

8.º do 70.º Ano

Lisboa, 1 de Julho de 1957

Número 1669

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P E X 2 0158 — LISBOA



HENSCHEL



Locomotivas
«HENSCHEL-MIKADO»

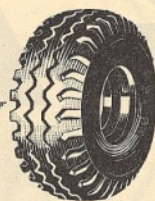
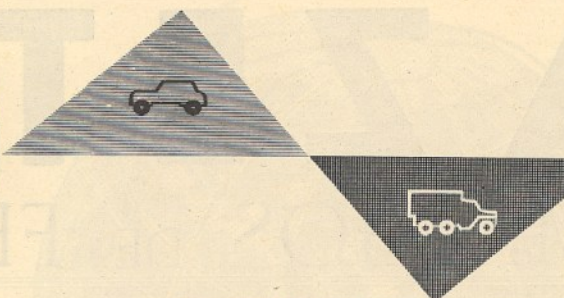
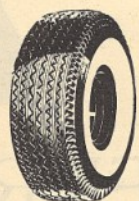
Fornecidas ao
CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção
Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas
Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors
Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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



TANTO PARA AUTOMOVEIS
COMO PARA CAMIÕES
escolha sempre

MABOR

POSTOS DE ASSISTENCIA TÉCNICA GRATUITA
LISBOA • PORTO • COIMBRA • AVEIRO • BEJA • BRAGA
CASTELO BRANCO • COVILHÃ • FARO • SANTARÉM • VILA REAL • VISEU

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS ■ SERVIÇOS AUXILIARES DOS CAMINHOS DE FERRO ■ RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS E BAGAGENS AO DOMICÍLIO ■ SERVIÇO DE PORTA A A PORTA EM CONTENTORES ■ ARMAZENAGEM DE
MERCADORIAS

≡ AGENTES DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 32151/54 e 32261/64

LISBOA

Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telefs. 25938/39

PORTO

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

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

1669

1—JULHO—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 Evolução Histórica dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo Eng.º R. DE ESPREGUEIRA MENDES	243
Relatório do Concelho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses referente ao exercício de 1956	
Há 50 anos	249
No Jardim Zoológico	249
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	250
Reflexões em torno da Assembleia-Geral dos Caminhos de Ferro Franceses, por GUERRA MAIO	251
Recortes sem comentários	255
Publicações recebidas	254
Eng.º Carlos Manitto Torres	255
Vida Desportiva	255



A Evolução Histórica dos Caminhos de Ferro Portugueses

Pelo Eng.º R. DE ESPREGUEIRA MENDES

Director Geral da C. P.

A introdução da via ferroviária em Portugal teve, como em muitos outros países, decisiva e extraordinária influência. Além da aproximação das populações que conseguiu, da valorização dos produtos que logrou, da especialização industrial que determinou, o caminho de ferro português, na medida do seu avanço, foi criando e favorecendo em paralelo com a via, novos e importantes centros de actividade. E desde o seu advento até aos nossos dias, sempre tem exercido preponderante acção no evoluir da própria vida nacional. Portugal deve-lhe, por isso, uma grande obra.

Agora, rejuvenescido com as novas formas de energia que o progresso criou e estimulado por uma existência centenária, vigorosa e plena, o caminho de ferro português é, como património da Nação, a imagem fidedigna da vida do País, igualmente rejuvenescido, igualmente confiante nos seus próprios destinos.

No advento do caminho de ferro

O primeiro documento oficial sobre a construção de caminhos de ferro em Portugal, surgiu da iniciativa do estadista Costa Cabral, Ministro da Rainha D. Maria II. Tem a data de 19 de Abril de 1845. Por carta de lei desse dia, o estabelecimento de um caminho de ferro ligando, ao correr da margem do Tejo, Lisboa à fronteira espanhola, era entregue à «Companhia das Obras Públicas de Portugal» — fundada um ano antes, para fomentar as comunicações em território nacional.

Pretendia-se assim concretizar uma das mais veementes aspirações da época: criar um elo ferroviário que unisse Portugal, pela Espanha, ao coração do Velho Continente.

A agitação e instabilidade política da época, as naturais dificuldades e hesitações iniciais num empreendimento de tamanha envergadura, explicam e justificam o atraso de 19 anos com que, relativamente à Inglaterra, — pioneira do caminho de ferro — se pretendeu introduzir a via férrea em Portugal.

A «Companhia das Obras Públicas» chamou

para dirigir os seus serviços técnicos o engenheiro belga Dupré, que logo apontou, em projecto, a necessidade de se atender, simultaneamente, às exigências do tráfego interno e às relações com o estrangeiro. E assim, propôs o assentamento dum traçado férreo de Lisboa às proximidades de Barquinha (Entroncamento), onde aí se faria a bifurcação para o Norte e para o Leste — este rumando a Badajoz. Foi directriz que não mudou desde o início da construção da hoje chamada linha de Leste.

Mas também em Portugal foi grande a opposição da gente da época à introdução do caminho de ferro. Os argumentos contrários eram «ipsis verbis» os invocados nos países que nos antecederam: a opposição dos que defendiam interesses criados, o receio dos prejuízos que às populações e até aos próprios passageiros trariam os comboios, o presságio de desgraças para quem ousasse utilizar o diabólico invento... etc. etc.. Daí não vingarem os trabalhos iniciais da «Companhia das Obras Públicas», suspensos em Maio de 1846.

Em 1852, graças ao Ministro das Obras Públicas, Fontes Pereira de Melo — o grande obreiro do caminho de ferro português — renasce a ideia projectada. Por decreto de 6 de Maio desse ano dá-se um decisivo passo em frente no intento almejado. Estipula-se que a construção da primeira linha férrea do país seja dividida em 3 secções — a primeira de Lisboa a Santarém e as duas restantes abrangendo o percurso até à fronteira. Não se deixa contudo de encargar a hipótese de levar ao Porto a via férrea.

A linha seria de via única, com bitola de 1^m,44, mas com expropriações, aterros, obras de arte, etc., executadas para via dupla.

Começava a materializar-se o sonho que agitava todos os que ansiavam gozar as apregoadas excelências da viação acelerada.

Em 6 de Maio de 1852, após abertura de concurso para a construção estudada, é a obra adjudicada à «Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal», para o efeito expressamente constituída.

É curioso referir que o interesse pela constru-

ção do caminho de ferro em Portugal se amplia ao estrangeiro. Recebem-se duas propostas, uma inglesa de Sir Morton Petto, para construção da linha Lisboa-Santarém; outra espanhola, de D. Juan Alvarez y Mendizabal, propondo a ligação de Lisboa à fronteira. Esta, que como a anterior não foi aceite, era vantajosa do ponto de vista financeiro, mas tinha sido recebida já depois da concessão provisória ter sido entregue à «Central e Peninsular».

Em 10 de Maio de 1853, são aprovados os estatutos da «Central e Peninsular» — a que presidia o súbdito britânico Hardy Hislop, mais tarde substituído pelo português Conde de Farrobo — e no dia seguinte, 11 de Maio, era assinado o contrato definitivo para a construção da primeira etapa da linha projectada, que logo se iniciou.

Abria-se uma nova era de movimento e vida para o País.

A inauguração do caminho de ferro

Os trabalhos da «Central e Peninsular» prosseguiram com a intensidade possível. Empregavam-se neles, mais de 2.000 operários, o que era importante nesses tempos. E assim, em 1856, o Governo de D. Pedro V, depois de considerar a fracção de linha já construída entre Lisboa e Carregado, numa extensão de 36 quilómetros, determinou a sua inauguração em 28 de Outubro de 1856.

Como se evocou nas crónicas de então, o rei D. Pedro V — a quem se ficou devendo uma actividade surpreendente em prol do novo transporte — partiu, acompanhado da sua comitiva, entre o repicar dos sinos, o estralejar dos foguetes e o troar da artilharia, da estação provisória de Santa Apolónia, instalada no antigo convento do mesmo nome, demorando a viagem 40 minutos; mas no regresso rebentaram os tubos de uma das locomotivas, que em número de duas rebocavam o comboio, devido ao peso das carruagens. A volta demorou duas horas. No dia seguinte abria-se a linha à exploração.

Com esta cerimónia solene, de que não podemos aqui prolongar a curiosa narrativa, iniciou-se a exploração ferroviária em Portugal. O País enfileirava, finalmente, ao lado dos outros para os quais o caminho de ferro já não constituía novidade.

Novos empreendimentos

Nos primeiros anos que se seguiram, o assentamento de novas linhas prosseguiu muito vagarosamente. A «Central e Peninsular» continuou, com lentidão, a primeira fase dos trabalhos:

— De Lisboa (estação ferroviária) ao Carregado (36 km), em 28 de Outubro de 1856

— Do Carregado a Virtudes (14 km), em 31 de Julho do ano seguinte

— De Virtudes à ponte de Santana (10 km), em 29 de Abril de 1858

— Da ponte de Santana à ponte de Asseca (mais 8 km) — em 29 de Junho do ano seguinte.

Quer dizer, a rede ferroviária portuguesa apenas totalizava 68 km quase 3 anos depois da inauguração da primeira linha.

Até 9 de Julho de 1857 é a «Central e Peninsular» que constrói, altura em que o Governo, depois de rescisão contratual, toma a direcção da exploração, chamando o espanhol D. José de Salamanca para, em regime de empreitada, concluir as linhas do Norte e Leste. Este técnico — que iniciara uma política de realizações ferroviárias notáveis em Espanha, com a conclusão das linhas Madrid-Aranjuez, Madrid-Saragoça, Saragoça-Pamplona, etc., além de outros trabalhos apreciáveis em terras estrangeiras — continuou a linha, com um grupo de especialistas espanhóis, desde a ponte de Asseca até à fronteira e ainda toda a linha do Norte até Gaia. Fundou a «Companhia Real dos Caminhos de Ferro» em 14 de Setembro de 1859. E foi ele ainda, que mantendo a circulação dos comboios, mudou a primitiva bitola de via de 1,44 para 1,67 m.

A «Companhia Real», modelada por algumas companhias espanholas, foi durante a sua existência de meio século (1859-1910) — a mais importante organização ferroviária portuguesa.

D. José de Salamanca agiu com grande actividade. Para se fazer ideia do labor que imprimiu à construção das linhas, basta referir que o número de operários atingiu diariamente 22.000 — cifra sem dúvida verdadeiramente impressionante para o país e para a época. E assim, em menos de quatro anos, foram construídos e entregues à exploração 434 km de linha.

Em 29 de Agosto de 1863 conclui-se a linha de Leste, desde Lisboa até à entrada de Badajoz. Em 7 de Junho do ano seguinte Lisboa é ligada a Gaia, completando-se assim a Linha do Norte.

Terminadas as construções, D. José Salamanca retira-se e a «Companhia Real» inicia directamente, em 25 de Junho de 1865, a exploração das linhas férreas.

Entretanto para tornar efectiva a ligação Lisboa-Porto, entrega-se a grandiosa obra de transposição do Douro à Casa Eiffel & C.^a, de Paris. E autor do projecto o engenheiro Gustavo Eiffel que ergueu a célebre Torre do Campo de Marte, em Paris; executam-no 150 operários. A construção dura 22 meses: começou em 5 de Janeiro de 1876 ficando concluída em 30 de Outubro de 1877. A inauguração fez-se em 4 de Novembro desse ano, pelo rei D. Luís I e pela rainha D. Maria Pia — que lhe deu o nome.

Foi a primeira ponte em que os apoios intermédios foram substituídos por um enorme arco metálico. A esbelta ponte, com os seus 354,375 metros de comprimento e 47,400 metros de altura,

é ainda hoje, com cerca de 80 anos de existência, uma imponente obra de engenharia que presta à C. P. excelentes serviços.

E novos empreendimentos se sucedem. Já em 1870 tinham sido estabelecidos os primeiros comboios entre Lisboa e Madrid, por Badajoz, e, em 1880, completa-se o ramal de Cáceres; em 1887 é inaugurada, entre o entusiasmo geral, a linha de Sintra e logo a seguir o ramal de Torres Vedras que, no ano seguinte, chegava à Figueira da Foz. A ligação de Campolide à estação central do Rossio, através dum túnel de 2.600 metros, foi estabelecida em 1889 e em 1891 assentou-se a linha de Cascais.

Em 4 de Setembro de 1894, foi inaugurada a iluminação eléctrica na estação do Rossio.

No norte e centro do País prossegue a construção de linhas. A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro toma, em 1885, a concessão das linhas do Corgo, Sabor, Tua e Dão, das quais as duas primeiras eram pertença do Estado. Inaugura-se a do Tua em 30 de Setembro de 1887 e a do Dão em 26 de Novembro de 1890. A linha do Tâmega construída por conta do Estado depois de 1900 ligava Livração a Amarante tendo sido prolongado, em 1949, até Arco de Baúlhe.

A linha do Vouga, ramal de Tomar e outras, foram construídas a partir de 1901.

Entretanto, na metade sul do País sucederam-se igualmente as realizações; em 1861 foi aberta à exploração a linha do Barreiro a Vendas Novas, prolongada em 1863 até Évora; em 1864 foi inaugurado o ramal de Casa Branca a Beja e em 1883 completou-se a ligação com o Algarve.

No centro do País, procede-se em Setembro de 1891 à inauguração da linha da Beira Baixa — secção entre Abrantes e Covilhã.

Em 14 de Julho de 1899 fixam-se novas bases da política ferroviária: reparte-se a exploração das linhas férreas entre o Estado (linhas do «Minho e Douro» e do «Sul e Sueste») e diversas empresas concessionárias — entre as quais a «Companhia Real» e cria-se um fundo especial para assegurar recursos para o desenvolvimento da rede.

Esta nova orientação incrementa e valoriza a rede portuguesa. Assim, em 1890 o País contava já com 2.236 km de via férrea; em 1900 a extensão sobe para 2.564 e em 1910 para 3.249 km.

No tocante a melhoramentos, são muitos os que se começam a oferecer ao público: em 1899 cria-se, para circular duas vezes por semana, o primeiro «rápido» da Galiza — que seguia até Vigo — e que era rebocado pelas novas locomotivas «Compound», de 4 cilindros; acelera-se a marcha do «Sud-Express», criado em 1887 e que já desde 1895 seguia por Pampilhosa em vez de por Valência de Alcântara e Madrid.

Em 1905, circulam nas linhas portuguesas as

primeiras automotoras a vapor e lança-se a primeira encomenda para a compra de 10 carruagens com «bogie», corredor, W. C. e aquecimento, para serviço do «rápido» do Porto, que se tornava diário.

Em 1906 inicia-se a exploração da linha de Coimbra à Louzã e em 1918 o ramal Cais do Sodré-Cascais é arrendado à Sociedade Estoril com a condição de proceder à sua electrificação — que se realiza em 1926 e que veio a ser a precursora da grande obra de modernização da rede ferroviária portuguesa, actualmente em início.

Com a implantação da república em Portugal, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, criada, como já referimos, em 1859 por D. José de Salamanca, passa a denominar-se Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — em abreviatura C. P..

Em 11 de Março de 1927 as linhas do «Minho e Douro» e do «Sul e Sueste», exploradas pelo Estado, são, por concurso aberto entre 7 empresas, adjudicadas à C. P., que inicia a sua exploração logo dois meses depois. Esta política de concentração ferroviária culmina em Setembro de 1945 com a lei n.º 2.008 que converte a Companhia dos Caminhos de Ferro na única empresa ferroviária portuguesa — com excepção da Sociedade Estoril que continua explorando por arrendamento temporário a linha de Lisboa a Cascais.

Um facto ainda a apontar no registo histórico da tradicional amistosidade luso-espanhola: A criação em 23 de Julho de 1943 do «Lusitânia-Expresso».

A sequência do progresso ferroviário até à actualidade

A necessidade de renovação e reapetrechamento da rede ferroviária portuguesa tem sido ultimamente objecto de conferências e estudos atentos, com vista a proporcionar ao comboio os meios de vida imprescindíveis ao cabal desempenho da sua missão.

A execução escalonada dos novos programas de transformação e reequipamento da rede tiveram início em 1948 quando a C. P. começou a adquirir directamente, por intermédio do Estado ou pelo Plano Marshall, material de circulação diverso: automotoras e respectivos atrelados, locomotivas Diesel, loco-tractores e carruagens metálicas, além de outro destinado a beneficiação da via, sinalização, etc..

No prosseguimento dessa directriz, adquirem-se as locomotivas americanas Alco e Whitcomb; os locotractores ingleses Drewry, americanos G. E. C. e franceses Moyse; as automotoras suecas Nohab e holandesas Allan; as composições italianas Fiat; as carruagens metálicas americanas Budd, suíças Schindler e francesas Carel Fouché, etc. etc..

Mas além da aquisição de novas unidades de material motor e circulante, a utilizar nos serviços de passageiros e mercadorias, procede-se à electrificação de determinadas linhas e troços de linhas, à renovação da via e de obras de arte, à ampliação de estações, à criação e alargamento de instalações officinais e armazéns, à supressão de algumas passagens de nível, à reparação de caminhos de acesso a estações, obras de sinalização e telecomunicações, etc.

E no tocante a matéria tarifária — embaratecimento dos preços de transporte — segue-se, desde 1950, uma política de reduções tarifárias importantes. Para passageiros, publicando-se numerosas tarifas especiais ou estabelecendo-se preços de aplicação local em determinadas zonas mais populacionais; para mercadorias, firmando-se muitos acordos especiais, concedendo-se bonificações ou estabelecendo-se preços de aplicação imediata. Simultaneamente, tomam-se medidas diversas com base na concessão de facilidades de outra ordem: redução das taxas por ocupação de terrenos, ampliação dos prazos de armazenagem gratuita, etc..

* * *

O programa estabelecido para a electrificação de cerca de 10% da rede da C. P. — firmado por contrato de Abril de 1955 — abrange as linhas suburbanas de Lisboa e do Porto e ainda a de Porto-Lisboa, linhas estas que dão 50% do tráfego total ferroviário do País. Os trabalhos a executar vão ser realizados em fases sucessivas, a primeira das quais compreende 142 km de via dupla, 5.600 km de via única e 52 km de linhas de resguardo, e compreende:

Lisboa (Rossio)-Sintra . . .	(via dupla)	27,500 km
Campolide-Entroncamento . .	(» »)	110,600 »
Bifurcação de Benfica . . .	(» única)	0,774 »
Concordância de Xabregas . .	(» »)	1,750 »
Santa Apolónia-Braço de Prata	(» dupla)	3,995 »
Campolide-Alcântara	(» única)	3,150 »

Às fases seguintes correspondem os troços de:

Entroncamento-Aveiro . . .	(via dupla)	146,758 km
	(» única)	19,718 »
Porto (S. Bento)-Aveiro . . .	(via dupla)	62,161 km
	(» única)	5,850 »
e Campanhã-Ermezinde . . .	(via dupla)	8,429 »

De momento está-se trabalhando apenas na 1.ª fase, com referência à qual se está recebendo, entre outro, o seguinte equipamento tractor:

— 15 locomotivas eléctricas B'o B,o de 68 toneladas que se destinam a todo o serviço de grande linha.

— 25 unidades automotoras triplas, para serviço nas linhas suburbanas de Lisboa.

Tanto as locomotivas como as automotoras são alimentadas com corrente alterna monofásica, à

tensão nominal de 25.000 V e à frequência de 50 Hz, por catenária ligeira tipo poligonal.

Computa-se em 80.000 contos a economia anual da exploração, resultante de electrificação logo que esteja ao serviço todo o material encomendado.

A inauguração da tracção eléctrica na linha de Sintra e no troço de Lisboa ao Carregado fez-se, com grande solenidade, em 28 de Abril de 1957. No mesmo trajecto onde há 100 anos circulou a primeira locomotiva a vapor, ainda trôpega e oscilante, rodam hoje as novas composições eléctricas — que bem representam uma notável fase de melhoramentos ferroviários ao serviço da prosperidade e do engrandecimento do País.

Espera-se iniciar, dentro em breve, a exploração de tranvias, por composições eléctricas, até Vila Franca de Xira e Azambuja.

Todos os trabalhos relativos à 1.ª fase deverão estar concluídos em Junho de 1958.

Esperança e confiança no futuro

Nos 100 anos de trabalho intenso que já contam em Portugal, os caminhos de ferro alongaram os seus braços fecundantes a todas as províncias do continente, estimulando poderosamente o progresso da Nação, em todos os seus aspectos.

E se contemplarmos as inúmeras e profundas realizações, de toda a ordem que no último século, em Portugal, se têm verificado, melhor avaliamos o que para ele representou a força vitalizante da via férrea.

Empenhamo-nos constantemente em procurar melhorar os serviços — embora na modesta medida dos recursos disponíveis, correspondendo-se às exigências e aspirações do público, esforçamo-nos simultaneamente por manter a tradição de prestígio que em Portugal gozam os nossos caminhos de ferro.

No programa de modernização da rede ferroviária nacional, ocupa lugar de destaque a dieselização e a electrificação. Com eles diligenciaremos substituir a pouco e pouco, e até completa extinção, a obsoleta tracção a vapor — que tão pesados encargos nos tem acarretado.

A directriz que seguimos tem merecido a compreensão total do Estado Novo que se não tem dispensado de valiosamente nos auxiliar e encorajar a encontrar as soluções apropriadas para os complexos problemas das comunicações.

Alguma coisa de concreto se tem conseguido.

Com a confiança inabalável que temos nos destinos da nossa Pátria, estamos plenamente seguros de que novas e proveitosas realizações irão sucessivamente surgindo.

E que os homens ligados aos destinos do caminho de ferro não deixam amortecer dentro de si o ânimo que sempre os têm impellido a prosseguir e a procurar tentar melhor.

Relatório do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

referente ao exercício de 1956

Na assembleia geral ordinária dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, reunida na passada sexta-feira, 28 de Junho, o Conselho de Administração apresentou, em obediência ao que dispõem os Estatutos, o Relatório referente ao ano de 1956, acompanhado do Balanço, Conta de Ganhos e Perdas e Conta da Exploração, bem como de outros documentos que dizem respeito à marcha dos negócios da Companhia.

As receitas totais atingiram 769.963.632\$92, e as despesas de exploração subiram a 873.206.861\$16, sendo, pois, o resultado da exploração expresso pela cifra de 103.243.228\$24.

Tanto as receitas como as despesas de exploração aumentaram substancialmente em 1956. As receitas totais atingiram este ano, como ficou apontado acima, cerca de 770 mil contos, registando-se assim um excesso de 59 000 contos relativamente aos números de 1955 (711 mil contos). Como, porém, este aumento das receitas foi superado pelo aumento das despesas de exploração, que passaram de 791 793 contos em 1955 para 873 207 em 1956, o «deficit» de exploração sofreu um agravamento de cerca de 22 500 contos, subindo, por consequência, para 103 243.

Verifica-se a continuação do aumento das quantidades transportadas, já verificado em 1955 relativamente a 1954, embora, — observa-se no Relatório — a um ritmo ligeiramente inferior. Assim de 1954 para 1955, o número de passageiros — quilómetro aumentou de 2,7% e o de toneladas-quilómetro de 5,5% e de 1955 para 1956, os aumentos foram, respectivamente, de 2,3% e 5,3%.

O decréscimo da tonelage quilométrica transportada em grande velocidade resultou da diminuição verificada nos transportes de frutas verdes e pescarias (23% e 21%), respectivamente, o que se explica por acentuada quebra de produção nacional, no primeiro caso determinada pelas condições climáticas adversas, no segundo caso, pela migração das espécies piscícolas tradicionais (o volume de sardinha desembarcada nos portos do continente diminuiu até Setembro de 1956 de 30%, relativamente aos mesmos meses de 1955). O transporte de mercadorias em pequena velocidade apresenta em algumas rubricas grandes variações. O tráfego de detalhe que em 1955 representava 26,5%

do total da pequena velocidade (em receitas) representa agora 26,8%, ou seja 21,1% do conjunto das receitas do tráfego de mercadorias.

Se se verificou diminuição na tonelage quilométrica quanto ao transporte do trigo, de vinhos de pasto, registou-se, porém, aumento no transporte de milho, arroz, outros cereais e legumes, e, quanto ao aumento de produção de minérios de ferro e a subida das respectivas exportações, veio este a traduzir-se para a Companhia num acréscimo de receitas no montante de 8 500 contos, a que corresponde a percentagem de 20% para mais relativamente a 1955.

No entanto, foi nos materiais de construção que se apresentou a subida mais espectacular tanto em receitas como em toneladas-quilómetro: 183% e 172%, respectivamente, para o cimento.

As despesas de exploração — ilucida-nos o Relatório — apresentam no seu conjunto um acréscimo de 81 414 contos sobre as do ano anterior, que se repartem como segue:

Despesas dos Serviços e da Direcção-Geral	+	69 309	contos
Encargos Sociais	+	9 620	»
Encargos Tributários	+	2 485	»

E a propósito deste acréscimo de despesas, o Relatório comenta: «Quanto às despesas dos Serviços, verifica-se que este aumento é ainda em grande parte reflexo da melhoria de vencimentos e salários, resultante da aplicação do Acordo Colectivo de Trabalho, que abrangeu todo o ano de 1956, ao passo que no exercício anterior se fez sentir sòmente no segundo semestre. Por outro lado o agravamento do preço dos combustíveis, o maior percurso efectuado por força do acréscimo de passageiros e mercadorias, e ainda o crescente encargo da conservação do material circulante, explicam aquele excedente. Há ainda a notar que a reorganização dos Serviços da Companhia obrigou, em certos casos, a despesas de instalação e de apetrechamento, cujos benefícios se não fizeram ainda sentir durante o exercício findo de modo apreciável».

Sobre a electrificação das nossas linhas, o Relatório pronuncia-se deste modo:

«Com a introdução da tracção eléctrica conta a Companhia retirar substanciais benefícios: além dum aumento de receitas uma muito sensível dimi-

nuição de encargos. É impossível dizer desde já qual a ordem de grandeza desses benefícios, mas graças ao preço que está previsto com a Companhia Nacional de Electricidade, estamos certos de que o combustível nacional nos dará razões de larga satisfação, com se devem reflectir em exercícios futuros. E' com a modificação dos sistemas de exploração, sobretudo no que diz respeito à abolição progressiva do emprego da máquina a vapor, que se conta para, melhorando profundamente este serviço público, atenuar a calamidade dos *deficits* que há tanto tempo nos aflige.»

Ainda sobre despesas informa-nos o Relatório: «Dos 147 mil contos despendidos em 1956, à sombra do Plano de Fomento, a quantia mais preponderosa, de 129 mil contos, refere-se à electrificação. Segue-se, por ordem de importância, mas com afastamento sensível, a renovação das pontes da Beira Alta, na qual se despenderam 13 mil contos.

Além da ponte de Breda, já substituída em 1955, foram, em 1956, substituídas as pontes de Milijoso, Trezói e Criz, sendo de assinalar que vão nesta data já adiantados os trabalhos da substituição da ponte do Dão, que se levará a efeito ainda no corrente ano e que foram já iniciados os trabalhos relativos à substituição da ponte das Várzeas.»

Continuando, o Relatório fornece-nos estes interessantes informes:

«Na renovação da via despenderam-se 3 mil contos na aquisição de carris, como no aproveitamento do saldo da verba de 40 mil contos, concedida para o efeito. Mas' para ponderação da quantia dispendida na renovação da via, àquela verba de 3 mil contos deve adicionar-se a de 8 mil contos, que figura, devidamente parcelada, no mapa intitulado «Despesas do 1.º Estabelecimento». O total, ou seja 11 mil contos, apresenta modestíssimo significado perante as necessidades, dia a dia mais ingentes, da renovação de uma via que, conforme bem se acentuou no Relatório do Exercício de 1954, não está boa. Repetimos que só com o auxílio do Estado a necessária renovação poderá ser levada a cabo, e reafirmamos que não nos faltam razões para crer que esse auxílio chegará, como sempre tem chegado. Ainda quanto a despesas do primeiro estabeleci-

mento há uma nota a frizar:—o que se refere a casas para pessoal. Só no corrente ano de 1957 os trabalhos de construção de novas casas, bem como os de conservação e melhoria das habitações para o pessoal, assumirão maior importância. Está prevista uma verba da ordem dos 8 000 contos. A tanto montam os recursos do «Fundo de Construção e Conservação das casas para o pessoal» criados pela cláusula 58.ª do Acordo Colectivo de Trabalho. Em 1956 apenas se despenderam 326 contos».

Fecha o relatório com agradecimentos ao Governo, em primeiro lugar, que proporcionou valioso auxílio para acudir ao grave desequilíbrio em que ainda vive a Companhia, com referência especial para os srs. Ministros das Comunicações e Finanças; ao Banco Fonseca Santos & Viana, e, finalmente, ao pessoal dirigente e dirigido, com uma menção elogiosa à Comissão de Electrificação, que, sob a orientação incansável do Director-Geral, Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, «trabalhou exaustivamente para vencer as dificuldades de realização dos assuntos que lhe estavam confiados».

O Relatório, de que damos uma súmula, é ilustrado, na capa, com a reprodução de um antigo comboio rebocado por uma locomotiva a vapor, e, no texto, por vários aspectos das cerimónias solenes com que se encerraram as festas centenárias dos Caminhos de Ferro Portugueses, que coincidiram com a inauguração da electrificação das primeiras linhas da C. P.:—Lisboa-Carregado e Lisboa-Sintra, e ainda os aspectos das exposições «Cem anos de Caminhos de Ferro em Arte e Recordações» e de «Modelos e Miniaturas Ferroviárias», ambas inauguradas no dia 28 de Outubro de 1956; da visita, em 25 de Abril do corrente ano, do sr. Ministro das Comunicações à exposição do Material antigo e moderno na estação do Rossio; do desfile histórico do material ferroviário no Carregado, no dia 28 de Abril próximo passado, da chegada a Sintra, nesse mesmo dia, do comboio inaugural da tracção eléctrica; da saída do sr. Presidente da República do Paço Nacional de Sintra após o almoço oferecido pela Companhia, e reproduções da medalha e selos comemorativos do Centenário dos Caminhos de Ferro, e, finalmente, na 4.ª capa, o aspecto de um vistoso comboio eléctrico em marcha.

A ASSEMBLEIA GERAL DA C. P.

Os accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses reuniram-se, na tarde de sexta-feira, 28 de Junho, em assembleia geral, sob a presidência do sr. Dr. António Bustorff Silva, ladeado, à direita, pelo sr. Dr. Arnaldo Pinheiro Torres e, à esquerda, pelo sr. Dr. Mendes de Carvalho.

Estavam presentes o Conselho de Administração e a Direcção-Geral da C. P. e numerosos accionistas.

Os trabalhos da Assembleia geral dividiram-se em duas partes: assembleia extraordinária e assembleia ordinária. Na reunião extraordinária foi aprovada, por unanimidade, uma pro-

posta do Conselho de Administração para a emissão de 90.000 obrigações de 1.000\$00 cada uma, tendo feito uso da palavra, para a justificar, o sr. Prof. Mário de Figueiredo.

Após um breve intervalo, seguiu-se a assembleia geral ordinária.

O sr. Dr. Bustorff Silva ao iniciar os trabalhos desta segunda reunião referiu-se ao Ano Centenário dos Caminhos de Ferro, congratulou-se com o êxito da viagem do Chefe do Estado ao Brasil e salientou o facto de ter feito parte da comitiva presidencial o sr. Professor Mário de Figueiredo, Presidente do

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Julho de 1907)

Linha de Portalegre

Por decreto de 27 de junho foi autorizado o governo a eliminar da concessão feita a José Pedro de Mattos por contrato de 9 de dezembro de 1903 o ramal de Fronteira a Aviz, devendo em compensação ser construída de via larga a linha de Estremoz a Castello de Vide a qual será prolongada até ligar com a da Beira Baixa no ponto que os estudos designarem, quando o rendimento líquido attingir cinco a seis por cento do custo e construção determinavel por avaliação contraditoria. As condições technicas de construção não deverão ser inferiores ás do ramal de Caceres.

O concessionario não poderá celebrar contrato d'exploração ou de arrendamento da linha sem prévia autorização do governo ficando assegurada a preferencia á administração dos caminhos de ferro do Estado.

Por portaria de 26 foi mandado estudar novo traçado da linha de Ponte de Sôr, entre Móra e Ponte de Sôr que a aproxima de Aviz o mais possível podendo passar a 6 kilometros, o que justifica a eliminação do ramal.

Conselho de Administração da C. P. Também o sr. Secundino Branco Júnior pediu a palavra para manifestar idénticos sentimentos de regozijo, tendo feito caloroso elogio do sr. Prof. Mário de Figueiredo.

Foi dispensada a leitura da acta anterior e do Relatório, e entrou-se na primeira parte da ordem do dia, que constou da discussão e aprovação do Relatório e contas da gerência de 1956, documento a que, mais acima, fazemos mais larga referência.

O primeiro accionista a fazer uso da palavra foi o sr. José Lucas Coelho dos Reis, que leu uma proposta para que fosse descerrado, naquela sala, um busto em bronze do sr. Prof. Mário de Figueiredo e fazendo considerações sobre o «deficite» afirmou que o seu aumento não podia ser considerado perturbador visto que a exploração por meios mais modernos acabava de ser iniciada. Seguiu-se o sr. Raul Mendes de Carvalho, que saudou o sr. Prof. Mário de Figueiredo, tendo protestado contra a falta de civismo de alguns passageiros da linha de Sintra que não hesitaram em danificar as carruagem postas agora ao serviço. Terminou com palavras optimistas para a situação da Companhia, e depois de saudar o Chefe do Estado, felicitou o Conselho de Administração.

O Prof. Mário de Figueiredo, depois de agradecer os cumprimentos dos oradores que o antecederam, descreveu brilhantemente a viagem presidencial ao Brasil; pediu para que não fosse levada por diante a ideia de se colocar, em sua homenagem, um busto naquela sala, e terminou por dizer que em breve, na linha de Sintra, não haveria reclamações a fazer, e annunciou que as obras de electrificação até ao Entroncamento ficariam concluídas no prazo previsto.

Em seguida foram aprovadas as conclusões do conselho fiscal, com votos de louvor ao conselho de administração, e, por aditamento do sr. Prof. Mário de Figueiredo, à assembleia geral; agradecimentos ao Governo, ao Banco FONSECAS, Santos & Viana, Campanhia Nacional de Electricidade, Comissão de Electrificação e pessoal da C. P. Finalmente procedeu-se ás eleições de acordo com a segunda parte da ordem do dia.

Para a comissão prevista no art.º 25.º dos estatutos foram eleitos os srs. dr. António Júdice Bustorff Silva, o director-geral da Fazenda Pública e dr. José Tomás de Antas Megra. Para o Conselho Fiscal foi reeleito o sr. coronel Esmeraldo de Carvalhais e para o Conselho de Administração os srs. eng. José Júlio Martins Nogueira Soares e dr. José Penalva Franco Frazão (conde de Penha Garcia).

No Jardim Zoológico

Novas inaugurações

No Jardim Zoológico de Lisboa, um dos mais aliantes recantos da Europa, inaugurou-se, na quarta-feira, 19 de Junho, mais um importante melhoramento: um canil para raças portuguesas, acontecimento esse que se fez coincidir com a inauguração de uma linda exposição de hortênsias.

O ilustre Conselho de Administração do nosso formoso parque de aclimação, a que preside o alto espirito de artista que é o sr. Prof. Fernando Emydio da Silva, continua, pois, a interessar-se vivamente pelos progressos e pelo embelezamento desta instituição.

A instalação de cães de raças portuguesas é constituída por dez compartimentos, ao lado do hotel dos cães e perto do solar dos leões. A selecção dos caninos deve-se ao Clube dos Caçadores Portugueses. Os animais, todos eles de magnifica estampa, que figuram no canil são o rafeiro do Alentejo, nobre e fiel auxiliar dos pastores; o cão de Casteo de Labreiro; os das serras de Aires e da Estrela; o cão de água do Algarve e o perdigueiro português, espalhado por todo o País.

Na sua visita ao Jardim Zoológico, os convidados, entre os quais muitas senhoras e alguns alunos da Faculdade de Direito, e os representantes da Imprensa, foram acompanhados pelos srs. Doutor Fernando Emydio da Silva, General Carvalho Viegas e dr. José Coelho da Cunha.

A exposição de hortênsias, de variadas cores, encantou todos os visitantes.

Seguiu-se a estas inaugurações uma merenda servida nos jardins do Palácio do Conde de Farrobo, durante o qual o sr. Prof. Emydio da Silva fez uso da palavra, para enaltecer a acção de quantos têm contribuído para o enriquecimento e alindamento do Jardim Zoológico. Falaram depois os srs. Conselheiro Sousa Monteiro e Amadeu de Lemos Silva, aluno finalista de Direito.

Agora, em pleno Verão, o Jardim Zoológico é procurado todos os dias por milhares de pessoas que ali encontram atrações e sombras amenas.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Amor de Rei»

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «A ponte do Destino»

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O público voltou costas ao teatro?

Às vezes parece que o público voltou definitivamente as costas ao teatro, embora os preços das entradas sejam iguais aos do cinema. E o cinema nem sempre satisfaz por completo o espectador exigente.

O que se procura, acima de tudo, num espectáculo? Procura-se um divertimento, uma obra que nos fale ao coração, à inteligência, uma obra que seja, enfim, quanto possível, uma obra de arte.

Mas ao passo que, nos cinemas, o público encontra, em qualquer lugar, uma cadeira cómoda, àquele público modesto que frequenta os teatros de declamação não lhe é proporcionado, nas galerias e na terceira ordem, aquele bem-estar a que tem direito.

A terceira ordem do Teatro Nacional de D. Maria II bem merecia ser renovada. O público ficaria satisfeito com esse melhoramento e a própria sala de espectáculos, tão gloriosa, ficaria mais enobrecida no seu aspecto.

Se o teatro tem uma missão cultural a cumprir, como o reconheceram, há muitas dezenas de anos, a Alemanha, a França e a Inglaterra, por exemplo, e como, recentemente, o reconheceu o nosso Secretariado Nacional, impõe-se atrair aquela parte do público que, indo ao cinema, com frequência, vai deixando de ouvir a pronúncia da maravilhosa língua de Camões e, o que é pior, vai deixando também de pensar em português.

Tem-se falado muitas vezes na construção de um Teatro Municipal. Eis um projecto que bem merecia o carinho de quantos dirigem os destinos da nossa primeira cidade.

Panorama do Pensamento Filosófico

Dirigido pelo sr. Doutor V. Magalhães Vilhena está a publicar-se, em fascículos, apresentada por «Edições Cosmos», a quem a cultura deve já muitos serviços, uma obra importante: *Panorama do Pensamento Filosófico*.

Os estudos filosóficos vão ganhando terreno em Portugal. Provam-no os livros que, a miúdo, e de autores portugueses, vão surgindo nas montras das nossas livrarias e os artigos que as páginas literárias dos nossos principais diários estão publicando. A edição do *Panorama do Pensamento Filosófico* constitui, pois, uma louvável iniciativa, pois vem contribuir para o interesse desses estudos superiores.

Os nossos artistas



ENTRADA DE MARVÃO
Aguarela de Berta Borges

INDIFERENÇA

Calquem-me aos pés! Não me importo
Que de mim façam tapete!
O meu corpo é um juguete
Nas mãos de quem não suporto.

Rasguem-se os versos na cara!
Digam mal dos meus artigos!
Eu só tolero inimigos,
Que gozem de astúcia rara.

Façam jocoso intermédio
Co'as audácias do meu estilo:
Resistência de bacilo
Não cede a fraco remédio...

Podem chover bengaladas
Nas costas da minha musa:
O meu corpo é de medusa
Mal sente a dor das pancadas.

Não desistam da comédia!
Votem-me até ao desdém!
A minha alma é que ninguém
Pode arrastar à tragédia!

Francisco Alves da Costa

Reflexões em torno da Assembleia - geral dos Caminhos de Ferro Franceses

P o r G U E R R A M A I O

A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, acaba de realizar em Paris a sua Assembleia Geral, na qual a Administração, num conceituado relatório, deu conta do que foi a exploração no ano de 1956. Documento notável sob muitos pontos de vista. As receitas subiram de 568 biliões de francos em 1955 para 614,3 em 1956. As despesas subiram igualmente de 624,8 biliões para 674,2, com um «deficit», pois, de 59,9 biliões ou sejam 9% do total das despesas, uma coisa como 4 milhões e 800 mil contos da nossa moeda.

Antes de mais nada convém aqui dizer que, segundo uma folha parisiense, o «deficit» ferroviário é devido ao limite de idade dos funcionários ser aos 60 anos, isto devido a uma série de leis insensatas, e sob a fórmula de que é preciso dar lugar aos novos. Ora a média da vida humana subiu enormemente desde o começo do século e assim uma pessoa hoje de 60 anos não é um velho e a primeira coisa que faz em se reformando é ir procurar outro emprego, tirando assim um lugar aos novos...

Já se fez uma tentativa para elevar o limite de idade para 65 anos, mas não foi possível e como o número de reformados nos caminhos de ferro é igual aos que estão em serviço, pode dizer-se que está um empregado a trabalhar para dois.

O relatório acentua que o «deficit» se tem mantido apesar dos esforços da Administração e da Direcção Geral, para o que tem concorrido o aumento dos abastecimentos e dos salários, que têm absorvido a melhoria das receitas, apesar de ter diminuído de 9000 o número de agentes. Todavia o aproveitamento do material e o pessoal tem dado lugar a uma economia de 20%.

O tráfego de mercadorias em 1956 foi de 50,2 biliões de toneladas-quilómetro, mais 7,3% que em 1955 e o de passageiros-quilómetro de 30,8 biliões, mais 10,7%.

Como se vê, apesar da concorrência, cada vez mais activa, da camionagem, tanto nas mercadorias como nos passageiros, o caminho de ferro leva-a de vencida, a que não é estranho, sem dúvida, o magnífico serviço de comboios oferecido ao público, tanto nas grandes, como nas pequenas distâncias.

Agora mesmo com os novos T.E.E. (Trans-Europa-Expressos) passou a fazer-se o serviço de Paris a Bruxellas (311 quilómetros) em duas horas e 45 minutos, ou seja à marcha comercial de 120 quilómetros) à hora, e cuja horário é o seguinte:

Paris. .	P.	7.58	17.45	20.55
Bruxelas	C.	10.25	20.50	23.55
Bruxelas	P.	7.45	16.16	20.55
Paris. .	C.	10.55	19.01	25.40

Como se vê, a viagem entre as duas capitais permite uma demora no destino de 6 a 10 horas, o que é muito importante para os homens de negócios.

Voltemos, porém, ao relatório da S. N. C. F. que anuncia outros melhoramentos e num curto espaço de tempo. Um novo plano quinzenal de trabalhos a realizar, elaborado pelo Conselho de Administração, põe em primeiro plano a electrificação de novas linhas, mesmo nas de pequeno tráfego, acrescentando que o vapor está economicamente condenado.

Com o recente horário, o comboio «Mistral» foi de novo acelerado, passando a fazer o percurso Paris-Lyon (512 quilómetros) em 4 horas, com paragem apenas em Dijon, ou seja à marcha comercial de 127 quilómetros.

É justo frisar que a S. N. C. F. está colhendo os frutos do seu programa de fomento, estabelecido após a última guerra, trazendo a Paris e levando à província os passageiros em excelentes e cómodos comboios rápidos. Ainda há pouco me dizia um alto funcionário dos caminhos de ferro, que os passageiros vão agora mais longe e fazem maior número de viagens, o que não aconteceria se os comboios lhes não facilitassem os deslocamentos, e assim as suas despesas limitam-se a uma noite de hotel, e muitas vezes nem isso, pois regressam no mesmo dia.

Está nesse caso a linha de Brest, espinha dorsal da rede ferroviária da Bretanha, cujo tráfego sendo muito pobre nunca permitiu incluir nos rápidos da noite uma carruagem-camas entre Paris e Brest. Duas tentativas feitas nesse sentido falharam por falta de passageiros.

No entanto, aquela linha que, em 1938, tinha dois comboios rápidos, um de dia e outro de noite, tem

agora três, os quais fazem o percurso em menos de uma hora e cujo horário é o seguinte:

Paris . . P.	8.30	14.40	22.00
Brest . . C.	16.35	22.10	7.10
Brest . . P.	9.55	15.24	21.15
Paris . . C.	17.50	23.07	6.30

O tráfego, como disse, é tão pobre que destes comboios só dois têm W.R. Mas como se vê, as chegadas a destino, dos comboios da tarde, são muito antes da meia noite, para que os passageiros possam descansar e no dia seguinte estarem aptos a irem às suas ocupações. O «Mistral», comboio extra-rápido da Côte d'Azur, ganhou 12 minutos no regresso, mas foi a benefício de Paris, onde passou a chegar às 22h48^m. em vez das 23 horas.

Ora estando Rennes a 374 quilómetros de Paris, pouco mais de metade da distância de Brest, fácil seria prolongar a esta cidade o rápido da tarde, que chega àquela às 22.15h, isto em prejuízo do que parte de Paris às 14.40h a que me refiro no quadro acima publicado, dando assim a possibilidade de os passageiros ficarem mais 3 horas e 45 minutos em Paris, mas a chegada a Brest seria em vez das 22.10h às 2 da manhã, o que não era prático nem

cómodo, e que estava fora dos hábitos franceses.

Os comboios rápidos da França chegam todos ao destino entre as 23 e as 24 horas, mais perto das 23 que das 24, pois a divisa é esta: «se a viagem não for um prazer que não seja um castigo». De resto, a não ser os comboios da noite, as chegadas e as partidas a horas mortas passaram à história.

Com frequência recebo cartas de amigos e de simples leitores, chamando a minha atenção para deficiências neste e naquele serviço e contra a lentidão deste e daquele comboio, assim como de maus e demorados enlances nas estações de entroncamento, em contraste com o que se pratica em França. Se bem que tudo seja susceptível de melhoria, devo dizer que os comboios franceses — os melhores do mundo — não podem ser tomados como exemplo. Não o permitiria a modéstia do nosso tráfego, nem o perfil das nossas linhas, que, nalgumas, é muito acidentado.

É preciso não nos embriagarmos com o que há no estrangeiro, mas dar às coisas o seu justo valor, o que raro acontece, e é com pesar que, às vezes, leio nos jornais de Lisboa e do Porto correspondências da província, fazendo pedidos e apresentando alvitres, que não passam de autênticos disparates.



PARIS — Praça Vendôme

Recortes sem comentários

Bandidos que assaltam comboios

RANGUNE (BIRMÂNIA), 4. — Onze bandidos armados assaltaram, à luz do dia, a 16 quilómetros desta cidade, um comboio que serve os arredores. Dois conseguiram esconder-se na locomotiva e obrigaram o maquinista a parar. Entretanto, os colegas iam «depenando» sucessivamente, carruagem por carruagem, todos os passageiros, despojando-os do dinheiro e jóias. A operação durou uma hora.

Uma das vetetas da carreira entre Rangune e Tuanté, localidade a 50 quilómetros a Oeste da capital foi atacada por bandidos armados de pistolas e punhais. Os vinte passageiros, nomeadamente comerciantes e homens de negócios, ficaram sem dinheiro e jóias. Os piratas fugiram, levando dois reféns. Um destes conseguiu escapar-se e alcançar Tuanté, embora esfaqueado. — (F. P.)

Os grandes túneis

O trabalho de construção no Japão do novo túnel com uma extensão de 13.000 quilómetros, deve começar neste ano em Outubro e completado em Abril de 1961, custará ao governo japonês 19 milhões de dólares.

O túnel é localizado na linha principal da região de Hokuriku, entre as cidades de Maibara e Toyama e servirá para

ligar os dois centros industriais da área de Osaca e o distrito de Toyama, que oferece grandes possibilidades como região produtora.

O túnel, depois de completado, será o maior do Japão e o quinto do Mundo. Presentemente, o maior túnel do Japão tem 9.702 quilómetros: é o túnel de Shimizu. É o quinto do Mundo, depois do túnel Simplon (19.800 quilómetros), nos Alpes, do túnel Apenine (18.600 quilómetros), de São Gothard (15 quilómetros), do túnel Loetsberg (14.500 quilómetros).

De «O Diário de Notícias»

Arrependeu-se e fez-se padre

BLOOMFIELD (New Jersey), 6 — A igreja presbiteriana de Staten Island (Nova York) terá por pastor, a partir de domingo, um homem que foi condenado, em 1937, a 30 anos de prisão pela morte de uma mulher.

Jerry Cacopardo foi libertado, sob palavra, em 1953, com a idade de 44 anos, para entrar para o seminário de Bloomfield, exercendo, depois, as funções de pastor, em Hackensack, onde ninguém sabia do seu passado. Em Março último, o governador do Estado de Nova York, Averel Harriman, concedeu-lhe o perdão e os jornais puderam então falar deste singular pastor. — (F. P.)



Os anúncios
nos «eléctricos» e
autocarros da
Companhia Carris
são

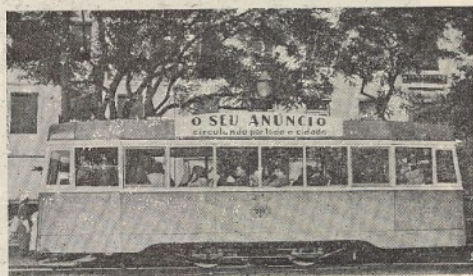
ECONÓMICOS E EFICIENTES

CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35



Publicações recebidas

Revista Municipal

Em primorosa edição gráfica está publicado mais um número da «Revista Municipal» que a Câmara Municipal de Lisboa edita trimestralmente, sob a direcção do Dr. Jaime Lopes Dias, ilustre etnógrafo e erudito olisiponense. Com numerosas gravuras em papel «couché», insere o relato da visita do presidente do Município a Londres; «Homenagem da Câmara Municipal a Norberto de Araújo»; «A Ditadura de Pombal e o Terremoto» de C. R. Boxer; «O Jardim Constantino e o seu titular, o Rei dos Floristas» por Mário Costa; e, com sugestiva ilustração de Rosa Duarte, «A Cidade Noiva», por Jorge Ramos.

Serração de madeiras — Possibilidades de melhoria desta Indústria nacional — De Roque de Aguiar.

O sr. Roque de Aguiar, industrial de serração de madeiras, admitiu, há anos, numa fábrica que tinha montada no Norte do País, um operário que, nos Estados Unidos, havia trabalhado numa serração de madeiras e conhecia os processos que lá se usavam para tratar e afiar as serras da fábrica. Mas esse operário que, por motivo de doença grave, se vira obrigado a regressar a Portugal, falecia poucos dias depois de ter dado entrada naquela serração, onde aliás, dera excelentes provas das suas aptidões. O sr. Roque de Aguiar, que se propõe contribuir para a melhoria da indústria nacional da serração de madeiras, é de opinião que se devia conhecer, possivelmente através do Forest Service, dos Estados Unidos, um técnico norte-americano, para habilitar agentes técnicos portugueses a corrigir e afinar fitas de serra e as lâminas das circulares.

Ao terminar o seu trabalho, o sr. Roque de Aguiar escreve: O Estado está todos os anos inves-

tindo quantias avultadas mandando plantar muitos pinheiros. Não parece fora de propósito promover também o aperfeiçoamento do processo da sua utilização final».

Dicionário de Música (Ilustrado)

«Edições Cosmos», a quem a cultura deve assinados serviços não apenas pelo número mas, principalmente, pela qualidade das obras apresentadas a público, como, por exemplo, entre as mais recentes, o *Panorama da Geografia*, está publicando, em fascículos, um *Dicionário de Música (Ilustrado)* de que são autores Tomás Borba, que foi mui distinto professor do Conservatório Nacional, e Fernando Lopes Graça, seu discípulo, e que além de compositor, consagrado em Portugal e no estrangeiro, possui também notáveis qualidades como escritor.

Bem escrito, abundantemente ilustrado com gravuras, todos os fascículos do *Dicionário de Música* são enriquecidos com a reprodução de quadros célebres. O fascículo número 17, que acabamos de receber, é valorizado com uma estampa que reproduz o quadro *A Orquestra da Ópera*, pintado por Degas e existente no Museu do Louvre.

O Caminho de Ferro — Instrumento económico nacional e humano — pelo Eng.º Carlos Manitto Torres.

Com amável dedicatória, que muito agradecemos, recebemos, da autoria do ilustre Eng.º sr. Carlos Manitto Torres, um trabalho de grande interesse: *O Caminho de Ferro — Instrumento nacional e humano*. Trata-se, como nos define o subtítulo do volume, de uma síntese evolutiva publicada em comemoração do Jubileu Ferroviário Português.

Este trabalho divide-se nos seguintes capítulos: A Coordenação de Transportes e as circunstâncias actuais da Exploração Ferroviária; O Caminho de Ferro e a Nação; Ecletismo Ferroviário; O Transporte Transitário através do tempo; A Intervenção do Automóvel na Agricultura; A Rarefacção do

Nas grandes obras utiliza-se material produzido por

CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, L.^{DA}

PORTUGAL

Administração e Serviços Comerciais

Rua dos Duques de Bragança, 9 • LISBOA • Telef. 3 26 16 / 2 19 78 / 2 89 12

Transporte; Do Psicológico em Caminhos de Ferro; A Maior Obra Humana do Século XIX.

Todos estes capítulos, com excepção do primeiro, que reproduz o texto de uma importante Comunicação apresentada ao I Congresso Nacional de Transportes, realizado em 1939, foram primitivamente publicados, em diversos anos, na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», da qual o sr. Engenheiro Carlos Manitto Torres é antigo e mui ilustre colaborador.

Reunidos agora em volume, os artigos e a referida Comunicação, o conjunto aparece-nos com unidade e até com actualidade, que lhes conferiu o Centenário dos Caminhos de Ferro.

Felicitemos o nosso ilustre colaborador sr. Eng.º C. Manitto Torres por esta sua notável obra editada pela Parceria António Maria Pereira.

Actividades do Centro de Cardiologia Médico-Social de Coimbra no ano de 1956.

Está publicado o relatório das actividades, em 1956, do Centro de Cardiologia Médico-Social de Coimbra, de que é director o ilustre médico sr. Dr. João Porto.

O presente relatório abre com os Estatutos, já aprovados pelo Subsecretário de Estado da Assistência Social, do Instituto de Cardiologia Social, com sede em Lisboa. Este Instituto, que ficará em ligação estreita com a Direcção-Geral da Assistência, propõe-se equacionar, no plano nacional, o problema de assistência aos doentes cárdiovasculares nos aspectos médico e social, fomentar e coordenar a acção social nos serviços das especialidades já existentes e promover, até, a criação de Dispensários de cardiologia nas sedes das regiões hospitalares do País.

Quanto às actividades do Centro de Cardiologia Médico-Social de Coimbra no ano de 1956, a leitura do Relatório traz-nos a certeza de que aquela admirável instituição continua a merecer a gratidão da população de Coimbra pelos benefícios que tão humanitariamente lhe vem prestando.

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.ª DA

Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199-1.º e 2.º - LISBOA

Telefone 32728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM
EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE
ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRAN-
QUEAÇÃO E ACABAMENTO DE
SACAVÉM

Eng.º Carlos Manitto Torres e a homenagem que «Os Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Sul de Portugal» lhe prestaram no Barreiro

As Direcções dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Sul de Portugal (Pessoal de Movimento e de Oficinas) promoveram ontem, 30 de Junho, na Casa dos Ferroviários, Barreiro, uma festa de homenagem ao ilustre Engenheiro, sr. Carlos Manitto Ferreira Torres, como «justo reconhecimento dos ferroviários, ao homem e ao superior, que soube ser Chefe estimado e apreciado Presidente da última Comissão Administrativa do Fundo de Assistência e dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado, presidência que exerceu com o coração e fina sensibilidade», como, muito justamente, se escreveu nos cartões enviados aos convidados para a sessão da inauguração de uma fotografia do homenageado.

Após a sessão, que foi bastante concorrida, e em que se enaltecera as qualidades morais do sr. Eng.º Carlos Manitto Torres, foi servido, na sala de aulas, um vinho regional.

Ao nosso querido amigo e ilustre colaborador apresentamos os nossos cumprimentos de felicitações pela justa homenagem de que foi alvo.

Vida Desportiva

O I Grande Concurso Internacional de Pesca Desportiva de Barco, vai realizar-se em Peniche, no dia 11 de Agosto

A Comissão Organizadora dos Grandes Concursos de Pesca de Barco, gratíssima por o Generalíssimo Franco lhe ter ofertado uma taça para ser disputada no I Grande Concurso Internacional de Pesca Desportiva de Barco, a realizar em Peniche, no próximo dia 11 de Agosto do corrente ano, ofereceu ao sr. Embaixador de Espanha, em Lisboa, um cocktail em sua honra.

Por motivo de o sr. Embaixador se achar ausente em Madrid, a referida taça foi entregue ao sr. Presidente da Câmara Municipal de Peniche pelo sr. Ministro Conselheiro da Embaixada de Espanha, em representação do sr. D. Nicolau Franco.

Assistiram à cerimónia numerosos convidados e senhoras, tendo feito uso da palavra, em nome da Comissão Organizadora dos Concursos de Pesca, o sr. Fernando Lopes da Silva, seu grande animador, e em nome da Câmara Municipal de Peniche, o seu dedicado presidente. O sr. Ministro Conselheiro de Espanha pronunciou também algumas palavras de homenagem aos organizadores dos concursos.

Agradecemos o convite para a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» se fazer representar na cerimónia da entrega da referida taça.

Emídio da Costa Pinheiro

Fornecedor dos Caminhos de Ferro

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones } 77.2671
 } 77.6736

End. Telegr.: «Socimadel»

ESTANCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à
inglesa e tacos de parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

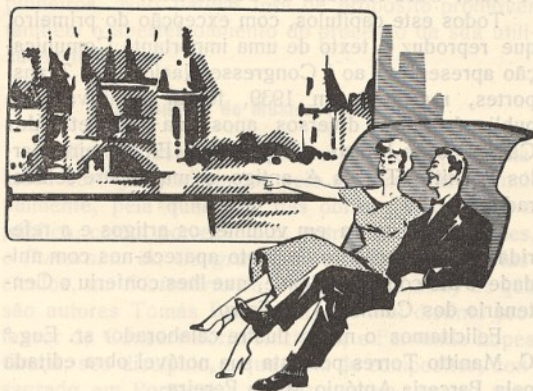
CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO

Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire
PARIS

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



Vá a FRANÇA de comboio

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

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

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

Bilhetes nas agências de viagens.



**CONFORTO
RAPIDEZ
ECONOMIA**

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

INFORMAÇÕES:

**CHEMINS DE
FER FRANÇAIS**

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



TIMKEN
BRITISH TIMKEN LTD.
CAIXAS DE EIXO
PARA
CAMINHOS DE FERRO
REPRESENTANTES
C. SANTOS LDA.
29, AVENIDA DA LIBERDADE, 41
LISBOA

REGISTERED TRADE MARK TIMKEN — MADE IN ENGLAND



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 7 30156 (4 linhas) Teleg.: EPALDA — Lisboa



CHAPAS LISAS E ONDULADAS
DE FIBROCIMENTO

Cimianto

- 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

Costa, Silva & C.^a L.^{da}

A moderna casa especialista em:

EMPAQUES
BORRACHAS
E CORREIAS

Importadores dos lubrificantes americanos

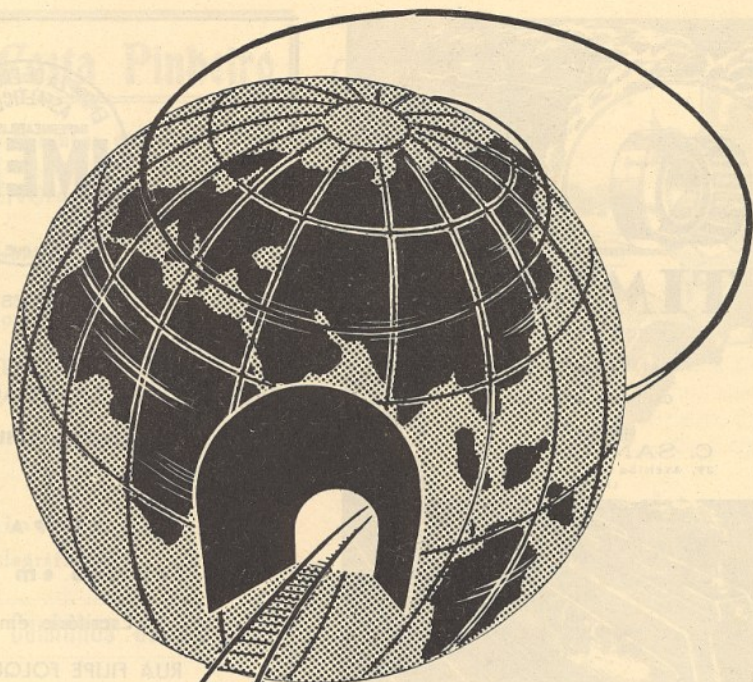
«SILCO OIL»



27-28, Largo do Conde Barão, 29-30

Telefone 65648 — Telegramas «Iman»

L I S B O A



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA



BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE