

12.º do 74.º Ano

Lisboa, 1 de Setembro de 1961

Número 1769

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20168 — LISBOA

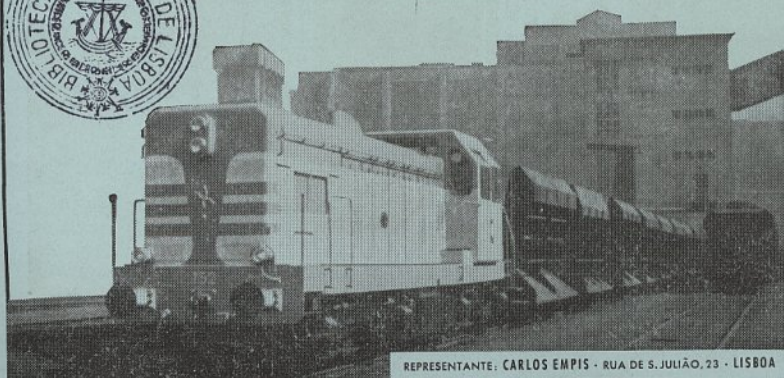
HENSCHEL

LOCOMOTIVAS HENSCHEL - G M DIESEL-ELÉCTRICAS

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

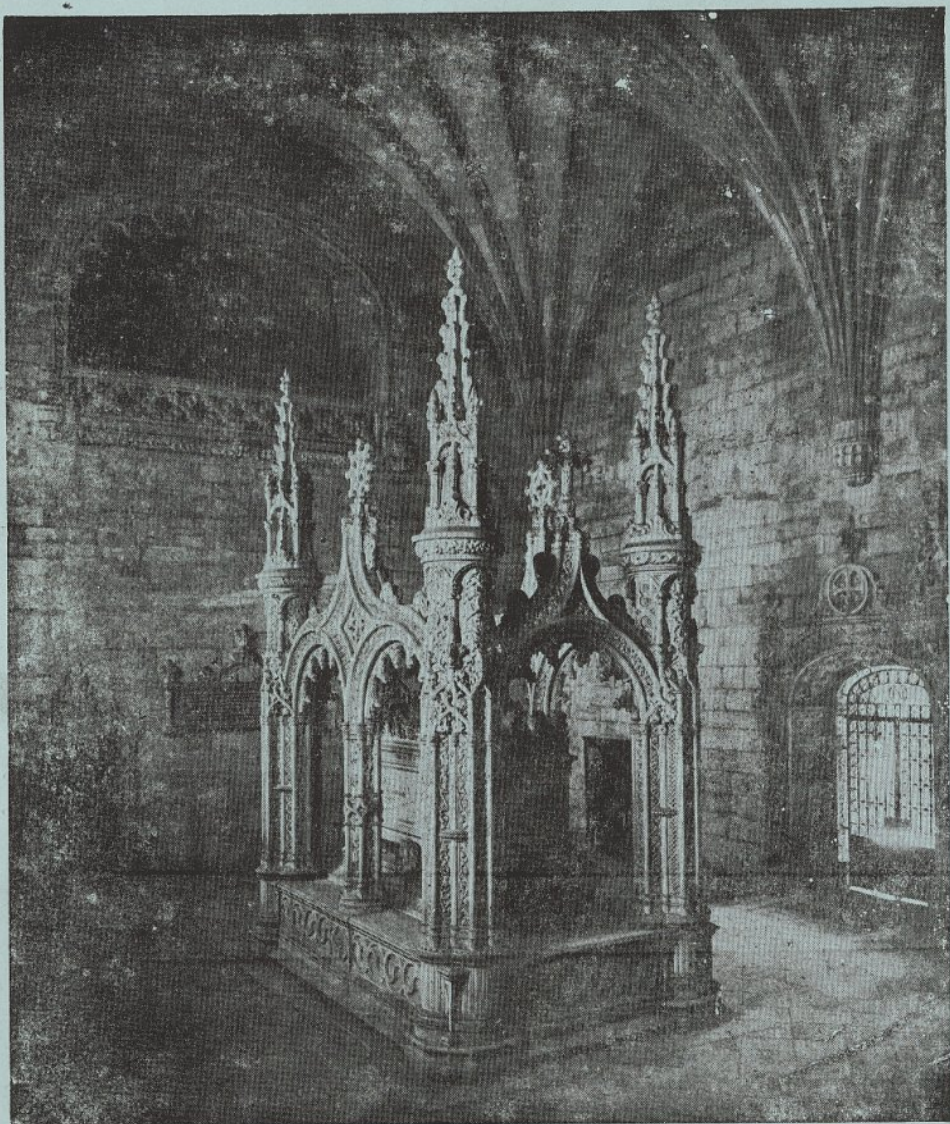
Tipos mais recentemente saídos das **FÁBRICAS DE KASSEL**:

EGIPTO: Henschel - G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P
GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P
HOLANDA E ÁUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P



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

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL



Túmulo de Alexandre Herculano no Convento dos Jerónimos, em Lisboa

Sociedade Portuguesa *de* **MÁQUINAS BULL, LDA.**

Fornecedores da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portugueses

**M á q u i n a s
Electro-mecânicas
e Electrónicas
de Contabilidade**

AVENIDA 5 DE OUTUBRO, 77, 1.º - D.
T E L E F O N E 734181 L I S B O A

ELECTRO DECORADORA, L.^{DA}
FABRICANTES

■ ■
L U S T R E S

Antigos e modernos
■ ■

APLIQUES EM TODOS OS ESTILOS
■ ■

RESTAUROS E MODIFICAÇÕES
■ ■

Avenida João XXI, 4-E

TELEFONE 727195

L I S B O A

SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

- CAIXILHARIA E FRENTE DE ESTABELECIMENTOS EM ALUMÍNIO ANODIZADO E EM FERRO DE VÁRIOS SISTEMAS
- CÚPULAS E LAVADOUROS PARA COZINHA EM AÇO INOXIDÁVEL



- ESTRUTURAS METÁLICAS
- PORTAS EM CHAPA CUNHADA
- TODOS OS TRABALHOS EM FERRO NA SUA ESPECIALIDADE



- FOGÕES EM TODOS OS SISTEMAS COM FUNCIONAMENTO DE ÁGUA, EM AÇO INOXIDÁVEL, TRABALHANDO COM COMBUSTÍVEIS SÓLIDOS E A GASÓIL



- COFRES TIPO MONOBLOCO DE UMA E DUAS PORTAS
- PORTAS PARA COFRES FORTES

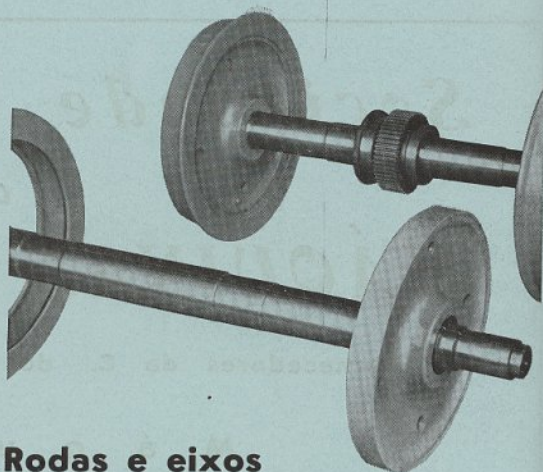
JOSÉ DA SILVA CARTAXO

ANTIGO SÓCIO DA EXTINTA FIRMA

Alberto da Silva & Irmão, Lda.

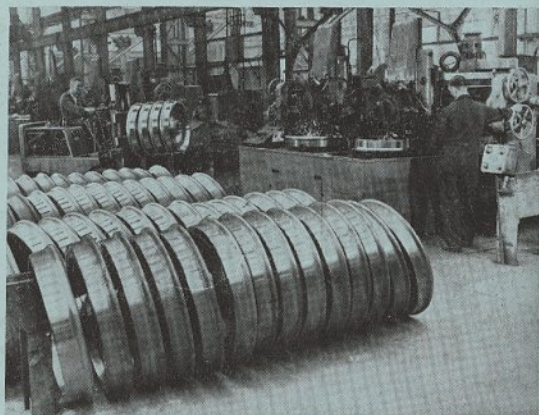
Fábrica e Escritórios: Rua do Sol a Chelas, 36-38
LISBOA — Telefones: 84 06 36 - 84 84 74

Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131
LISBOA — Telefone: 2 44 63



Rodas e eixos

famosos em todo o Mundo



Os caminhos de ferro de todo o Mundo adoptam os conjuntos de rodas e eixos de perfeito acabamento fabricados, nos mais altos padrões, por **OWEN AND DYSON LIMITED** nas fundições da Companhia **STEEL PEECH And TOZER**, sua associada.

As máquinas e os conjuntos são produzidos com o maior esmero e o mais moderno equipamento é usado na controlagem e ensaios. Isto assegura a máxima eficiência na sua utilização.

OWEN AND DYSON LIMITED

ROTTERHAM IRON WORKS YORKSHIRE

Tel.: ROTTERHAM 4224

Telegramas: PRESS ROTTERHAM

THE UNITED
STEEL
COMPANIES LTD

UMA ORGANIZAÇÃO SUBSIDIÁRIA DAS
UNITED STEEL COMPANIES LIMITED

ODS/6A

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA-2 — Telefone: PBX 20158; Direcção: 27520

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10-1.º Dt.º — Madrid

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1905 Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904



1769



1-SETEMBRO-1961



ANO LXXIV

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

Relações Ferroviárias de Carácter Internacional, pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR	239
Ateneu Ferroviário, por FÉLIX F. PERNECO	242
Vida Ferroviária — A Sociedade Estoril e o novo Acordo Colectivo de Trabalho	243
Ecoss & Comentários, por SABEL.	244
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por JORGE RAMOS	246
Há 50 anos	248
Os nossos mortos	250
Publicações recebidas	251
Parte Oficial	252



Relações Ferroviárias de Carácter Internacional

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR

DESDE que pela primeira vez, em 19 de Setembro de 1841, o caminho de ferro de Estrasburgo a Basileia transpôs a fronteira franco-suíça, surgiram as relações internacionais de carácter ferroviário que cada vez mais se acentuam numa Europa infelizmente reduzida pelos erros de duas grandes guerras. Elemento fundamental para a intercomunicação das nações de forma a facilitar melhor o conhecimento dos seus habitantes, é o caminho de ferro um dos meios mais seguros de aproximação internacional e de boas relações de vizinhança.

Se, no seu início, as relações ferroviárias entre os países obrigavam, nas fronteiras, a trasbordo de passageiros e de mercadorias, necessitando de novo bilhete ou de mais um despacho, o bom senso viria a corrigir as indiferenças e as barreiras que certas mentalidades procuravam manter, vencendo o caminho de ferro todas as dificuldades para chegar mesmo, como acontece actualmente, a atravessar a cortina de ferro que a política tirânica da Rússia criou para dividir a Europa. Mesmo nessas infelizes nações subjogadas ao despotismo comunista, a via férrea consegue penetrar para relacionar os habitantes dos diversos países.

Como afirmou o Sr. Maurice Lemaire⁽¹⁾, desde as suas origens o caminho de ferro teve a tendência, na Europa, de se desenvolver segundo normas comuns a todo o continente. Assim, o progresso ferroviário manifestou desde muito cedo uma visão europeia, embora prejudicada por dificuldades da política de rivalidade entre os Estados, e mesmo pela diferença de bitolas das linhas, variando da internacional de 1^m,44 para a peninsular de 1^m,67, e a russa de 1^m,52, obrigando a trasbordo e impedindo as composições directas. Surgiram as conferências de horários, as convenções, e os organismos ferroviários internacionais.

A partir de 1872⁽²⁾ passou a reunir-se cada

ano a Conferência Europeia dos Horários e dos Serviços Directos; quatro anos mais tarde, em 1876, constituía-se a Companhia Internacional das Carruagens-Camas e dos Grandes Expressos Europeus; em 1890 assinava-se, em Berna, a Convenção Internacional Referente ao Transporte de Mercadorias por Caminho de Ferro (C. I. M.), e, em 1923, surgiu a Convenção Internacional Referente ao Transporte de Passageiros por Caminho de Ferro (C. I. V.).

Como organismos internacionais existem: a Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, a União Internacional dos Caminhos de Ferro (U. I. C.), fundada em 1922, a Conferência Europeia dos Ministros de Transportes, criada em 1953, e, num feliz critério de uniformização de material, constituiu-se, em 1956, a Sociedade Europeia para o Financiamento de Material Ferroviário (Eurofima).

Desta aproximação útil de governos e de entidades ferroviárias muitas dificuldades se venceram, vantagens inúmeras surgiram, e o público recebeu benefícios que se julgavam impossíveis. Desde a passagem de fronteiras sem paragem de comboios, como aconteceu pela primeira vez em 1926 com o expresso Paris-Bruxelas, até ao estabelecimento, em 1957, dos Trans-Europa-Expressos, que longo mas apressado caminho se percorreu! Não admira que se pudesse chegar sem dificuldade à resolução que determinou, para vários países, a supressão, em 3 de Junho de 1956, da terceira classe, enquanto outros, como Portugal e Espanha, para isso caminham, embora com certa lentidão.

O resultado benéfico dos Trans-Europa-Expressos ligando, por meio de cómodas composições e rápidas marchas, as principais cidades europeias, determinou um afluxo cada vez maior de passageiros, sendo o meio preferido para aqueles que urgentemente necessitam deslocar-se de um país para outro. Nesses comboios os serviços de alfândega e de polícia quase não se sentem e são efectuados em trânsito.

O triunfo dos Trans-Europa-Expressos para

(1) «L'Année Ferroviaire» 1961, Paris 1961, pág. 1.

(2) «L'Année» cit., pág. 2 e 3.

passageiros determinou ⁽³⁾ o aparecimento, em 28 de Maio de 1961, dos Trans-Europa-Expressos de mercadorias (T. E. E. M.), facilitando assim o transporte de mercadorias a grande velocidade. As características destes comboios são: a velocidade técnica ser de 85 km a 100 km por hora, exceptuando as dificuldades das vias e dos «ferry-boats»; o estacionamento nas estações fronteiriças não dever ultrapassar duas horas; circulam esses comboios mesmo que conduzam um número reduzido de vagões; a característica essencial é que a velocidade comercial, desde a estação de partida à estação de chegada, incluindo a demora nas fronteiras, não será inferior a 45 km por hora.

Muito há a esperar deste transporte rápido de mercadorias, pois não só a antiga distinção entre pequena e grande velocidade já se encontra ultrapassada como acontece em França pela existência de mercadorias transportadas aceleradamente ou normalmente, mas também se procura com os Trans-Europa-Expressos para mercadorias criar, como o nome indica, verdadeiros expressos de mercadorias destinados a acelerar o tráfego mais rendoso em matéria ferroviária, além do que o seu uso indicará as futuras alterações destinadas a um maior aperfeiçoamento.

Portugal, pelas circunstâncias universalistas do carácter português e pela acção expansionista através dos oceanos e dos continentes, foi sempre uma nação permeável às influências estrangeiras, pronta a entrar em contacto com qualquer modernização independentemente da sua natureza. Enquanto a Espanha procurou sempre diferenciar-se de tudo quanto seja estrangeiro, Portugal tratou de assimilar, e algumas vezes com exagero. Não admira que em matéria ferroviária se procurasse facilitar as relações ferroviárias com a Europa e convém não esquecer que a primeira linha férrea foi construída não para ligar Lisboa ao Porto, mas sim a capital portuguesa com a Europa, sendo a linha do Leste a primeira que se concluiu.

Com esse fim, periodicamente, se efectuam reuniões dos organismos ferroviários de Portugal, Espanha e França, ou seja o desenvolvimento regional da Conferência Europeia de Horários e Serviços Directos iniciada em 1872, conforme me referi, e que este ano teve a participação de Marrocos, confirmando assim que a má vontade marroquina contra a França foi vencida pela necessidade da convivência internacional através do caminho de ferro, que serviu de traço de ligação entre países e venceu ódios injustificados.

A reunião ⁽⁴⁾ da Conferência dos Horários, em Abril deste ano, foi útil e proveitosa e as suas resoluções foram as seguintes:

1.º — Melhoria de ligação do Porto com o «Sud-Express» no sentido ascendente (Paris), por meio do comboio Foguete;

2.º — Organização de comboios especiais para o transporte de trabalhadores portugueses, por ocasião do Natal;

3.º — Estudo da possibilidade da organização de comboios turísticos de França para Portugal;

4.º — Melhoria das relações ferroviárias hispano-portuguesas pela ligação através da fronteira da Barca de Alva, passar o Lusitânia-Expresso a diário a partir de 15 de Maio, acelerar a sua marcha em 40 minutos no percurso espanhol desde 1 de Outubro, e beneficiar a ligação com Sevilha.

Como é sabido, os meios de comunicação ferroviária com a Europa são o «Sud-Express», a carruagem directa de Lisboa a Hendaia, e de 15 de Julho a 1 de Outubro o Ibéria-Expresso.

O «Sud-Express», como os seus congéneres internacionais, deixou há anos de ser, com toda a razão, um comboio exclusivamente de luxo, para transportar também uma carruagem de 1.ª classe, facilitando assim, à maioria das pessoas, um meio cómodo e rápido de transporte, e não apenas para um número reduzido de protegidos da fortuna. Afim de vencer a distância de Lisboa a Vilar Formoso, que é de 434 kms., leva 6h,30m, não sendo exagerado, dado o perfil acidentado da linha da Beira-Alta e a demora nas paragens do percurso. Em todo o caso creio que a marcha se poderá acelerar, uma vez estejam terminadas as obras de transformação das linhas do norte e da Beira-Alta.

A carruagem directa de Lisboa a Hendaia e vice-versa, é mista de 1.ª e 3.ª classes, sendo do melhor material existente, e efectua o mesmo percurso do «Sud-Express» em 9h,30m, o que é muito lento, manifestamente. Embora o rápido do Porto e depois o rápido da Beira-Alta tenham um número muito maior de estações a servir, todavia coisa alguma justifica uma tão grande diferença, pelo que a redução do tempo se pode fazer mais largamente de modo a encurtar o percurso.

(3) «Bulletin de L' Union Internationale des Chemins de Fer», n.º 5, Maio de 1961. pág.º 159 a 166.

(4) «Boletim da C. P.», n.º 384, Junho de 1961, pág.º 1 a 7.

Na época de Verão entendeu-se que era necessário um outro comboio e daí o Ibéria-Expresso de 15 de Julho a 1 de Outubro, e por vezes com carruagens suíças de salão, condenadas para largos percursos. Tem esse comboio três classes, facto que só interessa muito resumidamente dada a tendência para a redução a duas classes, e efectua o percurso Lisboa a Vilar Formoso em 8h,12m, o que é muito demorado. Desta forma, torna-se indispensável acelerar a marcha de modo o ganhar substancialmente tempo. Claro está que nem sempre a culpa estará da parte portuguesa, e algumas dificuldades derivarão certamente das ligações com os comboios espanhóis.

Com a Espanha, a principal comunicação ferroviária é entre Lisboa e Madrid, as duas capitais peninsulares, e os meios são o Lusitânia-Expresso e o semidirecto de Madrid.

O Lusitânia-Expresso é um bom comboio que há muito já devia ser diário e não apenas depois de 15 de Maio de 1961, pois andava quase sempre com a lotação esgotada. O material é bom, e percorre a distância de Lisboa a Marvão, de 240k, em 3h,40m, o que é demasiado, e devido ao estado da linha do Leste que necessita de importante e rápida remodelação, a proceder logo depois de terminados os trabalhos da linha do Norte. Além disso a sua composição precisa ser aumentada com mais uma carruagem: de 1.^a classe para satisfazer as necessidades dos passageiros. No percurso espanhol será acelerado 40^m a partir de 1 de Outubro de 1961.

O semidirecto de Madrid efectua o mesmo percurso do Lusitânia-Expresso em 5h,45m, compreendendo-se em parte a diferença, pois trata-se de um comboio que serve todas as estações da linha do Leste. Todavia, melhorada a infraestrutura da via, poder-se-á também acelerar a marcha. Desde 10 de Julho do presente ano suprimiu-se a 2.^a classe, o que foi boa medida pois a existência de três classes não tem justificação, devendo adoptar-se quanto antes em Portugal e Espanha o princípio das duas classes, como se pratica nos outros países desde 1956. Também as composições devem ser directas e não haver trasbordo em Valença de Alcântara, que coisa alguma justifica, salvo o desejo de incomodar os passageiros.

As comunicações com Sevilha mantêm-se há muito deficientes, podendo mesmo dizer-se que só estiveram boas de Maio de 1929 a Janeiro de 1930, quando da Exposição Ibero-Americana naquela cidade, visto então aos espanhóis convir-lhes facilitar o acesso dos visitantes. Actualmente existem dois percursos: por Badajoz e por Vila Real de Santo António.

A ligação de Badajoz a Sevilha efectua-se por

meio de uma automotora tri-semanal que continua o comboio automotor do Entroncamento a Badajoz. Saindo de Lisboa às 8h,30m, chega-se a Sevilha às 21h,45m, ou sejam 13h,15m para vencer uma distância de 486 km. que, se não fosse o estado da via espanhola, se poderia efectuar em metade do tempo. Não aproveitando esta ligação tri-semanal, só há o comboio das 22h,15m, que chega a Sevilha, com trasbordo em Badajoz, às 17h,45m, quer dizer, a duração da viagem é de 19h,25m. A solução não está em novas automotoras, como se pretende, mas sim numa carruagem directa mista de duas classes, atrelada ao Lusitânia-Expresso, de modo a chegar a Sevilha de manhã. Este sistema tão racional foi empregado durante a Exposição Ibero-Americana, seguindo a carruagem directa no rápido de Madrid, antecessor do Lusitânia-Expresso.

O percurso por Vila Real de Santo António é interessante e variado, mas obriga a quatro trasbordos, tendo o passageiro que embarcar no Terreiro do Paço para atravessar o rio Tejo, entrar no Barreiro para o comboio, afim de, em Vila Real de Santo António, passar para um gasolina que o conduzirá a Aiamonte, onde um autocarro o levará a Sevilha. É pitoresco mas incómodo, sendo um percurso próprio para quem não conheça a região e deseje unicamente fazer turismo, não se coadunando com as exigências modernas uma viagem com a duração de 13h para vencer uma distância aproximada de 525 km.

A ligação de Lisboa com a Corunha efectua-se por meio de uma carruagem directa, que, de Lisboa a Valença, e apenas funcionando no período da hora de Verão, demora 8h,55m para uma distância de 467 km.

Claro está que a marcha se pode acelerar uma vez que a linha do Norte esteja melhorada, assim como a linha do Minho, pois actualmente é duma lentidão inaceitável. Pena é não poder este serviço ser conservado, mesmo na forma actual, durante todo o ano, mas devido ao facto da Espanha manter, no Inverno, a hora de Verão, é impossível estabelecer qualquer combinação.

A ligação pela linha do Douro, ou seja do Porto a Madrid pela Barca de Alva, encontra-se lamentavelmente suspensa, tendo outrora existido um magnífico rápido Porto-Medina, de que o meu ilustre e querido amigo Sr. Guerra Maio, com a sua inextinguível competência, fez, há anos, a descrição. Modernamente, criou-se um óptimo serviço de uma carruagem directa do Porto a Madrid e vice-versa, infelizmente suspenso. Na Conferência dos Horários solicitou-se a ligação dos comboios, mas devia-se restabelecer a carruagem directa que tão frequentada era, como verifiquei nas vezes que realicei essa viagem.

ATENEU FERROVIÁRIO

(Associação Cultural do Pessoal da C. P.)

Subsídios para a sua pequena história — Constitui-se a Comissão Organizadora

Por FÉLIX F. PERNECO

ALGUNS dias depois da entrevista a que fui chamado pelo Director-Geral, sr. Engenheiro A. de Lima Henriques, teve lugar a audiência, previamente apazada, dos quatro comissionados com o Presidente do Conselho de Administração, sr. Engenheiro A. de Vasconcelos Correia, de saudosa memória.

Era S. Ex.^a um autêntico ferroviário, pois tinha feito a sua carreira profissional ascendendo dos lugares mais modestos, e transitando por todas as Divisões, até à culminância do mais elevado cargo na Companhia, gozando sempre do maior prestígio e da máxima consideração entre a classe ferroviária, à qual muito se orgulhava de pertencer.

Recebidos com a mais expressiva afabilidade, expuseram os comissionados os motivos da sua apresentação: informar S. Ex.^a do propósito que os animava de organizar, não apenas uma Banda-Orquestra-Orfeão, mas, sob a designação de «Grémio Ferroviário», ou qualquer outra, uma Associação Cultural de finalidades essencialmente educativas, dentro da qual a Banda teria assegurada a sua existência.

Acolheu S. Ex.^a a ideia com o maior entusiasmo, exortando em que haveria imensas vantagens em fundar-se uma colectividade onde o pessoal da Companhia pudesse confraternizar, educar-se e instruir-se, prometendo espontaneamente as verbas indispensáveis para a compra do instrumental, mobiliário, bilhar e outros jogos lícitos, e para o mais que fosse necessário. Nem tudo se faria de uma só vez, mas poderíamos contar com o seu aplauso e boa-vontade em patrocinar uma tão louvável iniciativa.

Entusiasmados com tão auspiciosas promessas retiraram-se os comissionados, satisfeitos e confiantes em que poderiam prosseguir no seu empreendimento.

Na tarde do dia 20 de Abril de 1933, pelas 18 horas, reuniram-se os comissionados, a meu convite, numa das dependências dos Serviços Centrais, em Santa Apolónia. Dei-lhes conhecimento, circunstanciadamente, para ficar exarado na acta da reunião, dos resultados da entrevista que tivera com o Director-Geral, que me chamara

ao seu gabinete e, por isso, eu fora isolado a essa entrevista, assim como do que se passara, e todos bem sabiam, na audiência com o Ex.^m Presidente do Conselho de Administração. Enalteci, como devia, a benévola disposição em que S. Ex.^{as} se manifestaram de conceder os seus valiosos patrocínios para a fundação do «Grémio Ferroviário», e declarei que em tais condições, podendo contar-se com os indispensáveis recursos financeiros, me decidia a aceitar o encargo de Presidente da Comissão Organizadora da Associação Cultural do Pessoal da C. P., compreendendo nas suas finalidades essencialmente educativas a existência da Banda-Orquestra-Orfeão.

Esta minha declaração foi recebida com manifesto agrado, tendo o sr. José Frederico Aguiar declarado que, em vista da sua «plena concordância com as ideias do sr. Félix Perneco, também ele aceitava o cargo de Secretário da nova Comissão».

Nestes termos ficou constituída da seguinte forma a Comissão Organizadora do «Grémio Ferroviário»: Presidente, Félix Fernandes Perneco; Secretário, José Frederico dos Santos Aguiar; Tesoureiro, Joaquim dos Santos Júnior.

O maestro Serra e Moura não ficou a fazer parte da Comissão, como já não fazia da Comissão anterior, pois esta o nomeara, por officio, Director Artístico da futura Banda-Orquestra-Orfeão, cargo em que foi confirmado, mas ficou agregado à comissão, competindo-lhe, especialmente, continuar a fazer o recrutamento dos componentes.

Conferidos os respectivos cargos, foram concedidos ao sr. Félix Perneco plenos poderes para se avistar com o Ex.^{mo} Director-Geral todas as vezes que fosse necessário para tratar dos assuntos respeitantes à organização e fundação do «Grémio Ferroviário», dando-se conhecimento aos outros membros da Comissão dos assuntos que fossem sendo tratados nessas entrevistas.

Por último, foi resolvido, de unânime acordo, encetarem-se *démarches* no sentido de se conseguir uma sede para a instalação condigna do Grémio.

... E foram, depois, uns poucos de meses de diligências e de trabalhos, que, a seguir, serão sucintamente narrados.

VIDA FERROVIÁRIA

A Sociedade Estoril e o novo Acordo Colectivo de Trabalho

Este acordo, que abrange e beneficia perto de 500 trabalhadores, acarreta para a empresa um acréscimo de cerca de 3 mil contos anuais

No Ministério das Corporações e Previdência Social foi assinado, no dia 17 de Agosto, o acordo colectivo de trabalho entre a Sociedade Estoril e os Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Centro de Portugal (pessoal do movimento, tracção, via e obras e serviços regionais), dos Ferroviários do Centro de Portugal (pessoal das oficinas e armazéns gerais) Ferroviários dos Serviços Centrais, dos Electricistas e Profissionais de Enfermagem do Distrito de Lisboa.

Este acordo, que abrange cerca de 500 trabalhadores, proporciona, entre outros, os seguintes benefícios:

Reorganização dos quadros do pessoal, que traduzirá na efectivação de algumas promoções; definição das categorias profissionais, em ordem a evitar possíveis dúvidas de classificação dos trabalhadores; aumento das remunerações correspondente às várias categorias profissionais entre 20% e 34%; exceptuam-se as remunerações do contínuo de 1.ª classe e dos maquinistas de 3.ª e 2.ª classe, que foram aumentadas, apenas, e respectivamente, 16% 13,4% e 16,7%, pelas razões seguintes: o contínuo de 1.ª que não exerce qualquer chefia, estava muito distanciado dos contínuos de 2.ª classe, além de que recebe particularmente do presidente do conselho de administração da Sociedade uma subvenção; os maquinistas recebem prémio por economia de energia eléctrica que tem vindo a subir progressivamente; criação do abono para falhas ao pessoal de tesouraria, à razão de \$06 por cada 1000\$00, nos recibimentos, e \$10, nos pagamentos; criação dum prémio ou desconto para os revisores, de 1\$00 por cada minuto ganho ou perdido no tempo de paragem dos comboios, nas estações; inclusão no ordenado ou salário de vários abonos e prémios (abono para falhas, prémio por venda de bilhetes em trânsito, prémio de trabalho do pessoal das oficinas, prémio por economia no consumo de energia eléctrica e prémio de fiscalização da revisão de bilhetes) com a consequente influência no quantitativo do subsídio na doença, na remuneração recebida no período de férias, na pensão de reforma, etc.; integração nos quadros do pessoal efectivo do pessoal eventual que, a partir da

data da entrada em vigor do acordo, trabalhe na Sociedade Estoril mais de 5 anos seguidos; fixação do tempo máximo que o agente poderá permanecer de reserva — 40 horas por mês; contagem por metade do tempo de reserva que, actualmente, conta 1/4; concessão do direito a faltar 3 dias, sem perda de remuneração, por ocasião do casamento, e melhor definição dos casos em que o trabalhador pode, justificadamente, faltar ao trabalho.

O acordo contém, também, disposições de protecção ao trabalho feminino, regulamentação da aprendizagem e estágio com a fixação de períodos máximos para a sua duração; limitação a 5% das vagas da possibilidade de a Sociedade «Estoril» promover pessoal sem concurso; fixação de normas sobre a segurança no trabalho; e melhor regulamentação das matérias referentes à Comissão Corporativa, tornando obrigatória a sua intervenção antes de qualquer questão ser levada ao Tribunal do Trabalho.

Presidiu à cerimónia, que esteve muito concorrida, o Ministro das Corporações e Previdência Social, sr. Prof. Doutor Gonçalves Proença, tendo-se verificado a presença dos srs. Eng.º Iglésias de Oliveira e Virgílio de Figueiredo, administradores-delegados, e Eng.º António Bual, director da Sociedade Estoril, que assinaram pela entidade patronal, Gonçalo Correia, Moitas Dinis, Jorge Dias Pereira, Mário Gonçalves e Joaquim Dias Caratão, presidentes dos respectivos sindicatos, dr. Neto de Carvalho, director-geral do Trabalho e Corporações, Correia Pires, dos Serviços de Acção Social, que acompanhou as negociações em representação do Ministério, e outras entidades e funcionários superiores.

Assinado que foi aquele importante documento, o sr. Eng.º Iglésias de Oliveira, depois de prestar homenagem ao sr. Prof. Gonçalves Proença, declarou que a Sociedade Estoril assinara o acordo com a maior satisfação, pois o anterior, de Junho de 1956, não atendera totalmente os anseios do pessoal, porque as condições de então o não permitiam. Registou, com palavras de apreço, a acção do sr. dr. Correia Pires e dos representantes dos sindicatos, e depois de declarar que o acordo assinado acarreta para a

empresa um acréscimo de despesas de cerca de três mil contos anuais, sem contar com o encargo que resulta das promoções e correcções nos quadros, assim como o aumento de regalias que o pessoal e as suas famílias passam a usufruir, pois os empregados vão receber, e com efeito retroactivo a 1 de Fevereiro de 1961, os vencimentos que agora lhes são atribuídos, melhorados de 20% a 50%, conforme as categorias, disse que a Sociedade Estoril não teve em vista a obtenção de qualquer lucro com a anunciada alteração tarifária, a entrar em vigor em 1 de Setembro próximo, mas somente a cobertura de uma parte dos encargos resultantes dos novos vencimentos do pessoal.

Falou em seguida e em nome da União dos Sindicatos dos Ferroviários, o sr. Gonçalo Correia.

Referindo-se à assinatura de um idêntico acordo, que beneficiou o pessoal da C. P., durante o mandato do sr. dr. Veiga de Macedo, acentuou que também esta convenção envolve e traduz um acto de justiça. Disse que os novos e sensíveis benefícios dispensados ao pessoal da Sociedade Estoril revelam que as dificuldades naturais e compreensíveis que se antepunham às correcções e modificações preconizadas, foram vencidas pelo desejo manifesto de servir a política social. Enfrentando e dominando os mais variados óbices — acrescentou — mais uma vez foi possível conciliar os interesses dos trabalhadores ferroviários com os superiores interesses da Nação. E se é certo que mesmo em circunstâncias normais tal facto calaria fundo no espírito dos beneficiados, o acontecimento reveste-se, neste momento histórico e profundamente doloroso que a Pátria está vivendo, dum significado especial que honra sobremodo o Governo da Nação.

Falou por último, o sr. Ministro das Corporações e Previdência Social:

«A preocupação maior de toda a política social que se preza reside hoje, sem sombra de dúvida, na possibilidade de resolução pacífica dos conflitos sociais».

«Para que de solução pacífica possa falar-se, não basta a competência e capacidade. Torna-se ainda indispensável, que as partes interessadas no conflito subjacente à negociação nesta intervenham com autonomia e liberdade sem o que não poderá pensar-se em aceitação ou adesão natural às soluções obtidas».

Noutra altura do seu discurso, o sr. Ministro, destacando a legitimidade da intervenção das partes que subscreveram o acordo e acentuando a competência, preparação e liberdade com que, desde o início, as negociações foram conduzidas, numa constante afirmação de idoneidade e plena maturidade social dos órgãos sindicais que nelas intervieram, disse que esta convenção é, em grande parte, o resultado da aplicação à Sociedade Estoril das condições de trabalho e sua remuneração fixadas já para o pessoal da C. P.

Essas & Comentários

P o r S A B E L

O caso do pão duro aos domingos e o turismo

Numa recente *Nota do Dia*, interessante secção do «Diário de Lisboa», lia-se, sob a rubrica «O pão que o Diabo não amassou» algumas oportunas considerações às quais não podemos deixar de fazer referência e de lhes dar o nosso inteiro apoio.

Lisboa não é apenas a cidade mais populosa do País, é já também um grande centro de turismo. O número crescente dos seus hotéis modernos e uma propaganda intensa, no estrangeiro, do nosso clima e das nossas belezas naturais, têm concorrido — sem bons hotéis não há turismo e sem propaganda bem orientada e verdadeira não se consegue acreditar a respectiva indústria, — para a vinda, não de centenas, como antigamente, mas de muitas dezenas de milhar de estrangeiros, numa média, bastante lisonjeira e prometedora, de mais de trezentos mil, anualmente.

Ora sucede que tanto os habitantes da capital como os hóspedes dos hotéis e os comensais dos restaurantes não têm pão fresco ao domingo e nos feriados nacionais. Porquê?

«Em todas as capitais do Mundo, supomos — comentou o «Diário de Lisboa», na referida secção —, se come pão fresco todos os dias, excepto em Lisboa. Não sabemos por que estranha exigência do horário de trabalho isso acontece. A verdade, porém, é que em Lisboa, aos domingos e feriados, a população está condenada a comer pão duro. Eis uma pausa que não se compreende numa tarefa de interesse colectivo como é o fabrico do pão».

A *Nota do Dia* do «Diário de Lisboa» fecha com este inteligente comentário:

«Porque havemos de continuar a comer pão duro aos domingos e dias feriados? Eis uma anomalia que excede a compreensão dos estrangeiros que nos visitam e que nesta época do ano são mais numerosos do que em qualquer outra. Não é com vinagre que se apanham moscas. Do mesmo modo, não será com pão duro que se atraem turistas».

Para bem do turismo e dos habitantes da capital esperamos que os industriais das padarias e o Sindicato dos Padeiros organizem o fabrico do pão e os horários do pessoal, de modo a termos pão fresco todos os dias — domingos e feriados.

Com pão duro não se atraem turistas.



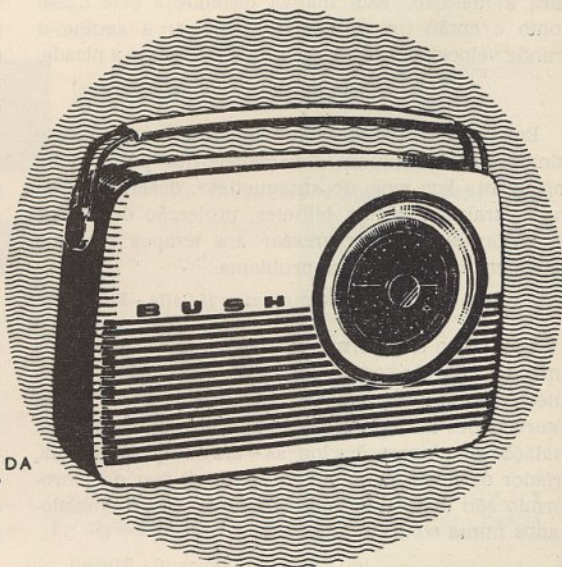
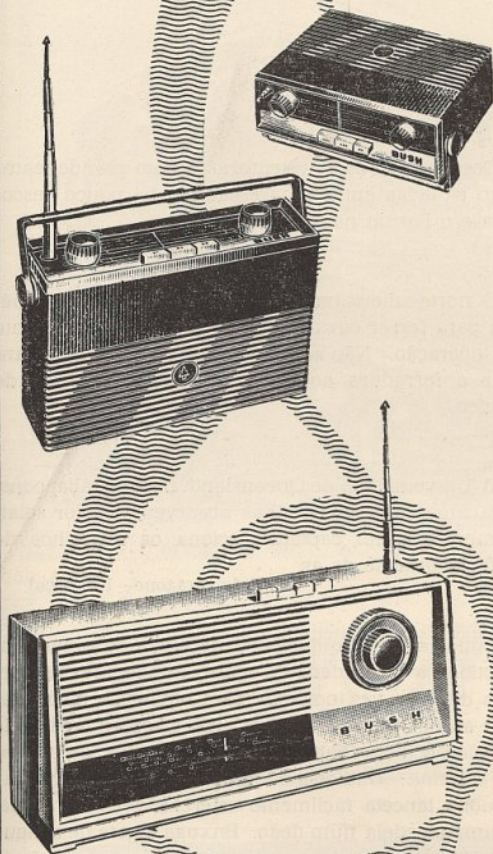
Bush

ÉIS A NOVA SÉRIE DE RECEPTORES DE TRANSISTORES PORTÁTEIS E DE MESA!

SEMPRE A MESMA TÉCNICA BUSH QUE TORNOU FAMOSA EM TODO O MUNDO ESTA MARCA DE CONFIANÇA.

RÁDIOS DE TRANSISTORES DIFERENTES... NADA DE CIRCUITOS IMPRESSOS. CONSTRUÇÃO SÓLIDA, MAGNÍFICO RENDIMENTO E QUALIDADE DE SOM INEQUÍVOCAL.

CENTENAS DE HORAS DE RECEPÇÃO PERFEITA APENAS COM 6 VULGARES PILHAS DE 1,5 VOLTS.



DISTRIBUIDORES

UTILIDADES ELÉCTRICAS, L.^{DA}

R. ALEXANDRE HERCULANO, 5-1.º

TELEF. 53263



LISBOA-2

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

O dr. Landall, do Instituto de Medicina de Estocolmo provou que a dor causada por acidentes é ocasionada por um aumento da concentração dos ions de hidrogénio nas células ou tecidos do corpo. Desenvolveu um método que possibilita medir a dor e estudar sistematicamente o affecto de várias substâncias presentes no corpo humano e que são de importância neste caso.

(da revista *Convivium* — Bolonha)

Foram descobertas em Fishbourne ruínas de edificações romanas nas quais se encontraram moedas do período do imperador Cláudio. Uma das edificações data do final do século II e apresenta vestígios de condutas que parecem ter servido para a circulação de ar quente, o que representa uma antecipação do aquecimento central.

(de *Le Courier Niçois* — Nice)

Cientistas alemães criaram um instrumento que facilita a injeção subcutânea ou intramuscular, tornando-a indolor: uma manga que cobre a agulha e entra em contacto com a pele no ponto designado para a injeção. Esta manga distende a pele nesse ponto e então uma mola faz penetrar a agulha a grande velocidade. O doente quase não sente a picada.

(da revista *Santé Humaine* — Paris)

Em Londres inaugurou-se um museu totalmente consagrado à evolução dos transportes públicos na Inglaterra. Por meio de «maquettes», desenhos, gravuras, trajos, horários, bilhetes, projecção de filmes, os visitantes podem regressar aos tempos em que viajar era um verdadeiro problema.

(do magazine *Il Caffé* — Roma)

O éter e o clorofórmio podem agora ser injectados em lugar de inalados. A forma injectável destes anestésicos é mais rápida e conveniente para breves intervenções cirúrgicas, sendo porém preferível a sua inalação para operações longas — afirmou o dr. Krantz, criador da nova forma de anestesia. O éter e o clorofórmio são dissolvidos num óleo especial e emulsionados numa solução de glucose.

(do semanário *Momenti* — Turim)

Descobriram-se as estruturas de um grande teatro grego situadas entre uma escadaria há pouco descoberta e o Forum na Sicília.

(de *Le Mot* — Tournai)

O norte-americano Howe inventou um novo método para ferrar cavalos, que simplifica grandemente esta operação. Não são necessários cravos, pois para fixar a ferradura ao casco utiliza-se uma cola de plástico.

(*Il Mulino* — Bologna)

A Universidade de Queensland, na Austrália, construiu uma casa cujas telhas absorvem o calor solar. A energia assim captada acciona os aparelhos de condicionamento de ar.

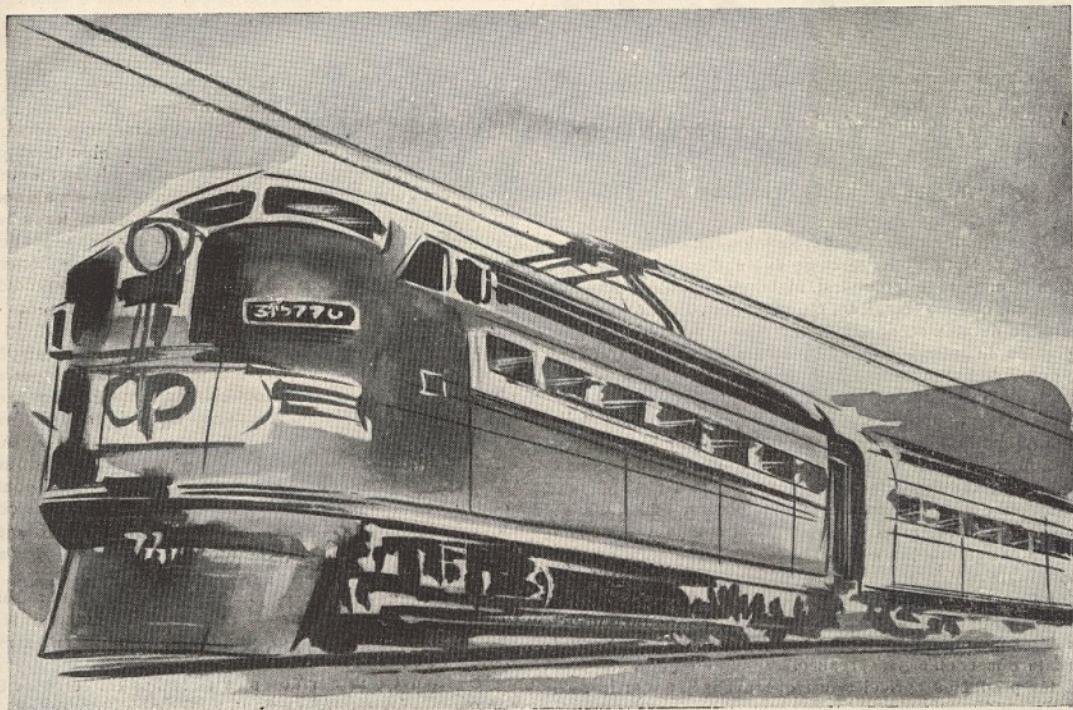
(de *Paragone* — Florença)

Como se sabe o diabético necessita de saber com exactidão a quantidade de açúcar que tem no sangue, mais de uma vez por dia. Para obviar ao incómodo de ir ao laboratório todos os dias, a secção médica da Associação dos Diabéticos da Inglaterra organizou um sistema: o diabético tem em seu poder uma pequena lanceta facilmente esterelizável com a qual dá uma picadela num dedo. Enxuga a gota de sangue num bilhete postal que já está endereçado e franqueado e contém a sua identificação e que é feito de papel de filtro. A resposta não se faz tardar e o diabético fica sabendo com exactidão a percentagem de açúcar existente no seu sangue a determinada hora do dia.

(da revista *Lumière* — Nevers)

Uma das raras esculturas que Gauguin fez e foi oferecida pelo pintor a uma rapariga polinésica, presentemente freira da Ordem Dominicana, vai ser leiload a favor da Ordem. A escultura foi analisada para se determinar a sua autenticidade e submetida a uma análise microscópica em que foi confrontada com diversas amostras de madeira concluindo-se que está talhada em «cedro das Ilhas Salomão». Representa uma cabeça de rapariga polinésica e tem cerca de 30 centímetros de altura.

(de *Rinascimento* — Florença)



CEL

CABOS ELÉCTRICOS

CAT



Orientando a sua produção no sentido de obter uma **QUALIDADE SUPERIOR** os seus produtos, preferidos por **técnicos competentes**, são exigidos pela **C. P.**



ADMINISTRAÇÃO E SERVIÇOS COMERCIAIS: RUA DOS DUQUES DE BRAGANÇA, 9
LISBOA • TELEFONES: 2 19 78 - 2 89 12 - 2 50 94 - 3 26 16 • TELEGRAMAS: CEL - CONDUTORES — CAT - CABOS

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Setembro de 1911)

A testa das linhas Sul e Sueste

Se ha problema tecnico e economico que demande exame attento e reflectido e largueza de vistas, é o do melhor *terminus* de uma rede ferroviária. Mais imperiosa é a necessidade desse criterio levantado, tão sobranceiro á preocupação acanhada de uma economia de occasião, como refractario ás sugestões de interesse e paixões locais, quando se trata de um grupo de linhas nas condições peculiares em que se encontram as do Sul e Sueste.

A vasta região que servem é quasi exclusivamente agricola. A lavra de minas tem nella incontestavel importancia, podendo tomar muito mais largas proporções quando a situação dos mercados externos se conjuge com a facilidade de transporte e de embarques. Sem falar noutras, encontram-se em exploração activa as minas de Aljustrel e de Alvíto e não tardam em recommear a exportação em larga escala as da Nogueirinha.

As de Louzal esperam a linha do Sado para desenvolver a sua lavra. Outras muitas existem, no Peixoto, em Ourada, em Odemira etc., que podem ser fructuosamente exploradas em futuro mais ou menos proximo.

Os productos agricolas, em que avultam a cortiça, os cereaes, o carvão vegetal, demandam na sua maior parte o mercado de Lisboa e os portos por onde se faz a exploração.

Desse mesmo mercado se abastecem as provincias do Sul, recebendo o carvão mineral, os adubos, as farinhas, as madeiras, o ferro, o petroleo, os tecidos, os generos coloniaes.

A ligação directa e ininterrupta por via ferrea com Lisboa é um ideal a cuja realização se opõe a larguissima barreira do Tejo. A solução pratica seria a da travessia por uma ponte nas alturas do Montijo.

De Pinhal Novo, onde se acham reunidas no tronco commum todas as ramificações das linhas, viria por Aldegallega a linha encontrar a de Leste nos Grillos, para se fazer no local conveniente, á beira mar, em frente da Alfandega, o serviço commum de passageiros das grandes linhas, deixando-se as estações do Rocio e do Caes do Sodré para o trafego suburbano. Essa solução, preconizada por Miguel Paes, é demasiado cara para ser realisada em futuro proximo. Aos dominios da utopia pertence, a meu ver, a ponte sobre o Tejo, em frente de Lisboa, seja dito sem quebra do apreço em que tenho o saber e intelligencia dos entusiastas apologistas dessa obra, grandiosa demais para as relações que seria chamada a servir.

E' preciso, portanto, como solução immediata, ter o *terminus* na margem esquerda, em situação que facilite efficazmente o trafego de passageiros e de mercadorias; logo o mais perto possivel da cidade, onde a travessia fluvial seja curta e facil a qualquer hora, e proximo também do porto commercial.

E' por isso que desde o inicio se fixaram as atenções nas proximidades de Cacilhas, e sómente circumstancias puramente occasionaes fizeram escolher o Barreiro para *terminus*. Succederam-se os expedientes de momento, as providencias que não transcendiam os horizontes do proprio dia.

Poderia o Barreiro constituir uma razoavel estação de mercadorias, vasta, bem ordenada, em aguas tranquillias, acessivel a serviços de qualquer lotação e servida por um canal dragado á cota conveniente, trazendo-se a Cacilhas sómente a grande velocidade.

Tão accidentada foi, porém, a sua formação, em etapas successivas e com criterios diversos, que saiu o mais complexo e acabado especimen da pathologia ferroviaria.

Não será ocioso recordar mais uma vez as suas características, plenamente justificativas daquella qualificação. Em curva pronunciada; com uma rampa forte no centro; cortada por uma rua da povoação, que a atravessa de nivel; ladeada, na parte acima dessa rua, de edificios que fazem desse troço um estreito corredor e não permitem que se abra desafagadamente o feixe de linhas; com edificios successivamente construidos com orientações diversas, do que resulta a mais complicada disposição de linhas; falta de vastos terraplenos bem traçados e bem servidos, onde as mercadorias se depositem, methodicamente arrumadas e com saída facil; sem sufficiente altura de agua junto dos caes; desprovida de feixes methodicos de linhas privativas de manobra, para escolha e resguardo do material e formação facil dos comboios; com um edificio de passageiros, que era desnecessario, e sem abrigo efficaz para o embarque e desembarque de passageiros, servido por um canal estreito, commum ao serviço de mercadorias e perpendicular ao esteiro, obrigando os vapores a uma demorada evolução á partida. Tantos e taes são os seus defeitos, que só á força de dispendiosas e complicadas manobras se faz ali o serviço. A construção de um segundo terrapleno e de uma ponte-caes, ha poucos annos, melhorou de momento as condições da estação, mas o crescimento do trafego já faz sentir hoje a deficiencia de espaço, que dentro em pouco se agravará extraordinariamente.

Para attender com largueza as exigencias do futuro seria preciso avultadissimo dispendio, sem deixarem de persistir os defeitos irremediaveis de origem, que não permitem fazer do Barreiro uma estação aceitavel.

Estimou Costa Serrão esses trabalhos em cerca de 650 contos.

Pelo que respeita ao serviço de passageiros só quem não tenha profundado a questão poderá negar o alcance do prolongamento da linha a Cacilhas e a transformação profunda que delle pode resultar para as linhas do Sul e Sueste, emancipadas de sujeições na organização de horarios, servindo um movimento suburbano, insignificante hoje e que se tornará intenso noutras condições, impossiveis ao presente e realiza-veis então.

A construção da linha para Azeitão e Cezimbra, de trafego certo, valoriza extraordinariamente esse prolongamento.

A transferencia do Arsenal da Marinha para a margem esquerda e a sua construção junto da estação terminal de Cacilhas, em ligação directa com as linhas do Sul, é *desideratum* acceto hoje por quantos tem estudado o assumpto e a unica solução pratica do melhoramento das communicações em Lisboa pela garganta entre o Terreiro do Paço e a avenida 24 de Julho.

Pois não será mais racional que ao lado da estação de grande velocidade em Cacilhas se gaste, numa instalação para a pequena velocidade, methodicamente delineada, que constituirá o porto commercial das linhas do Sul, a quantia que se iria consumir em ampliar a estação do Barreiro sem remediar os seus defeitos?

Quanto mais estudo (por amor platonico da arte, é claro) este problema, mais me convenço de que é essa a solução racional, que se impõe. Pode não ser adoptada, continuando a crescer a estação do Barreiro á maneira de polypeiro caprichosamente ramificado, que os professores de caminhos de ferro mostrem aos alunos como caso pathologico interessante... e incuravel.

Não deixaria de ser erro lamentavel o abandono de uma solução, que talvez não seja mais dispendiosa, e que é seguramente mais efficaz.

A estação do Barreiro não ficará perdida. Haverá nas

linhas de Sul, convenientemente prolongadas, trafego bastante para repartir entre ella e a de Cacilhas.

*

Como devia, porém, ser traçado o prolongamento? No artigo de 1 do corrente sobre a ponte do Seixal enumerávamos os requisitos a que deve satisfazer e de que resultou o projecto em execução, estudado pelos distinctos engenheiros Costa Serrão e Santos Viegas e aprovado com as modificações indicadas pelo sr. Conselheiro Adolpho Loureiro.

Acceptou-se resolutamente a passagem do esteiro de Coima e Judeu em pontes com tramos moveis, atravessando-se o segundo na sua entrada junto da ponte dos Corvos. Alçapões equilibrados, deixando 12 metros de passagem livre e movidos rapidamente porapparehos electricos manobrados pela estação do Seixal, facultam a navegação.

Em todo o mundo, civilizado ou barbaro, se recorre sem hesitação a esse expediente, quando um caminho de ferro tem de cruzar uma via navegavel, por importante que esta seja, em altura que não deixe espaço bastante para a livre navegação. Pontes ha em que a esta se impõe o onus de só empregar mastros ou chaminés articuladas para passarem as embarcações por baixo dellas sem necessidade do tramo movel.

Ha no esteiro de Coima e Judeu navegação tal que, possa oppôr legitimamente o veto a um expediente corrente de construção? Estorva-a a linha férrea por modo que deva ser sacrificada esta áquella?

Já nos referimos no artigo procedente a esta questão, mostrando a sem-razão de opposições, que ha pouco surgiram e tomaram corpo, graças á agitação que na hora presente exalta os animos e faz suppôr que a soberania do povo é novo Proteu, que reveste todas as formas, ainda as mais arbitrarias, e se exerce directamente. Proclamou-se o novo aphorismo *voluntas populi suprema lex*, fazendo-se antever a violencia como sancção dos seus dictames.

Discorramos, na hypothese de não ser cada localidade do paiz um sobado africano autonomo.

Que navegação ha no rio Judeu?

Ha navios empregados na pesca do bacalhau, que entram e saem uma vez por anno, e que podem ser nma duzia, quando muito; não é a esses que a ponte causa embaraço.

Ha fragatas que fazem os transportes das fabricas da Arrentella e da Amora, de alguma pequena fabrica de cortiça existente e de um outro estabelecimento industrial de pouca monta, ou vão buscar materias, como areia, madeira, fachina, motano, lenha, ás margens do esteiro. Quantas são? Não seria difficil apurar o seu numero aproximado, mas talvez não sejam em média 2 ou 3 por dia. Concedamos que sejam 10, com grande exaêro.

Ha ainda catraios e outros barcos, de pesca ou que servem as relações das povoações que demoram no esteiro com o Barreiro e Lisboa, sendo um dos transportes dignos de menção o do peixe, que em carroças vem de Cezimbra ao Seixal procurar embarque para Lisboa. Boa parte desse movimento cessa, quando se construa o caminho de ferro ligando Cezimbra e o Seixal com o Barreiro e Lisboa por comboios frequentes.

Ha, finalmente, os vapores da Parceria, que fazem por dia cinco carreiras em cada sentido.

No esteiro de Coima ha, do mesmo modo, alguns navios da pesca do bacalhau, que entram e saem uma vez por anno. Ha os torpedeiros e barcos da escola de torpedos. Ha algumas fragatas que vão buscar productos florestaes ou servem a fabrica de tijolos silico-calcarios, e pouco mais.

Acaso este trafego fluvial tem tal importancia e intensidade, que possa ser impeditivo da construção de um caminho de ferro? Pois não basta, para garantir os seus legitimos interesses, deixar em cada ponte um vão livre de 12 metros?

Chega a obcecção até á exigencia de novo traçado do prolongamento, abandonando-se os trabalhos feitos, cujo valor,

junto á indemnização que nos termos do contracto haveria que pagar á empresa adjudicataria das pontes, representa muitas dezenas de contos de réis absurdamente perdidos. Ha porventura até quem divida a pelle de urso, attribuindo destino aos taboleiros metallicos das pontes, que seriam destinados para regiões sertanejas, ficando os pilares desaproveitados, emergindo das aguas como padrões da victoria do povo sobre a burocracia insciente.

Vejam os que seria o novo traçado do prolongamento. Duas hypothese se podem formular. Ou se mantem a passagem de Coima como está projectada e em construção, attendendo-se apenas as reclamações locais pelo internamento do traçado entre o Seixal e o Alfeite, ou se adopta solução mais radical, estabelecendo a bifurcação além do Barreiro e passando o esteiro de Coima nas proximidades da povoação deste nome, para deixar inteiramente livre a navegação.

Este seria o alvitre mais logico, dada a legitimidade que se pretendesse conferir a reclamações excessivas e infundadas. Exige-se a egualdade. Tanto motivo ha para garantir a liberdade absoluta da navegação num, como no outro esteiro.

Ora se examinarmos a carta dos arredores de Lisboa na escala 1:20.000, levantada pelo Estado maior (que é sufficientemente minuciosa para o estudo das hypothese), reconhece-se que a sahida de Alhos Vedros ou Moita, para passar o esteiro em altura em que a navegação fique inteiramente livre, é praticamente impossivel.

Com effeito, o estabelecimento da seccagem do bacalhau fica a 2 kilometros a montante da ponte em construção e o estabelecimento de Valle de Zebro a quatro kilometros, terminando o esteiro navegavel a seis kilometros da ponte.

A margem direita do esteiro de Coima sobe rapidamente a cota superior a 50 metros. Não é admissivel que no ultimo troço da linha se adoptassem em tão curta extensão, limites de pendentes superiores ao de 10 milímetros, não excedido até Evora e Beja, nem raios de curvas inferiores a 500 metros.

Achando-se a estação da Moita á cota de cerca de 15 metros e sendo superior a 50 metros a da linha divisoria das aguas do Tejo, e do Coima a perto de 2 kilometros do esteiro vê-se bem que haveria uma enorme trincheira e talvez até um tunel para poder descer proximo de Santo Antonio da Charneca e ir atravessar o esteiro acima do Valle do Zebro. A extensão da linha a construir seria muito grande, o custo kilometrico elevado, e ficaria o ramal Moita-Barreiro, com a sua exploração isolada, tendo por consequencia forçosa o prolongamento do serviço fluvial até o Barreiro. Seria uma série de absurdos, que levaria á bifurcação no Pinhal Novo, como na concessão Philippe de Carvalho.

Suponhamos, pois, que neste caso, como em tantos outros se reconhece que a egualdade, muito bonita em theoria, nem sempre pode ser realisada na pratica, e que se mantem para a navegação do Coima o *horrible* estorvo do tramo movel, a que a *barbara* Holanda, e como ella tantos outros novos egualmente barbaros, se resignam em casos analogos.

Aproveita-se pois a ponte de Coima. Onde se atravessa o rio Judeu?

Entre o Seixal e a Arrentella, deixando esta povoação, a Amora e o esteiro de Corroios, a montante do traçado e obrigando este a costear as altas barreiras do Seixal por detraz da povoação e impondo-lhe um alongamento de 4 kilometros?

Ou se hão de deixar dois tramos moveis em vez de um ou impedir a navegação em qualquer dos esteiros para montante da linha.

Se, para evitar esses inconvenientes, se passa entre a Azinheira e a quinta da Trindade para subir pelo valle que fica entre o Seixal e Paio Pires, transpor a cumeada, que tem cota superior a 50 metros, passar junto da Arrentella, e a montante, e vir contornar o esteiro de Corroios em traçado sinuoso e acidentado, para vir encontrar a margem proxima do Alfeite o alongamento do traçado (que não é barato) é de 9 kilome-

tros, isto sem falar no alongamento virtual proveniente das rampas e curvas, substituindo um patamar em traçado quasi sem sinuosidades. Deve-se mais notar que ao custo desses kilometros, substituindo uma parte baratissima, como é a que vae da ponte dos Corvos ás barreiras do Alfeite (cerca de 2k,4), se junta a despesa das alvenarias da ponte do Judeu e de parte dos ferros, que já está feita. As estações ficarão mais mal situadas, o Seixal muito mais mal servido, a bifurcação para Cezimbra prejudicada.

Qualquer das variantes afigura-se-me um desastre, que agrava consideravelmente o custo da linha e alonga o percurso, fazendo perder tempo e dinheiro num troço de grande trafego, que deveria ser o mais curto possivel.

Que ganha e que perde o Seixal?

Ganha algumas facilidades mais para navegação de secundaria importancia, que não é estorvada pela ponte. Deve-se notar que as fragatas entram no esteiro com a enchente e saem com a vassante, em condições, pois, que facilitam a passagem da ponte.

Perde, em troca, as vantagens de uma estação bem situada, servindo de entrocamento á linha de Cezimbra, proporcionando-lhe ligações rapidas, e commodas e frequentes com o Barreiro e as povoações até Setúbal, com Cacilhas, Almada e Lisboa. Perde um terrapleno excellente para novas construcções, que permitam a sua expansão. Fica onerada em tempo e dinheiro nas relações com Lisboa.

E o publico, em geral, fica pagando enorme tributo permanente á obcecção da actual geração seixalense, que pretende impôr-se á força onde a razão e a competencia devem determinar a solução mais conveniente.

No fundo da questão vê-se a eterna lucta do almocreve contra a linha férrea, que lhe dispensa os serviços... creando movimento cem vezes maior, em que ha tempo largo para nova forma da sua actividade.

O vapor e barco para Lisboa deixarão de navegar, ou verão diminuir o numero das suas carreiras.

Será menos intenso o movimento de botes entre o Seixal e Barreiro, como os almocreves alemtejanos deixaram de vir a Alcacer e os barcos de conduzir os passageiros e mercadorias do Alemtejo, Sado abaixo, caminho de Setúbal e Lisboa.

Pois poderá ainda imperar tal criterio, avultando motivos, que são pretextos, para estorvar um melhoramento de grande

alcançe e subordinar o interesse geral ao que nem chega a ser conveniencia local?

A questão está bem entregue.

Como os homens foram, são e hão de ser sempre creanças grandes, é preciso leva-los com paciencia, fazendo estudar o que estava estudado para dar tempo á acalmeção de paixões.

Apellou o sr. ministro de fomento para o estudo de homens competentes; a sua administração tem provado que não é homem para vergar a imposições illegitimas.

Aguardemos pois *verdictum* todos quantos temos o vicio de nos interessarmos desinteressadamente (permittam-me o gongorismo) pelas coisas publicas, o que nos não impede de versar o assumpto, pretendendo esclarece-lo com aquella liberdade de discussão na imprensa a que estamos affectos

J. Fernando de Souza

Os nossos mortos

Eng. Carlos Manitto Torres

Acaba de nos surpreender dolorosamente a noticia do falecimento, em Setúbal, do Sr. Engenheiro Carlos Manitto Torres, nosso antigo e illustre collaborador e amigo.

Sé os caminhos de ferro lhe ficaram a dever, pela sua alta competencia, inúmeros e valiosos serviços, Setúbal, de onde era natural, também lhe ficou a dever inestimáveis provas de dedicação, quer como governador civil substituto, quer na qualidade de presidente da Comissão Municipal de Iniciativa e Turismo, onde realizou obra notável.

No nosso próximo número, mais desenvolvidamente, prestaremos a devida homenagem ao illustre português.

À illustre familia enlutada, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta sentidas condolências.

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

Publicações recebidas

Exposição Europeia de Arte Românica

Por oferta do ilustre Delegado Oficial, em Lisboa, do Turismo Espanhol, sr. dr. Alejandro Freijal del Villar, recebemos dois interessantes folhetos ilustrados, respeitantes à VII Exposição Europeia de Arte Românica, que, sob o patrocínio do Conselho da Europa, está patente, simultaneamente, em Barcelona e Santiago de Compostela, desde o dia 10 de Julho até 10 de Outubro próximo.

Esta Exposição foi organizada pelo Governo espanhol com a colaboração de outros países.

Propaganda turística de Espanha

A Espanha, nesta quadra do ano, não se esquece de fazer a propaganda, nos países estrangeiros e amigos, das suas praias, das suas cidades características, dos seus monumentos e dos museus onde se guardam, para glória da Espanha e do Mundo, as mais belas jóias da arte, que pintores e escultores produziram para regalo dos homens do seu tempo e, porque as obras verdadeiramente belas não envelhecem jámais, essas gloriosas obras-primas de Arte destinam-se também para educar as gerações que

hão-de vir. A Arte é a própria eternidade feita beleza.

Por oferta do sr. dr. Alejandro Freijal del Villar, ilustre Delegado Oficial do Turismo Espanhol, recebemos alguns interessantes e sugestivos folhetos de propaganda de Barcelona (romana e medieval) e das suas famosas praias de Castelle de Fels, de Caledella e de Sitges, a praia do oiro.

São em número de 18 os museus existentes na cidade de Barcelona e provincia.

Anuário da Província de Moçambique

Por oferta, que muito agradecemos, dos Serviços de Propaganda dos Caminhos de Ferro de Moçambique, recebemos um exemplar do magnífico «Anuário da Província de Moçambique», publicação a cujos números anteriores fizemos devidas e justas referências.

Trata-se, com efeito, de uma publicação muito útil, como índice das actividades, que são muitas, da nossa próspera província de Moçambique e da importância crescente dos seus valores económicos, das suas possibilidades, das profissões liberais, do comércio, da indústria, e de tudo, enfim, que constitui um elemento de vida nesta parcela de Portugal, onde os portugueses de iniciativa e boa-vontade sabem honrar o bom nome e o prestígio da Pátria.

Nada falta a este «Anuário da Província de Moçam-

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA} **BANQUEIROS**

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 20133 PPCA

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 366056 PPC (5 linhas)

Telegramas: AUGAFO

Dependência urbana em Lisboa: Praça Paiva Couceiro, 26-D, 26-E — Telefone: 834724

AMARANTE, ARCOS DE VALDEVEZ, PENICHE, FÁTIMA, VILA DA FEIRA E ELVAS

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondentes no Brasil:

Casa Bancária Pinto de Magalhães, Lda.

Rua do Ouvidor, 86 — RIO DE JANEIRO

bique» para se fazer uma ideia precisa e ampla do valor de uma terra que aguarda mais portugueses de boa iniciativa para a engrandecerem ainda mais.

Moçambique é um padrão do prestígio de Portugal.

O Ultramar Português e a O. N. U. —
Pelo Prof. Doutor Oliveira Salazar

O Sr. Presidente do Conselho, Prof. Doutor Oliveira Salazar, proferiu, em 30 de Junho deste ano, na sessão extraordinária da Assembleia Nacional, um notável discurso para definir a posição de Portugal e do Governo sobre a questão ultramarina.

O Chefe do Governo iniciou deste modo o seu discurso:

«As palavras que vou dizer sobre a questão ultramarina escrevi-as com profunda mágoa e, julgo, com perfeito sentido da responsabilidade. Este me aconselhou a evitar todo o agravo e a não diminuir por qualquer forma os valores de que ainda se dispõe para salvaguarda do Ocidente. Fugí assim a criticar a política e atitudes de outros países para além do estritamente necessário ao esclarecimento dos problemas postos e à defesa dos nossos próprios direitos. Pois por definição e para nós os direitos de Portugal sobrelevam aos demais».

O discurso de Salazar foi ouvido com interesse e emoção por todos os portugueses. Pela palavra do

Chefe do Governo falou, em verdade, a voz de uma Nação de oito séculos de história, de uma Nação que criou uma obra e com ela concorreu para a civilização do Mundo.

E já que transcrevemos as primeiras palavras do discurso do Chefe do Governo, seja-nos também permitido arquivar as palavras finais:

«Sejam quais forem as dificuldades que se nos deparem no nosso caminho e os sacrifícios que se nos imponham para vencê-las, não vejo outra atitude que não seja a decisão de continuar. Esta decisão é imperativo da consciência nacional que eu sinto em unísono com os encarregados de defender lá longe pelas armas a terra da Pátria. Esta decisão é-nos imposta por todos quantos, brancos, pretos ou mestiços, mourejando, lutando, morrendo ou vendo despedaçar os seus, autenticam pelo seu mesmo martírio que Angola é terra de Portugal».

O Secretariado Nacional da Informação editou, em opúsculo de 23 páginas, o discurso do Chefe do Governo.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres
Direcção dos Serviços de Exploração e Material
4.ª Repartição (3.ª Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo», n.º 152, II Série, de 30 de Junho de 1961, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de modificação e ampliação da estação de Aveiro, na linha do Norte, constituindo uma 1.ª fase da ampliação da mesma estação (desenho n.º 47 475), elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, incluindo a expropriação, por utilidade pública, de 22 parcelas de terreno, situadas ao lado direito da linha férrea, entre os quilómetros 273,242 60 e 273,648 40, conforme planta parcelar (desenho n.º 47 700) de 18 de Novembro de 1959.

Ministério das Comunicações, 22 de Junho de 1961. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de modificação e ampliação da estação de Pampilhosa, na linha do Norte (desenho n.º 47 492), elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, incluindo a expropriação, por utilidade pública, de onze parcelas de terreno situadas entre os quilómetros 230,680 e 230,880, do lado direito da mesma linha férrea, conforme planta parcelar (desenho n.º 47 669) de 20 de Outubro de 1959.

Ministério das Comunicações, 22 de Junho de 1961. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Telef. } 366171/5
31753

R. dos Sapateiros, 39
LISBOA

Importadores e Exportadores

DROGAS

PRODUTOS QUÍMICOS

ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

Representantes exclusivos
dos

Produtos NÍVEA, Adesivos TESA
e LEUKOPLAST

Fornecedores de

HOSPITAIS FARMÁCIAS
LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES



VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

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

Alberto Maria Bravo & Filhos

Casa fundada em 1843

Agentes dos principais fabricantes europeus de
FERROS * AÇOS * METAIS

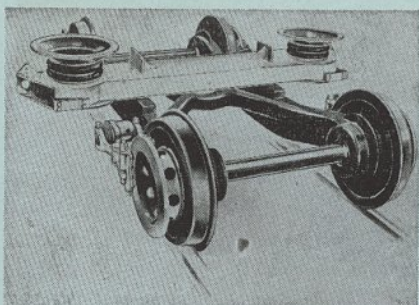
Carris
Máquinas-ferramentas
Material de
Caminho de Ferro
Material Decauville
Armas e Pólvoras de Caça

Fornecedores da C. P.

Rua de São Paulo, 12-2.º

Tele { fone 33721/2/3
gramas BEBRA — Lisboa

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDÊ BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

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

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5550 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mor, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 66 4972



COMPANHIA
"CIMENTO TEJO"



TEJO
CIMENTO PORTLAND NORMAL

PARA AS OBRAS DE RESPONSABILIDADE
PREFERIR

CIMENTO TEJO

ADMINISTRAÇÃO — R. VITÓRIA, 88 — LISBOA * TELEFS.: 2 89 53 / 2 85 52
FÁBRICA EM ALHANDRA COM CINCO LINHAS DE FABRICO

SOMAPRE

SOCIEDADE DE MATERIAIS PRE-ESFORÇADOS, LDA.

Firma especializada em: **BETÃO PRE-ESFORÇADO — VIGAS DE GRANDE VÃO
PAVIMENTOS — ASNAS E COBERTURAS**

Pre-Fabricação { Tubos e Manilhas
Placas e Blocos

ESCRITÓRIO: Rua Barata Salgueiro, 55-r/c.
Telefs. 73 07 70-73 14 22

FÁBRICAS { PERO PINHEIRO Telef. 09 71 45
ALVERCA Telef. 65 08 74

S I D E L O R

**UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS**

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

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

*Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública*

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos
— Institutos Comercial e Industrial —

FERODO

**GARANTIA de qualidade e
rendimento em calços para
travões e discos de embraia-
gem para todos os veículos**

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rue das Pretas, 24

Telefs. { 2 47 30
2 03 30
2 16 41
2 03 38/9

PROVÍNCIA 30 954

LISBOA

Fábrica de Loiça de Sacavém

S. A. R. L.

LISBOA
PORTO
COIMBRA
FUNCHAL

**LOIÇAS SANITÁRIAS
AZULEJOS
MOSAICOS CERÂMICOS**

**MATERIAIS QUE SE IMPÕEM POR SUA NOTÁVEL
RESISTÊNCIA E PERFEIÇÃO**

ESCOLHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE