

10.º do 77.º Ano

Lisboa, 1 de Agosto de 1964

Número 1839

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

6, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Navegação e Aviação / Minas / Obras Públicas / Agricultura

Engenharia / Indústria

CAMINHOS DE FERRO

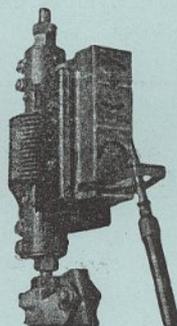
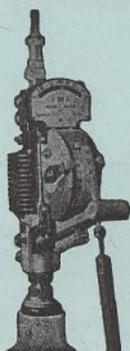
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 320158 — LISBOA



RELÉS



para protecção
contra curto-cir-
cuito e sobrecarga
de alternadores,
transformadores,
cabos, etc.

SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI**, LDA.
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-23 • TEL. 23411 • PORTO

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS
E AUTOCARROS**

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 3 50 35

RECÓPITO LEV.
SET. 1954

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora-gerente e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2

Telefone: P B X 32 01 58 — Direcção: 32 75 20

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 1954
Liège, 1903; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

Director: ENG.º LUÍS DA COSTA



1839

1 — AGOSTO — 1964

ANO LXXVII

Assinaturas:

- Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)
- Ultramar 80\$00 (ano)
- Espanha 150 pesetas (ano)
- Estrangeiro £ 1.5.0
- Número avulso 5\$00
- Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

CONSELHO DIRECTIVO :

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

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

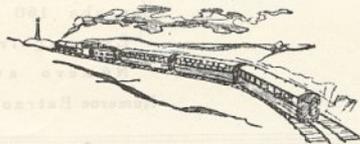
COLABORADORES:

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
JORGE RAMOS
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



S U M Á R I O

A precária situação financeira da maior parte dos caminhos de ferro europeus, pelo Eng. <i>LUÍS DA COSTA</i>	203
Associação Latino-Americana dos Caminhos de Ferro	205
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO</i>	207
A tragédia da linha da Póvoa de Varzim	208
O Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses referente ao Exercício de 1963, pelo Dr. <i>MANUEL BUSQUETS D'AGUILAR</i>	209
Por fora do trilho usual... — Viagem à capital de Espanha, pelo eng.º <i>ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO</i>	211
Viagem Presidencial a Moçambique — O Chefe do Estado visitou o porto e as Oficinas-Gerais do Caminho de Ferro de Lourenço Marques...	214
Homenagem ao Administrador da Carris	214
Livros e Autores	215
Imprensa	215
Viagens e Transportes	215
Parte Oficial	216



A precária situação financeira da maior parte dos caminhos de ferro europeus

Pelo Eng. LUÍS DA COSTA

II

TERMINAMOS o artigo anterior com a enumeração dos encargos e obrigações de serviço público que os caminhos de ferro suportam, tal como foram indicados pela U. I. C. Em face desses encargos e obrigações de serviço público, manifestava a U. I. C. o desejo de que estes fossem aliviados e que fosse dada aos caminhos de ferro mais liberdade de movimentos.

O Comité dos Suplentes concluiu, depois da audição das organizações internacionais, que aquelas obrigações e encargos, só a título de exemplo, podiam ser consideradas, pois variam sensivelmente de país para país.

Há países em que certas facilidades já têm sido dadas ao caminho de ferro, embora haja outros em que tais encargos ainda se mantêm. Na medida em que alguns deles pesam ainda sobre os caminhos de ferro poderia ser encarada uma contrapartida a assumir pelo Estado.

A U. I. C. é de opinião de que deve haver uma igualdade rigorosa quanto às despesas da infra-estrutura, fazendo suportar por cada usuário da estrada a que lhe competir.

A maioria dos Suplentes recomendou o estabelecimento, na medida do possível, daquelas igualdades para os diversos meios de transporte, quanto àquelas despesas.

A coordenação técnica não é mais do que a colaboração efectiva de diferentes meios de transporte com o fim de melhorar a sua qualidade e baixar o seu custo de produção. Uma das características desta coordenação é a colaboração do próprio usuário, utilizando a exploração em comum, de aparelhos ou utensílios de transporte.

Esta coordenação permite o transporte de «porta a porta» utilizando aparelhagem diversa entre a qual estão os contentores e as «palettes», já bastante divulgadas.

Ainda como meio de coordenação técnica, podemos citar os reboques caminho de ferro-estrada transportados em vagões ou atrelados na estrada a um tractor, e ainda os reboques porta-vagões que permitem carregar ou descarregar estes em casa dos clientes.

Há ainda a possibilidade de transportar os prô-

prios camiões sobre vagões, sistema que ganha tempo e poupa a estrutura rodoviária.

A coordenação técnica caminho de ferro-estrada pode ainda efectuar-se através de «gares-centro» consistindo em concentrar nestas gares o serviço de mercadorias, pois se encontram bem apetrechadas com aparelhagem de manutenção e transbordo, encarregando-se a camionagem da sua distribuição.

A U. I. C. compreende que a igualdade integral dos encargos e obrigações encontra enormes dificuldades e encara as seguintes soluções:

- uma coordenação tarifária agindo sobre os preços do custo dos modos de transporte, de modo a orientar o usuário, para aquele que ofereça o menor custo económico para a colectividade;
- actuando sobre a «oferta dos transportes», adoptando medidas de licenciamento ou contingentamento.

O Comité dos Suplentes, ao apreciar estas sugestões, concluiu que não era caso para formular conclusões gerais, competindo a cada país apreciar a oportunidade da sua aplicação tendo em atenção a sua política geral e a sua situação económica.

A U. I. C. considera que não se deve entrar a liberdade do transporte particular, mas pede que para ele sejam estabelecidas as mesmas «conditions de départ», pelo que o tráfego particular deverá suportar os mesmos encargos fiscais que o tráfego público e até mesmo taxas específicas como contrapartida das vantagens que usufrui.

No Comité dos Suplentes, quanto a este aspecto da questão, levantaram-se grandes divergências de opinião, preconizando, certos delegados, uma regulamentação tão completa quanto possível, e outros, inteira liberdade para este género de transporte.

Não podemos deixar de atender ao papel importante que desempenha o transporte particular na vida nacional, a parte importante que tem no conjunto dos transportes e a necessidade de evitar uma degradação dos transportes públicos, resultante de uma desigualdade que favorecesse aquele transporte.

Depois de demorada apreciação do relatório da

U. I. C. com a participação das organizações internacionais atrás mencionadas, o Comité dos Suplentes concluiu que:

No estado actual dos seus estudos verifica que não se pode determinar, duma maneira geral para todas as redes, as causas da situação financeira deficitária. Com efeito, os estudos, que atrás se resumiram, fazem ressaltar que cada rede tem as suas causas próprias, motivadas por circunstâncias particulares tais como: condições geográficas, estrutura jurídica, regime fiscal, desenvolvimento económico, nível das tarifas, condições demográficas, nível de vida, condições e encargos de reforma, etc., causas estas que exigiriam para cada uma um estudo profundo.

Existem, todavia, duma maneira geral, causas comuns à maior parte dos países, tais como:

- manutenção de encargos e obrigações não compensados ou insuficientemente compensados;
- manutenção de certas desigualdades entre os diferentes modos de transporte, por exemplo, no que respeita aos encargos da infraestrutura;
- o livre desenvolvimento dos transportes particulares;
- o acréscimo do número de automóveis particulares e serviços de turismo por autocarros;
- duma maneira geral, a insuficiência de uma verdadeira coordenação de transportes que permita um funcionamento normal dos diversos modos de transporte, tendo em atenção, bem entendido, os programas indispensáveis a realizar neste ramo importante da economia.

No exame das medidas para melhorar a situação dos caminhos de ferro, a U. I. C. não propôs para o problema uma solução única. Contentou-se em mostrar como, numa atmosfera tão liberal quanto possível, se pode prever uma série de reformas eficazes.

A escolha destas reformas e a sua utilização deve deixar-se à decisão de cada país, que tomará em conta a sua situação e as suas necessidades, decidindo fazer uso destes métodos liberais que dão grande independência e grande elasticidade ao caminho de ferro ou orientar-se para outras soluções.

As considerações precedentes, comportando a livre escolha, pelo usuário, dos meios de transporte, puseram a claro a variedade das causas que influem na situação financeira dos caminhos de ferro. Nem todas, aliás, se verificam na totalidade dos países e, quando assim sucede, a sua influência varia de maneira muito diferente de país para país.

Não existe, portanto, uma solução uniforme para o problema da situação financeira do caminho de ferro e mais não se pode fazer do que convidar cada país a adoptar, entre as medidas indicadas, aquelas que melhor se adaptam à sua situação financeira.

Essas medidas podem ser agrupadas da seguinte maneira:

- Avaliação, em separado, dos encargos anormais das redes (normalização das contas); supressão daqueles sobre que é possível actuar; passarem as contas a ser encargo dos orçamentos públicos, na medida em que não forem compensados por exonerações fiscais e em que esse encargo se torne necessário para sanear a situação financeira dos caminhos de ferro;
- Modernização técnica das redes, sobretudo nas linhas de tráfego mais importante, o que exige avultados investimentos;
- Evolução das redes para uma gestão mais comercial, com uma redução simultânea e tão profunda quanto possível das suas obrigações de serviço público; contracção e concentração dos seus serviços; possibilidade de recursos à técnica automóvel, sobretudo para os transportes terminais; recursos à aparelhagem de transportes combinados;
- Em toda a medida do possível, colocar o caminho de ferro e os seus concorrentes num pé de igualdade fiscal em relação às despesas de infraestrutura e ainda os transportes particulares em igualdade fiscal com os transportes públicos;
- Criar um ambiente de cooperação que conduza a entendimentos entre transportadores, o que também poderá contribuir para a solução do problema;
- Continuando a ser impostas ao caminho de ferro as obrigações de serviço público, ou não tendo estes podido adaptar a sua exploração à nova liberdade comercial, verificar-se-á, certamente, uma distorção entre as tarifas e o preço do custo; esta distorção falseará a escolha do meio de transporte, pelo usuário, e poderá tornar-se necessário estabelecer diferenças de taxas fiscais agravando o preço do custo dos concorrentes do caminho de ferro

Convém sublinhar que as medidas susceptíveis de aplicação em determinado país devem constituir um todo e, para serem eficazes, aplicadas simultaneamente pelos poderes públicos e pelas Administrações ferroviárias, segundo a sua natureza.

O carácter impopular, algumas vezes, destas medidas, não deve levar os Governos interessados a adiar uma acção que se reconheça ser necessária; se assim se não fizer, a situação financeira dos caminhos de ferro continuará a agravar-se, e, mais cedo ou mais tarde, será preciso encarar medidas ainda mais rigorosas.

Associação Latino-Americana

dos Caminhos de Ferro

Foi criada recentemente na Argentina uma nova entidade ferroviária que tem por objectivo fomentar os meios de cooperação entre as ferrovias da América Latina

«Senhores Delegados, o Mundo está atravessando etapa importante no que se refere ao desenvolvimento técnico e, dentro de pouco tempo, a América Latina desempenhará relevante papel na condução do destino dos povos do Mundo. Torna-se preciso que tenhamos presente este facto para nos ser possível cumprir o nosso papel. Devemos ter em conta que um dos elementos infraestruturais do desenvolvimento económico é o transporte e dentro deste, basicamente, o ferroviário. Quer dizer que os problemas ferroviários se encontram directa e indissolúvelmente ligados ao desenvolvimento económico; para tanto, todos temos a obrigação de colaborar, buscando a melhor solução dos problemas ferroviários».

Palavras proferidas na sessão inaugural pelo Prof. Iberê Gilson, Chefe da Delegação do Brasil.

A excelente e bem informada «Revista Ferroviária», que se publica no Rio de Janeiro, deu-nos conhecimento de que no mês de Março, na cidade de Chapadmalal, próxima do Mar del Plata, Argentina, foi fundada a Associação Latino-Americana de Caminhos de Ferro, com o apoio e a colaboração de diversos países do hemisfério sul do continente.

Esta jovem Associação tem por objectivo:

a) fomentar, para benefício de todos os povos da América Latina, o transporte ferroviário em forma segura, regular e económica, bem como estimular o comércio por caminhos de ferro e estudar os problemas relacionados com as referidas actividades;

b) assegurar a normalização, com vistas ao tráfego internacional;

c) criar os meios de cooperação e coordenação entre as ferrovias da América Latina;

d) extinguir todo o género de obstáculos nas fronteiras territoriais a fim de possibilitar as viagens directas de passageiros e cargas entre os diversos países;

e) solucionar os problemas entre as ferrovias associadas;

f) colaborar com a ALALC, com a «Associação do Congresso Pan-Americano de Caminhos de Ferro» e outros sistemas de transporte.

Da importante reunião, além dos convidados especiais, entre os quais se encontravam o Vice-presidente da Argentina, dr. Carlos H. Perette; os Ministros das Relações Exteriores e de Obras e Serviços Públicos, Dr. César Rezzonico e Eng. Miguel Ferranto,

e o Secretário de Transportes, Eng. Pedro Fleitas, participaram cerca de vinte autoridades dos Governos central e regionais da Argentina e perto de cem representantes de diversos Caminhos de Ferro da América.

As nove Delegações representavam os seguintes países: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Paraguai, Peru e Uruguai.

A representação do Brasil foi constituída pelas seguintes individualidades: Prof. Iberê Gilson e eng. José de Sousa Baptista, Directores da Rede Federal S. A.; eng. Aury Sampaio, Assessor em Assuntos Ferroviários do Ministro da Viação, e Dr. Mário Ritter Nunes, Chefe do Departamento de Estradas e Documentação, também da Rede Ferroviária.

Além das Delegações, também tomaram parte nas Reuniões os srs. Morley B. Bursey e John Troy, como observadores, respectivamente, do Canadá e dos Estados Unidos.

A Sessão Plenária inaugural da Reunião efectuou-se no dia 25 de Março, dirigida pelo eng. Pedro Gervásio Fleitas, Secretário de Transportes da Argentina, que, aclamado seu Presidente de Honra, saudou, em nome do seu Governo, os representantes presentes.

Em nome de todas as Delegações, o sr. Prof. Iberê Gilson, Chefe da Delegação do Brasil, saudou, nestes termos, o povo argentino:

«Por gentileza muito especial de todos os Senhores Delegados, foi-me conferida a elevada honra de fazer chegar nossa saudação ao povo argentino.

Quem fala neste momento, o faz em nome do único país, dos aqui representados, que não fala espanhol. Este facto demonstra, uma vez mais, que nós, latino-americanos, ligados por origem e sentimentos comuns, formamos um só povo e temos um mesmo espírito.

Contamos aqui com a presença do sr. Secretário de Transportes da República Argentina, uma das maiores autoridades em assuntos ferroviários da América Latina e do Mundo. Meu dever, de acordo com o protocolo, seria trazer algumas palavras escritas. Não tive tempo para tanto e preferi fazê-lo assim, de modo espontâneo, porque aqui devemos falar com o coração.

Esta reunião, além de se revestir de carácter técnico, é uma formosa festa latino-americana. Reunimo-nos com o propósito de discutir especialmente os problemas ferroviários, bem como para afirmar a união de nossos povos, porque todos temos um mesmo pensamento e comungamos os mesmos ideais. Aqui estamos, em corpo e alma, para dar à solução técnica de nossos problemas um cunho afectivo, que nasce do coração. Queremo-nos irmanar e conhecer mais para discutirmos melhor as questões que nos são comuns. Em reuniões deste tipo, e através do contacto directo, se podem encontrar soluções em vinte quatro horas, quando, pela via diplomática, ou por outros modos, demandariam, talvez, dois ou três anos.

Julgo necessário assinalar claramente, a fim de evitar qualquer mal entendido, que a Associação que pretendemos formar não se superpõe à Associação do Congresso Pan-Americano do Caminho de Ferro, ao contrário, ambas se completam. Essa Associação será reforçada com novos congressos e não se destruirá o trabalho de uma só comissão. É preciso estabelecer verdadeiro entendimento entre a Comissão do Congresso e nossas associações, porque a todas nos guiam os mesmos objectivos.

Senhores Delegados, o Mundo está atravessando etapa importante no que se refere ao desenvolvimento técnico e, dentro de pouco tempo, a América Latina desempenhará relevante papel na condução do destino dos povos do Mundo. Torna-se preciso que tenhamos presente este facto para nos ser possível cumprir o nosso papel.

Devemos ter em conta que um dos elementos infraestruturais do desenvolvimento económico é o

transporte e dentro deste, basicamente, o ferroviário. Quer dizer que os problemas ferroviários se encontram directa e indissolúvelmente ligados ao desenvolvimento económico; para tanto, todos temos a obrigação de colaborar, buscando a melhor solução dos problemas ferroviários.

Todos os países aqui representados têm um glorioso passado histórico e inconfundíveis são as figuras de seus grandes libertadores. Também historicamente estamos unidos por importantes laços.

Por isso, nossas dificuldades e nossas divergências devemos resolver em reuniões desta natureza, para que também soem estridentemente os clarins da vitória no campo da técnica.

Senhor Secretário de Transportes, através desta palavra, quero que Vossa Excelência receba a expressão mais sentida dos nossos corações e, por seu intermédio, todas as Autoridades Governamentais e administrativas deste grande país, especialmente o Senhor Presidente da República e o nobre povo argentino, a que estamos ligados por indestrutíveis laços de sangue, de amizade, de carinho. Todos somos irmãos e por isso rogo a Vossa Excelência que receba, em nome de todas as Delegações, a mais cordial saudação e a mais efusiva demonstração de apreço e amizade ao nobre e valoroso povo argentino».

A sessão plenária de encerramento da reunião verificou-se no dia 27 de Março e no seu transcurso foram aprovadas diversas proposições apresentadas às Comissões.

Por proposta da Comissão Executiva foi designada a cidade de Buenos Aires para sede permanente da jovem associação, bem como a cidade do Rio de Janeiro para local da próxima reunião, em data a ser estabelecida no terceiro trimestre do próximo ano de 1965.

Durante o tempo em que esteve reunida a Associação Latino-Americana, as suas Comissões Técnicas apreciaram 18 comunicações e 28 diversos trabalhos, de entre os quais registamos os seguintes:

Da Argentina: Criação de um Banco Ferroviário Latino-Americano, para financiar os planos de reabilitação das ferrovias; passe ferroviário Latino-Americano; bilhete internacional.

Do Brasil: Auto trem; fortalecimento de relações comerciais; normalização das contas ferroviárias.

Do Uruguai: Conexões ferroviárias internacionais. Organização de Departamento Médico e Higiene.



Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Com algumas referências aos Caminhos de Ferro na Índia portuguesa, Angola e Moçambique)

Por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(Continuação)

Tendo a Companhia declarado que aceitava a condição proposta pelo Governo de se proceder a novo estudo na parte do caminho de ferro compreendida entre a ponte de Sant'Ana e a Vila de Santarém, a fim de se adoptar a directriz que o Governo aceitasse e que aceitava igualmente pelo preço da construção a que o Estado garantia, a juro de seis por cento, a soma de £ 11 224 145 ou 50 511 \$ 150 réis por cada um dos quilómetros de extensão que viesse a ter a sobredita linha.

Concedeu-lhe o Governo o prazo de quarenta dias para provar estarem subscritos $\frac{5}{4}$ do capital e de ter sido depositado na Junta do Crédito Público 5% do custo presumível do caminho de ferro, ficando estabelecido que se não fossem satisfeitos estes encargos, ficaria o contrato provisório de nenhum efeito e reverteria a favor do Estado a caução provisória.

Em 28 de Março de 1853 pelo Director Geral das Obras Públicas foi comunicado a Hardy Hislop que tendo a companhia apresentado a subscrição de dois terços de capital e duas letras de £ 15 000 cada uma, sacadas pelo sr. Charles Waring, a noventa dias, sobre a casa Waring & Brothers, em Londres, a importância das quais, uma vez pagas, reunida à de £ 10 000 que se achavam depositadas em Londres à ordem do Governo Português perfaziam a soma de 40 000 £, considerando-se assim preenchidas as cláusulas indispensáveis, tornava-se necessário para aprovação pelas Cortes saber se a Companhia aceitava as condições indicadas, entre as quais: 1. — se no dia do vencimento das duas letras não o fossem pontualmente pagas, ficaria nulo o contrato que se tivesse celebrado e dissolvida toda a ligação entre o Governo e a Companhia e esta perderia o depósito de £ 10 000 e todas as obras e trabalhos que tivesse executado. 2. — que o Governo com um terço do capital correspondente à 1.ª secção do caminho de ferro, porém, não entraria com importância alguma relativa às secções que lhe pertenciam enquanto o

depósito de £ 40 000 não estivesse efectivamente realizado. 3. — que o Governo reservava-se o direito de estipular ou não no contrato definitivo como julgasse mais conveniente, que tomava parte na razão de um terço da quantia total, nos lucros ou perdas da construção ou se se limitava à simples exploração da linha, como os demais accionistas.

Na mesma data era comunicado por Hardy Hislop que aceitava sem restrições as condições que eram impostas e ainda no mesmo dia lhe era declarado que o Governo fazia o contrato definitivo para a construção da linha férrea de Lisboa à fronteira, ficando dependente da aprovação das Cortes, respondendo então a Companhia que o começo dos trabalhos teria lugar ao meio-dia de 25 de Abril, com a maior actividade e sem interrupção até ao seu acabamento. Para este fim os engenheiros saíram imperterivelmente de Londres no dia 9 pelo paquete do Brasil e os mestres de obras e «gangers» no paquete peninsular do dia 17.

Pelo Director-Geral, Barão da Luz, foi oficiado a Hardy Hislop, em 3 de Maio e em resposta ao officio deste, da mesma data, de que a cerimónia, a que assistiriam Suas Majestades, haveria de ter lugar no dia 7 do mesmo mês, às 11 horas da manhã.

Em 16 de Junho do mesmo ano era assinada por D. Maria e por António Maria Fontes Pereira de Melo a Lei autorizando a construção do caminho de ferro de Lisboa à fronteira e declarando de utilidade pública as expropriações para ele necessárias e, no dia seguinte, era igualmente assinada a Lei sobre o pagamento das prestações das acções com que o Governo subscrevia para a 1.ª série do mesmo caminho de ferro e ainda a Lei criando 600 000 \$ 000 réis de inscrições para começar o pagamento dos juros e amortizações a que tinha direito a Companhia.

Por Lei assinada pela Rainha D. Maria, no Paço de Mafra, em 18 de Agosto de 1853 e por António Maria de Fontes Pereira de Melo, foi aprovado o

contrato celebrado em 11 de Maio do mesmo ano entre o Governo e a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, representada por Hardy Hislop para a construção da linha férrea de Lisboa à fronteira de Espanha passando por Santarém.

Os contratos que o Governo celebrasse para continuação da linha, quer fosse de Santarém para a cidade do Porto, quer fosse para a fronteira de Espanha, ficaram dependentes de aprovação do Corpo Legislativo.

Definição da concessão

O caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha seria dividido em três secções: a primeira de Lisboa a Santarém; as outras duas compreenderiam o resto da extensão do caminho de ferro até à fronteira, no ponto em que este houvesse de ligar com a linha férrea de Madrid. A Companhia começaria por construir a primeira secção de Lisboa a Santarém nos termos que se seguem;

Em relação à parte da linha compreendida entre Santarém e a fronteira, se o Governo não chegasse a um acordo com a Companhia sobre o *quantum* do capital de construção, calculado sobre o respectivo projecto que ela apresentaria, então o Governo abriria novo concurso por essas duas secções, sendo preferida a Companhia concessionária da primeira secção, em igualdade de circunstâncias.

A Companhia efectuará à sua custa, risco e perigo, o seguinte:

— Aterros e escavações, obras de arte, assentamento da via, estações, oficinas e todos os edificios accessórios, vedações para separar o caminho de ferro das propriedades contíguas e em geral todos trabalhos de construção previstos ou imprevistos, sem excepção ou distinção alguma, que fossem necessários para o completo acabamento da linha férrea.

— O fornecimento de máquinas locomotivas, carruagens para viajantes, vagões para mercadorias, guindastes, bombas, instrumentos para as oficinas e em geral todos os objectos que fossem necessários para pôr a linha em perfeito estado de exploração.

— A construção da linha de telégrafo eléctrico paralela ao caminho de ferro.

— O suprimento, conservação e renovação dos materiais que fossem precisos para o estabelecimento da linha, seu custeio a sua exploração.

Garantia ainda o Governo a concessão por 99 anos e durante os primeiros cinquenta anos o mínimo do juro anual de seis por cento e pagaria só, durante o mesmo período, a amortização anual de meio por cento, calculada esta sobre o capital contratado, para a construção do caminho de ferro, debaixo da fiscalização do Governo e segundo os projectos por ele previamente aprovados, devendo

A tragédia da linha da Póvoa de Varzim

Uma nota officiosa do Ministério das Comunicações

Deploramos profundamente o desastre ferroviário ocorrido na linha da Póvoa de Varzim, na noite de 26 de Julho.

Pelo número elevado de mortos não ficaram apenas de luto pesado muitas famílias, ficou também enlutada a própria Nação, toda esta grande família portuguesa tão sensível às desgraças alheias como às suas tragédias.

O Ministério das Comunicações enviou à Imprensa a seguinte nota officiosa:

«Chegou ao conhecimento do Ministério das Comunicações que correm interpretações menos correctas acerca do inquérito que se está a realizar por motivo do desastre ferroviário ocorrido em 26 do corrente na linha da Póvoa de Varzim.

Assim, dada a gravidade do acidente e a necessidade de pôr a opinião pública ao corrente da verdade, o Ministério esclarece o seguinte:

O inquérito que imediatamente se determinou e está sendo levado a efeito pela C. P., sob a orientação e fiscalização de três técnicos da Direcção-Geral de Transportes Terrestres—fórmula que, salvo raras excepções, tem sido seguida em casos anteriores, tem como objectivo investigar as causas técnicas do acidente e fundamentar procedimentos disciplinares contra funcionários da C. P., eventualmente responsáveis.

Tal inquérito nada tem, portanto, a ver com o apuramento de responsabilidades civis ou criminaes cuja averiguação compete ao Ministério Público e às autoridades judiciais, a que a comissão acima mencionada fornecerá todos os elementos apurados».

para o juro deduzir-se, no fim de cada ano, a parte do capital amortizado, para só sobre o remanescente se contar o juro garantido.

O pagamento dos juros vencidos seria feito aos semestres e o da amortização aos anos.

Da importância dos seis por cento de juro que o Governo garantia devia deduzir-se o produto líquido da linha.

O RELATÓRIO

da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

referente ao Exercício de 1963

Pelo Dr. MANUEL BUSQUETS D'AGUILAR

II

COM referência ao que em França se tem conseguido em matéria de sinalização para o público, economizando empregados, recordei este episódio que me aconteceu em Abril de 1953 na estação de Montpéllier, onde tinha de tomar um comboio cerca das 5 h. da manhã, que me havia de conduzir a Port-Bon na fronteira espanhola, a fim de regressar a Lisboa.

Dirigi-me à estação onde comprei o bilhete, seguindo para o cais com várias plataformas e linhas existentes, as quais estabeleciam a confusão para quem não soubesse da perfeição dos serviços ferroviários franceses. Além disso nenhum empregado se via, indolentemente encostado a uma parede ou falando com outros enquanto o tempo passa, como é costume em Espanha e mesmo, infelizmente, em Portugal. Ali todos trabalham no máximo de rendimento, e o público que aprenda por si, pois se lhe facilitam todos os meios. Calmamente verifiquei, num gráfico muito claro, a plataforma competente, para onde segui através de uma bem iluminada passagem subterrânea, faltando apenas saber onde pararia a carruagem que desejava tomar, pois tratava-se de uma composição de cerca de vinte unidades, o que dá ao comboio um comprimento de perto de trezentos metros, e com demora de poucos minutos. Outro gráfico indicou-me onde pararia a carruagem desejada.

À hora exacta, pois os comboios em França andam à tabela podendo apenas adiantar três minutos visto os atrasos serem quase ignorados, avisado pelo alto falante, o comboio entrava na estação, e a porta da carruagem ficou bem perto do local onde me encontrava, admirando embevecido a perfeição do serviço.

Foi sómente entrar e sentar-me, pois havia cómodos lugares disponíveis.

Preocupa-se a Companhia Portuguesa com a produtividade do pessoal, e tudo indica que vai na boa

orientação, pelo aperfeiçoamento da instrução profissional, atingindo mesmo os empregados superiores, de forma a integrá-los na ciência ferroviária, que infelizmente em Portugal tem poucos cultores, bastando ver a escassa bibliografia existente, pelo que não é difícil estar-se actualizado.

Sem desejar que os estudos ferroviários atinjam a intensidade do que acontece em França, Suíça, Grã-Bretanha e outros países, todavia devia-se incitar e facilitar a publicação de obras desta natureza. Não se pode perder tempo, pois há um aspecto importante a vencer, visto que lamentavelmente se podem contar os autores de obras de natureza ferroviária desde as técnicas às literárias, e a prova está feita pelo que se publicou nas comemorações centenárias de 1956.

As despesas com o material diminuíram sensivelmente, em grande parte devido ao emprego da tracção eléctrica. Verifica-se quanto foi acertada e benéfica a electrificação, assim como apenas é de desejar que continue com a maior intensidade.

Os encargos sociais têm aumentado todos os anos, à semelhança do que acontece nos caminhos de ferro dos outros países, devido especialmente às pensões e subsídios.

Com efeito, a reforma obrigatória a partir dos 70 anos, e o prolongamento cada vez mais acentuado da vida humana provocam um sensível agravamento das despesas.

Não admira que o homem viva cada vez mais, sendo de admitir, pelo progresso da Ciência e aperfeiçoamento da técnica, que antes do fim deste século seja normal os indivíduos atingirem cem anos. Todos nos devemos congratular pelo facto duma maior duração da vida humana, mas surgem novos problemas com os quais temos de contar e solucionar. O pessoal constitui actualmente o encargo mais importante de uma empresa ferroviária, e daí o emprego cada vez maior da automatização.

Para solucionar as imensas dificuldades com que lutam os caminhos de ferro de todas as nações, tem-se

dito quase tudo, e por hoje nada acrescentarei nesta matéria, apenas quero referir-me ligeiramente à solução inglesa do Relatório Beeching (1) e que com razão emocionou a opinião pública britânica. Tal plano é de rejeitar quase integralmente, por entender que o caminho de ferro tem unicamente a função de dar lucro, e tudo deve girar à volta deste conceito absolutamente falso. Se não é de admitir a ideia de que a exploração ferroviária se tenha de manter permanentemente deficitária, todavia não se pode esquecer a nobre missão de serviço público que compete aos caminhos de ferro, e os seus fins não são exclusivamente plutocráticos. Julgo que mesmo na Grã-Bretanha tais ideias não serão seguidas e que o prejuízo que actualmente suportam os caminhos de ferro ingleses deve-se em grande parte à nacionalização erradamente estabelecida em 1947, pois na posse das companhias davam lucro.

A situação ferroviária, quer portuguesa, quer mundial, é grave, mas cada vez mais tudo indica o futuro triunfo do caminho de ferro.

Uma parte muito agradável do Relatório é a referência ao progresso ferroviário efectuado, e que incita à confiança, embora a modernização seja lenta.

Desta forma encontra-se terminada a duplicação da linha férrea do Norte por findarem as obras do túnel de Albergaria, que importaram em 6 446 contos, existindo via dupla em todo o percurso de Lisboa a Gaia, o que levou mais de um século a efectuar. Para alcançar Campanhã, falta construir a nova ponte sobre o rio Douro, pertencendo ao Estado a sua construção, que não deve tardar conforme os estudos já efectuados.

A electrificação está prosseguindo com segurança, circulando até à Pampilhosa os comboios eléctricos, e prosseguindo os trabalhos até Gaia. Claro que não se pode ficar por aqui em matéria de electrificação, e tem de se atingir todas as linhas fundamentais, conforme está projectado. Convém não esquecer

que, com excepção da Suíça, os caminhos de ferro de todos os países ainda têm muito que electrificar.

O material circulante melhorou pela entrega de uma locomotiva eléctrica, de onze unidades triplo-eléctricas, de seis conjuntos reboques intermédio e piloto, de sete carruagens mistas de 1.ª e 2.ª classe, e de onze de 2.ª classe, importando a liquidação em 64 021 contos. É motivo de grande satisfação o progresso existente, mas há muito a fazer, pois o atraso no material circulante até 1947 era confrangedor. Nessa data começaram as aquisições de material suíço, prosseguindo-se, embora lentamente, e hoje que no País a Sorefame fabrica material circulante pelo sistema de padrão único para a Europa Ocidental, bastante se tem conseguido.

É necessário acabar definitivamente com as carruagens de dois eixos, empregar somente as de quádruplo rodado, não só para benefício e possibilidade de maiores velocidades, como também pelo atrito menor na via.

Beneficiou-se a via e prosseguiu-se no emprego de soldagem dos carris em longas barras de 800 metros. Também nesta matéria há muito a fazer, acabando com carris de 12 metros, que ainda abundam, e o assentamento em condições, não só por motivo de segurança, mas também por permitir maiores velocidades. Convém salientar que os comboios portugueses necessitam de ser acelerados substancialmente, mas é necessário que não contrarie a segurança do tráfego que tem em Portugal dignas tradições.

Anexo ao Relatório da Companhia Portuguesa, encontra-se o Relatório da Empresa Geral de Transportes, pelo qual se verifica que os resultados do exercício foram os mais satisfatórios que tem havido. Todavia no actual ano haverá grandes despesas com o pessoal e melhoria do material.

(1) «L'Année Ferroviaire» cit., pág. 483 a 499.



POR FORA DO TRILHO USUAL...

Viagem à capital de Espanha

Pelo Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

MUITOS serão, por certo, os nossos leitores que já empreenderam — e talvez por mais de uma vez — a viagem de Lisboa a Madrid. No entanto, cremos não errar muito se dissermos que pouquíssimos terão sido aqueles que souberam ou puderam tirar dessa digressão mais proveito que o da simples deslocação à grande metrópole castelhana, cujos numerosos encantos sempre cativaram os visitantes de aquém-fronteiras.

Assim, nos tempos hodiernos, o turista português deixa o nosso País normalmente de comboio ou de automóvel e procura atingir Madrid o mais depressa possível. Já nos não referimos aos que utilizam o transporte aéreo, pois esses pouco mais gozam da viagem que uns sorrisos da hospedeira; mas, mesmo entre aqueles que recorrem aos meios de superfície, raríssimos são os que põem de lado o preconceito erradíssimo de nada haver de interessante no percurso e se detêm aqui e além para contemplar o que de curioso o trajecto lhes pode oferecer.

Poder-se-á até julgar que tais privilégios estão reservados a quem se desloca no seu próprio carro; porém tal não sucede, pois aqueles que preferem servir-se dos meios de transporte colectivo podem realizar a mesma agradável viagem, quiçá até com maior comodidade e menor dispêndio. Foi isso que recentemente nós mesmos fizemos e que, pelo seu interesse, nos atrevemos a supor indiscutível, nos propomos hoje relatar aos nossos leitores, se tiverem a indispensável paciência de nos acompanhar.

São três os comboios diários que circulam entre Lisboa e Valença de Alcântara; contudo, o que mais convém utilizar nesta excursão é nem o mais lento, nem o mais rápido (no meio termo é que está a virtude...): exactamente aquele que sai de

Lisboa às 15-45 e que chega àquela vila fronteiriça às 21-05: viagem curta e confortável, depois da qual se pode tranquilamente jantar no restaurante da estação e, em seguida, tomar o carro que sobe até ao centro da povoação. Esta foi outrora muito importante, o que não admira se atentarmos na sua estratégica localização; mas, hoje, os seus filhos desertam-na para procurarem melhores condições de vida nas zonas mais industrializadas, onde podem auferir melhores salários. O visitante atento não deixará de reparar nos seus dois templos mais importantes: as igrejas de N.ª S.ª de Roque Amador e da Encarnação; mas em vão procurará a antiga cerca amuralhada, de que resta apenas uma porta que facilmente passará despercebida. Poderá, no entanto, visitar o castelo do qual se domina amplo horizonte e, se passear um pouco pelas ruas da parte antiga da vila, notará, sem dúvida, que muitas casas ainda conservam, em seus pórticos e janelas, bem patentes vestígios da dominação mourisca.

No dia seguinte, de manhã, pelas sete horas, já poderá deixar Valença de Alcântara, tomando a carreira de camionagem que parte da Praça, explorada por Félix Magro. O moderno e confortável autocarro — que, contudo, não circula aos domingos, advirta-se — atinge, em cerca de três horas a capital da província, a pitoresca cidade de Cáceres, que fica a pouco mais de uma centena de quilómetros.

No período que medeia entre a chegada desta carreira e a partida, pelas 17 horas, da carreira de Guadalupe, há tempo suficiente para visitar as principais curiosidades cacereñas. Tem especial interesse o conjunto monumental encerrado nas vetustas muralhas romanas. Aí se encontram numerosos edificios notáveis entre os quais a famosa Casa de las Veletas, construída sobre uma cisterna

que pertenceu ao alcácer mouro: tem cinco naves abobadadas e oferece a curiosa particularidade de manter sempre o mesmo nível. Neste edifício, encontra-se actualmente instalado o Museu Provincial, notável particularmente pelas suas colecções arqueológicas e etnográficas.

Não nos deteremos na descrição pormenorizada dos monumentos da cidade; mas sempre valerá a pena citar, entre as suas igrejas, as de Santa Maria e de Santiago, bem merecedoras de visita. Também não podemos deixar de aconselhar o leitor a subir à ermida da Virgem da Montanha, situada numa elevação sobranceira a Cáceres e da qual se disfruta amplo panorama sobre a cidade.

Feito o circuito da velha urbe, cujo primeiro núcleo populacional conhecido remonta ao tempo dos iberos, pode-se voltar à estação central rodoviária, feliz iniciativa municipal, que concentra, no mesmo edifício, as chegadas e partidas de todos

Guadalupe, padroeira da Hispanidade. Nas próprias dependências conventuais existem alojamentos muito confortáveis à disposição dos visitantes, os quais podem também tomar as suas refeições na sala de jantar especialmente montada para eles.

Este Mosteiro, digno de atenta visita pelas numerosas preciosidades artísticas que encerra, tem para nós, Portugueses, o interesse adicional de estar ligado a muitos factos importantes da nossa História. Assim, a sua própria fundação comemora o triunfo das forças cristãs na batalha do Salado — em que as nossas tropas valorosamente combateram o infiel sarraceno.

Uma manhã inteira, bem aproveitada, é suficiente para se obter uma ideia geral deste antigo Mosteiro de frades jerónimos, hoje ocupado pelos franciscanos. Pode começar-se por subir a bem lançada escadaria que conduz à igreja, admirar o seu pórtico gótico e as magníficas portas de bronze



MADRID — A elegante estátua de Filipe IV na Praça do Oriente

os serviços automóveis que servem a cidade: iniciativa, diga-se de passagem, que seria bom fosse imitada entre nós. Dela parte a aludida carreira de Guadalupe, explorada pela Sociedade Mirat.

O trajecto até Guadalupe, em si monótono, permitirá ao viajante menos apressado, que dispõe de mais algum tempo, a visita à cidade de Truxillo, compreendida no percurso e ainda hoje cheia de pitoresco. A ela se prendem numerosos factos históricos ligados ao descobrimento e conquista da América Latina: daí partiram os célebres conquistadores, na sua maioria naturais da cidade e da região adjacente. Mais adiante, atravessa-se Logrosán, vila situada no centro de importante região mineira, cujo curioso pelourinho se vê bem do autocarro.

A boas horas para jantar, chega-se a Guadalupe, pequena vila a que deu imorredoura fama o notabilíssimo Mosteiro de Nossa Senhora de

que, num apreciável trabalho quatrocentista, nos mostram cenas da vida da Virgem e de Cristo. Entrando no templo, de três naves, em cruz latina, prendem principalmente a atenção as belas grades de ferro forjado (obra fradesca), o excelente retábulo da capela-mor, bem como os altares laterais de boa talha barroca.

As restantes dependências do Mosteiro visitam-se na companhia de um guia, que conduz os turistas à notável capela de São Jerónimo, na qual se encontram dois conhecidos quadros: *O Julgamento de São Jerónimo*, da autoria de um discípulo de Zurbarán e *A Apoteose*, do próprio mestre, de muitos chamada «A pérola de Zurbarán». Deste mesmo pintor são os oito quadros que ornam a sacristia, cujo tecto, em abóbada de berço, ostenta também admiráveis pinturas anónimas. Passa-se, depois, à antessacristia gótica, antes de chegar ao claustro mudéjar, único no Mundo, pela sua har-

moniosa combinação de motivos góticos com os do gosto árabe. Nas suas galerias, vêem-se numerosos quadros alusivos à história e aos milagres de Nossa Senhora de Guadalupe: entre eles, muitos ocorridos com nobres, infantes e reis portugueses. As telas em si são de medíocre valor, mas tornam-se curiosas por, em muitas delas, se relatarem factos que de perto se prendem com a nossa História. Além deste, possui o convento outro notável claustro gótico, para o qual dão as dependências hoje destinadas ao alojamento das visitas.

Não cabe num artigo desta índole, descrever minuciosamente as valiosas obras de arte que se encontram expostas nas duas salas convertidas em Museu. Numa, que foi o antigo refeitório, encontra-se o Museu de paramentos; noutra, que foi a antiga sala do capítulo, o Museu das miniaturas, ambos por demais ricos para que a eles nos posamos referir em poucas palavras.

Sobe-se depois ao coro, com admiráveis cadeiraes, onde se contemplam mais quatro telas de Zurbarán e vai-se em seguida à Capela de Santa Paula, com os túmulos dos infantes portugueses D. Joana e D. Dinis, e à Capela das Relíquias, na qual se conservam os inúmeros relatórios de santos que o convento possui.

À visita termina pelo trono, no qual se encontra a célebre imagem de Nossa Senhora de Guadalupe, de madeira, enegrecida pelo fumo das velas, coroada e vestida com sumptuosidade extraordinária. Ao lado, vê-se finalmente o tesouro, onde se conservam as prodigiosas riquezas deste célebre santuário.

Antes de recommençar a jornada até Madrid, vale a pena dar uma volta pelas velhas ruas da típica vila de Guadalupe, cheias de pitoresco, com as suas casas medievas.

Da própria praça principal de Guadalupe partem diariamente duas carreiras de autocarros para Madrid: uma, pelas 10 horas (que se suprime aos domingos) e outra às 15-30 (que circula mesmo aos domingos). Ambas são exploradas pela Sociedad Doaldi com modernos e confortáveis autocarros; porém, quem tenha efectuado a viagem como aqui a descrevemos terá mais interesse em tomar a carreira vespertina, aliás mais rápida, que cobre o percurso em cinco escassas horas, chegando a Madrid à Calle de Guzmán el Bueno, ponto muito central da capital espanhola.

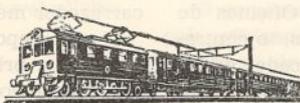
Este trajecto final oferece também o seu interesse. À saída de Guadalupe, logo se vê a monumental ponte de betão armado que levará à nova via férrea em construção de Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena, a qual muito virá encurtar as relações de Lisboa com Madrid, via Badajoz, que passarão a beneficiar de um traçado de mais favorável perfil.

Nos restantes dois centos e meio quilómetros, passa-se à Portela de São Vicente, depois de ter subido o acidentado nas muito pitoresco curso do Guadarranques, num trajecto sinuoso mas de perspectivas constantemente renovadas; do ponto mais elevado, goza-se uma magnífica vista. Mais adiante, vence-se o Tejo numa curiosa ponte fortificada, do século XIV reconstruída em setecentos, que deu o nome à vila que lhe fica próxima: Ponte do Arcebispo, povoação muito típica, a que as fábricas de característica loiça deram renome mundial.

Atravessa-se depois uma região de recente colonização, muito valorizada pelas importantes obras de irrigação que ali se realizaram últimamente; e não tarda a atingir-se a antiga Caesaro-briga, que nos tempos presentes é a progressiva cidade de Talavera de la Reina, igualmente famosa pelas suas fábricas de cerâmica. A paragem do autocarro é suficiente para, num breve passeio pelo jardim público (que fica junto da estação rodoviária), se visitar a bela ermida do Prado, decorada de maravilhosas espécies cerâmicas dos séculos XI a XVII.

A carreira da Sociedade Doaldi, como serviço de longo curso, não tem paragem entre Talavera e Madrid (116 km). Acontece isto com muitos outros serviços rodoviários espanhóis e será talvez oportuno perguntar-se por que se não fará o mesmo entre nós. No percurso, convirá ainda assinalar o interessante castelo de Maqueda (a 73 km de Madrid), que, à esquerda da estrada, é claramente visível do autocarro.

Entra-se finalmente em Madrid pela extensa e larga Avenida de Portugal, assim denominada em homenagem ao nosso País. Passa-se junto à estação do Norte, depois à vista do Palácio Real, atravessa-se a Praça de Espanha, com os seus arranha-céus, muito conhecidos dos postais ilustrados madrilenos, e depressa vai terminar a viagem em pleno coração cidadão, após uns setecentos quilómetros de percurso, agradável e vivo de interesse.



**VIAGEM PRESIDENCIAL
A MOÇAMBIQUE**

O Chefe do Estado visitou o porto e as Oficinas-Gerais do Caminho de Ferro de Lourenço Marques

Os srs. Presidente da República e Ministro do Ultramar visitaram, no dia 24 de Julho, o porto e as Oficinas-Gerais de Lourenço Marques, acompanhados do sr. eng. Brazão de Freitas, ilustre director dos Portos e Caminhos de Ferro. Os barcos atracados ao longo do cais fizeram soar as sireias à medida que o automóvel presidencial ia passando, envolvido por mais de 300 serventes e funcionários dos Serviços do Porto, que aclamaram incessantemente, com entusiasmo, o Chefe do Estado.

Nos edifícios das Oficinas-Gerais houve calorosas manifestações, embora os operários se mantivessem junto da maquinaria em movimento, para o Chefe do Estado ter uma ideia do que são aquelas oficinas em actividade.

Um dístico, numa das oficinas, toscamente desenhado a giz numa das grandes traves de suspensão dos guindastes móveis, dizia: «Aqui também é Portugal». Mais adiante, uma frase formada por letras feitas em «porcas» pintadas em branco: «Bemvindo seja» — marcava o lugar de trabalho da brigada chefiada por Ângelo Reis. O Chefe do Estado deteve-se para cumprimentar o Chefe da Brigada e logo todo o pessoal da oficina o rodeou, tendo o sr. almirante Américo Tomás apertado então a mão a cada um dos operários.

Outro dístico, no lugar de trabalho de outra brigada: «Aqui é Portugal — com Américo e Salazar prontos a marchar — Viva Portugal». Ali também o Presidente apertou a mão a cada um dos operários, o que também fez o Ministro do Ultramar.

Ainda havia outros dísticos: «A Oficina de Caldearia cumprimenta V. Ex.^a», «A Oficina de Soldagem saúda o supremo magistrado da Nação».

A Oficina de Soldagem foi uma das que se distinguiram pelo entusiasmo com que os seus operários aclamaram o Presidente. Um deles, nativo, entregou-lhe uma carta fechada. Dizia simplesmente: «Agradecemos a visita de V. Ex.^a. Ela comprova a grandeza de alma de Portugal».

Finalmente, quando se entrou nas Oficinas de reparação e beneficiação de carruagens, o contra-mestre indígena, subindo a uma bancada, gritou um estentóricio «bayete», correspondido logo, em impressionante coro, por todos os operários, que no chão, a giz, com grandes letras, haviam escrito: «Seja bemvido». Os mesmos operários rodearam afec-

Homenagem ao Administrador-Geral da Carris

Por iniciativa de uma comissão do pessoal da Companhia Carris de Ferro, foi prestada, na estação de Santo Amaro, significativa homenagem ao digníssimo administrador-geral daquela empresa, sr. Richard D. Wyatt, no dia 23 de Julho.

O sr. Richard D. Wyatt almoçou no refeitório do pessoal das oficinas, na companhia de centenas de funcionários que o frequentam habitualmente e do representante daquela comissão, sr. Manuel Gonçalves. Um dos funcionários entregou então ao ilustre homenageado um lindo ramo de cravos, acto que foi sublinhado com espontânea e calorosa salva de palmas.

A segunda parte da homenagem realizou-se à tarde, pelas 17,30 h., no salão anexo ao refeitório e constou de uma sessão solene, em que estiveram presentes os srs. engenheiro Manuel Gagliardini Graça, delegado do Governo junto da Companhia, membros do conselho de administração e da direcção da Companhia e muitos funcionários de todas as categorias. Os atletas do grupo desportivo formaram a guarda de honra ao homenageado e a banda da «Carris» executou brilhantemente alguns trechos de música.

O sr. Manuel Gonçalves, presidente da mencionada comissão, em breves palavras referiu-se ao significado da homenagem a testemunhar ao sr. Richard D. Wyatt o apreço e a admiração do pessoal. Seguiu-se a oferta de uma fotografia do ilustre Administrador-Geral, com a dedicatória do pessoal, que foi descerrada por duas gentilíssimas funcionárias.

O sr. Manuel Leitão Branco, componente da comissão, saudou o homenageado, a administração e a direcção da Companhia e agradeceu, em nome de todos, muito reconhecidamente, as atenções recebidas dos dirigentes da Companhia, e salientou o que o sr. Richard D. Wyatt, durante o seu primeiro ano de actividade, tinha feito em favor do pessoal.

Ao fechar o seu discurso, o sr. Manuel Leitão Branco pediu ao homenageado que aceitasse as modestas lembranças que lhe iam ser oferecidas pelo pessoal: a primeira, uma caravela em filigrana assente em pedra mármore, ostentando os dois corvos da cidade de Lisboa e, na base, o emblema da Carris e a dedicatória «A Carris ao Serviço da Cidade de Lisboa e da Sua População»; a segunda, uma artística cafeteira de prata, fiel cópia de igual peça da valiosa baixela «Germain» a exprimir a dedicação, o respeito e a confiança do pessoal no seu administrador-geral.

Sensibilizado, o sr. Richard Wyatt, que fala admiravelmente a nossa língua, agradeceu, com palavras de reconhecimento, a homenagem que lhe tinha sido prestada pelo pessoal da Companhia, afirmando a sua satisfação pelos momentos de agradável convívio que, através dela, lhe tinham sido proporcionados.

tuosamente o Chefe do Estado, soltando vivas a Portugal, ao Presidente Tomás, a Salazar, a Angola e a Moçambique.

Seguidamente, na Matola, o Chefe do Estado procedeu à inauguração do cais de Minério e respectivo carregador mecânico.

Logo, depois de inaugurado o cais do Minério da Matola, o primeiro barco a atracar àquele cais foi um dos maiores navios mercantes de todo o Mundo — um cargueiro japonês de 40 000 toneladas, especialmente adaptado ao transporte de minério a granel nos seus vastos porões.

Livros e Autores

Vida Tenebrosa — Contos de Jorge Teixeira.

Autodidacta, Jorge Teixeira, filho de um ferroviário e ele mesmo ferroviário, fez-se escritor por vocação, primeiro escrevendo versos, depois enviando artigos para diversos jornais. Sabia João de Deus de cor, esse bom João de Deus que amou a vida com ternura e amor.

A vida, com as suas surpresas, ensinou-o a ser um homem corajoso e experiente. E os seus contos, por essa experiência, que foi rude, não são o produto de um escritor de gabinete, que sabe construir frases e animar imagens, constituem admiráveis e impressionantes documentos humanos. Sabem a vida. Em muitos passos, é o próprio autor que se nos confessa. Noutras páginas, Jorge Teixeira, espírito compreensivo, fala-nos com simpatia, com piedade, com ternura dos outros. Essa camaradagem comove-nos.

O seu talento de escritor e a sua experiência da vida tornaram-no conhecido e querido. Daí a segunda edição dos contos *Vida Tenebrosa*, daí o êxito de outros livros seus.

Vida Tenebrosa é um livro da mocidade, mas foi precisamente esse livro que consagrou o seu nome. O grande jornalista Jaime Brasil ao lê-lo, em 1930, escreveu isto que bem merece ser reproduzido, porque, em poucas e incisivas linhas, nos dá a essência da obra:

«*Vida Tenebrosa*, que poderá ser um livro de contos, é, porém, uma formidável galeria de quadros, carvões e sanguíneas com uma forte ossatura de ideias ao serviço dessa estranha e requintada sensibilidade. O autor foi a um sector da vida do trabalho, o dos ferroviários, que profundamente observou, e compôs com cenas arrancadas à tragédia dessa gente algumas das melhores páginas das letras contemporâneas portuguesas. Melhores quanto à sensibilidade artística que revelou, ao poder de emoção, à sábia gradação dos valores emotivos, à mancha larga, ao poder da síntese.»

Jorge Teixeira reviu, com paternal carinho, a obra da sua mocidade, e sem bulir muito na seiva ingénua, no cândido ressaibo neo-romântico destes contos, contentou-se — ele mesmo o diz — em alargar-lhes os horizontes estruturais da enformatura.

Esta obra, posta à venda ao público pelo preço módico de 20 escudos cada exemplar, pode ser requisitada nas livrarias ou na Calçada do Correio Velho, n.º 9-4.º Lisboa.

Revista Militar

Recebemos os n.ºs de Junho e Julho da prestigiosa «Revista Militar», com notável colaboração assinada por: General Afonso Botelho, comandante Guilhermino

Imprensa

«Rodoviária»

A revista mensal «Rodoviária», de que é proprietário, editor e director o distinto jornalista M. Oliveira Santos, dedicou a sua edição de Julho ao ilustre Eng. Miranda Coutinho, que há trinta anos vem desempenhando, notavelmente, as funções de Director-Geral dos Transportes Terrestres.

A capa, em offset, reproduz a fotografia do Eng. Miranda Coutinho feita pelo grande artista San-Payo.

Felicitemos o director de «Rodoviária» por este seu magnífico número, que, além do seu noticiário e de muitas páginas de publicidade, contém colaboração de interesse.

Viagens e Transportes

Novo apeadeiro do Espadanal

Foi aberto à exploração o novo apeadeiro do Espadanal (Azambuja), entre o apeadeiro de Vila Nova e a estação de Azambuja.

Neste novo apeadeiro efectua paragens os comboios n.ºs 124, 2934 e 2940.

Martins de Magalhães, ten.-coronel-médico Salvagniac, J. Pergent; general Luís Ferreira Martins e Janos Horwath.

De bastante interesse são também as crónicas assinadas Amadeu Ferreira, ten.-cor. Piloto Aviador, e Hélio Felgas, tenente-coronel.

Autores

Com o n.º da «Primavera», agora publicado, a excelente revista *Autores*, editada, trimestralmente, pela Sociedade de Escritores e Compositores Teatrais Portugueses, terminou-se o segundo volume (Verão de 1964-Primavera de 1964).

Através das páginas desta revista, dirigida superiormente pelo dr. Luís de Oliveira Guimarães, têm passado as estações do ano e as grandes figuras do Teatro; contaram-se magníficas anedotas; recordaram-se coisas do passado; fez-se história e fez-se cultura.

O presente número de *Autores* abre com algumas palavras assinadas pelo dr. José Galhardo, de homenagem ao dr. João Duque, actual Inspector-Chefe dos Espectáculos, a que se seguem páginas de grande interesse, da autoria de Alexandre Cabral, Matos Sequeira, Júlio Dantas, Augusto de Castro e Carlos Estorninho.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

O «Diário do Governo», III Série, n.º 135, de 8 de Junho de 1964 publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 20 do corrente, o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 1 — pequena velocidade — proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro

Portugueses, pelo qual é eliminada a tabela n.º 22 das tabelas de preços daquela tarifa.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 25 de Maio de 1964. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

No intuito de actualizar, na medida do possível, a gradual subida dos custos de produção do transporte em caminho de ferro e em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 20 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual às mercadorias mencionadas no mapa anexo, a que são aplicados os preços da tabela n.º 22 da tarifa especial interna n.º 1 — pequena velocidade —, sejam aplicados os preços da tabela n.º 21 da mesma tarifa.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 26 de Maio de 1964. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

Classificação geral de mercadorias, animais e veículos

(Reimpressão de Abril de 1962)

PEQUENA VELOCIDADE

Classificação estatística	Nomenclatura	Tarifa geral — Classe ou capítulo	Capítulo	Tarifa especial n.º 1 de pequena velocidade				Tarifa geral ou especial	
				Tabela de aplicação geral Número	Preços especiais		Mínimo de peso ou quantidade a taxar Quilogramas	Carga mínima de vagão completo ou pagando como tal Toneladas	Notas a consultar no fim desta classificação
					Zona	Tabela número			
374	Aglomerado de carvão mineral nacional (para combustível)	5.ª	I	21	—	—	1 000	10	9 e 20
375	Antracite nacional acondicionada	5.ª	I	21	—	—	1 000	10	9 e 20
375	Antracite nacional a granel	5.ª	I	21	—	—	V. C.	10	9 e 20
569	Basalto	5.ª	I	21	—	—	V. C.	10	9
230	Batata comum	3.ª	I	21	—	—	1 000	10	—
374	Briquetes nacionais (aglomerados de carvão mineral nacional)	5.ª	I	21	—	—	1 000	10	9 e 20
561	Brita para estradas	5.ª	I	21	—	—	V. C.	10	9
561	Burgau para estradas	5.ª	I	21	—	—	V. C.	10	9
561	Calhau para estradas	5.ª	I	21	—	—	V. C.	10	9
370	Carvão mineral nacional acondicionado	5.ª	I	21	—	—	1 000	10	9 e 20
370	Carvão mineral nacional a granel	5.ª	I	21	—	—	V. C.	10	9 e 20
561	Cascalho para estradas	5.ª	I	21	—	—	V. C.	10	9
376	Cisco de carvão mineral nacional	5.ª	I	21	—	—	V. C.	10	9 e 20
561	Granito britado	5.ª	I	21	—	—	V. C.	10	9
373	Hulha nacional acondicionada	5.ª	I	21	—	—	1 000	10	9 e 20
373	Hulha nacional a granel	5.ª	I	21	—	—	V. C.	10	9 e 20
372	Lignite nacional acondicionada	5.ª	I	21	—	—	1 000	10	9 e 20
372	Lignite nacional a granel	5.ª	I	21	—	—	V. C.	10	9 e 20
676	Paralelepípedos de pedra para calcetamento	5.ª	I	21	—	—	V. C.	10	9
561	Pedra britada (brita) para estradas	5.ª	I	51	—	—	V. C.	10	9
376	Pó de carvão mineral nacional	5.ª	I	21	—	—	V. C.	10	9 e 20
376	Resíduos de carvão mineral nacional	5.ª	I	21	—	—	V. C.	10	9 e 20
561	Seixo	5.ª	I	21	—	—	V. C.	10	9
376	Terra de carvão mineral nacional	5.ª	I	21	—	—	V. C.	10	9 e 20
374	Turfa nacional acondicionada	5.ª	I	21	—	—	1 000	8	9 e 20
374	Turfa nacional a granel	5.ª	I	21	—	—	V. C.	8	9 e 20

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 26 de Maio de 1964. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.



Sociedade de Gases e Produtos Químicos, S.A.P.L.

Avenida Infante D. Henrique - Cabo Ruivo — LISBOA
Telefone 38 28 62 (5 linhas)

■ GASES INDUSTRIAIS E MEDICINAIS

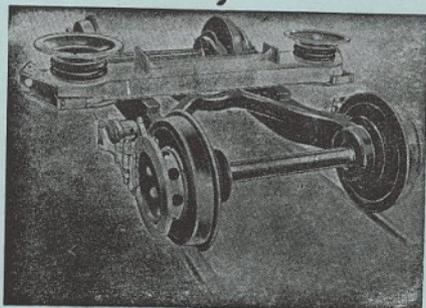
- A mais moderna aparelhagem para soldadura eléctrica, oxiacetilénica e em atmosfera inerte, oxicorte e metalização pelo processo METCO.
- Máquinas de soldadura automática por arco submerso.
- Máquinas de soldadura automática e semiautomática para os processos TIG e MIG em atmosfera de argon ou CO₂.
- Máquinas de soldadura por resistência, por pontos e por roletos.

Representantes para Portugal de: S. A. Brown Boveri, Knapsack Griesheim A. G., Harris Calorific Co., Ets. R. Dubé, Elektro Bau A. G., Metco Inc., etc., etc.

Delegações em:
LUANDA — LOBITO
L. MARQUES — BEIRA

Depósitos em:
COVILHÁ — FARO
M. GRANDE — TOMAR

Sensação em Travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

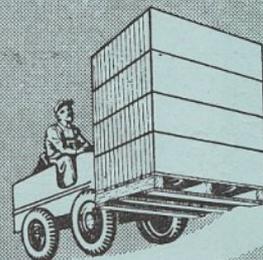
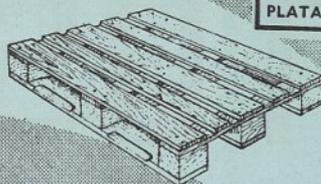
LISBOA

Smido

ÍLHAVO
TELEF. 23713

PLATAFORMAS DE CARGA

NORMALIZADAS



PARA FÁBRICAS
E
ARMAZENS

Escritório em Lisboa:

AV. DOS DEFENSORES DE CHAVES, 31, 5.º, Dto.

TELEFONE 73 63 26

PURÍSSIMA

água
CASTELLO
PIZÕES-MOURA

MINERAL
GASEIFICADA

Manual do Viajante em Portugal

em preparação a 9.ª edição
II Volume (Províncias)

TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL