apedrejamentos de comboios effectuados durante o mez de setembro findo.

Foram em número de 13 os comboios apedrejados.

Como complemento d'esta noticia, somos informados de que a Secretaria do Reino já expediu ordens aos governadores civis dos districtos servidos por linhas ferreas, recommendando o emprego de meios energicos para averiguação e punição dos culpados.

Ora ainda bem!

Agora, queira Deus que os srs. governadores civis façam o seu dever.

Mas não pôde passar sem alguma referencia especial a idéa da nova estatística. Por essa não esperava o sr. conselheiro Villaça, illustre chefe da Repartição de estatística do Ministerio das Obras Publicas!

Até agora tínhamos, em materia de caminhos de ferro, mappas que nos indicavam, referidos a diversos periodos, tudo quanto se referia ao movimento de passageiros e tráfego de mercadorias. Regularmente se sabia, ao fim de cada mez, quantos bilhetes se tinham vendido durante esse mez; quantas toneladas tinham sido transportadas; quantas pessoas tinham andado no ascensor da gare do Rocio; quanto isto e quanto aquillo.

D'aqui por deante, e segundo os mappas organizados no Ministerio das Obras Publicas, vamos saber, no principio de cada mez, com a maxima regularidade, quantos comboios foram apedrejados durante o mez proximo passado.

A estatística em Portugal está sendo realmente admiravel.

Jardim e Museu Agrícola do Ultramar

O Jardim Agrícola do Ultramar, de tanto interesse para os estudiosos ou simples curiosos da riquíssima flora das nossas províncias africanas, encontra-se patente ao público todos os dias das 9 às 17 horas, e o Museu Agrícola do Ultramar, de idêntico interesse, está aberto das 11 às 17 horas.

Tanto o Jardim como o Museu estão encerrados às segundas-feiras e dias feriados.

O horário de inverno do «SUD-EXPRESS»

A partir do dia 6 do corrente e por motivo da mudança da hora legal, o comboio de luxo «Sud-Express» passou a sair da estação de Lisboa-Rossio às 11,45, continuando a efectuar-se às segundas, quartas e sextas-feiras.

No sentido inverso, a chegada deste comboio àquella estação passou a verificar-se às 16,49, às quartas, sextas-feiras e domingos.

Faleceu o Conde de Guadalhorce, presidente do Conselho de Administração da RENFE

NA manhã de 26 de Setembro, faleceu no seu castelo de Santa Catalina, em Málaga, em consequência de uma angina de peito, o presidente de Conselho de Administração da RENFE, o engenheiro D. Rafael Benjumes y Burin, conde de Guadalhorce.

Com o seu falecimento não só perdeu a RENFE um dos seus mais notáveis elementos mas também a Espanha uma individualidade de justo e sólido prestígio.

O conde de Guadalhorce nasceu em Sevilha no dia 26 de Julho de 1876, contando, portanto, à data da sua morte, 76 anos. Apesar da sua avançada idade, eram intensas as suas actividades na RENFE, que só a doença interrompera e às quais a sua morte, agora, veio por ponto final.

Era um grande valor nacional o conde de Guadalhorce, tendo começado a distinguir-se nos seus estudos superiores. Ao iniciar a vida prática, o seu nome impôs-se logo, chamando as atenções gerais. Tendo sido nomeado director da Sociedade do Pântano do Chorro, a obra que ali realizou mereceu-lhe não apenas os elogios por parte dos técnicos estrangeiros, que visitavam a Espanha, mas também o título honorífico, conferido por Sua Majestade D. Afonso XIII.

As obras do pântano, que se incluem no número das mais notáveis da engenharia espanhola contemporânea, iniciaram-se em 1915 e inauguraram-se três anos depois, servindo uma extensão de 20.000 hectares.

Extraordinário homem de acção, projectou grandes reformas urbanísticas em Málaga e dirigiu, nessa bela cidade, em 1924, a Exposição de Produtos e Feira de Amostras, recebendo, como prémio, a Grã Cruz de Isabel a Católica.

Primo de Rivera, ciente das suas qualidades de trabalho e inteligência, confiou-lhe, em 3 de Dezembro, o ministério de Fomento, onde se manteve até 28 de Janeiro de 1930. Foi também notável a obra que levou ali a efeito. Ao mesmo tempo que preparava um plano de obras públicas, que compreendia 7.000 quilómetros de estradas, elaborou um plano ferroviário, com a extensão de 1.600 quilómetros, tendo criado ainda as Confederações Hidrográficas e os Consórcios de Carvão e do Chumbo e, em Agosto de 1929, o Conselho de Energia.

Com a queda do Primo de Rivera, Guadalhorce, obrigado a emigrar, viveu dois anos em Paris, de onde seguiu para a Argentina.

Com o auxílio de espanhóis, conseguiu reunir o capital de 100 milhões de pesos, com os quais realizou uma obra prima: o Metropolitano de Buenos Aires. Dessa obra se orgulham os argentinos e os espanhóis.

O Generalíssimo Franco, terminada essa obra, convidou o Conde de Guadalhorce a regressar a

Espanha, e entregou-lhe a direcção da RENFE, criada em Fevereiro de 1941. A sua actuação foi notabilíssima, e o Governo de Espanha, concedeu-lhe, como homenagem, a Grã Cruz da Ordem de Carlos III.

O Conde de Guadalhorce, além desta condecoração, era presidente honorário do Conselho de Obras Públicas e sócio da Real Academia de Ciências Políticas e Morais.

O diário de Madrid — *Informaciones* — ao noticiar o falecimento do Conde de Guadalhorce, disse:

«A Espanha está de luto. Homens como Guadalhorce não nascem todos os dias. Obras como as que ele levou a efeito, são tão prodigiosas que ficam para sempre como exemplo e estímulo para aqueles que sonham fazer «coisas» grandes, ao mais alto serviço da sua Pátria».

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, que sempre teve pelo eminente espanhol a mais alta consideração, apresenta ao Conselho de Administração da RENFE a expressão do seu maior pesar por tamanha perda nacional.

O XXII aniversário do Grupo «Os Carlos»

No dia 4 do próximo mês de Novembro, dia de S. Carlos, o grupo onomástico «Os Carlos», o primeiro de quantos se fundaram em Portugal, completa 22 anos de existência e actividade.

Para celebrar o facto, a Direcção do grupo organizou o seguinte programa:

Domingo, 2 — Às 11 horas, romagem, no cemitério do Alto de S. João, aos túmulos dos fundadores do grupo: Carlos Méga e Carlos Moura da Silva; às 15 horas, inauguração da nova sede, na Praça da Alegria, 38, com sessão solene, na qual serão entregues diplomas de Honra ao corpo clínico dos «Carlos». Às 16 horas, inauguração do Posto Médico.

Segunda-feira, 3 — Às 15 horas, distribuição de bодо aos Carlos pobres, na sede do Grupo, seguindo-se a abertura da exposição de enxovais, que serão distribuídos aos Carlos nascidos no dia 4. Na terça-feira, 4, missa solene na Igreja da Madalena, pelas 9 horas, em sufrágio dos sócios falecidos; visita, às 15 horas, dos directores do Grupo aos hospitais e prisões, e distribuição de tabaco aos Inválidos do Comércio e Casa do Gaiato, no Tojal. À noite, no salão nobre da sede do Grupo, jantar de confraternização.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral do Fomento

Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação

O «Diário do Governo», n.º 211, III série, de 6 de Setembro de 1952, publica o seguinte:

Concurso para o fornecimento de diversas máquinas e outro equipamento para as novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro de Luanda e Moçâmedes.

Faz-se público que no dia 28 de Novembro próximo futuro, pelas 15 horas, se procederá, na Direcção Geral do Fomento, na Praça do Príncipe Real, 13, à abertura das propostas para o concurso acima indicado.

As condições deste concurso obedecem ao programa do concurso e caderno de encargos, que se encontram publicados no *Diário do Governo* n.º 211, 3.ª série, de 6 de Setembro de 1952.

No concurso aberto por anúncio publicado no *Diário do Governo* n.º 163, 3.ª série, de 11 de Julho último, cujas condições foram alteradas pelo anúncio publicado no *Diário do Governo* n.º 196, 3.ª série, de 20 do corrente, deverá atender-se que a terceira prestação do pagamento a que se refere o artigo 9.º do respectivo caderno de encargos será de 35 por cento da importância da adjudicação, sendo, consequentemente, de 5 por cento a importância para reforçar o depósito definitivo.

Direcção-Geral do Fomento, 22 de Agosto de 1952.—Pelo Director-Geral, Afonso Brandão de Vasconcelos.

Programa do concurso

Artigo 1.º—No dia, hora e local designados no respectivo anúncio se procederá, perante a comissão para esse fim nomeada, à abertura das propostas para o fornecimento de máquinas, máquinas-ferramentas e outro equipamento, destinados às novas oficinas gerais dos Caminhos de Ferro de Luanda e Moçâmedes, de harmonia com este programa e nas condições estabelecidas no caderno de encargos junto, cujas características vão indicadas nas respectivas listas anexas.

Art. 2.º Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar no Banco de Angola, à ordem do Ministério do Ultramar, o depósito provisório de 305.000\$, mediante guia passada pela Direcção-Geral do Fomento até a antevéspera da data marcada para a abertura das propostas. Este depósito pode ser substituído por garantia bancária aceite pelo Estado, a qual deverá ser válida até à efectivação do depósito definitivo.

Art. 3.º—As propostas de preço, devidamente seladas, serão escritas em português, sem emendas, rasuras, entrelinhas ou palavras riscadas e formuladas nos seguintes termos:

F... (indicar estado, profissão e residência, quando em nome pessoal, ou nome da firma colectiva claramente designado e local da respectiva sede), depois de ter tomado perfeito conhecimento de todas as disposições e cláusulas do programa do concurso, do caderno de encargos e das listas anexas respectivas, publicados no *Diário do Governo* n.º 211, 3.ª série, de 6 de Setembro de 1952, obriga-se a executar o fornecimento das máquinas, máquinas-ferramentas e outro equipamento, destinados às oficinas gerais dos Caminhos de Ferro de Luanda (ou Moçâmedes), segundo o estabelecido nos documentos indicados, respectivamente, pelas importâncias a seguir mencionadas:

(Preços globais em conformidade com as parcelas do artigo seguinte):

...\$...
Total \$...

(Data... assinatura reconhecida e residência).

§ único.—As propostas serão acompanhadas de listas elaboradas segundo a ordem, descrição e discriminação constantes das listas anexas ao caderno de encargos, com indicação dos preços unitários por cada espécie de máquinas ou equipamento.

Art. 4.º—São admitidas propostas separadas para todo o material relativo a cada uma das parcelas indicadas a seguir; o depósito provisório para cada proposta, exigido para efeito do artigo 2.º, no caso de as propostas não abranjerem todo o material para que é aberto concurso, também é indicado a seguir a cada parcela para que é admitido o concurso parcial.

Designação do material:

	Depósito provisório
A) Destinado às oficinas do caminho de ferro de Luanda	
1) Máquinas de precisão	5.000\$00
2) Máquinas-ferramentas especiais	12.500\$00
3) Máquinas-ferramentas pesadas	25.000\$00
B) Destinado às oficinas do Caminho de Ferro de Moçâmedes:	
a) Secção de serralharia (I parte):	
I—Máquinas de toronar	70.000\$00
II—Máquinas de aplinar	25.000\$00
III—Máquinas de furar	20.000\$00
b) Secção de serralharia (II parte):	
I—Máquinas de fresar	10.000\$00
II—Máquinas de esmerilar	15.000\$00
III—Prensas hidráulicas	10.000\$00
IV—Máquinas portáteis	7.500\$00
V—Máquinas pneumáticas	5.000\$00
c) Máquinas para a secção de carpintaria	30.000\$00
d) Máquinas para a secção de caldeiraria e ferraria	37.500\$00
e) Equipamento para a secção de fundição	20.000\$00
f) Máquinas-ferramentas especiais	12.500\$00

Art. 5.º—Cada proposta deverá ser acompanhada dos seguintes documentos:

- a) Procuração bastante, se o concorrente se fizer representar no acto do concurso;
- b) Se o concorrente for estrangeiro, declaração visada na legação ou consulado do seu país de que desiste de quaisquer direitos ou regalias que lhe possam pertencer na qualidade de estrangeiro, renunciando a qualquer foro especial, e que se submete, em tudo o que respeite à execução do seu contrato, ao que se acha prescrito na legislação portuguesa em vigor;
- c) Documento comprovativo de haver efectuado o depó-

sito referido no artigo 2.º ou a garantia bancária prevista no mesmo artigo;

d) Declaração pela qual o concorrente se obrigue a fazer o depósito definitivo de 5 por cento do valor da adjudicação dentro do prazo de quinze dias, a contar da data em que lhe for comunicada a aprovação da sua proposta, e a assinar o respectivo contrato dentro do prazo que para esse fim lhe for marcado;

e) Documentos autenticados em que se mostre que o fabricante possui a capacidade técnica para o fabrico do material que o concorrente se propõe fornecer.

§ único.—Todos os documentos estão sujeitos à lei do selo.

Art. 6.º—A proposta, apresentada conforme o disposto no artigo 3.º, será encerrada num sobrescrito lacrado, com sinete bem visível, tendo a indicação exterior de: «Proposta de preço», o qual será, por sua vez, encerrado, juntamente com os documentos exigidos no artigo 5.º, num outro sobrescrito, tendo exteriormente a seguinte legenda:

Proposta para o fornecimento de máquinas, máquinas-ferramentas e outro equipamento para as novas oficinas gerais do Caminho de Ferro de Luanda (ou Moçâmedes).

Art. 7.º—Os preços devem ser dados firmes em escudos para entrega do material no cais de Luanda (ou Moçâmedes).

Art. 8.º—Os preços das máquinas com transmissão eléctrica devem ser estabelecidos em duas verbas, uma para a máquina ferramenta, outra para a parte eléctrica, incluindo o motor ou motores.

Os preços para as outras categorias de máquinas devem ser estabelecidos numa verba única para o conjunto.

O equipamento inerente a cada máquina deverá ser discriminado e compreendido no preço global da máquina.

Tanto a ferramenta de corte como todos os acessórios complementares oferecidos, além dos estabelecidos no caderno de encargos e nas listas anexas, devem figurar separadamente com preços por unidade.

Art. 9.º—Nas propostas devem figurar sempre as características das máquinas indicadas no caderno de encargos e nas listas anexas, as dimensões gerais e peso sem equipamento eléctrico, além da indicação da marca do construtor, tanto da máquina-ferramenta como do equipamento eléctrico e bem assim a potência do motor ou motores.

Art. 10.º—As propostas deverão indicar o prazo de entrega de cada máquina em Luanda (ou Moçâmedes).

Art. 11.º—As propostas deverão ser entregues à comissão a que se refere o artigo 1.º, conservando-se aberta a praça durante meia hora para a sua recepção.

Art. 12.º—No caso de se suscitarem dúvidas por parte dos concorrentes e estes precisarem de quaisquer esclarecimentos, só poderão pedi-los antes de se proceder à abertura dos sobrescritos.

Art. 13.º—Toda a proposta que não estiver formulada nos termos indicados neste programa ou que contenha algum documento que não se encontre na forma devida, será considerada nula e de nenhum efeito, ficando, todavia, junta ao processo do concurso no estado em que tiver sido apresentada.

Art. 14.º—Os concorrentes admitidos ao concurso obrigam-se a prestar todos os esclarecimentos necessários à perfeita e justa apreciação das suas propostas.

Art. 15.º—As propostas serão apreciadas pela comissão que for nomeada para esse efeito com o fim de se efectuar a adjudicação.

O Estado reserva-se o direito de não adjudicar, no todo ou em parte, o material que faz parte deste concurso, não sendo o preço mais favorável motivo único de preferência.

Art. 16.º—Os proponentes cujas propostas tenham sido excluídas do concurso serão autorizados a fazer os levantamentos dos respectivos depósitos provisórios.

Aqueles cujas propostas forem admitidas serão restituídos os depósitos depois de homologadas superiormente as deliberações tomadas pela comissão, exceptuando se o concorrente preferido no concurso.

Art. 17.º—O concorrente cuja proposta for preferida terá de elevar o depósito provisório até ao montante de 5 por cento do valor da adjudicação, no prazo de quinze dias, contados da data em que for comunicada a preferência, constituindo assim o depósito definitivo.

§ único.—Este depósito pode ser substituído por garantia bancária, aceite pelo Estado, e válida até completo cumprimento do contrato.

Art. 18.º—Se o concorrente preferido não fizer o depósito definitivo no prazo determinado, perderá o depósito provisório, que reverterá a favor do Estado.

Art. 19.º—O concorrente que, depois de avisado para assinar o contrato, não compareça no prazo de cinco dias para o fazer, perderá o depósito definitivo efectuado ou o seu valor, quando se trate de garantia bancária, revertendo o respectivo produto a favor do Estado.

Art. 20.º—São de conta do adjudicatário todas as despesas a que obrigar a celebração do contrato.

Art. 21.º—Em todos os actos deste concurso serão observados os preceitos das Instruções para a adjudicação de obras públicas e de fornecimentos de materiais nas províncias ultramarinas, aprovadas por portaria de 20 de Outubro de 1900, e outras disposições regulamentares que forem aplicáveis.

Direcção-Geral do Fomento, 22 de Agosto de 1952. — Pelo Director-Geral, Afonso Brandão de Vasconcelos.

Caderno de encargos

Condições Gerais

Art. 1.º—O fornecimento a que o presente caderno de encargos diz respeito compreende o material mencionado nas relações publicadas a seguir sob a designação: «Quantidades e características das máquinas».

Art. 2.º—As dimensões indicadas para as máquinas podem ser ligeiramente excedidas.

O material a fornecer deve atender às folgas necessárias para o ajustamento às condições locais durante a montagem e contar com um acréscimo de material miúdo para compensar as quebras, nos casos em que as houver.

Art. 3.º *Normas de construção.*—As máquinas oferecidas devem obedecer, quanto aos materiais empregados, ao acabamento, tolerâncias, etc., às normas oficialmente em uso no país de origem ou, na falta destas, a qualquer das consagradas universalmente para máquinas ferramentas da mesma espécie e tipo.

O concorrente preferido terá de apresentar no acto de assinatura do contrato um exemplar das normas referidas para exame e aprovação.

Art. 4.º *Aparelhagem eléctrica.*—Todas as máquinas, salvo as de movimento manual, devem ser fornecidas com motores eléctricos independentes assíncronos para corrente alternada trifásica de 220/380 volts a 50 períodos.

Serão em curto-circuito com arranque directo os motores até 3 H. P. Os motores de potências compreendidas entre 3 e 10 H. P. terão *rotors*, em curto-circuito com duplo enrolamento.

Os motores de potência superior a 10 H. P. serão de anéis.

Cada motor será protegido por um interruptor de máxima e tensão nula, com três *relais* térmicas.

Os motores de duplo enrolamento deverão ser providos de arrancador estrela-triângulo.

Quanto à construção, será observado o que se estipula no artigo 3.º.

Art. 5.º — *Desenhos, gravuras, instruções, etc.* — O proponente deve apresentar com a proposta os elementos escritos impressos, desenhados ou em gravura ou fotografia, indispensáveis ao estudo das máquinas oferecidas.

Os concorrentes admitidos ao concurso obrigam-se a fornecer os esclarecimentos e elementos de informação que subsequentemente lhes sejam pedidos para o mesmo efeito.

O concorrente preferido fornecerá ainda, no acto da assinatura do contrato, os desenhos das fundações e os esquemas da parte eléctrica e de canalizações a instalar.

Com a entrega das máquinas serão fornecidos os desenhos de montagem e outros, bem como instruções em português indispensáveis ao emprego, manutenção, conservação e reparação das máquinas.

Art. 6.º — A montagem das máquinas, bem como a construção das respectivas fundações, serão executadas pelos serviços dos Caminhos de Ferro de Luanda ou Moçâmedes, segundo os desenhos de fundações fornecidos pelo adjudicatário, quando necessário.

Art. 7.º — *Acessórios.* — Com a máquina-ferramenta, e dentro do preço proposto, devem ser fornecidas as ferramentas indispensáveis ao seu funcionamento e manutenção normais e que devem constar de lista junta à proposta.

As ferramentas de corte, bem como todos os outros acessórios complementares, devem figurar separadamente com preços unitários e exemplificadas por meio de desenhos, gravuras ou fotografias as operações de que a máquina é capaz com o emprego de tais acessórios.

Art. 8.º — *Recepção.* — As máquinas serão recebidas provisoriamente depois de montadas e em funcionamento na oficina.

O auto de recepção provisória servirá de base à liquidação, nos termos mencionados no artigo 9.º

A recepção será tornada definitiva depois de decorrido o prazo de garantia a que se refere o artigo 10.º

Art.º 9.º — *Condições de pagamento.* — O pagamento será feito nas seguintes prestações:

1.ª 30 por cento depois de visado o contrato pelo Tribunal de Contas;

2.ª 30 por cento contra documentos de embarque do material;

3.ª 35 por cento depois de aprovado o auto de recepção provisória ou no máximo de trinta dias após a chegada do material a Luanda.

A importância de 5 por cento do valor da adjudicação constitui reforço de depósito definitivo referido no artigo 17.º do programa do concurso, constituindo o depósito de garantia.

§ único. O pagamento das 1.ª e 2.ª prestações terá de ser caucionado por garantias bancárias de igual valor, aceites pelo Estado, e válidas até ao pagamento da 3.ª prestação.

Art. 10.º — *Prazo de garantia.* — Todas as máquinas e equipamentos serão garantidos por um ano, a contar da data em que estiverem montados e em funcionamento; durante esse prazo todas as reparações ou substituições julgadas necessárias e que provenham de deficiências de material ou de fabricação serão efectuadas pelo adjudicatário à sua custa.

Responde pela firmeza desta responsabilidade o depósito de garantia.

Art. 11.º — *Multas.* — Por cada dia civil que exceda o prazo de entrega indicado nas propostas perderá o adjudicatário $\frac{1}{60}$ do depósito de garantia correspondente à máquina de que se tratar, revertendo para o Estado os descontos efectuados.

Quando por motivo das disposições deste artigo o depósito se achar totalmente esgotado, o Estado reserva-se o

direito de rescindir o contrato, reembolsando-se das quantias adiantadas, utilizando as garantias bancárias referidas no § único do artigo 9.º

Art. 12.º — *Prorrogação dos prazos de entrega.* — A prorrogação do prazo para fornecimento completo de cada máquina só poderá ser concedida quando justificada pelas circunstâncias seguintes: greves, tumultos, incêndios, que afectem a fabricação, e ainda cataclismos ou outros casos de força maior como tais aceites pelo Estado.

Art. 13.º — Com cada máquina será fornecido um certificado original da fábrica construtora, acompanhado de tradução autenticada, no qual se garanta que a máquina é nova e foi construída na referida fábrica.

Art. 14.º — Em tudo o que não estiver previsto neste Caderno de encargos, o adjudicatário fica sujeito às Cláusulas e condições gerais de empreitadas e de fornecimento de materiais nas províncias ultramarinas, aprovadas por portaria de 20 de Outubro de 1900, e mais legislação aplicável.

Direcção-Geral do Fomento, 22 de Agosto de 1952. —
Pelo Director-Geral, Afonso Brandão de Vasconcelos.

QUANTIDADES E CARACTERÍSTICAS DAS MÁQUINAS

A) Destinadas às oficinas do Caminho de Ferro de Luanda:

1) Máquinas de precisão

A) Tornos mecânicos

Um torno paralelo para trabalho de precisão, com 500 milímetros de distância entre pontos, 130 milímetros de altura de ponto acima do barramento, sem cava, comando por *monopoulie* ou motor afanlajado, avanço automático longitudinal e transversal.

Um torno revólver, pequeno, de precisão, com 80 milímetros de altura de pontos. Carro com testa de revólver inclinada de seis ferramentas, comprimento máximo do curso de 50 milímetros. Carro de corte com porta, ferramentas à frente e atrás, comandado por alavanca de mão roda dentada e cremalheira.

B) Máquinas de fresar

Uma máquina de fresar Universal, com o curso horizontal de 120 milímetros e transversal de 60 milímetros.

Propor em separado, com preço por peça, a ferramenta necessária para trabalhos correntes e para trabalhos especiais.

Uma máquina de fresar horizontal, com o curso horizontal de 120 milímetros e transversal de 60 milímetros.

Propor em separado, com preço por peça, a ferramenta necessária para trabalhos correntes e para trabalhos especiais.

C) Máquinas de furar

Uma máquina de furar, de coluna, brocas até 1", com prato móvel no sentido vertical e horizontal.

Uma máquina de furar, de coluna, modelo de bancada para broca até $\frac{3}{4}$ ", com prato móvel no sentido vertical e horizontal.

D) Serra rápida para metais

Uma serra rápida para metais, folha de serra circular, até 50 milímetros de corte em sentido horizontal, suporte de serra basculante.

E) Máquinas de gravar

Uma máquina de gravar e de copiar em metal letras, inscrições, figuras planas, etc., com uma superfície de

mesa de trabalho de cerca de $350\text{mm} \times 200\text{mm}$ e uma superfície útil da mesa porta escantilhão de $220\text{mm} \times 400\text{mm}$. Relação de transmissão mínima e máxima de pantógrafo 1: 1,8 até 1: 8.

F) Prensa hidráulica

Uma prensa hidráulica de casquilho, pequena, montagem em bancada, pressão máxima de 5 toneladas, comando manual, com manómetro indicador de pressão.

G) Máquina de afiar

Uma máquina Universal de afiar ferramentas de tornos limadores, freses e brocas, permitindo rectificação plana rectificação exterior e interior cilíndrica, etc.

Movimento longitudinal da mesa 400 milímetros, movimento transversal da mesa 250 milímetros, movimento vertical da mesa 225 milímetros, distância máxima entre pontos 480 milímetros, diâmetro máximo de peças a sujeitar entre pontos 250 milímetros.

H) Máquinas portáteis

Duas máquinas portáteis eléctricas para polir, desbastar, mandrilar, furar, etc., pequenas peças.

Duas máquinas portáteis de furar, eléctricas, tipo pistola, para brocas até $1/4"$.

I) Aparelhos de soldadura

Um aparelho de soldadura electrogénea, para eléctrodos de pequeno diâmetro, intensidade máxima de 50 amperes.

Dois ferros de soldar, eléctricos, para estanho, com a potência de 250 watts-220 volts.

Dois ferros de soldar, eléctricos, para estanho, com a potência de 100 watts-220 volts.

Uma pistola de soldar, para estanho, com a potência de 200 watts-220 volts.

Uma pistola de soldar, para estanho, com a potência de 100 watts 220 volts.

2) Máquinas-ferramentas especiais

Um limador para trabalhar caixas de eixo de locomotiva,

com dispositivo para escatelar pelo interior, mesa com $1\text{m},20 \times 400\text{mm}$, para se fixarem duas caixas topo a topo, curso transversal de 300 milímetros, deslocação lateral 800 milímetros e distância da mesa ao cabeçote 450 milímetros, transmissão por engrenagem, grua e diferencial para elevar e montar as peças na mesa.

Uma plaina para trabalhar caixas de eixo de locomotiva, com o curso longitudinal de 1 metro e transversal de 400 milímetros.

Uma máquina de mandrilar horizontal para broquear caixas de eixo de locomotiva, trabalhando de uma só passagem duas peças, com 350 milímetros de largura por 250 milímetros de profundidade, com grua e diferencial.

Um torno próprio para eixos e trabalhos gerais, com 400 milímetros de altura de ponto e 2 metros de distância entre pontos.

(Conclui no próximo número)

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Companhia de Circo.

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «O 13.º homem».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Dois filmes de interesse.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Caixa de Crédito Caucionado, L.^{da}

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia

SIGILO—RAPIDEZ—SEGURANÇA—JURO DA LEI

R. da Assunção, 88-1.º — Telef. 25334 — LISBOA



Domingos de Lisboa

PARQUE FLORESTAL DE MONSANTO

UMA das mais belas realizações que a Câmara Municipal de Lisboa empreendeu nos últimos anos é, sem dúvida, o Parque Florestal de Monsanto, onde os trabalhos de arborização se iniciaram em 1938:

Limitado por uma linha perimetral de 20.000 metros, e abrangendo uma área de 911 ha. (cerca de $1/8$ da área da Cidade), o Parque está quase completamente povoado por mais de um milhão de árvores e arbustos, representando para cima de 150 espécies, onde predominam pinheiros, carvalhos, eucaliptos, cedros do Bugaco, acácias, ulmeiros, amendoeiras e zambujeiros.

Os locais de maior interesse são: os miradouros de Montes Claros, do Moinho de Vento, do Mochô, da Luneta dos Quartéis e da Ponte, o Parque Infantil e o Clube de Ténis.

Referindo-se a Monsanto, Raul Proença diz: «O panorama que do alto das esplanadas do antigo forte se domina sobre a região de Lisboa é um verdadeiro deslumbramento pela luz, pela variedade, pela amplitude e pela grandeza».

PARA O PARQUE FLORESTAL DE MONSANTO A CARRIS ORGANIZA EXCURSÕES AOS DOMINGOS E DIAS DE FERIADO NACIONAL, DEPOIS DAS 14 HORAS.

SERVEN TAMBÉM ESTE PARQUE OS «ELÉCTRICOS» DA CARREIRA 18 E AUTOCARROS DAS CARREIRAS 14, 20 E 23



CP Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CMF)

L.º _____

Recortes - sem comentários

**Houve quem quisesse adquirir os Açores—
para servirem de sede ao Estado Pontifício**

A fidelidade e devoção de Portugal ao Papa — pretenda embora desmentir a facciosismo de certos historiadores de pacotilha — foi sempre uma das grandes e relevantes marcas do nosso Catolicismo.

Essa devoção mistura-se, pode dizer-se sem temor de erro, com os primórdios da própria Nacionalidade. Desde o Papa Lúcio II, que recebeu a vassalagem de D. Afonso Henriques, em Maio de 1144, desde — como diz um ilustre historiador da Igreja — Gregório VII, Urbano II, Pascoal II, Gelasio II, Calisto II, Eugénio III, em suma, de todos aqueles Pontífices que embalaram Portugal recém-nascido e com Alexandre III reconheceram em 1179 a independência e o título do nosso primeiro rei, até nossos dias, a História de Portugal, repetimos, mistura-se, confunde-se, com a história do Papado.

E agora provada — se prova ainda fosse necessária — estaria, em tempos mais recentes na atitude tomada pela rainha D. Maria II, a filha do maçónico D. Pedro IV, num tempo em que, infelizmente, a Religião e o Vigário de Cristo — apesar de todas as aproximações e reconciliações — estavam longe de merecer aos poderes constituídos aquele acatamento e devoção que sempre foram timbre dos portugueses. Recordemos os factos:

Em Novembro de 1848, dias depois de bárbaro assassinio de Rossi, Pio IX, ameaçado em Roma pelos manejos e violências dos revolucionários, refugiou-se em Gaeta. Em vários números — diz Fortunato de Almeida — noticiou o «Diário do Governo» (que então se não limitava à inserção dos diplomas oficiais) os acontecimentos de Roma em artigos cheios de sentimento religioso. Em 11 de Dezembro publicava um officio dirigido ao Cardeal Patriarca, pelo ministro da Justiça João Elías da Costa Faria e Silva, no qual se dava parte àquele e aos outros prelados diocesanos, dos acontecimentos da Itália e da fuga do venerando Pontífice, de quem ainda não havia notícias. Fizeram-se, então, piedosas preces pelo Papa e nelas tomou parte a família real.

Não ficaram, todavia, por aqui as manifestações oficiais como expressão significativa da devoção dos portugueses ao Santo Padre, em tão dolorosa conjuntura.

Em 9 de Dezembro partiu para as águas de Itália em procura do Sumo Pontífice, cujo paradeiro se ignorava, o vapor «Mindelo», levando a bordo o conde de Penafiel, camarista da rainha, na qualidade de embaixador extraordinário e portador duma carta autografada da rainha D. Maria II, em que se expunha a mágoa de Portugal pelos acontecimentos de Roma e se oferecia ao Vigário de Cristo asilo na nossa terra.

Da diligência do conde de Penafiel — coisa alguma de prático resultou, em virtude de Pio IX ser restituído a Roma e restaurado o Governo pontifício na Cidade Eterna.

Anos passados, quando do ataque à Porta Pia pelas tropas do general Cadorna, às ordens do rei de Itália, Vitor Manuel II, em Setembro de 1860; quando o Papa se viu obrigado a capitular e a perda do Poder temporal do Pontífice se tornou um facto, Portugal de novo sentiu profundamente o agravo feito ao Vigário de Cristo. E de novo, também, houve na nossa terra quem pensasse que se devia repetir a atitude de D. Maria II, quando da fuga para Gaeta e oferecer, mais uma vez, a Pio IX, asilo entre nós. Foi talvez por estas sempre constantes provas de fidelidade ao Papa que a um católico americano multi-milionário — cujo nome a história se esqueceu de guardar — ocorreu, em 1911, quando na Cadeira de S. Pedro se sentava o Sumo Pontífice que foi o Beato Pio X, a peregrina ideia de comprar a Portugal os Açores, para converter o arquipélago atlântico em capital da Cristandade.

O ricaço, como bom americano que se prezava, previu todas as despesas que havia a fazer, principalmente com o transporte da Basílica de S. Pedro que o homem pensava em desmontar em Roma e transportar, pedra por pedra, devidamente numeradas, em fenomenais barcaças que saíam de Roma pelo Tibre a caminho do arquipélago português.

— Compreender-se-á, facilmente — dizia o lunático «yankee» — a superioridade e vantagem desta solução. Os Açores não são nem Europa nem América. Estão entre dois continentes. São o verdadeiro centro do Mundo.

Depois que magnífica oportunidade para o Sumo Pontífice que todos os povos contemplariam e venerariam, ali numa ilha luminosa, pela sua presença logo tornada sagrada.

E o americano sempre entusiasta e fora das realidades concluiu:

— *Fine business.* Arranjaremos todos os dólares que forem necessários.

Mas, americanamente, como não podia de ser, chegava a planejar um Casino numa grande praia de banhos, misturando assim, inconscientemente o profano com o sagrado, o aspecto religioso com a preocupação do negócio.

Com razão o notável jornalista francês Jean Carrère, comentando a estranha e mirabolante ideia do milionário «yankee» que alguns — falsamente, é claro — diziam ser olhada com interesse e simpatia pelo Vaticano, acentuava nessa altura, que a Santa Sé não quer nem pode renunciar a Roma como sede do Soberano Pontificado, porque a Roma foi enviado S. Pedro e em Roma pôs os fundamentos duma Instituição que deve ser eterna e que, além disso se chama Católica, Apostólica, Romana.

Evidentemente que o caso da saída do Papa, de Roma, é hoje um problema mais que discutido e devidamente esclarecido.

Restaurado o Poder temporal do Sumo Pontífice, fosse ele onde fosse, continuaria a ser o Bispo de Roma, a cabeça visível da Igreja, o Soberano Pontífice o que para alguns, é discutível acontecesse durante o tempo em que o Padre Santo foi prisioneiro do Vaticano.

Não foi, porém, para falarmos desta melindrosa questão felizmente hoje posta completamente de parte, que nos determinámos a alinhar este artigo, mas apenas e sómente para recordar a peregrina e lunática quão desconhecida ideia do ricaço americano que em 1911 queria comprar os Açores para os oferecer ao Papa e transportar para lá o que ainda era mais peregrino, a Basílica de S. Pedro, com as pedras numeradas — isto quando em Portugal mandavam os sem-Deus. — OSCAR PAXECO

(Do Diário da Manhã)

Angelo G. Ramalheira

engenheiro

CONSTRUÇÕES, ESTUDOS E PROJECTOS
DE ESTABILIDADE * BETÃO ARMADO
* BETÃO PREESFORÇADO



Avenida de Sidónio Pais, 14, r/ch. Esq.
Telef. 49313 — LISBOA

Delegação no PORTO:
Praça Filipa de Lencastre, 22

Publicações recebidas

Câmara Municipal de Sintra — Cinco anos de actividade — (Vereação de 1946 a 1950)

Recebemos nesta Redacção um exemplar do Relatório da Câmara Municipal de Sintra, em que se historia, com numerosas gravuras, a actividade, na verdade notável, em cinco anos de exercício da vereação de 1946 a 1950, constituída pelos srs. Eng. Carlos Santos, presidente; capitão Américo dos Santos, vice-presidente; e António José Correia de Sá (Visconde d'Asseca); Eng. Francisco Maurício Correia Henriques (Seisal); Dr. José Rodrigues Fernandes e Francisco José Lopes da Costa.

Durante esses anos de útil e inteligente gerência numerosos foram os melhoramentos efectuados no concelho, tais como rompimento de avenidas, reparações de estradas, construção de fontanários, charizes, lavadouros públicos, belos edifícios escolares, tendo-se prestado especial atenção ao problema dos serviços municipalizados de águas.

A nova vereação, de que fazem parte os srs. eng. Carlos Santos, capitão Américo dos Santos, António José Correia de Sá, dr. José Rodrigues Fernandes, da

composição transacta, e os srs. Rui Garcia Coelho da Cunha e engenheiro Jorge Brito dos Santos, dando, com admirável critério, continuidade às obras projectadas, pôde inaugurar, em 1951, o magnífico Mercado Municipal da Estefânia, com a presença dos srs. ministro das Obras Públicas, eng. José Frederico Ulrich, e Governador Civil de Lisboa, dr. Mário Madeira.

O Relatório, em homenagem ao primeiro presidente da Câmara de Sintra, na vigência do Estado Corporativo, o então sr. capitão Higinio Craveiro Lopes, hoje primeiro Magistrado da Nação, insere quatro fotografuras reproduzindo aspectos de realizações importantes, de permanente interesse público e estético, como sejam as muralhas e pérgolas da Rua Dr. Alfredo Costa, o Parque Municipal de Queluz e a esplanada entre Praia das Maças e Azenhas do Mar.

A cortiça e o talento inventivo dos artífices portugueses

Da «Casa das Cortiças», estabelecida na rua da Escola Politécnica, n.º 4 a 6, recebemos alguns interessantes prospectos de propaganda, em que são enumeradas as diversas e úteis aplicações da cortiça — o nosso plástico natural nacional — e é pôsto em justa evidência o talento inventivo dos artífices portugueses.

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes LISBOA

Carga e expediente, Rua do Comércio, 39 — Telef. 30551

FROTA

n/m. AFRICA OCIDENTAL	1.560 T.	n/m. COLARES	1.376 T.
n/m. ALCobaça	9.588 T.	n/m. CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/v. ALCOUTIM	10.526 T.	n/m. CORUCHE	1.376 T.
n/m. ALENQUER	9.588 T.	n/v. COSTEIRO	900 T.
n/m. ALEXANDRE SILVA	3.215 T.	n/v. COSTEIRO SEGUNDO	510 T.
n/m. ALFREDO DA SILVA	3.643 T.	n/m. COSTEIRO TERCEIRO	1.426 T.
n/v. ALFERRAREDE	2.118 T.	n/m. COVILHÃ	1.376 T.
n/m. ALMEIRIM	9.588 T.	n/v. CUNENE	9.800 T.
n/v. AMARANTE	12.600 T.	n/v. FOCA	2.060 T.
n/m. AMBRIZETE	9.245 T.	n/v. INHAMBANE	9.619 T.
n/m. ANA MAFALDA	3.643 T.	n/v. LUSO	10.125 T.
n/m. ANDULO	9.245 T.	n/v. MARIA AMÉLIA	3.005 T.
n/m. ANTÓNIO CARLOS	2.974 T.	n/v. MELLO	6.253 T.
n/m. ARRAIOLOS	9.537 T.	n/v. MIRANDELLA	8.280 T.
n/m. BELAS	7.259 T.	n/v. MIRA TERRA	600 T.
n/m. BORBA	7.259 T.	n/m. SÃO MACARIO	1.221 T.
n/m. BRAGA	7.224 T.	n/v. SAUDADES	6.430 T.
n/m. BRAGANÇA	7.224 T.	n/v. SILVA GOUVEIA	1.353 T.
n/m. CARTAXO	1.376 T.	n/v. ZE MANEL	1.240 T.

TOTAL : 197.447 TONELADAS

REBOCADORES:

«AFRICA»,
«FREIXO»,

«CINTRA»,
«S. CRISTOVÃO»,

«ESTORIL»,
«SOURE»

LANCHAS A MOTOR:

«GAROTA»,

«BOLHÃO»,

«CAROCHA»

33 Batelões (7 de 500 T., 24 de 400 T. e 2 de 250 T.)

25 Fragatas (2.300 T.)

1 Barca de água (250 T.)

1 Draga «BARREIRO» com 5 Batelões de Dragadas com 80 m3. cada.

EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.:

1 navio de 3.600 T. e para 52 passageiros cada,

2 rebocadores de 1.200 T. cada.

CARREIRAS DE LISBOA PARA:

Norte de Europa — Norte de África — Cabo Verde — Guiné — Angola — Argentina
Estados Unidos — Terra Nova — Groenlândia e costa de Portugal

IMPORTANTE:

A COMPANHIA QUE MAIS NAVIOS TEM AO SEU SERVIÇO CONSTRUÍDOS EM PORTUGAL
NOS ESTALEIROS DA COMPANHIA UNIÃO FABRIL NO BARREIRO E EM LISBOA



PARA ENTREGA IMEDIATA

ELECTROLUX, LIMITADA

LISBOA — Sede e Exposição
RUA PASCOAL DE MELO, 7
Telefs. 50516/54130

Exposição
AV. DA LIBERDADE, 141-1.º
Telef. 32901

PORTO — Sucursal e Exposição
PRAÇA DA LIBERDADE, 123
Telef. 25436

Exposição
RUA DE S. ANTONIO, 151

LUSALITE

CHAPAS ONDULADAS PARA COBERTURAS; CHAPAS LISAS PARA TECTOS, DIVISÓRIAS E REVESTIMENTOS; CHAPAS DECORATIVAS PARA LAMBRINS

TUBOS PARA ÁGUA COM E SEM PRESSÃO; TUBOS PARA SANEAMENTO
E VENTILAÇÃO

ALGEROZES, CUMIEIRAS E TODOS OS COMPLEMENTOS DE COBERTURA

CALEIRAS PARA IRRIGAÇÃO DE CAMPOS DE CULTURA; RESERVATÓRIOS DE 30 A 1.000 Lts.; COLMEIAS; — FLOREIRAS; ETC., ETC., ETC. —

Corporação Mercantil Portuguesa, L.^{da}

Rua de S. Nicolau, 123 — LISBOA — Telef. 2 2091-2-3

Agentes depositários nas principais localidades do País e Ultramar

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

///

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

S E D E

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA
Telefones 2 8552 — 2 8953

Wiese & C.^a, L.^{da}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

///

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

R. do Alecrim, 12-A LISBOA

Manual do Viajante em Portugal - II Volume
(PROVÍNCIAS DE PORTUGAL)

Viajando pela Europa (Itália)

Obras de CARLOS D'ORNELLAS
postas à venda recentemente

Pedidos à

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» -- Rua da Horta Sêca, 7
LISBOA



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEIA

TELEPHONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

MUTUALIDADE

NA CONSTRUÇÃO CIVIL

COMPANHIA DE SEGUROS

RECOMENDADA PELA C.ª DOS CAMINHOS DE FERRO

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

CORRESPONDENTES EM TODO O PAÍS

Largo do Carmo, 18, 1.º Esq. — LISBOA

TELEF. 2 5364 - 5



"GREY"

VIGAS E FERROS T

Agentes exclusivos para Portugal e colónias portuguesas:



NOGUEIRA Limitada

LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º

Telef. P B X 2 1381-82

PORTO

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107

SAPATARIA



RUA DO AMPARO

A MAIS ECONOMICA DE LISBOA

TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões—às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações—às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias—à 1 hora
Dr. Vicente Brandão — Pele e sífilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia—às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos—às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações—às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças—às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais—Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,
muito actualizado

TOSSE?

