DEPÓSITO LEGAL
SET. 1957

12.º do 70.º Ano — Lisboa, 1 de Setembro de 1957 — Número 1673

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA

REPRESENTANTE GERAL: **CARLOS EMPIS** — RUA S. JULIÃO, 23 — LISBOA

Os anúncios nos «eléctricos» e autocarros da

Companhia Carris

são

ECONÓMICOS E EFICIENTES

CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35

SOCIEDADE GERAL

— DE —

Comércio, Indústria e Transportes

CARREIRAS REGULARES

De:	*Para:*	*Partidas:*
Metrópole	Cabo Verde e Guiné	Dias 10 e 25 de cada mês
Metrópole	S. Tomé e Príncipe e Angola	Mensais
Norte da Europa	Lisboa, Matadi e Angola	De 21 em 21 dias
Anvers	Portugal	Quinzenais

SERVIÇOS PERMANENTES

Transporte de fosfatos do Norte de África e de pirites do Pomarão
Tramping — Consignações — Trânsitos — Serviço de reboques fluviais e de alto mar — Lanchas — Fragatas — Batelões

CARGA E EXPEDIENTE

LISBOA — Rua do Comércio, 39
Telef. 2 6314/5
Teleg. GERAL

PORTO — Rua Sá da Bandeira, 82
Telef. 2 7363
Teleg. SABÕES

Esta é a Companhia portuguesa que tem ao serviço mais navios construídos em Portugal nos Estaleiros da Companhia União Fabril, no Barreiro e em Lisboa

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 27520

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

1673

1 — SETEMBRO — 1957

ANO LXX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30$00 (semestre)

Ultramar 80$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

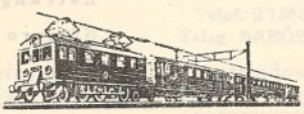
GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA

SUMÁRIO

A estação de Santa Apolónia e os seus novos melhoramentos. . 323
O «Sud-Express» e os seus 70 anos de actividade 326
O presente e o futuro dos Caminhos de Ferro 327
Companhia Nacional de Electricidade 328
Ecos e Comentários, por *SABEL*. 329
Espectáculos 330
Panorama, por *REBELO DE BETTENCOURT* 331
Linhas Estrangeiras 332
Há 50 anos 332
Caminhos de Ferro Ultramarinos 333
Prof. Doutor João Faria Lapa 333
«Gazeta dos Caminhos de Ferro» 333
Companhia Internacional dos Wagons-Lits e dos grandes Expressos Europeus. 334
Parte Oficial 334
Recortes sem comentários 336

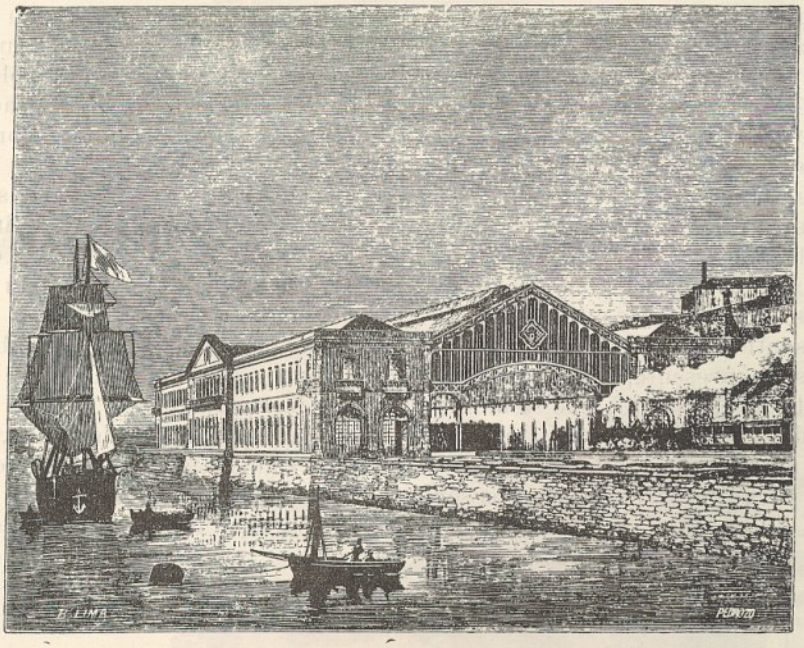


A estação de Santa Apolónia e os seus novos melhoramentos

QUANDO foi preciso, para efeito dos trabalhos preliminares da electrificação da linha de Sintra, fechar o túnel do Rossio à circulação dos comboios, a estação de Santa Apolónia foi chamada a desempenhar serviços mais importantes do que aqueles que, naquela data, estava desenvolvendo, tendo assumido assim, de novo, a sua antiga categoria, passando a sair dali os «expressos» internacionais e os comboios nacionais de longo curso. Algumas obras, consideradas indispensáveis, se fizeram então.

Com essas obras conseguiu-se uma boa eficiência de serviços e melhorar, até, o aspecto da gare.

Encontram-se presentemente em curso mais algumas obras que vão alterar profundamente a fisionomia do edifício, tanto no exterior como no interior. Dentro de curto lapso de tempo, quem tiver seguido para a província, com alguma demora, quse não reconhecerá, no regresso, a velha estação de Santa Apolónia, remoçada nas suas fachadas, principal e laterais, e dotada com melhoramentos e inovações



Um interessante aspecto da estação de Santa Apolónia, segundo um desenho publicado em 1866, no «Archivo Pittoresco»

importantes, com que muita gente estava longe de sonhar.

Quem passar agora pela estação e vir tapumes, andaimes e muros demolidos, ficará bastante intrigado, e mais intrigado ainda ficará se observar os trabalhos de desaterro que, com grande afã, estão decorrendo na gare, por baixo da linha.

Trata-se de uma obra de grande vulto, das mais importantes que a C. P. tem ùltimamente realizado em Lisboa, demonstrando, com a execução desses melhoramentos, um vivo espírito de actualidade.

Lembram-se os leitores do que era, há vinte tantos anos, a estação do Rossio. Estava mais ou menos tal e qual ela era na época da sua construção. Um belo dia, apareceram andaimes, tapumes e operários, e quando os andaimes e os tapumes foram retirados, o público ficou surpreendido agradàvelmente com o que se lhe deparou: o rés-do-chão, como se o tivesse tocado uma varinha mágica, apresentava-se completamente remodelado, com um aspecto mais alegre e mais dos nossos dias.

O que se deu na estação do Rossio, vai verificar-se brevemente na estação de Santa Apolónia. Arquitectos, engenheiros e muitas dezenas de operários estão trabalhando no sentido de actualizar, para as necessidades do presente, o histórico edifício de Santa Apolónia, que não só melhorará consideràvelmente o seu aspecto como serão modificadas algumas das suas instalações, para maior eficiência dos serviços.

Entre as grandes obras e inovações que serão inauguradas oportunamente, figura uma passagem subterrânea, com entrada e saída pela Avenida Infante D. Henrique, com três grandes portas em arco semelhantes às do corpo principal do edifício que dão entrada para a estação e com uma escadaria de acesso, quer do lado dos Caminhos de Ferro, quer da Avenida Infante D. Henrique.

Outras obras se impunham e a C. P. reconheceu a sua necessidade desde que os comboios de longo curso deixaram de sair da estação do Rossio. Constam essas obras de bilheteiras, armazéns, salas de espera e outras dependências, cuja existência é absolutamente indispensável numa estação de grande movimento, como é actualmente a de Santa Apolónia.

Como estamos ainda no ano centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, as obras da estação de Santa Apolónia estão, no nosso modo de ver, integradas nas comemorações do grande acontecimento nacional.

Perante estas obras, que constituem um notável melhoramento citadino, temos que reconhecer que a C. P. continua a resolver diligentemente, com o maior empenho, os problemas que lhe dizem respeito, assim servindo o público e contribuindo para a actualização dos transportes ferroviários.

É de esperar por isso que, de acordo com a Câmara Municipal e com a colaboração desta, desaparecerão em breve as passagens de nível do Rego e do Areeiro.

Fachada principal da estação do Rossio, de onde partem, presentemente, os comboios eléctricos da linha de Sintra, as automotoras da linha de Oeste e os «tramways» da linha de Azambuja

O "Sud-Express"

e os seus 70 anos de actividade

O «Sud-Express» comemora, a 4 de Novembro próximo, 70 anos de existência activa. Com efeito, foi a 4 de igual mês de 1887 que saiu de Calais, o primeiro comboio rápido com esse nome. Era então semanal nos dois sentidos e compunha-se, tanto em França como em Espanha e Portugal, exclusivamente de carruagens-camas e de um vagão-restaurante.

O «Sud-Express» veio revolucionar e melhorar consideràvelmente os transportes ferroviários e constituiu portanto um grande acontecimento. Em menos de seis meses os «Wagons-Lits», dado o êxito da sua experiência, tiveram de fazer circular o «Sud-Express» duas vezes por semana, em vez de uma.

A partir do dia 1 de Julho de 1890 tornou-se tri-semanal, com partida de Lisboa às 2 h. da noite, partida de Madrid às 8 h. da manhã e chegada a Paris à 1 h. da noite.

Em 1891 fez-se uma alteração no horário, e em 1895 o trajecto sofreu uma importante modificação: em vez de efectuar o percurso Lisboa-Paris, via Madrid, o «Sud-Express» partindo da nossa capital reunia-se à composição espanhola (Madrid-Hendaye) na estação intermediária de Medina-del-Campo, utilizando o itinerário ferroviário da Beira Alta, via Coimbra, Pampilhosa, Guarda, Vilar Formoso e Salamanca. Desta feliz alteração resultou uma diminuição no trajecto de 190 quilómetros.

A partida de Lisboa fazia-se às quartas-feiras e sábados. O «Sud» saía de Lisboa às 11 h. e 45 da noite e a chegada a Paris fazia-se às 8 h. e 10 da noite.

Novamente, em 1900, o horário do «Sud-Express» foi modificado e em 1936, devido a sucessivas modificações e à extensão da electrificação no percurso francês, a partida de Paris tem sido progressivamente retardada e o horário da chegada a Lisboa tem sido modificado várias vezes.

Presentemente o «Sud-Express» melhorou consideràvelmente a sua rapidez no percurso francês (média horária de 108 Km/H de Hendaye a Paris) onde tem apenas duas paragens: Bayonne e Bordeus e notáveis melhoramentos no percurso português e espanhol permitem-lhe percorrer os 1896 quilómentros que separam a capital portuguesa da capital da França em aproximadamente 28 horas, com o seguinte horário:

P. 12 h. 45		Lisboa	↑	C. 17 h. 55
C. 8 h. 45		Hendaye		P. 21 h. 05
P. 9 h. 30				
C. 17 h. 00	↓	Paris		P. 13 h. 35

Esse horário permite a Paris muitas possibilidades sob o ponto de vista de correspondências.

O «Sud-Express», graças ao conforto dado aos passageiros, à velocidade da sua marcha e ao facto de atravessar de dia uma das zonas mais encantadoras de Portugal, é considerado muito justamente um dos mais atraentes comboios internacionais que existem actualmente na Europa.

70 anos são uma vida e representam um grande período histórico. Durante este largo espaço de tempo o «Sud Express» transportou nas suas magníficas carruagens membros da família real, diplomatas, milionários, grandes industriais, banqueiros, individualidades de relevo. Eduardo VII de Inglaterra, que frequentemente visitava Biarritz, tinha no «Sud Express» o seu transporte ideal. O rei Afonso XIII da Espanha também viajou bastante no «Sud», tanto mais, pormenor curioso, que era seu primo, o duque de Saragoça e inspector dos maquinismos dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha, actualmente aposentado, quem conduzia o comboio.

Conta-se, a propósito, que, uma vez, estando Afonso XIII em Paris, na estação de Austerlitz, a despedir-se de altas personalidades francesas, o condutor do «Sud», vendo que o rei de Espanha se demorava, desceu da máquina, e sujo, envergando um fato macaco, aproximou-se dele e disse em voz alta: — «Vamos embora, Afonso, que já saimos com atraso»!

O maquinista era nem mais nem menos o duque de Saragoça, autorizado, com certeza, pelos franceses, para conduzir o comboio em que viajava o soberano espanhol.

O «Sud» vai, pois, comemorar o 70.º ano da sua existência. Estamos, a bem dizer, muito perto da data, pois só nos faltam dois meses para se festejar o acontecimento.

O PRESENTE E O FUTURO DOS CAMINHOS DE FERRO

Afirmações optimistas do presidente da Associação dos Caminhos de Ferro dos Estados Unidos

MR. William T. Faricy, presidente da Associação dos Caminhos de Ferro Norte-Americanos, pronunciou, recentemente, uma conferência sobre o Presente e o Futuro do Caminho de Ferro.

Dado o grande interesse das suas informações, passamos em seguida a publicar um resumo da sua conferência:

«A extensão das linhas dos caminhos de ferro nos Estados Unidos, entre 1929 e 1955, passou de 249.000 a 221 milhas; o número de locomotoras, de 61.300 a 34.000; as carruagens de passageiros, de 63.000 a 36.000 e os vagões de mercadorias, de 2.641.000 a 2.000.000.

«Se nos limitássemos a registar essas cifras — disse o presidente da Associação — poderíamos chegar à conclusão errónea de que o caminho de ferro está em declínio; mas se se consideram os serviços prestados, quer dizer a verdadeira medida de resultados obtidos, a conclusão é muito diferente, e prova, pelo contrário, a vitalidade dos transportes ferroviários.

«Com efeito, apesar das referidas reduções, os serviços aumentaram de forma considerável. O tráfego de mercadorias (calculado em tonelada-milha) aumentou em 50 por cento entre 1929 e 1955, e o movimento de passageiros (calculado em passageiros-milha) com menos carruagens, manteve-se quase igual.

«A utilização mais intensa e mais eficiente do material torna-se mais evidente se considerarmos que em 1929 o serviço médio diário de cada vagão de carga era de 528 toneladas-milha, e que em 1955 a mesma foi de 1.000 toneladas-milha, isto é, um aumento de 72 por cento, apesar dos efeitos inevitáveis da semana dos 5 dias nos caminhos de ferro e na indústria em geral.

«A velocidade média dos comboios aumentou, de 1929 para 1955, em 41 por cento e a carga média em 71 por cento. A acção combinada da velocidade superior e de cargas maiores elevou a média horária dos vagões de carga de 10.580 toneladas-milha para 25.000 toneladas-milha ou seja um aumento de 139 por cento.

«Mas, além do facto de se efectuarem mais intensos serviços com material e linhas reduzidas, há que destacar os progressos e aperfeiçoamentos de toda a espécie que permitiram aos caminhos de ferro a obtenção desses recordes.

Mr. William T. Faricy citou depois os seguintes melhoramentos:

«O peso dos carris passou de 90 libras por jarda (1929) para 105 em 1952. Aparentemente, a diferença não é grande, mas com relação ao serviço prestado tem uma grande importâcia. Efectivamente, graças a isto e aos progressos notáveis na metalurgia e na estrutura dos carris, verifica-se que estes suportam pesos maiores, duram mais tempo e que a percentagem de ruptura está reduzida a uma ínfima proporção do que era há vinte e cinco anos.

«As travessas tinham, em 1929, uma duração média de dez anos; actualmente, graças a processos especiais de tratamento, duram mais de trinta anos

«Introduziram-se, além disso, importantes aperfeiçoamentos na colocação dos carris, no seu alinhamento para facilitar as curvas, na redução das rampas, no sistema de drenagem das águas, etc. com o fim de possibilitar a circulação dos comboios mais pesados a velocidades mais elevadas.

«Outros aperfeiçoamentos se levaram a efeito na conservação das linhas e das instalações em geral.

«As modificações nos sistemas de sinalização, de comunicação e de controlo são ainda mais importantes. O controlo centralizado de tráfego que em 1929 abrangia apenas 341 milhas de linhas, aplica-se actualmente a 27.000 milhas.

«Também se introduziram inovações muito consideráveis no funcionamento das estações terminais e de classificação.

«Entre estas inovações basta citar o «car retarder», que serve para a composição dos comboios. Este dispositivo, baseado no princípio do radar e da máquina electrónica de calcular, pesa automàticamente o vagão em movimento, calcula a sua velocidade, mede a distância que deve cobrir para se unir aos dois vagões do novo comboio ao qual vai

COMPANHIA NACIONAL DE ELECTRICIDADE

Um album comemorativo do X aniversário da sua fundação

Para comemorar o X aniversário da Companhia Nacional de Electricidade, foi organizada uma artística e luxuosa publicação, sob a direcção técnica do distinto pintor e ilustrador Bernardo Marques. Fundada em 1947, esta Companhia assumiu o encargo de estabelecer e explorar a rede de transporte de energia destinada à interligação dos sistemas produtores entre si e com os concessionários da grande distribuição e à alimentação dos consumidores cujo abastecimento directo se justifique, nomeadamente as indústrias electroquímicas, electrometalúrgicas, tracção eléctrica e grandes planos de regas.

Impunha-se com urgência o transporte da energia produzida nos novos aproveitamentos hidráulicos, pela contribuição que esse serviço representa na emancipação do País relativamente aos combustíveis estrangeiros bem como para fazer face ao aumento de consumo de energia dos grandes centros urbanos e industriais que as centrais existentes já não tinham capacidade para satisfazer.

Constituída com a participação do Estado e das Empresas produtoras e distribuidoras de energia, esta Companhia iniciou a sua actividade pela construção de instalações que interligassem os sistemas das Hidroeléctricas do Zêzere e do Cávado e permitissem o dreno da energia destes dois grandes produtores para os centros de consumo mais importantes, que são Lisboa e a capital do Norte.

O livro, que é profusa e artìsticamente ilustrado com gráficos, aspectos das linhas e mapas das diversas subestações, informa-nos ainda que no decorrer de 1956 se iniciaram os trabalhos de construção das instalações destinadas ao transporte de energia das novas centrais da Hidroeléctrica do Douro, localizadas no troço internacional deste rio, e da central Termoeléctrica Portuguesa, em construção na Tapada do Outeiro, e que prosseguem activamente os estudos de linhas destinadas a aumentar as possibilidades de fornecimento às zonas de distribuição localizadas ao Sul do Tejo e à União Fabril de Azoto e a abastecer a recém-nascida indústria siderúrgica.

Desejamos arquivar, nesta notícia, mais duas linhas, que se referem ao progresso do País e à actividade dos técnicos da Companhia:

«E já parte dos técnicos da Companhia procura soluções para os problemas que se avizinham, fruto do desenvolvimento económico e social do País, que provocará irremediàvelmente a criação de novos esquemas de transporte e a ampliação dos já existentes. Assim, passa-se dos estudos e projectos à construção e à exploração, numa sucessão de programas e de realizações a que não se enxerga o fim».

Aprouve-nos fechar esta notícia com a transcrição de uma nota optimista.

---

ser engatado, e depois regula a marcha para conseguir exactamente a velocidade desejada.

«Em 1929 este dispositivo era uma novidade e apenas uma estação o possuía. Hoje, pelo contrário, existem, na maior parte das «estações de classificação por gravidade»; a velocidade é controlada por dispositivos accionados automàticamente pelo próprio movimento do vagão.

«Finalmente, pelo que diz respeito ao serviço de tracção e de material circulante, deve dizer-se que em 1929 só havia algumas locomotoras Diesel-eléctricas afectas aos serviços de manobra, e que as referidas locomotoras só foram introduzidas cinco anos depois no serviço de passageiros e em 1941 no serviço de mercadorias. Tão grandes foram as vantagens demonstradas que hoje em dia cerca de 90 por cento do tráfego se efectua com locomotoras Diesel-eléctricas, o qual permite realizar economias substanciais de combustível e evitar muitas despesas de reparação.

«Qual será o futuro dos caminhos de ferro?

«De duas coisas há a certeza: os caminhos de ferro continuarão constituindo a estrada sobre o carril, porque sòmente sobre o carril é possível transportar um comboio de vagões, e continuarão a transportar comboios maiores, porque é a única forma de efectuar um transporte em massa com um mínimo de pessoal, de combustível e de material.

«Do mesmo modo que os carris de hoje são melhores que os de ontem, os do futuro serão muito melhores. O mesmo sucede com os comboios. Em todo o caso, o princípio essencial do comboio de vagões sobre o carril continuará sendo a base do nosso comércio continental.

«Por comparação com a geração anterior, vimos mudanças consideráveis na tracção, no material circulante e nas instalações fixas; a próxima geração, por sua vez, não deixará de assistir também a inovações consideráveis e até surpreendentes.

«A certeza de que se chegará a este desenvolvimento está garantida pelos progressos que os caminhos de ferro conseguiram anteriormente e pelos que se estão realizando actualmente. Com efeito, a intensificação das suas investigações e o ritmo do seu progresso aumentaram constantemente».

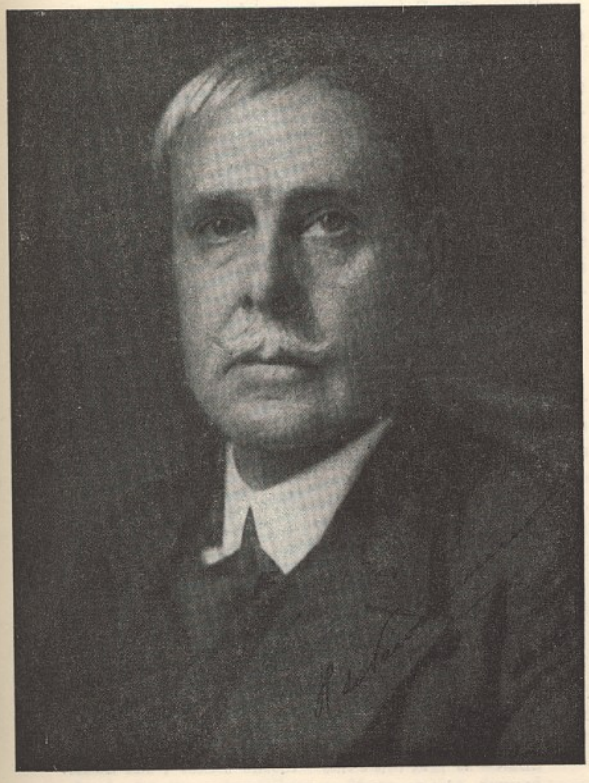
Ecos & Comentários

Por SABEL

Luanda vai erguer um monumento à memória de Paiva Couceiro? Uma ideia que não será posta de parte

A grande figura nacional de Henrique de Paiva Couceiro está ligada, para sempre e gloriosamente, à história de Angola. Huíla, ao dar o seu nome ilustre a uma vila em formação, prestou à sua memória uma grande e merecida homenagem. O seu nome é de tal projecção que não podia ficar apenas recordado nos livros que se escreveram ou venham a escrever-se sobre a sua notável acção na África portuguesa; no livro que ele mesmo escreveu: «Angola» — Dois anos de Governo: Junho de 1907, a Junho de 1909. *Dado como já está o seu nome a uma jovem e florescente vila, Luanda pensa agora em erigir-lhe um monumento. A ideia é feliz. A memória de Henrique de Paiva Couceiro é digna dessa nova e justíssima homenagem. Há que torná-la, o mais breve possível, em realidade. Honrar a memória dos Mortos é dar-lhes uma segunda vida: é trazê-los, como um estímulo de fé, para a nossa convivência.*

A ideia partiu, recentemente, de um grupo de velhos amigos e admiradores do nobre militar. Reuniram-se estes — cerca de uma boa centena — num jantar servido num dos melhores hotéis de Luanda. Presidiu à reunião o sr. dr. Mascarenhas Gaivão, digníssimo procurador da República.



Henrique de Paiva Couceiro

Na sala, um busto de Paiva Couceiro marcava a presença simbólica do antigo e notabilíssimo governador de Angola. O sr. Bernardo Guedes da Silva, um dos organizadores do jantar, expôs, num eloquente discurso, a ideia que motivara aquela reunião: erguer em Luanda um monumento condigno daquele que foi um dos mais heróicos servidores da grandeza e do prestígio do Império.

Outros oradores ergueram em seguida as suas vozes para recordar episódios interessantes da vida do grande português em África e para aplaudir calorosamente a ideia do monumento. O sr. dr. António da Silva Freitas Loureiro Lemos, um dos oradores, depois de traçar o perfil moral «daquele Português que, tão bem, soube honrar a Pátria, em todas as missões que lhe foram confiadas», *referiu-se ao livro: «Angola — dois anos de governo», em que Paiva Couceiro estuda os grandes problemas da nossa florescente província ultramarina, e ainda o volume de Norton de Matos —* «Ensaios sobre o livro **Angola**, de Paiva Couceiro».

Norton de Matos, que foi também governador de Angola, pôde verificar, com seus próprios olhos, o que foi a obra do seu antecessor. E corajosamente, desassombradamente, ele que fora vítima de uma injusta campanha, escreveu uma série de ensaios sobre a acção, tão portuguesa, de Paiva Couceiro. Trata-se de um depoimento importante, de valor histórico.

Apresentada a ideia, numa reunião, em Luanda, de um monumento ao glorioso governador da nossa Província de Angola, temos fé que ela, em breve, se converterá numa realidade. Tomaram a sua iniciativa alguns homens que estão habituados a encarar dificuldades e a resolvê-las. Queremos crer que, a estas horas, já está constituída uma comissão para levar por diante essa ideia magnífica.

Guerra civil de Espanha

FEZ agora, a 18 de Julho, vinte e um anos, que começou em Espanha a guerra da Libertação. Foi uma luta tremenda, dura e longa, que só terminou a 1 de Abril de 1939, precisamente quando, nesse dia, o Generalíssimo Franco pôde anunciar no seu comunicado que a guerra havia terminado.

Os nacionalistas portugueses colocaram-se imediatamente ao lado dos espanhóis que, para restituir a sua Pátria à dignidade nacional, estavam dispostos a dar a última gota de sangue. E, com efeito, foram em número de milhares os espanhóis que gloriosamente sacrificaram vidas e haveres pela sua querida Espanha. A intervenção amiga dos portugueses não obedeceu a um impulso de aventura, mas sim à necessidade de afastar da Península o perigo vermelho e de, concorrendo para a extinção do perigo comunista, em Espanha, nos libertássemos também dessa grave ameaça. Não foi pequena nem ineficaz a nossa leal colaboração. A Espanha nacionalista nunca a esquecerá.

No livro que, há dois anos, publicámos: — «Viajando pela Europa — Espanha» (II volume) relatámos muitas coisas que nos foi dado observar, na nação vizinha, durante esses longos meses em que os estrangeiros ali fizeram demonstrações de material de guerra. Contámos, nas páginas daquele nosso livro, alguns episódios. Foi, apenas, um resumo, pois muito ficou por dizer.

Aproveitamos a oportunidade deste aniversário para contar uma cena, curiosa, passada na cidade fronteiriça de Elvas. Encontrava-se ali um grupo de portugueses — desses de antes quebrar que torcer, que ouviram da boca de um capitão — o capitão Carpinteiro — este grito patriótico: «Vamos defender Olivença e tomar conta dela até que finalize a guerra civil.

Depois se verá o resultado da nossa comparticipação no movimento nacionalista de Espanha».

Não nos esquecemos dessa frase. Nela se contém um sonho, uma aspiração..

Foi há vinte e um anos que se iniciou a guerra civil de Espanha, que, hoje, se encontra, de novo, restituída às suas gloriosas tradições.

Falecimento do mais antigo servidor dos Caminhos de Ferro de Moçambique

EMBORA com atraso, não podemos deixar de registar, nestas colunas, o falecimento, há meses, em Lourenço Marques, do mais antigo servidor da Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique. Chamava-se Chali lata Ambase e contava, à data da sua morte, 82 anos de idade.

O «Boletim» daquela Administração, ao publicar a notícia do seu falecimento, dá-nos alguns traços curiosos e simpáticos da sua personalidade que, com a devida vénia, passamos a transcrever:

«Nascido na região de Nacala de uma família de chefes locais, veio, ainda muito jovem, para esta cidade, em consequência de vicissitudes sofridas pelo chefe da sua casa.

Aqui serviu sob as ordens do General Machado, colaborando na construção da linha férrea Lourenço Marques-Pretória, havendo em 1900 transitado definitivamente para os C. F. M. cujo serviço não mais deixou.

Conheceu todos os Governadores-Gerais desta Província desde Mouzinho, que sempre acompanhou nas suas deslocações em caminhos de ferro.

Dotado de qualidades de trabalho excepcionais, a sua dedicação e amor ao serviço eram tais que lhe era difícil tolerar a vida sem comparecer na oficina de Revisão de Material onde trabalhava.

Pediu com grande insistência para seguir nos comboios em que viajou Sua Excelência o Senhor Presidente da República, General Craveiro Lopes, a exemplo do que já sucedera com o Presidente Carmona e mais remotamente com o Príncipe Real D. Luís Filipe na sua visita a esta Província.

O seu funeral teve grande acompanhamento por parte dos ferroviários de todas as raças que, com saudade, acompanharam à última morada este modesto mas tenaz servidor da causa dos transportes».

Episódios ferroviários

O importante semanário «Jornal do Médico» publicou num dos seus últimos números um interessante relato que, com a devida vénia, passamos a transcrever:

UM PARTO QUASE NO COMBOIO. .

«O «rápido» do Porto tinha passado há pouco a Pampilhosa. O ruído monocórdico do comboio convidava a um estado de sonolência, que o habitual retraimento dos companheiros de «cabine» ainda tornava mais vivo. Fomos despertados pelo apelo dum funcionário da C. P., procurando um médico, para socorrer uma pessoa doente que viajava numa carruagem do mesmo comboio.

Não desejando, por feitio, tornarmo-nos notados, apetecia-nos não nos acusar da nossa profissão de médico, mas não podíamos, por outro lado, esquecer o nosso dever. Dever duplo no caso presente, pois também éramos médico da C. P. E assim fomos deparar com uma senhora que numa ampla carruagem de assentos de dois lugares — as carruagens de 2.ª do «rápido», na ocasião — gemia cheia de dores .. em trabalho de parto.

Soubemos então que vinha duma cidade, além do Porto, para uma maternidade l Lisboa, para se entregar nas mãos dum conhecido parteiro, em quem tinha a maior fé. Fizemos-lhe ver o inconveniente de continuar viagem, podendo ficar em Coimbra, onde chegaríamos em breve prazo, e onde encontraria todos os recursos, se fossem precisos, para o seu caso, que, aliás, futurámos fácil, pois se tratava duma multípara, com bons partos anteriores. Baldado tempo, porque a senhora, à viva força, queria ir para Lisboa e o marido não parecia disposto a impor a sua vontade. E assim passámos Coimbra, perdendo a parturiente então a última probabilidade de ficar devidamente hospitalizada.

Tentámos ganhar tempo, diminuindo as dores e, consequentemente, a excitação nervosa que precipitaria os acontecimentos, e recorremos a uma injecção de «Espasmalgina». Conseguido o almejado sossego da senhora, voltámos ao mesmo lugar.

O comboio continuava a rodar e, já próximo de Albergaria, nova chamada nos levou até junto da agitada viajante. Voltavam as dores, e o espalhafato na carruagem-salão onde viajava era enorme.

Resolvemos, com a ajuda do revisor, fazer sair da «cabine» de 1.ª em que viajávamos, os restantes passageiros, e aí se acomodou a parturiente na fofa cama do estofo do assento, ao mesmo tempo que requisitávamos a esplêndida ambulância da C. P., que já nos havia servido e onde havia os elementos mais essenciais para a emergência — e dispusemo-nos a esperar. Para quem estava habituado a intervir em partos em cubículos infectos, onde mal cabia o leito, as instalações de agora correspondiam a uma sala de operações de grande categoria..

Feita uma rápida observação, mais se radicou a ideia de que tudo correria normalmente e que apenas nos restava fazer o papel de... parteira.

Passamos o Entroncamento e as dores vão aumentando. Está por pouco o acontecimento. Santarém, Setil e daí a pouco um grito maior desperta a nossa atenção, e lá se rompe a «bolsa das águas». Ultrapassamos Vila Franca e aconselhamos o marido a deixar seguir a esposa até à estação do Rossio, onde terminará o parto na carruagem se uma ambulância não chegar a tempo, dado o perigo de sair em Entre-Campos, como tencionam.

Mas — oh! santa teimosia! — querem sair mesmo em Entre-Campos, onde a esperam (?) para seguir para a Maternidade. Como vou para o Rossio, peço a um colega amigo, que ali aparecera, para acompanhar a senhora. E assim sucedeu, abdicando amàvelmente da sua situação de neurologista, para se transformar em médico-parteiro, pois era professor daquela cadeira numa das nossas Universidades!

Aterrado, vejo ainda a senhora atravessando a gare, gritando por entre o pasmo dos que assistiam àquele quadro estranho. E que tragédia não se poderia ter dado!

Nessa noite mal dormi, a pensar no que se teria passado. Na manhã seguinte, na Maternidade, soube então que mal tinha tido tempo de sair de um «taxi» para o Banco, onde nasceu um robusto bebé! E para isto tinha vindo de tão longe, em busca do que supunha o seu médico salvador!

E assim terminou esta viagem acidentada, que hoje me disponho a recordar e que prova, entre outras coisas, que o médico em toda a parte está presente a bem do próximo, sem o menor agradecimento, como neste caso, pois nunca mais soube da minha doente de ocasião».

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Quatro homens e uma mulher»
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Espada Vingadora»

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

A Província precisa de Hotéis

Não há dúvida que o Turismo europeu descobriu Portugal. Estão de parabéns quantos, entre nós, acreditaram, desde longa data, nas nossas excepcionais condições turísticas e nelas viram uma indústria rendosa. O turismo não é só a exportação da paisagem. É muito mais do que isso. Os turistas que nos visitam, mesmo por horas — o ideal será trazê-los e demorá-los por cá pelo menos uma semana — os turistas que nos procuram nunca deixam de ser, por mais modestos que sejam, consumidores e, portanto, compradores dos nossos produtos. Postais, bonecos, filigranas, vinhos finos, brandes, calçado — a nossa indústria de sapataria é realmente famosa — de tudo e do mais, que seria supérfluo acrescentar, o estrangeiro leva uma amostra como lembrança. Essas lembranças constituem elementos de propaganda portuguesa. Essas exportações, chamadas invisíveis, pesam muito a nosso favor.

Ora Portugal, felizmente, não é só Lisboa e Porto, com os seus respectivos e pitorescos arredores. Portugal é também a Província — que não é pobre de valores turísticos. E a Província, de Norte a Sul, tem sido e continua a ser imensamente visitada por turistas e mais visitada seria se tivesse hotéis. Há que apelar, por isso, para a iniciativa particular e facilitar-lhe todos os meios possíveis para que ela colabore, com eficiência, na arte de captivar e servir os nossos visitantes.

Dr. Manuel Mata Júnior

Faleceu em Lisboa, no Hospital Militar da Estrela, no dia 13 de Agosto, o sr. Dr. Manuel Joaquim da Silva Mata Júnior. Quem escreve estas breves linhas de homenagem à sua memória, foi seu aluno no Liceu de Ponta Delgada e, poucos anos depois, em Lisboa, seu amigo pessoal e companheiro numa tertúlia. Possuía um grande poder de simpatia irradiante este admirável conversador, espirituoso, alegre e senhor duma cultura científica. Com a sua morte, a cidade de Elvas, de onde era natural, perdeu um dos seus mais ilustres e dedicados servidores. Médico sabedor, fez clínica, durante vinte anos, na sua terra natal, tendo assumido, ali, o cargo de director do Hospital Militar, onde introduziu importantes melhoramentos. Neto do Desembargador Dr. José Avelino da Silva e Mata, autor dos «Anaes d'Elvas», que se conservam manuscritos na Biblioteca Municipal daquela cidade, o Dr. Manuel Joaquim da Silva e Mata Jr. interessava-se por coisas antigas. Coração generoso, deixou parte dos seus bens a dois orfanatos. Eis aqui o exemplo de um homem que soube viver com dignidade e bondade a sua vida.

Pintores portugueses

RAPAZ — *Quadro a óleo de Artur Loureiro*

POEMA

Meto-me para dentro, e fecho a janela.
Trazem o candeeiro e dão as boas noites,
E a minha voz contente dá as boas-noites.
Oxalá a minha vida seja sempre isto:
O dia cheio de sol, ou suave de chuva,
Ou tempestuoso como se acabasse o Mundo,
A tarde suave e os ranchos que passam
Fitados com interesse da janela,
O último olhar amigo dado ao sossego das árvores,
E depois, fechada a janela, o candeeiro aceso,
Sem ler nada, nem pensar em nada, nem dormir,
Sentir a vida correr por mim como um rio por seu leito,
E lá fora um grande silêncio como um deus que dorme.

ALBERTO CAEIRO (Fernando Pessoa)

Linhas Estrangeiras

CHILE Entre as obras ferroviárias projectadas e orçadas em 12 milhões de dólares, está incluída a construção do maior túnel ferroviário do mundo, pois deverá ter 25 km de comprimento, ao passo que o famoso «Simplon», que liga a Suíça à Itália, através dos Alpes, e cujo cinquentenário foi recentemente comemorado, tem pouco mais de 20 km de extensão.

O projectado túnel chileno atravessará uma grande montanha chamada La Dormida. Actualmente, as duas mais importantes cidades do país — Santiago e Valparaíso — são ligadas por um caminho de ferro que contorna aquela montanha e tem de extensão cerca de 190 km. O túnel encurtará a distância entre aqueles centros em 60 km. Quando, há cerca de cem anos, foi construído o actual caminho de ferro, a montanha constituiu uma barreira quase intransponível. E, como consequência, o caminho de ferro tomou a direcção do norte, contornando a cadeia montanhosa numa volta em forma de U com cerca de 60 km de extensão.

Depois da segunda guerra mundial, a expansão económica, que provocou extraordinário aumento de tráfego, fez com que a existência daquele percurso ferroviário se tornasse um obstáculo ao progresso.

Os engenheiros chilenos calculam que o túnel, reduzido o trajecto de 64 km, possibilitará uma economia de um milhão de dólares por ano, não contando com a economia obtida pela diminuição do desgaste do material.

Mas, mais importante do que a economia directa de dólares, é o facto de que haverá uma redução de uma hora e meia no tempo gasto nas viagens entre a capital e o seu principal porto de mar.

As despesas feitas com a abertura do projectado túnel serão compensadas, esperam os engenheiros, dentro de pouco tempo.

Esta obra está de acordo com o amplo programa que o Chile está pondo em prática para a modernização do seu sistema ferroviário. Efectivamente, Santiago anunciou a aquisição de mais 31 modernas locomotivas diesel-eléctricas para substituir as antigas locomotivas a vapor, assegurando novas economias para o orçamento dos Caminhos de Ferro do Estado, que já têm no serviço 74 locomotivas diesel-eléctricas e 30 locomotivas eléctricas. Cerca de cem outras circulam noutros caminhos de ferro, principalmente nas ricas regiões do norte.

INGLATERRA Em 1958 entrarão em serviço, na Grã-Bretanha, comboios de luxo Diesel-eléctricos, que desenvolverão uma velocidade de 160 quilómetros horários. Com eles serão criados três expressos. — Londres, Manchester; Londres — Birmingham — Wolverhampton e e Londres — Bristol. O novo serviço faz parte de um projecto de modernização dos caminhos de ferro britânicos, cujo custo está calculado em 1.200 milhões de libras esterlinas.

Até ao fim deste ano, serão construídos e beneficiados mais de duzentos mil vagões de carga, os quais poderão funcionar em comboios de grande velocidade.

Nas linhas de Londres para o Norte de Inglaterra serão feitos três importantes desvios ferroviários que permitirão o afastamento dos pontos de entroncamento de tráfego intenso.

Na electrificação dos caminhos de ferro serão investidos este ano cerca de sete milhões e meio de libras esterlinas, e, em 1958, cerca de onze milhões e meio.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Setembro de 1907)

Automobilismo

Lisboa

A Cooperativa dos Auto-Omnibus enviou ao Tribunal administrativo um recurso contra o indeferimento do Governador Civil ao requerimento feito pela Cooperativa para pôr em circulação o automovel já recebido e que comporta vinte e dois passageiros.

Nesse recurso allega-se que a sociedade adquiriu um automovel e que sujeito este ao exame da direcção das obras publicas do districto, foi devidamente approvado. Que esse carro se não destina ao publico, mas simplesmente ao serviço particular e exclusivo dos socios, conforme o fim restricto da constituição da cooperativa. Nessa conformidade pediu licença ao governador civil para pôr em circulação o mesmo carro, mas que essa licença lhe foi denegada por um simples despacho de 18 de junho ultimo, recorrendo, por tal motivo, a cooperativa para o supremo tribunal administrativo, pedindo-lhe que revogue tal despacho, por ser contrário á lei e offensivo dos direitos da recorrente.

Linhas Portuguezas

Cintra — Entraram já em serviço, nesta linha, um salão e duas carruagens de compartimentos, modificadas nas Oficinas da Companhia Real destinadas aos comboios rapidos.

A illuminação destas novas carruagens é feita por electricidade.

Malange — Progridem os trabalhos nesta linha, estando já assentes os carris até Matete, e o resto da linha pronto a recebe-los.

Aviz — Foi determinado que o troço do caminho de ferro de Móra a Ponte de Sôr passe entre Avis e Galveias.

Arganil — A Associação Commercial de Coimbra pediu ao governo a conclusão da linha ferrea da Louzã a Arganil, e o prolongamento até à Covilhã.

Companhia Real — A direcção d'esta companhia requereu a concessão de um ramal da estação de Aveiro ao extremo norte do Canal de S. Roque, prolongando-se pela margem sul até às proximidades da praça do peixe da cidade.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

Do «Boletim de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique», transcrevemos, com a devida vénia, o seguinte artigo sobre os caminhos de ferro daquela nossa progressiva província:

«Ao examinar o mapa da rede de comunicações de Moçambique, o observador desprevenido ficará possivelmente surpreendido com o facto de verificar que as linhas de caminho de ferro se desenvolveram na direcção do interior, sem ligação física entre elas.

Tal fenómeno deve-se principalmente à configuração do território que se apresenta como uma longa facha de terreno debruçado sobre o Oceano Índico, e ainda à sua situação geográfica, que o tonou vizinho de ricas áreas do interior africano.

Assim, como verdadeiras colunas verterbais dum sistema de comunicações apoiado nos principais portos desta Província, nasceram em fins do século passado duas linhas: a primeira, do Porto de Lourenço Marques para o Transval, e a segunda, do porto da Beira para a Rodésia do Sul. Em princípio do século actual nasceram mais oito linhas: três utilizando o porto de Lourenço Marques, uma o de Inhambane, outra o de Vila de João Belo, outra o da Beira outra o de Quelimane e a última, (na ordem geográfica e não na cronológica) o de Moçambique, hoje transferida para o de Nacala.

Em virtude da facilidade de comunicações marítimas, a ligação entre as diversas linhas ficou a princípio a cargo do navio e mais tarde também da camionagem automóvel e do avião, actividades criadas e administradas pelo mesmo organismo do Estado que tem a seu cargo os portos e caminhos de ferro, designado por Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, ou abreviadamente C. F. M.

Estabeleceu-se desta maneira uma rede fechada, que nas melhores condições económicas fomentou o desenvolvimento da Província de Moçambique e dos territórios vizinhos.

Hoje começa a sentir-se a necessidade da ligação por via férrea das diversas redes, já pelas razões que interessam a economia da Província, já pelas razões que interessam à exploração da actividade ferroviária. Por isso estão em estudo a ligação da rede de Lourenço Marques à da Beira e à de Inhambane.

Os Caminhos de Ferro de Moçambique estão organizados em 4 Divisões e uma Inspecção, conforme pormenores que a seguir indicamos.

Divisão de Lourenço Marques: Linha de Goba (para Suazilândia), 69 kms; Linha de Ressano Garcia (para a União Sul-Africana), 88 kms; Linha do Limpopo (para a Rodésia do Sul), 534 kms; Ramal para Xinavane, 15 kms; Linha de Vila Luísa, 33 kms.

Inspecção de Inhambane e Gaza: Linha de Gaza, 90 kms; Linha de Inhambane, 98 kms; Ramal de Manjacaze, 50 kms.

Divisão da Beira: Linha da Beira (para a Rodésia do Sul), 328 kms; Linha de Tete (de D. Ana a Moatize). 254 kms.

Divisão de Quelimane: Linha de Quelimane (para Mocuba), 145 kms.

Divisão de Moçambique: Linha de Moçambique (Nacala-Nova Freixo), 538 kms; Ramal do Lumbo, 42 kms.

Com a excepção da linha de Gaza, que tem a bitola de 0,75 metros, todas as outras são da bitola de 1,067 metros.

Linhas em construção — Na Divisão de Lourenço Marques: prolongamento da Linha de Vila Luísa a Ungubana, onde ligará à Linha do Limpopo, 91,604 kms.

Na Divisão de Moçambique: Foi aberto concurso para o prolongamento da Linha de Moçambique, de Nova Freixo até Catur, 187 kms.

Linhas em estudo — Na Divisão de Lourenço Marques: Ligação da Linha do Limpopo à Linha da Beira, ligação da Linha do Limpopo à rede de Inhambane.

Na Divisão de Moçambique: Prolongamento da linha de Moçambique, de Catur ao Lago Niassa».

Prof. Doutor João Faria Lapa

Por nomeação do Ministério do Ultramar, partiu no dia 27 de Agosto para Luanda o ilustre Professor Doutor João Faria Lapa, do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras, Membro do Conselho Directivo desta Revista e Chefe de Divisão, Adjunto à Direcção-Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que vai presidir aos Júris dos exames de admissão às Universidades.

Ao nosso querido amigo, sr. Doutor João Faria Lapa, apresentamos os nossos votos de feliz viagem.

"Gazeta dos Caminhos de Ferro"

Transcrições

A «Revista Ferroviária», que se publica no Rio de Janeiro, transcreveu, no seu número de Junho, os artigos «A electrificação dos caminhos de ferro espanhóis» e «Próxima melhoria nas relações ferroviárias europeias», publicados na «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e da autoria, respectivamente, dos nossos prezados colaboradores, srs. Carlos de Brito Leal e Guerra Maio.

Os nossos agradecimentos.

Companhia Internacional dos Wagons-Lits e dos grandes Expressos Europeus

RELATÓRIO DE 1956

Recebemos da Companhia Internacional dos «Wagons-Lits» e dos Grandes Expressos Euroropeus, com sede em Bruxelas, o relatório referente ao exercício de 1956 e apresentado na assembleia geral ordinária de 7 de Maio próximo passado.

Segundo as afirmações do Presidente do Conselho de Administração, a situação desta Companhia pode considerar-se absolutamente sã e, deste modo, o Conselho de Administração, sem se afastar da sua habitual prudência, pôde realizar, num curto espaço de tempo, uma importante obra de expansão e de modernização dos seus meios de acção. Os resultados apresentados trazem a marca dos progressos realizados — e o Conselho de administração alimenta a firme esperança de obter novas melhorias com o desenvolvimento das iniciativas de criação relativamente recente, como as carruagens-camas turísticas e as vendas ambulantes nos comboios.

O número de passageiros transportados, em 1956, nas carruagens-camas, eleva-se a 1.967.000 contra 1.872.000 em 1955; o número de refeições servidas nas carruagens-restaurantes, nas carruagens-botequins e nos comboios automotores foi de 5.458.000 contra 5.308.000, no ano anterior.

Informa-nos o Relatório que, no referente a material circulante, as novas carruagens-camas tipo (P), com compartimentos individuais, foram bem acolhidos pelos passageiros.

A reforma das classes das carruagens influenciou favoràvelmete o tráfego e levou a Companhia dos «Wagons-Lits a proceder a uma adaptação das tarifas das suas carruagens-camas e a revisão dos seus acordos financeiros com os Caminhos de Ferro.

As suas 176 agências trabalham actualmente, em estreita colaboração, com as 207 agências dependentes de Thos, Cook & Son. Este conjunto de 383 agências «Wagons-Lits-Cook» cobre as cinco partes do mundo.

Tal qual as agências Cook, as da Companhia Wagons-Lits oferecem toda a gama dos serviços de que necessitam os passageiros, quer no que diz respeito aos transportes ferroviários quer no que se relaciona com os transportes marítimos e aéreos. Essas agências organizam cruzeiros, viagens de grupos, transportes individuais.

Durante o exercício do ano de 1956 abriram-se sete novas agências nas seguintes localidades: Barcelona, Coimbra, Dusseldorf, Luanda, México (Plaza Vista Hermosa e Continental Hilton) e San Salvador.

Nos seus diversos ramos de actividade a «Wagons-Lits» emprega cerca de 14.000 pessoas.

O actual material circulante é constituído por 1.170 veículos, contra 1.128 em 31 de Dezembro de 1955.

O parque de material circulante compõe-se das seguintes unidades: 725 carruagens-camas; 346 carruagens-restaurantes; 65 carruagens Pullman; uma carruagem-salão e 33 furgões.

Estão em construção na Alemanha 40 novas carruagens-camas, com que se aumentará o património da Sociedade, que tem também os seus interesses ligados há muitos anos a Portugal, de acordo com a C. P.

Agradecemos o exemplar que nos foi remetido do Relatório referente ao exercício de 1956.

PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

Portaria 16 383

O «Diário do Governo», n.º 181, I série, de 13 de Agosto de 1957, publica o seguinte:

Tornando-se necessário harmonizar o preço do transporte de cães nas linhas férreas portuguesas com as disposições já hoje adoptadas por todos os caminhos de ferro da Europa, estabelecendo um regime uniforme para esses transportes:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ao abrigo do artigo 2.º do Décreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, que o capitnlo IV — cães (base 7.ª) da tarifa geral de transportes em grande e pequena velocidade, aprovada pelo Decreto n.º 12 863, de 7 de Dezembro de 1926, seja alterado como segue:

Preço por cabeça e quilómetro — metade dos preços previstos no n.º 1 do artigo 4.º da tarifa geral de transportes, titulo I — passageiros, para a 3.ª classe (base 3.ª).
Mínimo de distância a taxar — 6 km.
Mínimo de cobrança por cada remessa — os previstos no n.º 2 do artigo 3.º da tarifa geral de transportes, título I — passageiros, para a 3.ª classe.

O quadro das bases dos preços da tarifa geral — grande velocidade — é substituído pelo quadro anexo.

Ministério das Comunicações, 13 de Agosto de 1957. — O Ministro das Comunicacões, *Manuel Gomes de Araújo*.

Bases dos preços da tarifa geral

Grande velocidade

Numeração das bases	Designações	Unidades para o preço de transporte	Preços por unidade e quilómetro	Mínimos (*)		Fracções indivisíveis a taxar	
				De peso a taxar	De cobrança por passageiro e por cada remessa	De distância — Quilómetros	De peso ou quantidade
	Passageiros:						
	Nas linhas exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses:						
1.ª	1.ª classe	Um	$50	—	(a) 3$00	1	—
2.ª	2.ª classe	»	$38	—	(a) 2$50	1	—
3.ª	3.ª classe	»	$28	—	(a) 1$70	1	—
	Nas linhas exploradas pela Sociedade Estoril:						
1.ª	1.ª classe	»	$50	—	(a) 3$00	1	—
2.ª	2.ª classe	»	$35	—	(a) 2$50	1	—
3.ª	3.ª classe	»	$25	—	(a) 1$50	1	—
4.ª	Bagagens (para o peso excedente ao que é transportado gratuitamente)	Tonelada	2$60	10 kg.	4$00	1	10 kg.
5.ª	Recovagens:						
	Até ao 100.º quilómetro	»	2$60				
	Do 101.º ao 200.º quilómetro	»	2$48				
	Do 201.º ao 300.º quilómetro	»	2$36				
	Do 301.º ao 400.º quilómetro	»	2$24				
	Do 401.º ao 500.º quilómetro	»	2$12				
	Do 501.º ao 600.º quilómetro	»	2$00	10 kg.	4$00	5	10 kg.
	Do 601.º ao 700.º quilómetro	»	1$88				
	Do 701.º ao 800.º quilómetro	»	1$76				
	Do 801.º ao 900.º quilómetro	»	1$64				
	Do 901.º ao 1000.º quilómetro	»	1$52				
6.ª	Géneros frescos:						
	Até ao 100.º quilómetro	»	2$00				
	Do 101.º ao 200.º quilómetro	»	1$90				
	Do 201.º ao 300.º quilómetro	»	1$80				
	Do 301.º ao 400.º quilómetro	»	1$70				
	Do 401.º ao 500.º quilómetro	»	1$60				
	Do 501.º ao 600.º quilómetro	»	1$50	10 kg.	4$00	5	10 kg.
	Do 601.º ao 700.º quilómetro	»	1$40				
	Do 701.º ao 800.º quilómetro	»	1$30				
	Do 801.º ao 900.º quilómetro	»	1$20				
	Do 901.º ao 1000.º quilómetro	»	1$10				
7.ª	Cães (b)	Um	(c)	—	(d)	1	—
8.ª	Dinheiro, valores e objectos de arte	1.000$00	$20	—	4$00	5	1 000$00
9.ª	Dinheiro amoedado (excepto de ouro ou prata)	Tonelada	3$30	10 kg.	4$00	5	10 kg.
10.ª	Transportes fúnebres	Um	2$00	—	100$00	5	—
	Animais:						
11.ª	Boi, cavalo, muar, jumento, garrano ou potro (macho ou fêmea)	Cabeça	1$40	—	20$00	5	—
12.ª	Vitelo ou porco (macho ou fêmea)	»	$70	—	10$00	5	—
13.ª	Carneiro, chibo, cabrito, cordeiro ou borrego, bácoro ou leitão (macho ou fêmea)	»	$30	—	4$00	5	—
	Veículos:						
14.ª	Carros de passageiros de mais de duas rodas (montados ou não sobre estas), embarcações, aeroplanos, balões dirigíveis e quaisquer veículos não designados	Veículo	(e) 5$00	—	30$00	5	—
15.ª	Carros de passageiros de duas rodas (montados ou não sobre estas), biciclos com carro anexo pesando mais de 350 kg.	»	(e) 4$00	—	25$00	5	—
	Carros de carga, viaturas ou reparos militares, viaturas de incêndio, viaturas sanitárias, jaulas para transporte de animais, zorras, cascos, pipas, cubas ou tonéis montados:						
16.ª	De mais de duas rodas (montados ou não sobre estas)	»	(e) 3$00	—	20$00	5	—
17.ª	De duas rodas (montados ou não sobre estas)	»	(e) 2$50	—	15$00	5	—
18.ª	Eliminada.						

(*) *Mínimo de distância* — O mínimo de distância a contar é de 6 km. Neste caso não é de considerar a fracção indivisível a taxar de 5 km.

(a) Para os meios bilhetes os mínimos de cobrança por passageiro são:

Nas linhas exploradas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: 1.ª classe, 5$; 2.ª classe, 2$50; 3.ª classe, 1$700
Nas linhas exploradas pela Sociedade Estoril: 1.ª classe, 3$00; 2.ª classe, 2$50; 3.ª classe, 1$50.

(b) Cada remessa não pode ser constituída por mais de um cão.
(c) Metade dos preços previstos no n.º 1.º do artigo 5.º da tarifa geral de transportes, título I — passageiros, para a 3.ª classe (base 3.ª).
(d) Os mínimos previstos na alínea a) para os meios bilhetes de 3.ª classe.
(e) Quando providos de motor mecânico, estas bases são elevadas de 25 por cento.

N. B. — Nestes preços estão incluídos todos os encargos que nesta data oneram as tarifas. Não estão compreendidas, porém, as taxas de operações acessórias nos preços e nos mínimos de cobrança supra.

Vejam-se as condições de aplicação relativas ao título I — passageiros, e à grande velocidade e às disposições comuns aos transportes em grande e pequena velocidade.

Ministério das Comunicações 13 de Agosto de 1957. — O Ministro das Comunicações — *Manuel Gomes de Araújo.*

Recortes sem comentários

Albuns de família

O Presidente Coty está em férias. O facto nada tem de extraordinário, visto que os chefes de Estado têm direito a repousar como os simples mortais, ou talvez mais ainda, dada a natureza exaustiva das suas funções. Ele e a família ocupam por alguns dias um desses maravilhosos castelos de sabor medieval que pertencem ao património da nação francesa. O fotógrafo de uma grande revista parisiense teve autorização para o «surpreender» na sua vida íntima e da visita recolheu algumas imagens que documentam a lhaneza e a simplicidade do seu trato. O Presidente Coty, que reconhece a missão da Imprensa e põe um empenho compreensivo em lhe aplanar as dificuldades, não teve a menor dúvida em se prestar às exigências, nem sempre cómodas, do repórter. Vemo-lo nas páginas da revista em diversos momentos da sua vida privada, quer na intimidade do seu lar, quer nas grandes perspectivas do parque, onde gosta de desempenhar o papel de avô, presidindo com remoçada alegria às brincadeiras dos netos. Não é raro vermos também, em revistas americanas, o Presidente Eisenhower deixar-se fotografar com uma ausência total de solenidade, algumas vezes brincando igualmente com os netos, como o bom rei Henrique IV costumava fazer. Claro que isto em nada diminui o prestígio que deve rodear as altas funções de um chefe de Estado. Pelo contrário. São essas fotografias «indiscretas», é esse aspecto íntimo e humano da vida dos grandes homens, que contribuem para lhes conquistar popularidade e simpatia. Os povos, como os indivíduos, gostam de folhear de quando em quando o seu album de família e de se rever nas imagens que recordam os momentos felizes ou simplesmente descuidados da sua existência.

De «O Diário De Lisboa»

Alfredo Cortês

No dia 20 de Julho passado fez 77 anos que nasceu, em Estremoz, este tão discutido autor dramático.

Era, portanto, alentejano o autor de peças tão discutidas. Entre a sua vasta obra contam-se as seguintes:

«Zilda», «Lodo», «Ouro», «Gladiadores», «Saias», «Lurdes», «Domus», «Tá Mar», «Bâton», etc.

Senhor das suas ideias e da sua técnica, Alfredo Cortês foi dos raros autores dramáticos que enfrentaram a crítica e o público com verdadeira calma e consciência, indo, duma vez, ao proscénio receber a pateada que a plateia fazia à sua peça. Triunfou depois e todos se convenceram enfim de que o valoroso alentejano tinha conquistado um lugar de destaque na literatura dramática da sua época.

De «A Rabeca»

Um maquinista morreu aos comandos dum «expresso»

LONDRES, 21 — O fogueiro de um «expresso», que seguia a toda a velocidade para a estação de Paddington, notou sùbitamente que o condutor da locomotiva tombara sobre o quadrante, as mãos agarradas ainda às alavancas. Estava morto, talvez devido a colapso cardíaco. Se bem que há pouco tempo ao serviço dos caminhos de ferro, o fogueiro não perdeu a serenidade e conseguiu parar o comboio a tempo. — (F. P.).

Arma contra os impertinentes

DETROIT, 23 — O mecânico Sidney Delpier inventou uma «arma secreta», com a qual as senhoras podem defender-se de qualquer impertimente «D. Juan» que as moleste na rua. Basta premir um botão para que o atrevido seja regado por uma chuva de tinta indelével, ao mesmo tempo que se ouve soar uma «sereia», pedindo socorro. — (A. N. I.).

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.DA
Sede Social: Escritório e Armazém
Rua da Prata, 199-1.º e 2.º — LISBOA
Telefone 3 2728
Sociedade proprietária da
FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRANQUEAÇÃO E ACABAMENTO DE SACAVÉM

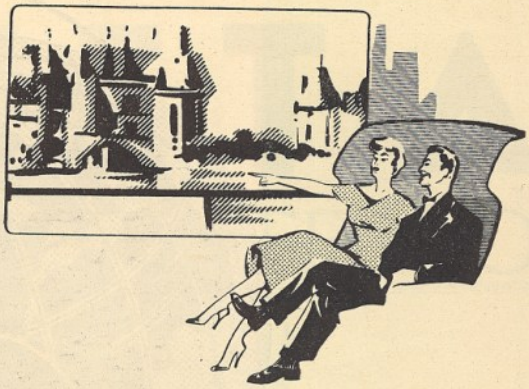
Nas grandes obras utiliza-se material produzido por
CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, L.DA
PORTUGAL
Administração e Serviços Comerciais
Rua dos Duques de Bragança, 9 • LISBOA • Telef. 3 26 16 / 2 19 78 / 2 89 12

Hôtel Bayard

17, Rue du Conservatoire
PARIS

O hotel onde se fala a nossa língua, com quartos com ou sem refeições e que os portugueses preferem por —— estar no centro de Paris ——

REGISTERED TRADE MARK TIMKEN — MADE IN ENGLAND



Vá a
FRANÇA
de comboio

Gozará o encanto da Viagem... sem ter tempo de cansar-se.

No comboio pode admirar a paisagem, tomar a sua refeição, dormir, passear com toda a comodidade.

Oferecemos-lhe também, nos principais centros turísticos, as nossas excursões em autocarros.

Bilhetes nas agências de viagens.

CONFORTO
RAPIDEZ
ECONOMIA

SNCF

Reduções de 20 a 40 % nos bilhetes turísticos e de grupos.

INFORMAÇÕES:

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Av. José António, 57, · MADRID · Telef. 472020

O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE