

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

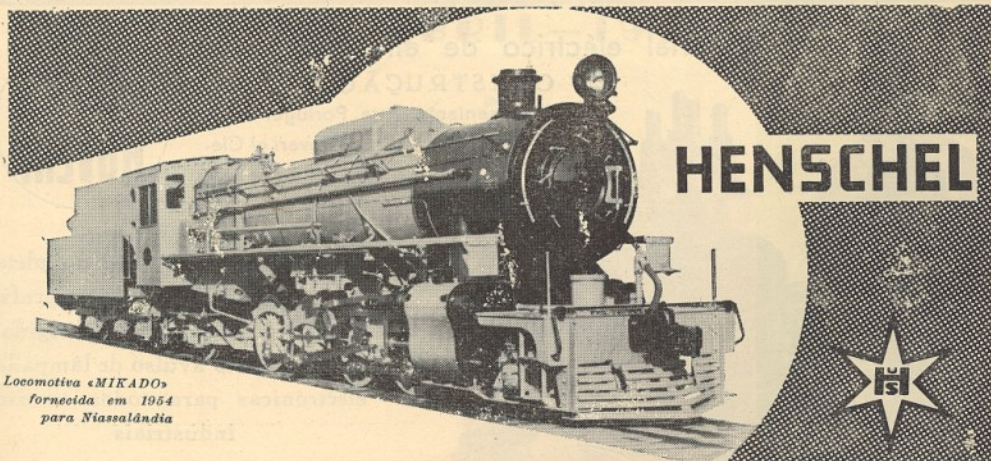
REVISTA QUINZENA
FUNDADA EM 1888



Tip. de «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 20158—LISBOA



HENSCHEL



*Locomotiva «MIKADO»
fornecida em 1964
para Niassalândia*

Programa de fabricação de Locomotivas :

Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção
Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL
Locomotivas eléctricas - Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-Genera-
l-Motors / Locomotivas diesel-hidráulicas

HENSCHEL & SOHN GM **KASSEL**

REPRESENTANTE CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIAO, 23 - LISBOA

SOCIEDADE GERAL

— DE —

Comércio, Indústria e Transportes

CARREIRAS REGULARES

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

SERVIÇOS PERMANENTES

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

CARGA E EXPEDIENTE

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

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

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

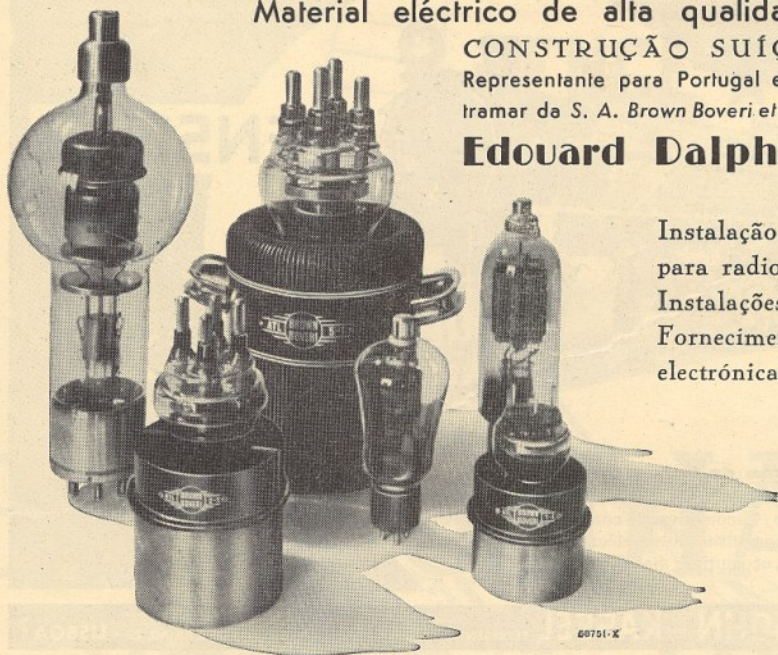
Material eléctrico de alta qualidade

CONSTRUÇÃO SUÍÇA.

Representante para Portugal e ultramar da S. A. Brown Boveri et Cie.

Edouard Dalphin

**BROWN
BOVERI**



60701-X

Instalação de emissoras completas para radiofonia e radiotelegrafia, Instalações de ondas dirigidas. Fornecimento avulso de lâmpadas electrónicas para todos os usos industriais

III
ESCRITÓRIO

PALÁCIO DO COMÉRCIO

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

TELEFONE: 2 3411

PORTO

III

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

1664

16 — ABRIL — 1957

ANO LXX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

GUERRA MAIO

Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

CARLOS DE BRITO LEAL

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES

Eng.º ARMANDO FERREIRA

Eng.º D. GABRIEL URIGUEN

Major-Aviador HUMBERTO CRUZ

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO

Dr. MANUEL MÚRIAS

Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE

Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

EURICO GAMA



S U M Á R I O

A Constituição da Sociedade «Eurofima» por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i>	147
Caminho de Ferro de Ontem, de Hoje, de Amanhã — caminho de erro de sempre, pelo <i>Eng.º CARLOS MANITTO TORRES</i>	148
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	153
Vida Ferroviária	154
Coronel Dr. Armando Larcher	154
Imprensa	155
Viagens e Transportes	155
Uma figura Nacional — Comodoro Sarmento Rodrigues	155
Problemas actuais — Transportes	155
Jardim Zoológico e de Aclimação em Portugal.	156
Há 50 anos	157
6.ª Romagem de Antigos Combatentes Portugueses a França — 1957	158



A Constituição da Sociedade «EUROFIMA»

Por CARLOS DE BRITO LEAL

A formação da Sociedade europeia para o financiamento de material ferroviário («EUROFIMA») constitui, sem dúvida, um dos acontecimentos de maior importância para a administração dos caminhos de ferro europeus, ocorridos no ano de 1956.

Dessa Sociedade ficaram fazendo parte catorze países, entre eles Portugal, sendo os restantes a República Federal Alemã, a Áustria, a Bélgica, a Dinamarca, a Espanha, a França, a Itália, o Luxemburgo, a Noruega, os Países-Baixos, a Suécia, Suíça e a Jugoslávia.

Acerca desta constituição, publicou no seu número de Dezembro de 1956 *Le Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de Fer* um interessante artigo, o qual, com a devida vénia, passamos a transcrever:

«A data de 20 de Novembro de 1956, marca, na história da colaboração entre as Administrações dos caminhos de ferro, uma etapa que merece ser particularmente assinalada.

Nesse dia, em Basileia, teve lugar a assembleia constituinte da Sociedade europeia para o financiamento do material ferroviário (EUROFIMA).

Havia já mais de um ano que, em 20 de Outubro de 1955, tinha sido assinado, em Berna, pelos representantes dos catorze Governos interessados, a convenção internacional necessária à constituição da Sociedade. No número de Novembro de 1955 o «Bulletin da U. I. C.», historiando os laboriosos estudos que durante quatro anos se fizeram, mostrava os motivos por que as dificuldades apresentadas para a realização de um financiamento comum do material de caminhos de ferro — base da regularização e, sem dúvida, de um aumento de encomendas, elas próprias origem de uma diminuição de preços — não poderiam ser resolvidas senão por intermédio dos Governos.

Sem voltar a analisar este aspecto da questão, indicamos somente que o Presidente da nova sociedade, M. de Voos, director-geral da S. N. C. B. depois de se ter referido elogiosamente ao mérito do presidente da U. I. C., M. Armand, então director-geral da S. N. C. F., por ter tomado a iniciativa de estudar a criação de um organismo europeu de financiamento, rendeu uma veemente homenagem aos Governos, que permitiram dar à «EUROFIMA» uma base sólida para a existência de uma Convenção entre os diferentes Estados.

Depois da assinatura da Convenção, duas condições essenciais restavam ainda para a «EUROFIMA» poder ser constituída. A primeira, que todas as redes, na medida das disposições administrativas que determinam os seus poderes, recebessem dos Governos autorização para participar na assinatura dos contratos, dos estatutos e do acto constituinte. A segunda, que depois da primeira sessão do Conselho de Administração, os delegados tomassem parte na Assembleia Geral que aprovou o relatório do delegado geral, M. Schneider, antigo chefe de divisão dos C. F. F. nomeado imediatamente director-geral e que tomou as decisões que permitiram à nova Sociedade iniciar, logo em seguida, as operações tendentes ao seu fim em vista.

Pode-se, pois, prever que, a partir dos primeiros meses de 1957, a «EUROFIMA» poderá fazer financiar as primeiras encomendas de material que simbolizarão a união das Administrações europeias de caminhos de ferro originando nestas as vantagens do precioso auxílio esperado para modernizar a sua exploração.

A «EUROFIMA» está já pois em plena laboração e tudo indica que os resultados dos seus trabalhos não se farão esperar, fazendo-se sentir na aquisição de novo material para todos os Estados interessados.

CAMINHOS DE FERRO

DE ONTEM, DE HOJE, DE AMANHÃ

— caminho de ferro de sempre

Pelo Eng.º CARLOS MANITTO TORRES

III—CAMINHOS DE FERRO DE AMANHÃ

(Continuação do número anterior)

E com isto — pondo de parte nutrida estatística complementar que seria inútil reproduzir porque os factos são por todo o mundo os mesmos e conhecidos de todos — acrescentaremos, apenas, que, desde 1953, dada a recrudescência dos accidentes na estrada, as *Companhias de Seguros francesas e outras haviam recusado ou limitado por vezes os seus contratos-automóvel e aumentado substancialmente o prémio* e que tendo havido nos E. U. da América, em 1956, como se disse, 36.000 mortos por desastre-automóvel, os jornais do princípio de Janeiro do corrente ano noticiavam que os sinistros do Ano Novo haviam produzido já, naquele país, bastante para cima de 1.000 mortos...

O caso — absolutamente universal e mergulhando as suas raízes, principalmente e acima de tudo, no «educativo e no social» — é tão conhecido, tão grave e está tanto nas preocupações de todos, governantes e governados, que não vale a pena citar mais exemplos, que, aliás, constam da imprensa nacional e estrangeira de todos os dias, mas referir apenas, para terminar, dois factos que são, sobre o assunto, bem sintomáticos: *Paris mantinha, com o maior interesse e sucesso, a meio do ano passado, em muitas dos seus «écrans» cinematográficos, desde os mais aristocráticos dos Campos Elíseos aos mais populares dos bairros afastados (pessoalmente o verificámos, ao passar, por acaso, defronte dos cinemas «Marigny», dos Campos Elíseos, e «Français», do Boulevard des Italiens), um «film» denominado «Les Assassins du Dimanche», que não vimos, se dizia alusivo ao caso e cu, o cartaz despertava nos transeuntes a mais viva atenção e o mais repulsivo comentário...*

Pela mesma ocasião, Duhamel, o eminente Académico, publicava, no «Figaro», com aquela sua tão característica maneira, uma espirotuosíssima crónica intitulada «O Fim do Automóvel», na qual propunha, como único derivativo da plethora automobilística parisiense, uma não menos espirotuosa solução, que terminava — passe o plebeísmo — com

este desabafo: «*A falta de imaginação, encaremos, pelo menos, o fim razoável duma aventura que foi interessante antes de se mostrar quase um beco sem saída...*»

A este ponto e deste modo se degradou o Automóvel, banalizando-se, criando, por si próprio, uma vida inferior àquela para que parecia fadado, e gerando, na maior parte dos casos — embora sem nada ter perdido do seu alto valor próprio — uma atmosfera «sui generis» que, igualmente na maioria dos casos, se reflecte na própria maneira de ser comercial e explorativa em que vive hoje e que — por mais que custe a reconhecê-lo — fez esmaecer o brilho da sua promissora estrela e o apeou daquela pedestal de encanto, admiração e confiança para que unicamente se diria haver nascido...

3 — Benefícios e valorização do Autocarro

E quanto ao Autocarro?...

Pois quanto a este, cuja boa estrela precocemente se havia de revelar, desde logo, no inteligente interesse e adaptação do sistema à útil e produtiva viação por estrada, só há a dizer que, ao invés das incongruências e desmandos do Automóvel (1), o seu destino o conduziu — através de melhoria metódica e segura, duma administração no geral sensata e da merecida confiança que, por estes motivos, conquistou — a uma vitoriosa posição de verdadeira eficiência, que dia a dia progride e com razão se consolida.

O próprio Caminho de Ferro não ignora, quanto ao Autocarro, a sua excelente posição de favor público e disso dão testemunho bem claro a orgânica e a exploração de antigos, recentes e actuais serviços colectivos «carril-estrada» que, com fins utilitários e turísticos, são precioso complemento dos serviços ferroviários e trazem, a uma como a outra das administrações combinadas, não

(1) Mais uma vez — embora desnecessário — se quer accentuar que se trata, não do instrumento, honra e glória da Humanidade, mas do uso inepto e criminoso que dele se está fazendo, vergonha da mesmíssima Humanidade...

só lucros seguros, como o agrado e o interesse público que constituem sua melhor garantia.

São, v. g., históricos os êxitos do velho *P. M. L.*, aí por 1911/13, com os seus já então celebrados «circuitos turísticos» da *Região Alpina*, da *Côte d'Azur*, do *Auvergne* (Vichy, Chatel Guyon, Royat), do *Monte Branco*, etc., antecedente e gênese, afinal, da actual e valiosa exploração turística dos serviços colectivos «carril-estrada» da *S. N. C. F. F.*, com tanto critério retomados depois da guerra, em 1947, e cujo programa, perfeito na sua orgânica técnica, administrativa e publicitária, estabelecia ou restabelecia serviços tão interessantes como, v. g., os da *Ile-de-France* (Fontaineblau, Compiègne, etc.) *Normandia e Bretanha* (Deauville, Trouville, Monte St. Michel, *Côte d'Azur* (Cannes, Nice, Monaco, Monte-Carlo, etc.) e tantos e tantos outros, ainda, explorados pela *RENFE*, pelos *C. F. Holandeses* (que há pouco adquiriram alguns centos de autocarros), pelos *C. F. Federais Suíços* (em combinação com os autocarros postais do Estado) e, em resumo, por todas ou quase todas as administrações ferroviárias de hoje. (1)

Pode assegurar-se, assim — sem deixar de consagrar, ainda, uma justa palavra de confiança aos seus serviços técnicos e de condução, que, em tráfego por vezes delicado em elindroso, setêm revelado, dum modo geral e salvo compreensíveis excepções, profissionalmente competentes e seguros — que o Autocarro, quer nos serviços independentes, quer nos combinados com o restante Transporte, se tem mostrado merecedor em absoluto da confiança que usufrui.

Por isso, também, é justo dizer que se a triste falibilidade humana tem, em proporção inadmissível, feito esmaecer com o Automóvel o brilho duma das faces da «estrela automobilística», a noção, também humana, da competência e do dever a tem, pela outra face e com o Autocarro, feito, suficientemente, rebrilhar...

c) Partilha hábil, pacífica e colaborativa

Vinte a trinta anos depois do seu aparecimento, tinha o *Caminho de Ferro*, onde quer que chegasse, eliminado praticamente a «diligência» e apeado, reduzido ou tornado seu dependente ou complementar o restante transporte terrestre, limitado, aliás, na época, a um irregular, embora volumoso, carreamento por estrada.

Quando, por sua vez, surgiu, com seus irresistíveis

atractivos, o *Veículo Automóvel*, os prejuízos por ele causados ao *Caminho de Ferro*, foram, como temos visto, fundos e persistentes e — é curioso notar — não apenas, o que já não seria pouco, no ponto de vista imediato e material mas ainda, o que veio a ser muito mais, sob o aspecto virtual e futuro, dada a superioridade e o irresistível encanto que, desde logo e sob determinados pontos de vista, mostrava um sistema novo, maleável e aliciante sobre um outro, que no momento se via improgressivo e até obsoleto, porque — esta é a dura verdade — a si próprio se deixara descuidosamente envelhecer...

Não faltaram, por isso, os áugures que sombriamente vaticinaram, desde logo que, tal como o Carril destronara outrora a Estrada, assim esta o destronaria agora a ele, o que praticamente equivalia a decretar nada menos que a morte do *Caminho de Ferro*!...

Não foi assim, felizmente; e, ao contrário, brutalmente sacudido e desperto, do torpor em que se ia perdendo, para a vida e para o ar livre — ...um dos tais males que vêm, afinal, por bem — o *Caminho de Ferro*, consciente, pouco a pouco, dos erros praticados, dos perigos que o cercavam e das suas ainda imensas possibilidades, fez, inteligentemente, recurso a estas, reagiu, «tratou-se», ajudado na emergência por quem o podia fazer, e reconquistada, também, uma parte da perdida simpatia pública, chegou até hoje, muito combatido, sem dúvida, mas um tanto ou quanto melhorado e dando esperanças, se as circunstâncias ajudarem (como, parece, começa a verificar-se...), dum oportuno e bem necessário restabelecimento.

POLÍTICA ATRACTIVA E NÃO REPULSIVA

Em uma pacífica e inteligente orientação colaborativa — de que, aliás, argueram bandeira e estão dando exemplo algumas das mais cotadas Administrações — se entende deva, para tanto e de futuro, apoiar o *Caminho de Ferro* a sua política de partilha de tráfego (1), que ninguém lhe contesta o direito, e até o dever, de desenvolver em benefício próprio e da Nação, que um e outro sempre coincidiram em todo o tempo e em todo o Mundo; de resto, produtos irmãos, interessantíssimos ambos, da Ciência e da Técnica, embora o interesse orgânico, explorativo e nacional de um exceda em muito o do outro, não pode o *Caminho de Ferro* esquecer também que, em sua recuada

(1) Recentemente, adquiriram, também, desde uma a muitas centenas de autocarros, os Caminhos de Ferro da Noruega, Austrália, Israel, África do Sul, Paquistão, Irlanda, Brasil, Cuba, Argentina, etc.

(1) Abstemo-nos de analisar as «Coordenações Oficiais do Transporte», já porque propositadamente estudamos a «acção e reacção, independentes, dos instrumentos do transporte em face da crise própria e recíproca» já porque, além de evolutivas, discordamos do teor de algumas delas, em determinados dos seus pontos e para determinados países,

origem, têm *Locomotiva* e *Automóvel* um fundo nitidamente comum; que, enfim, a «*Micheline*», filha legítima do *Automóvel* e precioso híbrido, familiarizando o «pneu» com o carril, provando a possibilidade de conviverem e abrindo, deste modo, à via férrea novos horizontes, foi guarda-avançada da «*automotora*» que, por sua vez, trouxe ao Caminho de Ferro aquela rápida elasticidade, independência e — deixem-nos repetir — «desportivismo» que haviam constituído a melhor recomendação do *Automóvel* sobre a estrada, concepções, todas estas, de que, não pode negar-se, colheu o Caminho de Ferro vantagens bem palpáveis.

Porque, sobre tudo isto, é o *Automóvel* — repetimos — um nobilíssimo instrumento de progresso perante o qual o ferroviário mais cioso da sua nobre profissão pode, sem desdouro, descobrir-se; porque da exploração *automóvel* sobre estrada tirou o Caminho de Ferro não apenas prejuízos mas também preciosos ensinamentos, dos quais não é o menor o que proclama decisiva a vantagem duma conjugação híbrida de meios e processos, se entende que a futura «partilha de tráfego» deva pautar-se mais por hábil equilíbrio distributivo que por apaixonado interesse parcial; o que não impedirá, é claro, que no pleito a derimir defenda, primeiro que tudo, o Caminho de Ferro sua «indiscutível hegemonia cêntrica», para além do que, embora, haja cada qual de jogar sua carta com o respeito que ao competidor deva, o direito que a si mesmo toque e a habilidade de que possa dispor.

Mas se o «Caminho de Ferro de Amanhã» não deve abandonar, na defesa e angariação do seu tráfego, estes salutares princípios, não só justos como inteligentes, a verdade é que não pode também esquecer, em defesa dos legítimos interesses seus e da colectividade, as actuais «condições reais e psicológicas» dos diferentes instrumentos *automóveis* e da sua actuação, afim de, «como política, agora especial, duma vantajosa partilha do tráfego genérico e defesa do seu próprio tráfego», adoptar em cada caso sua apropriada directriz.

CONJUGAÇÃO ÚTIL DOS DOIS MEIOS DE TRANSPORTE

Sem prescindir, naturalmente, da sua posição hegemónica — como, em face de todas as razões materiais e orgânicas, centro do Transporte organizado que «praticamente» até hoje tem sido e conviria que de hoje em diante «regularmente» passasse a ser — e sem coarctar, evidentemente também, a liberdade de exploração de qualquer outro transporte, desde que em legítimo exercício, entendemos que *deve o Caminho de Ferro*, como norte da sua acção, de resto já vantajosamente empreendida, *adoptar e aperfeiçoar sempre* — pelo

menos enquanto o uso da energia atómica, cuja coexistência com tal orientação é aliás, perfeitamente admissível, não ditar outra coisa — a *conveniente utilização automóvel nas suas indispensáveis intervenções na estrada e, quando e como oportuno, na exploração regular sobre carril e o complemento hábil que ligue o mais possível ao Caminho de Ferro, por via psicológica e utilitária, o até agora «demasiadamente descuidado» utente do automóvel sobre a estrada*; o que, tudo, em definitivo resultará — e, em prática experimental, já está resultando — desde que hábilmente realizado no sentido de captar o cliente por meio — sistema infalível hoje — de quando o atraía, o poupe a incómodos e o lisonjeie...

Foi a este duplo esforço, «defensor dos perigos distractivos da concorrência», e «atractivo do cliente possível mas desinteressado», que chamámos *conjugação útil dos dois meios de transporte*, antes definimos e praticamente se traduz na recíproca adaptação que a seguir se estabelece.

1 — Adaptação do Automóvel ao Caminho de Ferro

Neste ponto — e para acentuar bem como, por que forma e, principalmente, por que meios teve o Caminho de Ferro, em legítima defesa, de «adaptar à sua exploração o sistema *Automóvel*», isto é, transformá-lo, por habilidade própria e ironia do Destino, de seu mais duro inimigo sobre a estrada em seu melhor instrumento defensivo, ali e sobre o carril — basta recordar o que antes dissemos (pág.^{as} 58 a 60 do n.º 1.659 de «*Gazeta dos Caminhos de Ferro*», de 1/2/57) sobre as *Automotoras*, os *Trens Automotores* ou *Composições Especiais*, os «*Containers*» (1), *Reboques*, *Vagões na Estrada*, etc.

Deste modo, apenas nos cabe destacar aqui o especial valor do inteligente recurso que foi a «adaptação do *Automóvel* ao Caminho de Ferro», o que faremos através da *extraordinária importância actual dum dos seus elementos mais representativos*, o sistema *Reboque-Carril-Estrada* (grande «*container*» rebocado, de tipo especial para cada fim e munido de rodas pneumáticas e metálicas, respectivamente para a marcha na estrada e a montagem no vagão transportador) sistema que, originariamente francês, começou por assumir naquele país e logo em toda a Europa, por onde rapidamente se espalhou, a mais notável expansão, que se alarga dia a dia e alcança já a América e, em um que outro ponto, a própria África.

Com efeito — concebido para, rebocado por tractor *automóvel*, rolar de casa do expedidor,

(1) — *Contentores* se lhes chama em português, e muito bem; mas aquela expressão universalizou-se já tanto na Europa e no Mundo que, cremos nós, pode esperar-se dos puristas justificada benevolência.

onde carrega, à estação ferroviária em que sobe para o vagão-transportador que o levará à estação mais próxima do destino, onde de novo desce e retoma a estrada até casa do destinatário, onde descarrega — veio o sistema, eclético participante das conveniências e não menos eclético abstémio das inconveniências duma e outra via, substituir, com a maior e mais inteligente vantagem, os duros e desavindos Vagão e Camião!...

A exploração em grande do inteligente Reboque-Carril-Estrada — que, ponto de vista interessante, conservou e excitou, ainda, para o Caminho de Ferro um tráfego que, doutro modo, iria, inteiro, para a Estrada, agravado moralmente o facto (de considerar em questão nacional como a do Transporte) com o claro prejuízo dos utentes — foi lançada, em fins de 1953, pelo «Grupo Técnico dos Transportadores Mictos», de Paris, a que desde logo aderiram 161 sociedades francesas de transporte estradista!

Em 1954 — com um parque de material que totalizava 1.400 «reboques» e 600 vagões de transporte — o tráfego realizado excedeu 510.000 toneladas para um percurso superior a 70 milhões de quilómetros, ao passo que a S. N. C. F. F. tinha equipadas, já, cerca de 140 estações para a rápida carga e descarga dos «reboques» — ordinariamente em linhas mortas ou de saco — para e do vagão; pela mesma ocasião o Grupo Técnico instalava na sua sede, uma sala de «dispatching» que permitia conhecer a situação aproximada de cada «reboque» nas suas diferentes situações.

Tão interessantes factos, que pudemos conhecer quando do nosso regresso do XVI Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro de Londres (1954), teriam, naturalmente, os seus reflexos.

E assim, em Março de 1955, perante a exposição feita por técnicos franceses em Boston, os Estados Unidos, por intermédio de uma empresa logo fundada em Nova York, encomendavam à França 200 vagões de transporte e os correspondentes «reboques» e a exploração iniciava-se com grandes esperanças que a revista «Railway Age» acentuava.

Na Europa, a rede dos serviços Reboque-Carril-Estrada em estudo ou realização, abrangia o Sarre, a Bélgica, a Suíça (Basileia), a Itália, a Alemanha, o Luxemburgo, a Holanda, a Espanha e, em África, interessava, por intermédio da organização de Paris, a Costa do Marfim, o Dahomey e o Senegal...

Estabelecido que as vantagens do sistema eram, sobretudo, positivas a partir de 200/250 kms. e tomavam aspecto extremamente lucrativo quando excediam 300/350 kms., em fins de 1955, o Grupo de Trabalho dos Engenheiros utilizados nos Transportes Combinados, órgão da Comissão dos Transportes Interiores da Comissão Económica para

a Europa, passou em revista os seus mais importantes problemas no sentido de uniformizar os principais tipos daqueles engenhos; e considerando «a importância primacial que o caso revestia quanto aos «Instrumentos do Transporte Combinado Carril-Estrada» resolveu que os problemas técnicos e tarifários a tais transportes concernentes seriam convenientemente estudados pela União Internacional dos Caminhos de Ferro em estreita colaboração com a União Internacional dos Transportes por Estrada, ao passo que o Secretariado estudaria as restantes questões em consulta com os Governos interessados.

Por outro lado, a 8 de Março de 1956, inaugurava-se em Genebra, com grande pompa, o XXVI Salão do Auto e da Colaboração Carril-Estrada, para cuja visita as principais Administrações Ferroviárias de toda a Europa estabeleceriam pela primeira vez, serviços especiais e a concessão de grandes descontos, que em alguns casos atingiram de 40 a 60 %!

O que resumidamente fica dito mostra bem a importância das questões da Concorrência do Transporte na vida actual e o valor, que nada saberia diminuir, da «adaptação dos instrumentos automóveis ao serviço ferroviário», solução de que mostrámos um significativo exemplo que, de êxito comprovado, é necessário se desenvolva no futuro como benéfico à Economia Pública, ao Transporte Organizado e, dentro deles e muito legitimamente, ao Caminho de Ferro.

2 — Adaptação do Caminho de Ferro ao Automóvel

Este «ajustamento da actividade ferroviária aos interesses materiais e morais do automobilismo» — expressão genérica que interpreta mais de perto o objectivo que se pretende alcançar — visa, na sua maior parte, o mais interessante problema da concorrência dos dois meios de transporte: «por sobre o enquadramento geral dos serviços automóveis, bem-vindo sempre mas, sobretudo, em momento de tão acentuado e turbulento desconcerto explorativo, procurar a reaproximação, primeiro, a sucessiva reconquista, depois, para o Caminho de Ferro (além — e esta em segundo plano — da do passageiro acidental, sobretudo colectivo, que por inclinação ou hábito prefere a estrada e só neste meio pode ser angariado⁽¹⁾), do automobilista não cliente ou cliente refractário daquele meio de transporte».

As medidas para o atrair ou reatrair — que, com dupla vantagem, devem estar no objectivo futuro de todas as Administrações, na actividade de algumas das quais felizmente se notam já indícios animadores — podem seriar-se em três

(1) Por via do Auto ou Autocarro de exploração ferroviária.

grupos: as que facultam ao Automóvel crescente facilidade e segurança nos contactos ocasionais que por força da sua circulação, com o Caminho de Ferro têm que realizar; as que visam a obter, por combinação de determinados trajectos ferroviários com determinados outros por estrada, interessantes «serviços anfíbios», em regra de carácter turístico e cujo atractivo revaloriza, simultaneamente, a afluência, o interesse e a receita do serviço complementar; enfim, as que têm como objectivo facultar ao «automobilista utilitário (técnico, comercialista, homem de negócios, etc.)» facilidades de ordem prática no tráfico mixto «auto-carril», e ao «automobilista turístico» o fácil acesso a regiões preciosas ao exercício do auto-turismo mas que, sem aquela intervenção, lhe seriam simplesmente inacessíveis.

Do primeiro grupo de realizações é exemplo — citando sempre a Suíça, país dos de maior densidade automóvel e de maior eficiência, aliás indispensável ali, nas providências de carácter viário — o programa de supressão, substituição e melhoria de passagens de nível que, nos 52 anos decorridos desde a sua fundação, os C. F. F. vêm realizando e atinge, até agora, a extinção de 1.800, com o projecto de eliminação posterior de mais 300, a instalação de 670 passagens inferiores e 2.300 superiores e a dotação de todas (como em França, para 963 p. n. da S. N. C. F. e, nas mais movimentadas dos mais importantes países), com os mais modernos equipamentos automáticos de aviso sonoro e luminoso e de oportuna manobra de barreiras.

No «segundo grupo» incluem-se os «serviços de autocarro» que, a exemplo do que já vimos como notável realização do passado, estão hoje prolongando sobre a estrada, como complemento anterior ou posterior, determinados serviços sobre carril, de modo a constituírem os universalmente conhecidos e apreciados serviços gerais de carácter turístico, que facultam ao público — com um interesse e uma afluência que, por toda a parte, estão constituindo verdadeira psicose — o atractivo da variedade que oferecem sempre, se bem escolhidas e coordenadas, tais realizações, que foram glória de ontem, o estão sendo de hoje e o serão de amanhã nos mais adiantados países!

Inscvem-se, por fim, no «terceiro grupo» os Serviços Práticos e os Serviços Turísticos; os primeiros oferecem ao automobilista ocupado e activo: entrada do carro próprio nas «gares» à chegada ou partida do comboio útil — recolha garantida do carro próprio na estação de partida ou chegada, por determinado comboio, do automobilista — aluguer de automóvel com ou sem motorista (seguro «omnium» ou não) para transporte imediato do interessado, do domicílio à estação ou desta ao domicílio, para partida ou chegada por determinado comboio (Caminhos de Ferro Alemães, Franceses, Belgas, Suíços, etc.); os segundos facultam ao automobilista que estimaria poder dispor do seu automóvel em regiões longínquas ou não acessíveis por estrada, o transporte ferroviário do carro até ao ponto desejado e regresso, serviços de que dão exemplo os interessantes transportes de automóveis pelos comboios, instituídos ou a instituir, pelos túneis alpinos construídos e em construção, do S. Gothard e Loetschberg, etc. e nos percursos Hamburgo-Chiasso, Brique-Domodossola, Goeshenen-Airolo, Motto Bartola a Hospenthal, Giornico a Amsteg, etc. (seguinto no mesmo trem motorista, automobilista e passageiros do carro) transporte feito com o melhor êxito, em viagens especializadas por andares ou outros, de que é tipo acabado o célebre «vagão revolucionário» (plataforma de cerca de 15 m. de comprimento) da S. N. C. F. F. e das Administrações americanas, adaptável à condução de certo número e de toda a espécie de veículos.

Por esta triplíce forma está encarnando e encarnará o Caminho de Ferro (no interesse do Automóvel e no prosseguimento daquela providente acção de serviço público que caracterizadamente se lhe deve e dignamente tem cumprido) tão louvável função; será neste ponto, como em outros tem sido, benemérita actividade futura a sua, sem dúvida de interesse próprio, mas que as circunstâncias actuais tornam também do mais nobre e indispensável interesse público...

(Continua)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Gilberto Freyre

Encontra-se novamente entre nós o grande escritor brasileiro Gilberto Freyre. Como o saudoso João do Rio, o autor de «Sobrados e Mucambos», da «Interpretação do Brasil» e da «Aventura e Rotina» gosta de visitar Portugal, como quem vem matar saudades da sua segunda pátria. Escritor de larga projecção, escrevendo em português para se dirigir a brasileiros e portugueses, e escrevendo e falando em inglês para falar, ao resto do Mundo, das duas gloriosas nações de língua portuguesa, Gilberto Freyre vem, desta vez, participar numa reunião, que neste momento está a efectuar-se em Lisboa, do Instituto Internacional de Civilizações Diferentes, de que é actualmente presidente o ilustre Comodoro sr. Sarmiento Rodrigues, e cuja sede é em Bruxelas. O eminente brasileiro aproveitará a sua estada entre nós para assistir também ao lançamento de uma edição portuguesa da sua notável obra «Casa grande e Senzala».

As visitas de brasileiros da estirpe intelectual de Gilberto Freyre são sempre para agradecer.

Sarmiento Rodrigues e a unidade nacional

Entre os portugueses mais ilustres de hoje, conta-se o sr. Comodoro Sarmiento Rodrigues. Sá de Miranda, se fosse vivo, não deixaria de o admirar e exaltar como «homem de um só rosto e duma só fé». Como homem do mar, como estadista, e ainda,—qualidade que não se deve esquecer,—como homem de letras, Sarmiento Rodrigues tem-se revelado sempre como português que deseja servir com inteligência e com sentido perfeito das realidades os problemas nacionais. A sua viagem às Províncias Ultramarinas foi verdadeiramente triunfal. Senhor de uma irradiante simpatia pessoal, soube falar ao coração de todos os portugueses que, em terras distantes, prolongam com alta dignidade a Mãe Pátria. Gilberto Freyre, no seu livro «Aventura e Rotina» deixou expressa, em termos justos, a sua admiração por Sarmiento Rodrigues. A unidade nacional de Portugal é um dos nossos maiores e mais antigos e vivos títulos de glória. Sarmiento Rodrigues contribuiu, com a sua visita, para o fortalecimento dessa unidade.

Os nossos artistas



O Poeta MÁRIO BEIRÃO
Busto do escultor Francisco Franco

PAINÉIS

*Oh, as tardes de Abril, azuis, serenas,
Morrendo, longe, nos jardins dos céus,
Tardes de íntimas penas,
De saudades de Deus!*

*Oh, as fontes magoadas embalando
Almas e flores!
E, ao alto, nas esferas divagando,
O canto dos pastores!*

*Oh, aquele voltear de asas inquietas
Sobre escondidos ninhos!
(Sorriam as violetas,
À beira dos caminhos...)*

*Oh, as telas da Infância debuxadas
Por mãos de serafim:
Nos fundos de oiro esplendem madrugadas,
Aleluias sem fim!*

*Oh, as noites de túbido amavio!
Abre-se em flor meu coração sombrio!*

(Do livro *Pastorais*)

MÁRIO BEIRÃO

Vida Ferroviária

Montepio Ferroviário

A Associação de Socorros Mútuos do Pessoal empregado nos Caminhos de Ferro de Portugal e de suas famílias, fundada em 17 de Fevereiro de 1910 com o nome de Montepio Ferroviário, apresentou na Assembleia Geral Ordinária, realizada no dia 26 de Março, o Relatório e Contas da Direcção e Parecer do Conselho Fiscal referentes à Gerência de 1956.

A Direcção salienta com pesar o facto de, dos 4778 associados com que iniciara o ano, terem saído 119 e entrado somente 3, tendo ficado uma existência de 4662.

Durante o ano, o Montepio pagou 220.168\$70 de subsídio, o que perfaz o total de 5.471.206\$40 pagos até 31 de Dezembro de 1956.

Os resultados do Exercício do ano em referência foram: rendimentos — Esc. 502.866\$48; encargos — 231.226\$00, tendo sido o saldo de 271.640\$48, o qual, de harmonia com as disposições legais, é distribuído pelas modalidades do Montepio.

Entre os valores que constituem o capital, a Associação possui duas propriedades, uma na Rua Augusto Gil, com 5 andares de dois pisos cada um, e outra na Rua D. João de Castro, com dois estabelecimentos comerciais e 3 andares de dois pisos cada um. No entanto o Montepio necessita de adquirir um prédio para sede própria, visto que as dependências de que actualmente dispõem não correspondem à necessidade dos seus serviços.

A Direcção do Montepio, a que preside o sr. José António de Matos, apela para todos os funcionários no sentido de que aumente a massa associativa desta tão útil instituição para que ela possa alargar a esfera da sua acção e dos seus benefícios.

Ferrovíarios do Centro de Portugal

Estão publicados, em folheto, o Relatório e as Contas da Direcção, referentes a 1956, do Sindicato Nacional dos Ferrovíarios do Centro de Portugal (Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais).

Como se depreende da Leitura deste Relatório, a Direcção deste Sindicato tem procurado sempre defender os problemas e os interesses legítimos dos seus associados. A propósito, lemos, na página 13 do interessante documento, o seguinte:

«Seguramente todos temos de concordar que as coisas não são muito fáceis; de resto, ideia contrária só a poderia ter quem não conviva com as realidades e quem ande arredado de tudo. Re-

solver problemas que bolem com 25 000 homens não é o mesmo que resolver assuntos da nossa casa. Pior ainda, quando os problemas são em dinheiro, de categorias, etc. e em que as Empresas dizem e provam não terem fundos».

No que diz respeito ao campo cultural, o Sindicato conseguiu a realização, através da F.N.A.T., de um serão recreativo no Ginásio do Liceu Camões em 26-5-956, tendo tentado promover outros na Pampilhosa e no Entroncamento, o que não se conseguiu pela falta de locais com as condições exigidas para espectáculos daquela natureza.

Mantém o Sindicato a Escola Profissional, que no ano transacto registou, nas suas aulas, 46 alunos, que deram um total de 912 presenças.

Foram em número de 23 os agentes graduados das estações da C. P. e da Sociedade «Estoril» que frequentaram a instrução profissional para exames de promoção e a mesma quantidade de alunos (sócios e filhos menores) que frequentaram as aulas para preparação aos exames de admissão como praticantes de factor ou requererem exame do 1.º ciclo nos liceus, etc.

Em matéria de auxílios pecuniários, lê-se que o Sindicato conseguiu embora não seja essa a sua função, contemplar com donativos 54 viúvas de associados — num total de 27.000\$00 e, por doença, 57 associados, na totalidade de 6.516\$50.

A assistência Médico-Cirúrgica, que é prestada pela União dos Sindicatos dos Ferrovíarios em vários dos seus Postos Clínicos e em consultórios particulares de médicos com quem tem contrato, custou ao Sindicato Nacional dos Ferrovíarios do Centro de Portugal, pela parte que que lhe diz respeito, 650.608\$40 durante o ano de 1956.

Fecha este relatório, subscrito pelos srs Eloy Trindade da Silva, Sebastião Forte, Gonçalves Correia, José Rocha Soares e João Serras, com um agradecimento ao sr. Ministro das Corporações pelo interesse que tem revelado pelas classes trabalhadoras, com a construção de casas económicas.

Coronel Dr. Armando Larcher

Foi há treze anos, completados há duas semanas, que o sr. coronel dr. Armando Larcher assumiu a direcção dos Serviços de Censura à Imprensa. De que maneira tem desempenhado o seu alto e espinhoso cargo, falam com elequência a simpatia, a consideração e o prestígio que o rodeiam.

No seu alto posto, o sr. coronel dr. Armando Larcher tem procurado servir acima de tudo o bom nome do País.

Ao ilustre militar apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

Imprensa

Diário da Manhã

Com a sua edição de 4 do corrente, entrou no 27.º ano de publicação o «Diário da Manhã».

A todos quantos trabalham neste jornal e principalmente aos ilustres jornalistas e escritores srs. dr. José Manuel da Costa e Barradas de Oliveira, respectivamente, Director e Secretário da Direcção, as nossas felicitações.

Diário de Lisboa

Entrou no 37.º ano de existência o «Diário de Lisboa», fundado pelo grande jornalista e escritor dr. Joaquim Manso, mestre de jornalistas.

Ao sr. dr. Norberto Lopes, actual director do «Diário de Lisboa» e aos seus mais chegados colaboradores, apresentamos as nossas saudações.

Jornal do Comércio

Assumi as funções de Director-Adjunto do «Jornal do Comércio» o sr. Dr. Fausto Lopes de Carvalho, ilustre jornalista e escritor, autor do volume «Educação e Crítica».

Licenciado pela Faculdade de Letras de Lisboa, o sr. Dr. Fausto Lopes de Carvalho, a quem apresentamos as nossas saudações, traz para o jornalismo diário não só uma cultura sólida, mas também uma sincera vocação de homem de letras.

Boletim do Porto de Lisboa

Com o número 73, o «Boletim do Porto de Lisboa» entrou no 7.º ano de publicação. Dirigido pelo sr. Dr. Raul Humberto de Lima Simões, este Boletim leva a toda a parte «a lembrança do porto de Lisboa e da sua vida industriosa, a certeza de que Portugal existe».

Cumprimentamos, muito cordialmente, o ilustre director do «Boletim do Porto de Lisboa».

Viagens e Transportes

No dia 31 de Março inaugurou-se festivamente em Oiã, (Oliveira do Bairro), a estação do caminho de ferro, velha e justa aspiração do povo daquela localidade. Presidiu ao acto, em representação do governador civil, o sr. Dr. Querubim Guimarães, vendo-se na assistência o Sr. Arcebispo-bispo de Aveiro, o presidente e o vice-presidente da Câmara Municipal de Oliveira do Bairro, a Junta de Freguesia daquela freguesia e pessoal superior da C. P.. Celebrou-se missa campal pelo prelado de Aveiro, tendo-se realizado em seguida a bênção das dependências e do material. Efectuou-se também um banquete, em que se reuniram 200 convivas. Aos brindes, fizeram uso da palavra vários oradores, entre eles o sr. comendador Jaime Santos, natural daquela localidade e que contribuiu para o melhoramento com larga importância. Em nome do Conselho de Administração da C. P. falou o distinto engenheiro sr. José Júlio dos Santos, fechando a série dos discursos o sr. Dr. Querubim de Guimarães.

UMA FIGURA NACIONAL

COMODORO SARMENTO RODRIGUES

O sr. comandante Sarmiento Rodrigues acaba de ser promovido ao posto de comodoro.

Oficial da marinha dos mais distintos, a sua folha de serviços não honra apenas um homem, enobrece também a Armada. Com efeito, em todos os postos em que serviu revelou sempre competência, zelo, tendo procurado sempre prestigiar, simultaneamente, a sua missão e o País.

Antes de ter sobrado a pasta do Ultramar, dera provas brilhantes na sua qualidade de governador da província da Guiné. E a sua viagem às províncias ultramarinas, como ministro, resultou profícua para a unidade nacional, além de ter contribuído para a resolução de vários problemas.

O sr. Comodoro Sarmiento Rodrigues bem merece a gratidão e as homenagens incondicionais de todos os portugueses, pelos seus serviços prestados à Nação, pelo seu carácter, pelo seu espírito culto e compreensivo, pela sua fé nos nossos mais altos destinos.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» cumpri-menta e felicita respeitosamente S. Ex.ª.

PROBLEMAS ACTUAIS

III

TRANSPORTES

XII

Era grande a dificuldade de conseguir transportes durante a guerra. Julgou-se assim conveniente centralizar o fornecimento de vagões vazios numa comissão especial que funcionava directamente inspirada pelo Governo.

Era necessário dar preferência ao transporte de mercadorias de interesse para a economia nacional, aos abastecimentos urgentes de géneros, aos fornecimentos de certas matérias primas, etc.

Compreende-se que o interesse público deve sobrepor-se ao particular, e que não podia deixar-se o fornecimento de vagões (que em ocasiões de ponta eram em número insuficiente) ao acaso das requisições, por vezes ao arbitrio dos chefes da estação.

O sistema funcionou bem, assegurando as necessidades fundamentais. E tantas vantagens lhe foram reconhecidas, que, mantendo-se ainda a escassez de material de transporte, ele continua, agora centralizado nos serviços de exploração.

Eis a razão por que se dão casos que podem parecer estranhos de nas estações haver vagões que seguem vazios quando poderiam ser carregados com mercadorias já depositadas nos cais.

Um assinante da «Gazeta»

JARDIM ZOOLOGICO E DE ACLIMAÇÃO EM PORTUGAL

Temos presentes o Relatório do Conselho de Administração e o Parecer do Conselho Fiscal, referentes ao exercício de 1956 e que foram presentes à Assembleia Geral Ordinária dos accionistas do Jardim Zoológico e de Aclimação em Portugal, a qual se realizou no dia 30 de Março.

Com os melhoramentos que, sem parar, são introduzidos no nosso «Zoo», este recanto de Lisboa foi ganhando prestígio não só no nosso País mas também no estrangeiro. A sua frequência aumenta por isso de ano para ano.

Em 1905 registaram-se 78.883 entradas; 163 196 em 1917; 194.459 em 1914; 360.084 em 1949 e 442.200 em 1956.

O número de animais existentes em 31 de Dezembro de 1956 era de 4.024, tendo 767 mamíferos, 3.133 aves e 120 répteis.

Entre as obras levadas a efeito em 1956 figuram a remodelação e a ampliação do Palácio dos

Chimpazés, a instalação para faisões, Casa do Brasil, montagem do Laboratório veterinário. Das obras a realizar, algumas em construção adiantada, no decorrente ano de 1957, fazem parte a ampliação e transformação do Restaurante Popular das Águas Boas; a instalação para hienas; a nova instalação para avestruzes e o acrescentamento, em altura, do Castelo das Águias.

Continua o ilustre arquitecto sr. Raul Lino a prestar a sua notável colaboração em todas as obras que o Jardim tem levado a efeito. O grande artista, por esse facto, mantém-se ao serviço do embelezamento da cidade.

O Relatório regista com gratidão os nomes dos Ministros e do Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, que facilitaram o Conselho de Administração na sua missão de tornar o Jardim mais atraente ao público.

Ao ilustre Conselho de Administração e a quantos, com dedicação exemplar, concorrem para os progressos do nosso belo Jardim de Aclimação, apresentamos as nossas sinceras felicitações pelos óptimos resultados que conseguiram obter durante o ano de 1956.

Lisboa desportiva

CLUBE ORIENTAL DE LISBOA

10



CLUBE ORIENTAL DE LISBOA é a resultante da fusão dos antigos clubes do bairro oriental da cidade: Chelas, Marvilense e Fósforos.

Procurando tenazmente enfileirar ao lado dos «grandes», encontraremos o «Oriental» a marcar nítida posição de relevo, em todas as competições desportivas em que tomou parte, desde 8 de Agosto de 1946: data da sua fundação.

Campeão Nacional de Futebol da 2.ª Divisão, em 1952/53; Campeão Regional de Andebol, em Juniores, nas épocas de 1946/47, 1947/48, 1948/49, 1950/51, e 1951/52; Campeão Nacional, na mesma modalidade e categoria, em 3 épocas, sendo duas consecutivas; o Clube Oriental de Lisboa possui ainda vários triunfos em provas de vela, modalidade onde sempre marcou presença muito honrosa.

O acendrado bairrismo de todos os simpatizantes e associados, dão a este clube características especiais que o tornam merecedor de realizar integralmente todas as suas aspirações, entre as quais figuram: a subida à 1.ª Divisão, de onde infelicidades várias o forçaram a sair há duas épocas; e a construção de um verdadeiro estádio, no Vale Fundão, com todas as condições necessárias para uma cultura mais completa das diversas modalidades praticadas.

O Clube Oriental de Lisboa atingirá certamente os objectivos que tem em vista. Para isso, felizmente, não lhe faltam dirigentes probos e trabalhadores, e a força inquebrantável de 6.500 associados, unidos e perseverantes, capazes das mais abnegadas dedicações para que o seu clube passe a ocupar o lugar destacado que verdadeiramente merece.



Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Abril de 1907)

Linhas Portuguezas

Evora-Arrayolos — Foi já nomeada a comissão que deve examinar este troço de linha, esperando-se que seja aberto à exploração em 20 do corrente.

Entre Tejo e Mondego — Brevemente será decretado o plano da rede ferroviaria da região compreendida entre o Tejo e o Mondego.

Mossamedes — A exploração dos primeiros 68 kilometros d'esta linha rendeu desde a sua inauguração 19 de fevereiro até o fim do mesmo mez 1:392\$900 réis.

— Vai ser publicado um decreto creando a direcção do Caminho de Ferro de Mossamedes, tornando assim a administração d'aquella linha independente da de Luanda.

Lobito — Está ainda dependente do parecer da comissão tecnica, de obras publicas do Ultramar a aprovação do projecto para a estação terminus do caminho de Ferro de de Benguella.

Fafe a Guimarães — A companhia do caminho de ferro de Guimarães envida os maiores esforços para que se realize a inauguração d'esta linha no dia 9 de maio proximo.

Falta ainda, porém, muita cousa, a fazer, e nada se pode afirmar por enquanto.

Montemór-o-Novo — Uma comissão de influentes d'esta importante villa informou o sr. ministro das obras publicas de que a Camara Municipal Montemorense deliberára contrair um emprestimo de 170 contos destinado á construcção do ramal da estação de Montemór-o-Novo até á villa.

Em vista d'isto o governo mandou proceder ás formalidades previstas no decreto de 6 de outubro de 1898 para a classificação d'este ramal, visto a camara municipal ter declarado que está pronta a administrar o capital necessário para a construcção.

S. Tomé — Várias pessoas interessadas vão novamente instar com a estação competente para que se realize a projectada construcção d'uma linha ferrea na ilha de S. Tomé.

VISITE A



FEIRA DE PARIS

25 Maio a 10 Junho

A MAIOR CONCENTRAÇÃO
DA INDÚSTRIA MUNDIAL

FACILIDADES AOS VISITANTES

INFORMAÇÕES

Av da Liberdade, 69 — LISBOA
Telef. 31915

WIESE & C.ª, L.ª

Agentes de Navegação Maritima e Aérea
Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos
MATERIAL FERROVIÁRIO
Rua do Alecrim, 12-A LISBOA
Telefone: 3 4331

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA 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-Mór, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 66 4972

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

6.^a Romagem de Antigos Combatentes

Portugueses a França — 1957

I — *Objectivos da Romagem* — A 6.^a Romagem, sob a presidência do sr. General Ferreira Martins, além de ir tomar parte nas cerimónias que anualmente se realizam em Lacouture, vai ter o prazer de assistir à inauguração de duas ruas, que serão denominadas «*du Portugal*», uma em Aire-sur-la-Lys, outra em La Gorgue, cujas municipalidades se preparam para receber solene e festivamente os Romeiros Portugueses, nos dias 18 e 19 de Maio.

II — Itinerário e Programa

Maio — 14 — Partida de Lisboa às 12-45 horas no «*Sud-Express*».

4.^a-feira, 15 — Chegada a Paris às 17 h. (gare d'Austerlitz).

Espera-nos na gare um autocarro que conduzirá os Romeiros (e respectivas bagagens) ao «*Hôtel Terminus Nord*» (12-Boul. Denain), onde ficarão alojados.

5.^a-feira, 16 — Dia livre.

6.^a-feira, 17 — Partida da Gare du Nord (fronteira ao Hôtel), às 11-06 h., para Berguette. Às 14-59 h. chegada a Lille. Partida de Lille às 18,10 h., chegada a Berguette às 19-45 h.

Um autocarro espera-nos na estação de Berguette para conduzir os Romeiros a Aire-sur-la-Lys, onde ficarão alojados no «*Hôtel d'Angleterre*».

Sábado, 18 — Manhã: visita à cidade e ao Château la Morande, em Roquetoire (sede do antigo Q. G. C.).

Recepção em Roquetoire, pelo Maire e pelo Dr. Lefebvre, Presidente departamental da Union Nationale des Combattants.

Seguidamente, partida para Arques e visita ao Ascensor des Fontinettes. Recepção pelo Maire no Hôtel de Ville de Arques.

Regresso a Aire para almoçar.

Partida às 14 h. para La Gorgue para assistir à inauguração do *Boulevard du Portugal*. Deposição de flores no Monumento aos Mortos de La Gorgue.

Regresso a Aire para jantar e pernoitar.

Domingo, 19 — Partida às 8 h. em autocarro para Lacouture. Cerimónias em Lacouture e cemitérios próximos. Visita ao Cemitério Português em Richebourg-l'Avoué, e regresso a Aire para almoçar.

Às 16 h. recepção pela Municipalidade de Aire, seguindo-se a inauguração solene da *Rue du Portugal*.

Às 17 h. deposição de flores no Monumento aos Mortos de Aire-sur-la-Lys.

Às 17-15 h., conferência no salão de Festas do Hôtel de Ville, pelo Bastonário Dr. Louis Bigourd, Secretário Geral Adjunto da Federação Departamental dos A. C. do Pas-de-Calais,

Às 19-30 h. — Banquete oficial nos salões do Hôtel d'Angleterre.

2.^a-feira, 20 — Partida de Aire-sur-la-Lys para Berguette-Paris.

N. B. — Sendo individuais e válidos por dois meses, os bilhetes de caminho de ferro para o regresso a Portugal, os Romeiros têm liberdade na escolha do seu itinerário de regresso, a partir de Berguette, demorar-se em França, etc..

O itinerário acima fixado pode sofrer qualquer alteração, que será oportunamente comunicada aos Romeiros.

III — *Passaportes* — Cada Romeiro terá de obter, sem demora, o seu passaporte individual.

Os residentes em Lisboa e arredores deverão submetê-lo directamente ao «*visto*» do Consulado Espanhol na capital. Obtido este «*visto*» devem enviar o passaporte, assim visado, ao nosso Camarada Carlos d'Ornellas (Rua da Horta Seca, 7-1.^o), Secretário da Comissão Organizadora, que o submeterá ao «*visto*» do Consulado de França em Lisboa, para o que é indispensável que o passaporte venha acompanhado dos impressos fornecidos por este Consulado, depois de devidamente preenchidos pelo Romeiro.

Os residentes ao Norte do Douro, devem submeter directamente os seus passaportes aos «*vistos*» dos Consulados de Espanha e França, no Porto.

Os que residam em outras zonas do País, devem enviá-los para Lisboa, àquele nosso camarada que, obsequiosamente, os fará visar aqui, nos Consulados de Espanha e França.

Cada passaporte (além dos impressos acima indicados) deve ser acompanhado de quatro fotografias da pessoa ou pessoas a quem diz respeito, as quais são exigidas pelos Consulados de Espanha e França.

IV — *Licenças* — Os militares, em qualquer situação, e os funcionários públicos, devem obter, nos respectivos Ministérios, a licença necessária para se ausentarem para o estrangeiro.

Esta licença tem de ser apresentada na fronteira, juntamente com o passaporte.

V — *Indumentária* — Para maior brilho das solenidades previstas, o Maire de Aire-sur-la-Lys manifesta o desejo de que os oficiais compareçam fardados, desejo que cada um poderá satisfazer se for da sua vontade.

Com uniforme militar ou em traje civil, recomenda-se o uso das condecorações.

Com traje civil usar-se-á o *barrete de bivaque*, como distintivo de combatente, e o emblema da Liga dos Combatentes.

VI — *Inscrição* — A inscrição para a Romagem está aberta na morada acima indicada, onde o nosso Camarada Carlos d'Ornellas prestará todos os esclarecimentos.

Cada Romeiro, A. C., pode inscrever uma ou duas pessoas de família que pretendam acompanhá-lo.

No acto da inscrição será entregue a quantia de 2.000\$00 Esc., por cada pessoa, para garantia das despesas de transporte em caminho de ferro, de Lisboa a Berguette, ida e volta, e mais Esc. 90\$00 para cobrir as despesas previstas de outros transportes.

Qualquer diferença que venha a verificar-se, para menos ou para mais, será liquidada no último dia da Romagem, assim como as despesas com flores e quaisquer outras que tenham de ser divididas por todos os componentes da Romagem.

VII — *Alojamento e alimentação* — As despesas de alojamento e alimentação nos hotéis, são pagas directamente por cada Romeiro à saída destes.

A título de informação: as despesas de alojamento, variáveis conforme os quartos (uma ou duas camas), podem ser computadas numa média total de Esc. 360\$00 compreendendo dois dias em Paris, três em Aire-sur-la-Lys, incluindo o pequeno almoço diário.

VIII — *Pontualidade* — Pede-se a todos os componentes da Romagem, de ambos os sexos, a máxima pontualidade às horas da partida, para que o programa possa ser cumprido sem dificuldades nem maiores fadigas.



Para todas as fábricas
MONTA-CARGAS ROLANTE NIKEX
Execução de primeira ordem,
(manejo fácil)
ENTREGA IMEDIATA

Exportadores: NIKEX—Sociedade Húngara para o Comércio Exterior da Indústria Pesada

BUDAPESTE 4 — E. P. 103 — Hungria
Telegramas: Nikexport — Budapeste

CIMENTO «TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FABRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO

SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º—Tel. 28953

LISBOA

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

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

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITORIO

Rua Luís Pinto Moitinho
(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A



- CHAPAS
 - TUBOS
 - RESERVATÓRIOS
 - OUTRAS PEÇAS MOLDADAS
- Serviços técnicos especializados

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

ESCRITÓRIOS E ARMAZÉM — Av. Fontes Pereira de Melo, 14

Telef. n.º 731161 (4 linhas) — LISBOA

AGENTES E REVENDEDORES EM TODO O PAÍS

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TERMINUS (1.ª classe)

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048 Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

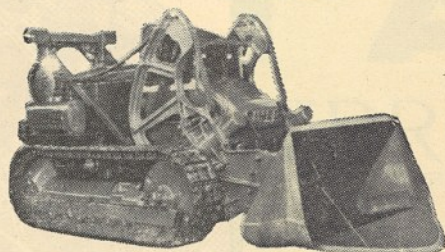
Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas
Caldeiraria * Soldadura eléctrica
Válvulas condutas forçadas
Reservatórios metálicos
Estruturas metálicas

EIMCO

APRESENTA:



O Tractor-Escavador 105 Diesel
PODENDO TRABALHAR EM BULLDOZER

PARA TODAS AS
PRODUÇÕES **EIMCO**

CONSULTAR O REPRESENTANTE

EDMOND DARDEL

Rua Rodrigues Sampaio, 19-4.º-B

LISBOA

TELEF. 4 22 89

S I D E L O R

UNION SIDERURGIQUE 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

COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

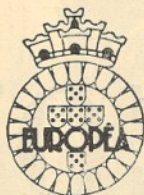
Capital: 7 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

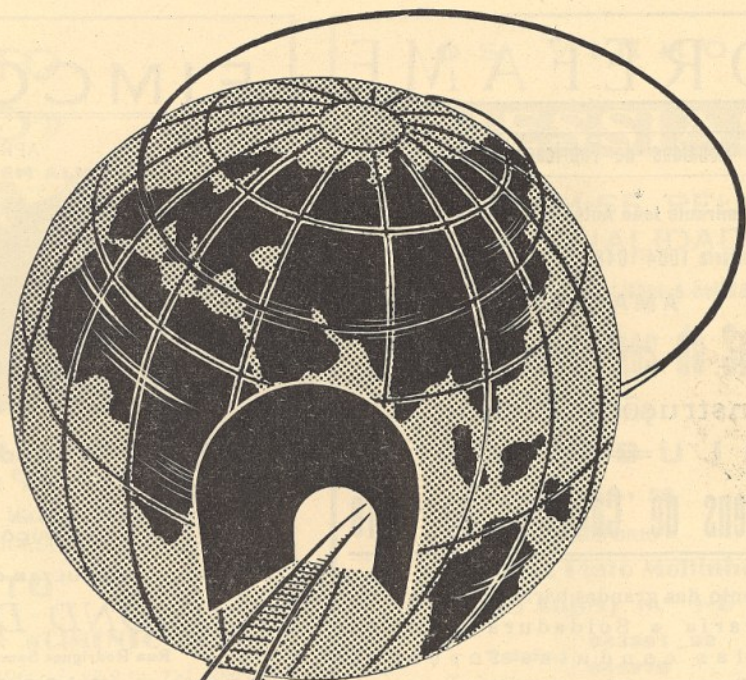
AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA



End. Teleg. EUROPEA

TELEFONE: 2 0911



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE

