

DEPOSITO LEGAL
- SET. 1958

11.º do 71.º Ano

Lisboa, 16 de Agosto de 1958

Número 1696

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA
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 Telefonía / 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 20168—LISBOA



Centrais eléctricas e Sub-estações, Protecções para redes eléctricas, Tracção eléctrica, Válvulas electrónicas—Emissores. Em armazém no Porto: motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica, pára-raios, Válvulas electrónicas, etc., etc.



Auto-transformadores de 220/150 kv. destinados à subestação de PEREIROS da C. N. E., depois do desembarque no Porto de Lisboa

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O

SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELÉTRICAS)
* FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.
AMADORA E LOBITO
PORTUGAL

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS (1.ª classe)

Caldas da Cavaca

(Aguiar da Beira)

Estância de tratamento e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 58 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

Água muito fluoretada, a mais fluoretada do mundo, contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias como se prova com valiosas referências de muitos médicos, que pomos à disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

PENSÃO AVENIDA

Óptimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados,
de alugar, para famílias

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

Aguiar da Beira ou pelo telefone 6126
ou para **Lisboa** Rua do Arsenal, 108, 1.º - telef. 31311



End. Teleg. EUROPEA
TELEPHONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 7 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

1696



16—AGOSTO—1958



ANO LXXI

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

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

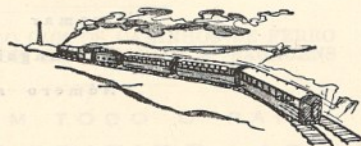
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

| | |
|--|-----|
| No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo Eng.º <i>FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i> | 559 |
| Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> | 564 |
| As Festas em Portugal—Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por <i>B. WOŁOWSKI</i> | 565 |
| Sapadores dos Caminhos de Ferro | 567 |
| Linhas Estrangeiras | 568 |
| António Montês | 571 |
| Os nossos caminhos de Ferro na imprensa técnica de Londres | 371 |
| Caminhos de Ferro Ultramarinos | 371 |
| Recortes sem comentários | 372 |
| Revista «Mundo» | 372 |



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

3) A Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste

Efectuado, pois, o resgate das linhas em Agosto de 1861, a nova empresa nomeou o nosso conhecido Hardy Hislop seu agente, ou procurador, por documento feito em Londres por John Harisson, notário público, e reconhecido por Francisco Inácio Vanzeller, cônsul geral de Portugal na Grã-Bretanha e esta, por sua vez, por Eusébio Aquiles Monteverde, da Secretaria de Estado dos Negócios Estrangeiros, em 26 de Janeiro seguinte⁽⁵⁾.

Era esse acto notarial preparatório do contrato de traspasse que veio a ser lavrado, em 31 de Janeiro de 1863, nas notas do tabelião Francisco Vieira da Silva Barradas. Dele damos os seguintes trechos:

«Saibam quantos esta escritura de cessão, traspasse ou transferência e obrigação virem, que no ano do nascimento de Nosso Senhor Jesus Cristo de 1863, aos 31 dias do mês de Janeiro, nesta cidade de Lisboa, na rua Augusta n.º 28, 1.º andar, no meu escritório, compareceram de uma parte o II.º Sr. Manuel José Correia da Silva, proprietário, morador na rua de S. Bento n.º 306, freguesia de Santa Isabel, na qualidade de procurador de Charles Edward Mangles, de John Chapman, de Robert Russell Notman e de George Bernard Townsend, concessionários do Caminho de Ferro das Vendas Novas a Évora e Beja, conforme o contrato celebrado em 3 de Janeiro de 1860 entre os ditos concessionários e o governo de Sua Majestade Fidelíssima para a construção do referido caminho de ferro e seu artigo adicional aprovado pela lei de 29 de Maio de 1860; e de outra parte Hardy Hislop, proprietário, morador na rua do Caldeira n.º 9, freguesia de Santa Catarina, na qualidade de procurador de Charles Edward Mangles e Robert Russell Notman, directores da Companhia do Caminho

de Ferro de Sueste de Portugal, cujos estatutos foram aprovados por decreto de 23 Julho de 1862, ambos os outorgantes de mim conhecidos e me apresentaram as procurações de seus constituintes, que ficam em meu poder e cartório para serem copiadas nos traslados desta escritura.

«E pelo primeiro outorgante foi dito em presença das testemunhas adiante nomeadas e assinadas:

«Que, por um contrato feito em Londres em 5 de Agosto de 1862, seus constituintes transferiram à Companhia do Caminho de Ferro do Sueste de Portugal o dito contrato feito com o governo de Sua Majestade em 3 de Janeiro de 1860, para a construção do Caminho de Ferro das Vendas Novas a Évora e Beja, e seu artigo adicional;

«Que ele, primeiro outorgante, ratificando o dito contrato feito em Londres, agora pela presente escritura e na melhor forma de direito, e em nome dos ditos concessionários, seus constituintes, cede, traspassa e transfere à Companhia do Caminho de Ferro de Sueste de Portugal e seus sucessores o dito contrato de 3 de Janeiro de 1860,

«Que a companhia ficando subrogada, como de feito fica por este contrato, em todos os direitos dos concessionários, reciprocamente os fica substituindo em todas as obrigações que os concessionários tinham contraído pelo dito contrato de 3 de Janeiro de 1860 e seu artigo adicional;

«Que portanto a companhia por si, e por seus sucessores e representantes, completará e conservará o caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja, e as obras e trabalhos autorizados pelo dito contrato, e fielmente cumprirá todos os termos e condições dele na conformidade das leis de Portugal;

«Que em nome da companhia, que representa, aceita esta cessão, traspasse e transferência, com

todas as suas cláusulas, obrigando-se em nome da mesma companhia, por si, e por seus sucessores, agentes, empregados e trabalhadores, a cumprir fielmente todas as cláusulas e condições do contrato transferido e seu artigo adicional, como se fosse celebrado directamente com a mesma companhia, e a responder em tudo o que diz respeito ao mesmo contrato perante as justiças deste reino, e na conformidade da legislação portuguesa.

«Assim o disseram e outorgaram e assinam com as testemunhas presentes João Ferreira da Cunha Bastos Jervis e Guilherme Augusto Domingues, empregados neste escritório, depois de lhes ser lida esta escritura por mim tabelião Francisco Vieira da Silva Barradas, que a escrevi. Desta, 800 réis. Manuel José Correia da Silva, Hardy Hislop, João Ferreira da Cunha Bastos Jervis e Guilherme Augusto Domingues.»

Este contrato foi aprovado pela carta régia 6 de Fevereiro seguinte:

«Tendo-me sido presente a escritura pública de 30 (1) de Janeiro do ano corrente, lavrada nas notas do tabelião Francisco Vieira Barradas, pela qual Carlos Eduardo Manges, João Chapman, Roberto Russel Notman e George Bernardo Townsend, concessionários do caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja, na conformidade do contrato celebrado em 3 de Janeiro de 1860 entre os ditos concessionários e o meu governo, e do seu artigo adicional, aprovado pela carta de lei de 29 de Maio de 1860, cedem e traspasam os seus direitos e obrigações, na conformidade do referido contrato, a favor da Companhia do Caminho de ferro de Sueste, cujos estatutos foram aprovados por decreto de 23 de Julho de 1862; e constando do mencionado documento a aceitação por parte da companhia da referida cessão e traspasse;

«Visto o artigo 1.º do já citado contrato de 3 de Janeiro de 1860;

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

«Hei por bem dar a minha régia aprovação ao referido contrato de cessão e traspasse, para que dele se possam seguir todos os efeitos legais, com as seguintes cláusulas:

«1.ª — Que os primitivos concessionários não ficam isentos da responsabilidade que assumiram para a construção do caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja no prazo marcado no con-

trato, se a companhia por qualquer motivo lhe não der pontual execução;

«2.ª — Que a Companhia do Caminho de ferro de Sueste de Portugal não poderá por qualquer forma efectuar o traspasse e cessão dos seus direitos e obrigações para qualquer pessoa ou empresa sem expressa autorização do meu governo.

«O presidente do conselho de Ministros, ministro e secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros, e interinamente das Obras Públicas, Comércio e Indústria, o tenha assim entendido e faça executar. Paço, em 6 de Fevereiro de 1863 — REI — Duque de Loulé».

O certo é que a construção dos prolongamentos para Évora e Beja e a exploração da parte já em serviço prosseguiram até Abril de 1864, data em que a nova companhia — a Companhia de Sueste — delas tomou conta.

Em 18 de Julho de 63, um relatório do Engenheiro fiscal, que é agora o antigo Director Canto e Castro Mascarenhas, acerca do estado dos trabalhos entre Vendas Novas e Beja, dá-nos, com simpático optimismo, informações de que a linha será aberta ao público em breve:

«Il.^{mo} e Ex.^{mo} senhor — Tenho a honra de levar ao conhecimento de V. Ex.^a o estado dos trabalhos em que se acha a linha férrea de Sueste, compreendida entre as estações de Vendas Novas e Évora, no comprimento de 59.600 metros. Julgo conveniente antes de entrar na descrição dos trabalhos, fazer uma ligeira análise da natureza e forma do terreno em que está lançada esta linha, para se poderem avaliar as dificuldades nos pontos principais de trabalho.

«Os primeiros 4 quilómetros, a partir de Vendas Novas, nada apresentam que valha a pena mencionar; a forma e natureza do terreno não diferem do que geralmente apresenta a linha do Barreiro às Vendas Novas.

«A partir do quilómetro 4, a linha, passando quase paralela e ao sul da cordilheira que separa as águas do Tejo das do Sado, teve de cortar os contrafortes da mesma serra, atravessando vales de ordem inferior, com movimentos de terra consideráveis em todo o seu trajecto, contando vinte trincheiras superiores a 6 metros de altura, excedendo algumas a cota de 10 metros e havendo a trincheira de Vale de Galega com cotas de 19 metros. Entre os aterros contam-se o da Defesa Grande, Safira e Solteiros, com cotas superiores a 18 metros, e o de Solteiros a 21 metros, havendo outros não tão importantes de 8 a 10 metros, mas cuja remoção de terras foi feita unicamente a carinhos de mão e carros de mulas, e por isso de um grande custo.

(1) Como se vê do documento anterior, deve ser 31.

«A começar no quilómetro 5, o terreno muda totalmente de natureza, aparecem alguns calcários, xistos de variada espécie até que no quilómetro 28 vêm os granitos em quase todas as trincheiras até Évora. Com todas estas dificuldades, quase todas as trincheiras e aterros estão com maior largura do que a marcada nos perfis adoptados e os taludes em quase todos os desaterros, e feitos com certo cuidado.

«As obras de arte, desde Vendas Novas até ao quilómetro 28, são construídas com diferentes materiais, há alguns canos de ferro fundido com testas de cantaria, o maior número feito com aduelas de loiça vidrada e testas de cantaria e alguns feitos com tijolo; quatro aquedutos importantes todos de cantaria e alguns de tijolo e o resto das obras feitas com cantaria e tijolo. A partir do quilómetro 28, todos os aquedutos e obras importantes são de cantaria e granito. Todas estas obras estão concluídas à excepção das pontes de Solteiros e S. Briços; na primeira está-se fazendo a reparação das abóbadas, de maneira satisfatória, e na de S. Briços, em que se estão construindo os gigantes para reforçar os muros de retorno que se tinham fendido quando se carregaram de terra, há a observar atentamente a fenda que primeiro se manifestou no encontro do lado de Évora.

«O encontro propriamente dito conserva-se na prumada, sem tendência a desmoronar-se; porém, não podendo o gigante que há-de reforçar o muro de retorno fazer desaparecer aquela fenda, convém observar se esta aumenta e se o encontro, saindo da vertical, manifesta indícios de inevitável ruína. Para isto pude combinar com o empresário geral para que, logo que estivesse montado o tabuleiro para a segunda via, se fizesse o movimento por aquela parte, a fim de que não houvesse a reccar-se o mais pequeno desgosto.

«Na ponte de Safira, que foi uma das obras mais bem construídas, as abóbadas fenderam-se peia carga e choques descontrados, a que sujeitaram a obra; porém, tendo sido tomadas com cimento há cinco meses, e suportando esta ponte um pesado aterro de 10 a 12 metros de altura, nada até hoje indica que houvesse o menor movimento, conservando-se a obra em bom estado e com boa aparência.

«Em todo o caminho há seis pontes com tabuleiro de ferro, três com um vão, uma com dois, outra com três de 10,^m66, e uma com um vão de 6,^m10. O tabuleiro para a primeira via está assente em todas, havendo a ponte da ribeira da Prata já com os dois tabuleiros e montando-se actualmente o segundo na ponte de Valverde. Quase todo o material necessário para montar a segunda via está ao pé das diferentes obras, e espero que o caminho não seja aberto à circulação sem que as pontes estejam completamente acabadas.

«Está em toda a linha assente a via permanente, excepto entre o quilómetro 12 e 13, e pode dizer-se com toda a perfeição, por isso que as travessas são preparadas, faceadas, e todas com as mesmas dimensões e assentes sobre o terreno a distâncias medidas; as cunhas e cavilhas, de madeira comprimida, são também preparadas, e os rails, duplo T, têm por metro corrente 37 quilogramas.

«Pode dizer-se que toda esta linha está balastada, por isso que faltando nalguns sítios cobrir as travessas há todavia balastro chegado à via.

«A estação de Évora pode ficar concluída dentro de um mês, por isso que estão pondo o telhado, portas e janelas; faltando rebocar, sobradar, pintar e concluir as pequenas coisas de um edificio daquela ordem. A casa para as locomotivas está recebendo o telhado. O tanque e o poço estão quase acabados. A casa para depósito de mercadorias está em construção. Está aberto o cabouco para a plataforma gigante.

«A estação de Montemor, na Torre da Gadhna, não está construída, porque ainda se não decidiu o local mais conveniente para a sua colocação.

«Há 5 locomotivas, 3 em magnífico estado e 2 que não fazem serviço por causa das avarias que sofreram, devendo porém servir em poucos dias, porque já chegaram de Inglaterra as peças para a sua reparação. Carruagens de diferentes classes armadas e prontas, 26. Estas carruagens são fechadas à chave e sem tranqueta, conforme se usa em Inglaterra; porém a empresa anuiu a colocar em todas as tranquetas, como se usa nos nossos caminhos, dispensando o uso da chave.

«A vista desta ligeira exposição, pode-se bem julgar do estado do caminho e adquirir a certeza do seu completo acabamento dentro de um mês, e assim ser entregue à circulação pública.

«Deus guarde a V. Ex.^a — Lisboa, 18 de Julho de 1863. — II.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Visconde da Luz, Director geral das Obras Públicas. — O engenheiro fiscal da 2.^a divisão de caminhos de ferro, Sebastião do Canto e Castro Mascarenhas».

E, com efeito, em 14 de Setembro desse ano (1863) era inaugurado o importante troço de Vendas Novas a Évora e, logo no dia imediato, até Beja.

Por essa época, comentava o «Jornal do Comércio» — em 6 de Outubro de 63 — o desenvolvimento da nossa viação acelerada:

«No fim de 1859 só existiam construídos ao norte e ao sul do Tejo, 137 quilómetros de via

férrea. O maior desenvolvimento destes trabalhos começou em 1860, depois das leis de 5 e de 28 de Maio desse ano. Hoje estão em completa exploração a linha de Leste até à fronteira de Espanha, e a linha de Sueste até Évora. Dentro de 3 ou 4 meses estarão também concluídas a linha do Norte até ao Porto e o ramal da linha de Sueste para Beja. Teremos então em todo o País 688 quilómetros de caminho de ferro.

«Conclui-se daqui que temos adiantado mais, proporcionalmente, na nossa viação acelerada do que a ordinária. De estradas, temos apenas o dobro da extensão que temos em caminhos de ferro, quando devíamos ter 6 ou 7 vezes mais, para que estes dois géneros de viação conservassem entre si a proporção mais conveniente. E note-se que só dos últimos 3 anos é que data o desenvolvimento dado à construção das linhas férreas, e que nesse espaço de tempo o andamento da construção das vias ordinárias pouco ou nada têm adiantado ao que era antes.

«Com isto não pretendemos asseverar que o País está completamente servido enquanto a caminhos de ferro, e que só convém tratar da construção de estradas. Entendemos que é necessário continuar a dar o mesmo desenvolvimento que ultimamente se tem dado á viação acelerada, até completarmos a rede principal deste género de vias de comunicação, e aumentar consideravelmente o desenvolvimento da construção das estradas ordinárias.

«Para este ponto chamamos particularmente o atenção do governo, e da Imprensa, a quem cumpre despertar os governos quando eles adormecem sobre as mais imperiosas necessidades públicas.

«Que trabalhos tem o governo preparados para continuar o desenvolvimento da nossa viação acelerada, quando dentro de 3 ou 4 meses ficarem concluídas as linhas do Norte e de Sueste?

«Nenhuns.

«Dentro de 3 ou 4 meses, os 40.000 operários que têm andamento nos trabalhos das linhas férreas estarão sem ocupação. Este facto é grave, mesmo debaixo doutros pontos de vista, que não o imediato interesse dos nossos melhoramentos materiais.

«É sabido como entre nós medeiam muitos meses, e ás vezes anos, desde que se projecta levar a efeito uma obra até que se lance a sua primeira pedra. Para se poder começar a construção de um caminho de ferro, há as delongas necessárias dos estudos, as delongas dos contratos ou do concurso, as delongas da burocracia, e as delongas da política. Podemos pois estar certos que nenhuma outra obra de viação acelerada poderá ser encetada na época próxima em que se acabarem os caminhos de ferro hoje em construção».

*

Parece que Beja chegou a protestar junto da Câmara dos Deputados contra o Distrito de Évora por este querer que fosse dada preferência ao prolongamento da linha para esta cidade. Mas assente, como se disse, a construção das duas linhas com a bifurcação entre S. Tiago do Escoural e S. Brás do Regedor, no local hoje conhecido por Casa Branca, não tardou a ser escolhido o local para a estação de Beja, que ficou, então, a uns três quilómetros daquele onde veio a ser construída. ⁽¹⁵⁾

Em Dezembro de 1862, os trabalhos encontravam-se a 25 quilómetros de Beja e, em Março seguinte, já as terraplenagens tinham chegado a Torre do Pinto, entre Cuba e S. Matias, a 10 quilómetros de Beja. Algum tempo depois, já os jornais da cidade afirmavam entusiasticamente:

«Os trabalhos prosseguem, progredindo de tal forma que, em Janeiro de 1864, teremos de sentir o silvo da locomotiva junto da nossa cidade. As pontes estão prontas, as terraplenagens quase concluídas e os alicerces para a estação, gare e casa de arrecadação, estão prontos».

A primeira locomotiva, que realmente «silvou junto da cidade», rebocava vagões com material em 28 de Novembro de 64; mas mesmo a modéstia desse facto originou entusiástica recepção de que dá ideia o artigo publicado em pitoresco estilo por «Um patriota» no jornal «O Bejense»: ⁽¹⁵⁾

«Ao despontar da aurora do dia 23, já se ouvia o estalar dos foguetes, como que anunciando aos habitantes desta terra um dia de regozijo, de festividade pública, um dia enfim, em que podiam, junto dos velhos muros, ir saudar a máquina regeneradora que lhes vinha confirmar a veracidade de seus progressivos melhoramentos.

«Desde logo, começou a afluir gente àquele ponto, e no curto espaço de uma hora ali se achavam milhares de pessoas, deixando notar nos seus semblantes a satisfação, a alegria e desejo de ver chegar a hora em que pudessem admirar a precursora máquina, conduzindo alguns carros de material.

«Passadas pois estas horas, tão longas pela esperança, chegou um dos cavalheiros, que havia partido a falar com o maquinista, anunciando que em breve chegaria a ligeira máquina «Alentejo», desde então convencidos todos da veracidade da notícia, pela demasiada confiança que lhes merecia aquele conselheiro, cada um se entregou à mais distractiva conversação possível, e assim, no meio daquele regozijo popular, ouviu-se ao longe o sibilar do vapor e viram-se as golfadas do branco

fumo, que a caldeira exala da sua estreita chaminé, e imediatamente se ouviu uma única exclamação saída, como por instinto, da boca de toda a gente: «ela enfim que chega», e, certificando de todos a verdade, cada um tratou de procurar o melhor ponto donde pudesse gozar a majestosa perspectiva que a locomotiva oferecia.

«Chegando enfim a máquina a pouca distância da estação, parou a descarregar alguns rails, balastro e outros materiais.

«Saíram logo alguns dos conselheiros da direcção a convidar o maquinista e empregados da linha a tomar um *lunch* numa das casas da estação, o qual foi servido pelos próprios conselheiros, e em que houve suma abundância de vinhos finos, bolachas, pastéis e outros comestíveis.

«Acabado o *lunch*, apinharam-se os carros de gente, e as bandas artística e militar tomaram lugar num deles, onde executavam harmoniosas peças. Então o director da máquina, subindo ao seu lugar de direcção, convidou os conselheiros, que próximo estavam, para tomar lugar no carro do breque, a fim de dar um passeio pela linha, responsabilizando-se pela sua segurança pessoal.

«Aproveitaram todos o apropriado convite, e num instante se achou totalmente ocupado o dito carro. Assim pois partiram, levando doze carros ocupados por uma massa compacta de povo onde não podia distinguir-se alguém, e donde saíram fervorosos vivas ao maquinista, ao director, ao progresso dos habitantes de Beja, etc.

«No meio dos vivas e brindes aos maquinistas, eles fizeram saber que punham à disposição dos conselheiros a máquina, para darem um passeio até Cuba, mas que só podiam voltar na manhã seguinte. Foi logo aceite este convite sem mais considerações nem obstáculos.

«Partindo de novo, levaram consigo a banda artística, que de bom grado a tudo se prestou sem se importar das suas oficinas fechadas, nem dos seus afazeres domésticos, nem ao menos atenderam que o maquinista só lhes prometia regressar no dia seguinte.

«Chegados por fim a Cuba, ali foram recebidos, com inequívocas demonstrações de satisfação, agrado e boa hospitalidade.

«Quando pois se entregavam ao prazer dos brindes e vivas, reapareceu o maquinista, dizendo que tinha remorsos de não levar na mesma noite a suas casas os honrados cavalheiros que tanto o haviam obsequiado, e que, por isso, de novo punha a máquina às suas disposições. Receberam

aquele convite no meio de brindes ao maquinista, e se dispuseram todos a partir. Eram seis horas e meia da tarde quando de novo se ouviram nesta cidade o sibilar do vapor e os harmoniosos sons dos instrumentos que tocavam na estação onde havia desembarcado aquela comitiva, radiante de satisfação e prazer».

E, quando o grande dia da inauguração oficial se aproximava, a imprensa local convidava os habitantes de Beja a prestarem condigna recepção ao «novo hóspede», como pitorescamente chamava ao comboio.

E, assim, «O Bejense» escrevia no seu já característico estilo:

«Esse dia, tão desejado pelos habitantes de Beja, chegou finalmente!

«O silvo da locomotiva anunciou ao povo desta cidade, não o seu primeiro passo na senda da civilização, porém mais um no caminho do progresso. Pela 1 $\frac{1}{2}$ da tarde aportou à estação do caminho de ferro, junto desta cidade, a primeira máquina, que vinha dizer aos seus habitantes: «Eis-nos enfim ligados com a capital da nação medindo entre nós e ela a pequena distância de 8 horas de caminho. — Eis, homens amigos do progresso, cumpridos os vossos desejos». . . .

Segue-se a descrição dum enorme bodo a quinhentos pobres, abrihantado pelas bandas da cidade, e da recepção, verdadeiramente entusiástica, prestada na estação ao comboio inaugural.

Os visitantes, depois de recebidos pelo elemento oficial, encaminham-se para uma das dependências da estação, onde a companhia construtora da nova linha mandou servir uma merenda.

E o artigo do jornal «O Bejense» termina assim:

«Até aqui, o grande, maravilhoso, agora o sublime.

«O Castelo de D. Dinis, erguido no extremo oposto da cidade, que mirava com os olhos de mais de dois séculos este espectáculo grandioso, foi o primeiro a fazer subir aos ares uma girândola de foguetes, quando olhando de frente erguida para o norte, viu ainda longe de si a garbosa locomotiva que galgava soberbamente, parecendo mimosa dama tocando de leve como as plantas o solo!

«Salvé, eu vos saúdo, habitantes de Beja, inimitáveis no abraço fraternal, na recepção que fizestes aos nossos irmãos da Capital. Salvé, três vezes salvé!»

(Continua)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Portugal e a sua vocação marítima

No dia 10 do corrente, comemorou-se o 15.º aniversário da assinatura do notável Despacho n.º 100, que o actual Chefe do Estado, Senhor Contra-Almirante Américo Tomás, assinou quando sobraçava a pasta da Marinha. Com esse Despacho, que constitui uma das grandes glórias do Governo da Nação, iniciou-se o ressurgimento das marinhas de comércio e de pesca. Portugal, com esse documento, recuperou a sua vocação e alargou as suas tradições de povo que fez do mar a grande estrada que o tornou senhor do mundo.

A bandeira portuguesa vê-se agora atravessando triunfalmente todos os mares, concorrendo assim para o prestígio do País e para a unidade moral e afectiva de todos o núcleos portugueses espalhados pelas cinco partes do Globo. Cada navio esbelto ou majestoso é uma presença viva de Portugal e a afirmação eloquente e viril de que não envelhecemos ao longo de mais de oito séculos de história.

Felizes dos povos que se reencontram consigo próprios e no ressurgimento das suas mais nobres e antigas tradições acham a energia moral para caminharem, confiantemente, para o Futuro.

Palmira Bastos

A grande actriz Palmira Bastos, com a sua mocidade eterna, representa uma época inteira, verdadeiramente gloriosa, do teatro português. O seu nome está ligado fulgurantemente a um vasto repertório, constituído por todos os géneros, desde a revista à opereta, e desde a comédia ao drama. São mais de sessenta anos consagrados à vida do palco, que soube encher sempre com a sua mocidade, com a sua voz e o seu talento, com a sua luminosa e honesta devoção e com a sua experiência. Ainda hoje, passados mais de sessenta anos sobre a sua estreia como actrizinha de revista, Palmira Bastos é ainda, sem favor, uma das mais notáveis figuras, entre as maiores de todos os tempos, do nosso Teatro.

O Governo da Nação achou por bem galardoar com o grau de comendador da Ordem de Sant'Iago a ilustre actriz que, com tanta dignidade profissional e com tanto talento, tem sabido honrar o Teatro Português, dele fazendo uma nobre expressão da Arte e da Cultura.

Os nossos artistas



CIGANOS EM MARCHA PARA ALGURES

Aquarela de Joe



AMANHECER

*Rompe a manhã em gritos lucilantes
Que alastram vagarosos na campina,
Pondo aqui uma chaga purpurina
E além um diadema de brilhantes.*

*No cimo dos outeiros bocejantes
O Sol desfia as tranças de neblina.
Um sino toca ao longe! Cristalina,
Entoa a água cânticos vibrantes.*

*Entre o folheto tenro da ramagem
Bailam, ao brando suspirar da aragem,
Vidrilhos de ouro em mágico festim!*

*E neste mar de luz que me entontece,
Eu nem sei se é o dia que amanhece
Ou se é a vida que desperta em mim!...*

(Do livro *Simplicidade*)

COIMBRA DE RESENDE

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

por B. WOŁOWSKI

Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguilár

V

VOU-LHES contar em que condições travei conhecimento com o sr. Duparchy, porque, devido à sua amabilidade, foi-me permitido, alguns dias antes da viagem real, percorrer a linha que o rei ia inaugurar, e isso em condições excepcionalmente agradáveis.

É em Luso que habita o sr. Duparchy.

Chegando a esta vila, desci no Hotel «Novo Lusitano» cujo proprietário fala um pouco francês.

Notei, vindo de caminho de ferro da Pampilhosa a Luso, distância de 18 minutos, uma magnífica casa quase tocando a estação.

Um português, que estava no mesmo compartimento do que eu e com o qual travei conversa durante o trajecto, disse-me que essa casa pertencia ao francês que tinha construído precisamente a linha da Beira-Alta que ia visitar.

— Há dois anos — continuou — o lugar que vê tão bem cultivado, era apenas uma montanha árida coberta de pedras, transformou-a numa esplêndida propriedade.

A vegetação em Portugal, disse-me o meu amável companheiro de viagem, que depois soube ser o sr. José Rosas, do Porto, cresce tão depressa que todas as árvores que eu via, tinham nascido havia dois anos. A propriedade deste francês merece ser visitada; em primeiro lugar porque é realmente bela, e, em seguida, porque constitui uma prova convincente da fertilidade do solo português. Tive desejo de a ver.

Como fazer? Não possuía nenhuma carta de apresentação para o seu proprietário.

— Ora, pensei eu, os Franceses são hospitalei-

ros, irei audaciosamente junto do proprietário pedir-lhe autorização de visitar a sua casa.

Não tive que lamentar a minha decisão.

No hotel, em Luso, a minha boa estrela tinha-me feito encontrar o sr. Júlio Carlos Mardel de Arriaga, secretário de uma comissão nomeada pelo Governo para a conservação dos monumentos nacionais, o qual fala admiravelmente bem francês e que se tinha oferecido para me guiar no Buçaco onde conhece todos os recantos.

Aceitei com reconhecimento, mas retorqui-lhe que a minha intenção era, antes de me dirigir à montanha, fazer uma visita ao Sr. Duparchy.

O Sr. Mardel de Arriaga hesitava, porque, como eu, não o conhecia. Tomei sobre mim a incumbência de o apresentar. Enfim, montámos os burros, que acabávamos de alugar e partimos para a «vila» Duparchy. Era meio dia.

Esta propriedade estava situada a quilómetro e meio da povoação de Luso. É muito grande e completamente rodeada por um muro.

O caminho é comprido, da porta principal de entrada à casa situada num alto.

À porta quiseram-nos fazer parar. É proibido entrar no recinto montados em burros. Mas violámos um pouco a ordem, porque fazia bastante calor e a casa, como acabo de dizer, fora construída numa sensível elevação. O guarda, diante da minha decisão, tomou-nos por amigos do dono, ainda que eu não soubesse exprimir-me em português, deixou-nos avançar.

Diante da porta, uma criada francesa recebeu-nos. Perguntámos pelo Sr. Duparchy.

— Dêem-me os seus cartões, meus senhores.

O Sr. Arriaga não tinha, dei o meu, acrescen-

tando o seu nome a lapis. O dono da casa estava almoçando, mas, apesar disso, veio-nos receber.

Expus-lhe o meu pedido de me dar algumas indicações acerca da construção da linha.

O Sr. Duparchy respondeu amavelmente:

— Venham esta tarde às 7 horas jantar, sem cerimónia; mostrar-lhes-ei tudo o que quiserem ver e depois conversaremos.

O Sr. Mardel de Arriaga e eu aceitámos este convite feito num tom de tão grande franqueza e cordialidade, que esquecemos que alguns minutos antes éramos desconhecidos uns dos outros.

Deixámo-lo voltar para o almoço e partimos para a nossa excursão ao Buçaco.

Às sete horas precisas, voltámos à casa na mesma equipagem.

O Sr. Duparchy conduziu-nos ao jardim acompanhado do seu cão e de um corvo que alimenta e o segue como um amigo fiel. Visitámos toda a propriedade, que é muito grande. Há de tudo nesta feliz residência criada em dois anos como por encanto. Jardim, bosque, roseiras, camélias, plantas as mais raras, horta, casa do seu amigo e companheiro de obras, o engenheiro sr. Vimont; os edifícios para os escritórios da empreitada, as estrebarias para cavalos e vacas, a capoeira, enfim tudo o que o gosto mais requintado e o conforto podem fazer de-sejar está lá, bem arranjado, bem combinado, bem colocado.

O Sr. Duparchy disse-me meio a sério, meio a rir: «Encontrará aqui do sério, do frívolo, e mesmo do confortável!».

O homem integrava-se completamente neste dito.

Depois do nosso hospedeiro apresentou-nos à Senhora Duparchy.

A seguir, contou-me a sua vida laboriosa. Esteve no canal de Suez, construiu outros caminhos de ferro. Quando o deixei, deu-me uma apresentação para o engenheiro chefe da via e obras, também um francês, o Sr. Labadie. Levei desta visita as melhores recordações da minha viagem.

Visita ao Engenheiro-Chefe

O Sr. Labadie tem o seu escritório na Figueira; recebeu-me de braços abertos, em casa, e passeando nesse encantador porto de mar e estação balnear conjuntamente. Fez-me mesmo a proposta de me acompanhar até à fronteira de Espanha. Dessa maneira, disse-me, verá a linha inteira antes de toda a gente.

Tinha necessidade de ir a Coimbra para tomar conta do meu correio.

— Que importância tem isso? Vou mandar um telegrama a um dos meus amigos, o Sr. Loureiro, engenheiro-chefe da barra do Mondego e da Figueira — receberá as suas cartas e levar-lhas-á de tarde ao hotel em que se instale em Coimbra. Poderá no dia seguinte encontrar-se comigo na Pampilhosa e depois visitaremos minuciosamente a linha.

Uma boa fada parecia acompanhar-me por toda a parte.

O Sr. Loureiro (!), um dos engenheiros mais distintos de Portugal, dirigiu-se ao correio e pude obter a minha correspondência, que chegou pelo comboio da tarde. É possível fazer prova de uma maior amabilidade?

No dia seguinte o Sr. Labadie estava no seu lugar. A carruagem-salão da direcção encontrava-se ali. O Sr. Labadie convidou-me a subir.

Não era uma viagem de estudo. Era uma viagem de prazer.

O salão estava colocado na cauda do comboio com a varanda voltada para a linha. Instalámo-nos sentados em cadeiras, e, munido de um excelente óculo, pude olhar e tomar notas segundo as indicações daquele que era um dos engenheiros da construção e que é actualmente engenheiro-chefe da via da qual conhece cada curva, cada pedra, cada árvore,

Pude, graças a ele, descrever este caminho de ferro com uma exactidão que permitirá àqueles que leiam esta descrição de a conhecer com muita perfeição.

(!) Adolfo Ferreira Loureiro foi um notável engenheiro e autor de diversos livros bastante valiosos. (N. do T).



SAPADORES DOS CAMINHOS DE FERRO

Cerimónias do Juramento de Bandeira dos Recrutas da Classe de 1958

No Centro de Instrução do Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro do Entroncamento, realizou-se, no domingo, 3 do corrente, a cerimónia do Juramento de Bandeira de cerca de 500 recrutas, não só da respectiva unidade, com sede em Lisboa, como também da Companhia Divisionária de Manutenção de Material, aquartelada naquela vila.

Entre os assistentes, estiveram presentes os srs.



Os srs. Brigadeiros Martins Leitão, Santos Cabrita e Jorge Oom, assistindo, com outros oficiais, às provas de manejo de armas e de ginástica

Brigadeiros Martins Leitão, Santos Cabrita e Jorge Oom, respectivamente director das tropas de Sapadores, e comandantes da 3.^a Divisão Militar e da Arma de Engenharia, e outras altas patentes do Exército; o presidente da Câmara Municipal do Concelho do Entroncamento, José Duarte Coelho, numerosos funcionários da C. P. e convidados.

Iniciaram-se as cerimónias às 8 horas com missa campal, rezada pelo rev.^o Adelino Gomes, pároco do Entroncamento, a que se seguiram a formatura geral e o Juramento da Bandeira.

O sr. tenente Artur Tição fez a leitura dos deveres militares, e o sr. major Machado de Sousa, a da fórmula do juramento; o sr. capitão Oliveira Júnior, comandante do Centro de Instrução do Batalhão, proferiu, em seguida, uma alocução, que bastante interessou o auditório.

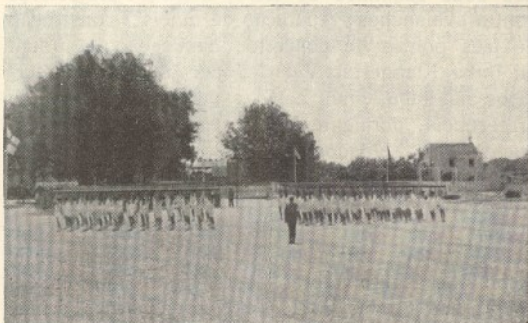
Terminadas estas cerimónias, deu-se cumprimento ao seguinte programa: provas de manejo de armas; desfile em continência; apresentação de um pelotão autocomandado da C. D. M. M.; apresentação de uma classe de ginástica educativa do B. S. C. F.; apresentação de uma classe especial de salto do B. S. C. F. e da C. D. M. M.; realização de uma estafeta olímpica pela C. D. M. M.; apresentação de uma classe de ginástica com carril, número este que provocou uma vibrante e prolongada ovação; exercício de destreza física pela C. D. M. M.; exercício tático pelo B. S. C. F. e visita aos trabalhos realizados.

Depois, efectuou-se, na messe dos oficiais, um excelente almoço, para os convidados, servido por um dos melhores restaurantes de Santarém. Aos brindes, fizeram uso da palavra, sobre o significado da festa, os srs. major Teixeira Mota, comandante do Batalhão; capitão Oliveira Júnior e o Brigadeiro Martins Leitão, que, ao terminarem as suas eloquentes alocuções, ergueram as suas taças por Portugal e pelo Exército Português.

Findo o almoço, os oficiais e convidados fizeram uma visita às casernas.

À noite procedeu-se à distribuição de prémios, a que se seguiu uma animada récita, por praças das duas unidades.

A convite dos srs. Comandante e oficiais do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, o Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» pôde assistir às cerimónias do Juramento da Bandeira, não apenas na sua qualidade de jornalista, mas também como antigo combatente da 1.^a Grande Guerra, fazendo parte do antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.



Uma fase do número de ginástica com carril

Linhas Estrangeiras

ÁFRICA DO SUL

Cerca de cinco milhões de chulipas ou travessas de madeira foram adquiridas pelos Caminhos de Ferro sul-africanos a vários países vizinhos da União da África do Sul, entre os quais figura a província de Moçambique. O valor total desta transacção eleva-se a cerca de 186.791 contos.

AUSTRIA

Em 1956 os caminhos de ferro da Áustria tinham ao seu serviço cerca de 83.000 empregados. A Direcção preocupou-se com o aperfeiçoamento técnico e cultural do seu pessoal, criando cursos para maquinistas de locomotivas eléctricas e diesel e de aprendizagem de francês, inglês e italiano, visto o conhecimento destas línguas ser indispensável num país que teve sempre no turismo uma boa fonte de divisas.

A rede ferroviária da Áustria tem a extensão de 4.500 quilómetros, dos quais 1.475 são electrificados. A sua receita, em 1956, foi de 4 680 milhões de schillings, e as despesas subiram a 6.230 milhões. Houve, portanto, um «deficit» de 1.550 milhões. O maior custo dos materiais e uma pequena elevação de salários, que foi autorizada para melhoria das condições do pessoal, justificam esse «deficit».

O tráfego de mercadorias, da ordem de 16,6 biliões de toneladas-quilómetros brutas, registou um pequeno aumento em relação ao movimento de 1955. O número de passageiros apresentou um ligeiro decréscimo, sendo as suas causas principais um Inverno excepcionalmente prolongado, que impediu a navegação no Danúbio; o atraso das entregas de carvão da Polónia e a situação política internacional.

A Áustria que entrou numa grande fase de recuperação, vem executando obras muito importantes nos seus caminhos de ferro, a saber: protectores contra avalanches; reparação de túneis; construção de três pontes de concreto; duplicação de 9 km. da linha Klangerfurt-Villach; mecanização dos serviços na linha, onde estão sendo empregados, de preferência, dormentes de concreto de patente alemã e carris soldados em grandes extensões; construção de viadutos e reconstrução de pequenas estações.

Em 1956 foram electrificados mais 185 quilómetros de linhas, adquiridas 32 locomotivas diesel de manobra e 2 automotoras diesel, tendo sido também postas em serviço 26 locomotivas eléctricas e uma composição eléctrica de 4 carruagens, sendo uma com motor e três reboques.

CANADÁ

Nos Caminhos de Ferro Nacionais do Canadá (C. N. R.), de cujas obras é concessionário Mr. Ralph F. Welch, estão empregados cerca de mil portugueses, entre os quais numerosos açorianos.

DINAMARCA

Os Caminhos de Ferro Dinamarqueses experimentaram um novo tipo de locomotiva Diesel, com o mesmo aspecto exterior e a potência igual à das locomotivas da série fornecidas pela Suécia.

As duas novas locomotivas foram quase totalmente construídas na Dinamarca. Os motores eléctricos foram fornecidos por uma sociedade de Copenhaga. Os outros acessórios foram fornecidos por firmas dinamarquesas, suecas e americanas.

Durante as experiências, a locomotiva rebocou comboios de mercadorias de 1.000 toneladas, comboios de mercadorias G. V. de 600 t, comboios expressos de 300 e 500 t. a uma velocidade de 120 Km/h, e atingiu com um comboio expresso de 300 t. a velocidade máxima de 143 Km/h.

ESTADOS UNIDOS

Segundo declaração recente da Associação dos Caminhos de Ferro norte-americanos, os rendimentos dos seus serviços de fretes e de passageiros desceram meio por cento, este ano. No manuseamento de mercadorias ganhou 8.935.000.000 dólares, soma equivalente a cerca de 268 biliões de escudos — um decréscimo de dezasseis milhões de dólares ou sejam: 480 milhões de escudos. Em outros ramos da sua actividade totalizou um lucro de 825 milhões de dólares, o que corresponde a uma descida de 2,1 por cento.

Quanto à venda de passagens, registou uma redução de 2,2 por cento. Os ganhos da Associação com fretes e passageiros somam cerca de dez biliões e meio de dólares — 315 biliões de escudos. Em contrapartida, subiram as despesas de operação: 112 milhões de dólares ou 1,4 por cento sobre o ano passado.

— Estimulada pelo êxito verificado, vai para dois anos, da *Rock Island*, entre Chicago e Peoria, a *New Haven* inaugurou recentemente um serviço rápido entre Nova York e Boston, com um comboio leve tipo «Talgo», formado por cinco carruagens de três secções articuladas e duas locomotivas especiais diesel-eléctricas de 1.750 H P, uma em cada extremidade.

Cada secção das carruagens mede 10,56 metros de comprimento por 3,25 de altura e 3,05 de largura (bitola de 1,44). Um carro só opera com as três secções reunidas; possui assentos para 96 passageiros, apoia-se sobre quatro eixos com rodas de 71 centímetros e tem apenas uma porta lateral para entrada e saída dos passageiros, com degraus adaptados para plataformas altas ou baixas.

Construídas com ligas de aços leves, alumínio, revestimento externo de aço inoxidável, pisos de plástico e isolamento de esponja e fibra de vidro, pesa apenas 32 toneladas e apresentam tara por passageiros um pouco inferior à metade da tara exigida pelas carruagens comuns. São dotadas de instalação para ar condicionado e aquecimento.

As locomotivas pesam 98 toneladas, peso este bastante inferior ao das locomotivas comuns da mesma potência, que varia entre 120 e 145 toneladas. A potência destas locomotivas, que é de 1.200 H. P. permite, naquela linha, velocidades até 185 Km/h. graças à baixa altura do centro de gravidade das carruagens e das locomotivas, sem alteração das condições das curvas.

Os motores de tracção trabalham a 600 volts e podem ser também alimentados pela energia captada de um terceiro carril na zona electrificada da *New Haven*. Uma dessas composições foi baptizada com o nome de «John Quincy Adams».

— Os presidentes da «New York Central» e da «Pennsylvania», segundo se anunciou recentemente, iniciaram estudos sobre a possibilidade da fusão das duas grandes empresas ferroviárias num mesmo sistema.

Os capitais somados dos dois caminhos de ferro, que apresentam rendimento anual da ordem de 2 milhões de dólares, ultrapassou a casa dos 5 milhões de dólares; o número de empregados, reunidos, será de 180.000.

As duas empresas têm renovado ultimamente as suas instalações e o seu material para tornarem mais eficientes os seus serviços e poderem enfrentar a concorrência dos outros meios de transporte. Atingiram 165 milhões de dólares os investimentos feitos nesse sentido.

Os dois presidentes esperam excelentes resultados da união das referidas empresas, não só em benefício dos accionistas mas também dos seus empregados e do público.

A fusão teria para as empresas a vantagem de se poderem resolver em comum vários problemas: a supressão dos serviços deficitários; pagamento insuficiente do transporte das malas postais; excesso de taxas dos governos municipais e estaduais; injustas obrigações de instalação e manutenção de protecção de passagens de nível e outras imposições que recaem no único sistema de transporte em massa que já demonstrou ser indispensável quer na paz, quer na guerra.

Vejamos quais as vantagens e os contras da fusão.

Sobre as vantagens, os argumentos são estes:

a) As receitas das duas companhias estão baixando em consequência da queda do movimento de cargos. Espera-se um novo aumento de salários e não há outro recurso senão um sensível aumento de tarifas para a compensação necessária. A «New York

Central» e a «Pennsylvania» têm várias linhas paralelas, ou bem próximas, cuja exploração conjunta pode proporcionar melhor economia. Para se fazer uma ideia, basta lembrar que algumas das maiores cidades dos Estados Unidos são servidas por aqueles dois caminhos de ferro: Nova York, Cleveland, Buffalo, Pittsburgh, Detroit, Indianápolis, Louisville, Cincinnati, St. Louis e Chicago.

b) O transporte de passageiros constitui um grave prejuízo para ambas as empresas. O *deficit* na «Pennsylvania», em 1956, aproximou-se dos US\$55.000.000 e o da Nova York Central foi da ordem de 48 milhões. A utilização das mesmas instalações e a supressão de numerosos comboios, reduziriam forçosamente esses *deficits*.

c) Os aviões, os autocarros e os automóveis oferecem cada vez mais facilidades aos passageiros.

Os argumentos em desfavor da fusão são os seguintes:

a) Necessidade de aprovação governamental. Demora, no exame do assunto, por várias entidades e pelo Congresso.

b) Hostilidade, pelos principais da cidade, que não concordarão com a retirada dos comboios das «suas cidades» nem tão-pouco com a diminuição das facilidades a que estão habituados. Quanto aos concorrentes — camiões, autocarros, aviões, automóveis, a navegação dos canais e dos lagos — estes encontram-se em expectativa, e, certamente, perante as medidas de defesa das empresas ferroviárias, não deixarão, com receio de perderem as suas posições, de oferecer maiores facilidades ao público.

Este problema interessa às duas empresas e à nação, cuja economia repousa no seu sistema de transporte em massa.

Encontra-se concluído em Roterdão **PAÍSES-BAIXOS** após um longo período de trabalhos, o átrio da estação ferroviária.

O projecto dessa realização é assinado pelo arquitecto S. Van Ravesteyn. Este edificio foi oficialmente inaugurado pelo Ministro dos Transportes. Compreende uma vasta secção reservada à venda de bilhetes, e uma outra a informações e pequenos armazéns. Das seis vias projectadas, concluíram-se três. A nova estação central estará completamente concluída no próximo ano de 1959.

— Os Caminhos de Ferro Holandeses desenvolveram durante os três últimos anos uma grande actividade, tendo terminado uma grande parte do plano de modernização da rede, que iniciara em 1952. Os importantes trabalhos de reconstrução das instalações ferroviárias de Roterdão, Schiedam, Delft, Den Helder e Venlo fizeram-se em grande ritmo, enquanto trabalhos da mesma importância ficaram concluídos em Eindhoven, tendo-se construído nestas duas cidades novas estações modernas para passageiros.

A electrificação da rede holandesa prolongou-se também consideravelmente. Todas as grandes linhas encontram-se electrificadas e 80% dos passageiros são transportados por comboios eléctricos. Os restantes 20% viajam em comboios de tracção Diesel eléctrica.

Nestes primeiros meses de 1958, a tracção a vapor estará totalmente suprimida, mesmo para os comboios de mercadorias, pois um grande número de locomotivas Diesel foi posta em circulação para substituir as velhas locomotivas a vapor.

Todas as carruagens destinadas ao transporte dos passageiros são agora de metal. Em 1956, as carruagens de madeira começaram a ser eliminadas.

O número dos lugares de passageiros subiu de 98.000 para 106.000.

O serviço de comboios de ligação entre a Holanda e a Alemanha Ocidental e a Bélgica é frequente e regular.

Nos próximos dez anos, estarão completamente terminadas as instalações de segurança automática, devendo ficar instalados sistemas de bloco automático com sinais luminosos de várias cores em todas as principais linhas de caminho de ferro.

SUIÇA Os Caminhos de Ferro Federais suíços (C. F. F.) tiveram de receita, em 1956, 887,7 milhões de francos

(cada franco suíço corresponde, ao câmbio actual, a 6\$67). Desta receita, 1/3, aproximadamente, corresponde ao transporte de passageiros, muito intenso no país. A despesa foi de 643 milhões, tendo aumentado, quase para o dobro, em relação a 1955. O aumento das despesas tem justificação em virtude da alta geral de preços e da entrada de numerosos empregados, visto os serviços assim o exigirem.

Em Dezembro de 1956, o efectivo de empregados era de 59.587, sendo o recrutamento de novos funcionários já muito difícil, verificada a escassez de mão de obra, apesar de trabalharem na Suíça mais de 520.000 estrangeiros.

Foi da ordem de 2 milhões de toneladas mensais o transporte médio de cargas, sendo o transporte internacional de aço e carvão que transitam através do país, regulado por um acordo estabelecido pela entidade europeia que controla o assunto.

A C. F. F. foi autorizada a proceder a uma operação financeira até 500 milhões, tendo organizado, então, dois programas de actividades: um ordinário; outro extraordinário. O primeiro, a que se destinaram quase 200 milhões, compreende a revisão ou a melhoria das instalações fixas e a aquisição de material circulante. O programa extraordinário será executado durante o período de 10 anos e dele fazem parte a construção da nova estação de Berne, a substituição das locomotivas a vapor por locomotivas eléctricas ou diesel e da compra de 400 vagões.

A importante e célebre linha de S. Gotardo recebeu grandes melhorias na sua superestrutura, foram-lhe fechadas numerosas passagens de nível e aumentados vários pátios; passou a ter comunicação por telefonia; etc.

Como há grande falta de tracção e suprimento de energia eléctrica, estabeleceram-se medidas económicas, tais como a redução de comboios de passageiros, a diminuição da temperatura de aquecimento das carruagens durante o Inverno.

Encontram-se ainda ao serviço 205 locomotivas a vapor. Em 1956 entraram em circulação 1.124 vagões.

SUÉCIA A primeira rede subterrânea transurbana completa de Estocolmo encontrou em serviço em Novembro, precisamente quando o rei Gustavo Adolfo inaugurou o troço que liga os subterrâneos meridional e ocidental da capital.

O sistema compreende agora 39 estações e a sua extensão é de 30 km., dos quais perto de 8 passam por baixo dos congestionados bairros urbanos de Estocolmo. Nesta obra despenderam-se 16.000.000 horas de trabalho e as despesas somaram aproximadamente 600.000 000 coroas.

Embora os projectos destinados a resolver o problema do tráfego de Estocolmo, por meio de linhas subterrâneas, datem de princípios deste século, só em 1933 começaram a realizar-se, com a inauguração, nesse ano, da primeira linha sob as colinas de Södermalm, a que se seguiu o acesso à superfície dos subúrbios do noroeste através de Tranebergbro. Em 1945 e 1951 inauguraram-se outras extensões.

Todas as estações foram construídas para comboios de oito vagões, com um comprimento de 140 metros, e cada comboio possui capacidade para 1.200 passageiros.

As estações subterrâneas foram construídas de maneira uniforme; várias entradas ao nível da rua conduzem às bilheteiras, das quais os passageiros passam às plataformas por escadas fixas ou móveis. Nalgumas estações o espaço reservado às bilheteiras assemelha-se a um pequeno centro comercial, com lojas e quiosques.

O novo subterrâneo de Estocolmo resultou de uma inteligente colaboração entre a Administração das Obras Públicas, que dirigiu os trabalhos de construção e a Companhia de Transportes de Passageiros, que explora a linha.

O material rolante foi construído na Suécia. Compõe-se actualmente de 350 carruagens e será aumentado para 450 em 1961. Cada carruagem é dotada de 180 H P, dois em cada tanque e a corrente é transmitida por um terceiro carril. A velocidade máxima é de 75 Km. por hora.

Na rede subterrânea trabalham mais de 500 pessoas, das quais 140 prestam serviços nos comboios e 325 nas bilheteiras.

António Montês

Acompanhado da sua esposa, partiu para a Suíça o sr. António Montês, nosso prezado amigo e ilustre colaborador, que naquele país vai ser examinado pelo médico que há anos o operou.

António Montês, desvelado director do Museu Provincial José Malhoa, havia visitado, recentemente, nalguns países da Europa Central, museus de cerâmica, pois propunha-se fundar nas Caldas da Rainha, onde a cerâmica tem nobres tradições, um museu congénere.

De regresso da sua viagem de estudo, caiu gravemente doente e não tendo conseguido recuperar a saúde com o prolongado e absoluto repouso a que fora submetido, resolveu voltar à Suíça.

Que em breve se restabeleça, são os nossos votos sinceros, são os votos de todos os seus admiradores e amigos que desejam vê-lo de novo à frente do Museu José Malhoa e entregue à faina de organizar, também nas Caldas da Rainha, sua terra natal, um Museu de Cerâmica.

Os nossos caminhos de ferro na imprensa técnica de Londres

The Railway Gazette, que se publica em Londres, inseriu, na sua edição de 25 de Julho de 1958, sob o título «Development of Portuguese Oversea Territories», um interessante artigo referente aos planos de Fomento e ao desenvolvimento dos nossos caminhos de ferro tanto na Metrópole, como em Angola, Moçambique e Índia Portuguesa.

Nesse artigo salienta-se o facto de carruagens e vagões serem já construídos em oficinas portuguesas.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

Segundo se lê no n.º 2 do Boletim do Banco de Angola, os Caminhos de Ferro da Província tiveram, no primeiro trimestre deste ano, o seguinte movimento:

| Passageiros | Carga (ton.) |
|-------------|--------------|
|-------------|--------------|

| | | |
|---------------------------|---------|---------|
| C. F. do Amboim (1) . . . | 1.564 | 4.761 |
| C. F. de Benguela | 182.095 | 726.907 |
| C. F. de Luanda | 67.241 | 63.492 |
| C. F. de Moçâmedes . . . | 16.786 | 144.422 |

(1) Apenas se refere ao movimento nos meses de Janeiro e Fevereiro.

—Foi aberto um novo crédito no montante de 125.655 contos destinado a melhoramentos e novas obras nas linhas ferroviárias de Angola, e assim distribuídos: para pagamento de despesas com o Caminho de Ferro do Congo, 54.972 contos, alargamento da bitola do Caminho de Ferro de Luanda, 62.644, e continuação do Caminho de Ferro de Moçâmedes para leste até Vila Serpa Pinto, incluindo a ponte sobre o Cunene, 28.039 contos, o que dá o total de 125.655 contos.

MATERIAL PARA LUZ FLUORESCENTE

- BALASTROS «ALFA» APROPRIADOS PARA CADA TIPO DE LÂMPADA E VOLTAGEM DO SECTOR
- ARMADURAS INDUSTRIAIS CIRCULARES, ESTANQUES. ILUMINAÇÃO PÚBLICA
- LÂMPADAS RECTILÍNEAS CIRCULARES
- SUPORTES ESTANQUES «INGEST»

Consulte

SOLIL

Sociedade Monumental Eléctrica, Lda.

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

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro—Cirurgia—Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 14 horas
Dr. Luis Malheiro—Fels e Sífilis—Consultas às 3, 5^{as} e Sábados, das 14 às 16,30.

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

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

ANÁLISES CLÍNICAS

Recortes sem comentários

Quatro cientistas em perigo

LOURENÇO MARQUES, 13 de Janeiro — Andaram ao sabor das ondas durante 56 horas, dentro de uma pequena embarcação, por vezes rodeada de tubarões, os drs. Andrade e Silva e Travassos Dias, Jacinto de Sousa e António Sintra, quando seguiam para o posto de combate à tripanossomiase, na região do Maputo.

Foram avistados por avião do Aero Clube de Inhambane que logo aterrou numa praia próxima e o piloto socorreu-os quando já se encontravam exaustos e mal se podiam ter de pé de pé. is de três dias no mar sem comida nem água.

Na sexta-feira, cerca das 7 horas da manhã, numa pequena «vedeta» a motor, os quatro componentes daquela missão sanitária pretendiam alcançar o rio Maputo. Uma hora depois de saírem deste porto, parou subitamente o motor da embarcação, que ficou ao sabor das ondas, agravando-se o tempo, durante a noite, com chuvas torrenciais, e impelindo-a para o Norte, sem governo.

Durante a noite de sábado para domingo, a pequena embarcação esteve rodeada de tubarões, com os passageiros exaustos, por falta de alimentos e água. De manhã, conseguiram, depois de muitos esforços, improvisar uma vela com a coberta de oleado e foi quando se aproximavam da praia que o avião os avistou, precisamente a 250 quilómetros de Lourenço Marques. — (L.).

Como se fez mais uma República

Mais uma República para gáudio de certos jacobinismos, que não para maior felicidade dos povos.

Esta, do Iraque, conforme já está esclarecido e noticiado, foi preparada por agentes estrangeiros reunidos na Suíça. Depois, um assalto armado ao poder, um traiçoeiro golpe de força, a coberto da noite, e o selvático assassínio, à metralhadora, do Rei, da Família Real, do Chefe do Governo, etc.

A ilegalidade e o crime conjugados na emboscada nocturna

de uma minoria armada, eis na crueza da verdade, a origem e o fundamento desta nova República.

Mas, é o costume...

Assentes em crimes ou em violências, quase sempre em ambas as coisas, têm sido assim implantadas as Repúblicas e a que nos rege não faltou à regra.

E' verdade que uma — a italiana — resultou de um plebiscito legal... favorável à monarquia! .

Ah!, o respeito pela legalidade, o acatamento da vontade soberana do povo, a obediência à Constituição e, principalmente, a fidelidade ao regime estabelecido, como tudo isso passa a ser sagrado para os republicanos, quando se trata de defender a república! ..

De «O Debate»

O homem motorizado

DENVILLE (New-Jersey, 4 de Junho — Engenheiros americanos anunciaram hoje que tinham experimentado um motor de reacção portátil, que permite ao homem correr com a «velocidade de um puro sangue», saltar a «alturas extraordinárias», atravessar os rios, e escalar muralhas ou montanhas mais intransponíveis.

O representante da companhia que construiu este aparelho, afirmou que não se trata de uma «máquina voadora», mas de um motor auxiliar que reduz o efeito da força da gravidade, e permite a obtenção de um melhor rendimento dos músculos. — (F. P.).

Revista «Mundo»

A seu pedido, deixou o cargo de director da revista semanal «Mundo», que vinha exercendo com muito brilho, o distinto jornalista e escritor sr. Gentil Marques.

Este nosso querido amigo e camarada continua a dirigir o semanário «Festa», de que é também fundador e proprietário.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 — Lisboa
Telefone: 35035

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

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

ARMAZEM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Rua Luís Pinto Moitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. } 843391 / 92
 } 842070

L I S B O A

**Sociedade de Perfumarias
Dorlan, Lda.**

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

PASTA DENTÍFRICA CHLORODONT

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

LEOKREM

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

VITAPONTE

o creme capilar mais imitado, mas nunca igualado.

VITABRIL

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

CHAMPÔ VITAPONTE // ÁGUAS DE COLÓNIA DORLAN // PETRÓLEO QUÍMICO DORLAN

BRILHANTINAS a fabricar a pedido,

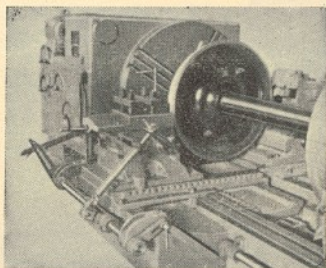
ELIXIR CHLORODONT // LAIT DE BEAUTÉ VITAPONTE, com vales de 100\$00 em produtos.

RUA ANTÓNIO MARIA BAPTISTA, 20

LISBOA-PORTUGAL

Telef. 840243

**Máquinas para oficinas
de Caminhos de Ferro**



UNIVERSAL — Sociedade de Aços,
Máquinas e Ferramentas, L.^{da}

PORTO — LISBOA

1808



1958

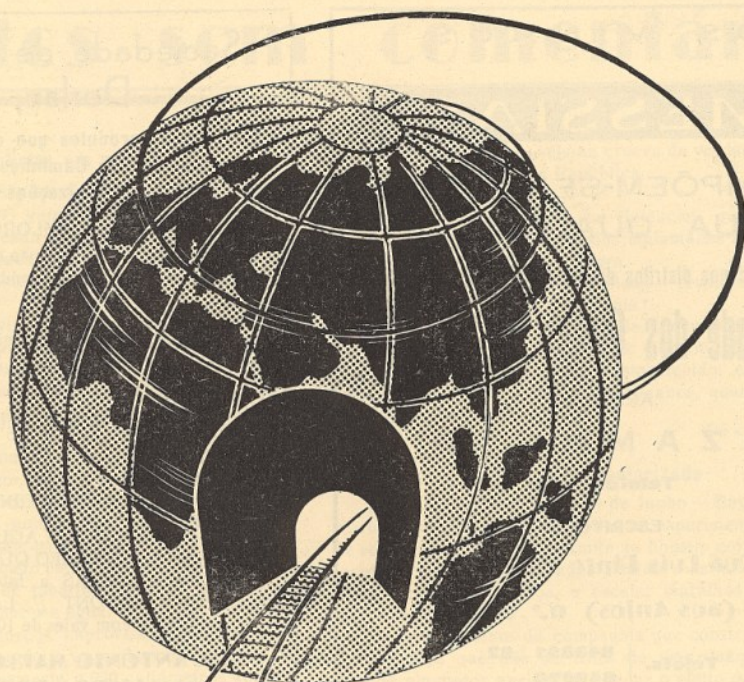
A MAIS ANTIGA COMPANHIA DE SEGUROS PORTUGUESA



150 ANOS

de actividade seguradora

Rua Aurea, 100 - LISBOA



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE