

6.º do 70.º Ano

Lisboa, 1 de Junho de 1957

Número 1667

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

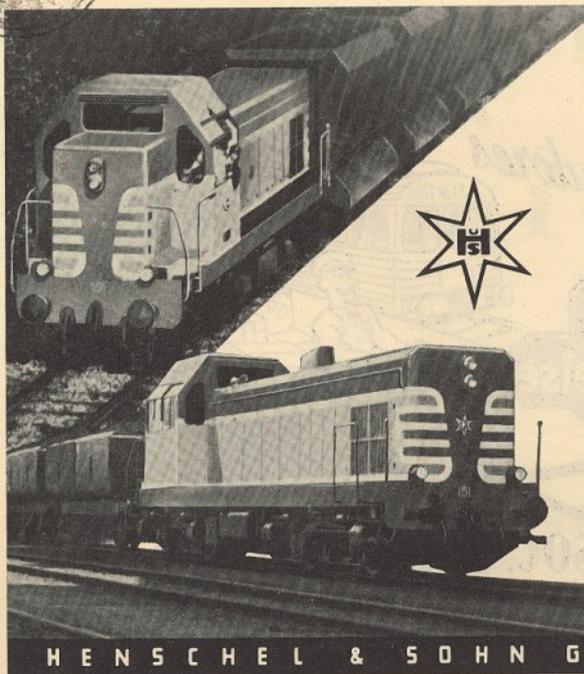
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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



HENSCHEL

LOCOMOTIVAS DIESEL

Para toda a gama de potências e
construídas seguindo os progres-
sos mais recentes da técnica

**O programa de fabrico com-
prende:**

Locomotivas Diesel-Eléctricas (Li-
cença General Motors) de 800 a
2000 HP

Locomotivas Diesel-Hidráulicas de
qualquer tamanho e potência para
todas as bitolas

H E N S C H E L & S O H N G M B H K A S S E L

REPRESENTANTE GERAL: CARLOS EMPIS — RUA S. JULIÃO, 23 — LISBOA



Os maiores fabricantes mundiais de aços

Altamente especializados na produção de toda a espécie de materiais de via e de grande parte do equipamento para caminhos de ferro

Submetidos a severos ensaios, os seus

AÇOS INOXIDÁVEIS

foram empregados pela «Sorefame» na construção das carruagens para os caminhos de ferro da C. P., de Angola e de Moçambique

Distribuidores exclusivos em Portugal:

Anjos Pereira & C.^a, Lda.

LISBOA

Rua D. João V, 7 — Telef. 664141

*Tractores
e empilhadores*

*Electricos
e termicos*



FABRICANTES
H. JUNGHEINRICH & CO.
HAMBURGO



REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

SOC. PERMUTADORA, S.A.R.L.

LISBOA * PORTO

FORNECEDORES DA C. P.

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

1667

1 — JUNHO — 1957

ANO LXX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 80\$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:

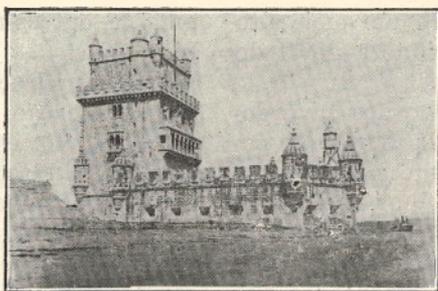
Eng.º CARLOS MANITO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA



S U M Á R I O

A Feira das Indústrias Portuguesas	205
A nova artéria rodoviária internacional, por <i>GUERRA MAIO</i>	205
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	206
Os Caminhos de Ferro nos Países da América Latina, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i>	207
Publicações recebidas	208
Há 50 anos	209
A electrificação das nossas linhas.	210
Recortes sem comentários	211
A tracção eléctrica nas linhas da C. P.	212
Entre Lisboa e o Algarve	213
Parte Oficial	214
Gazeta dos Caminhos de Ferro	215





TORRE DE BELÉM

A Feira das Indústrias Portuguesas

Em marcha para uma nova posição no mercado nacional

A indústria, em Portugal, deixou de ser, há muito tempo, uma palavra vaga, de sentido limitado, para se tornar na expressão magnífica e ampla de uma grande e orgulhosa realidade. Já em 1949, quando a Associação Industrial Portuguesa, inaugurou, em Belém, em instalações provisórias, a primeira realização das indústrias nacionais, o público ficou surpreendido e maravilhado com o conjunto de indústrias do nosso País, das quais nem sequer suspeitava a sua existência.

A perfeição e a originalidade dos produtos da indústria nacional demonstravam à saciedade ao nosso público que os nossos técnicos, tanto os que dirigiam como os que executavam, haviam atingido um alto grau de dignidade profissional, que só se alcança com saber, amor ao ofício e prática consciente e contínua. Pois bem, graças aos apoios decididos dos srs. Ministros da Economia e das Obras Públicas e do sr. Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, a Indústria Nacional tem agora o seu Palácio. A sua inauguração solene efectuou-se no Domingo, 26 de Maio, com a presença do Chefe do Estado, do Senhor Cardeal Patriarca, Ministros da Presidência, dos Negócios Estrangeiros, do Ultramar, da Justiça, das Finanças, das Obras Públicas, da Economia e das Corporações, e Subsecretários do Comércio e da Indústria, do Orçamento,

do Tesouro, do Exército, da Aeronáutica, da Agricultura, das Obras Públicas e do Ultramar, Governador Civil e Presidente da Câmara Municipal de Lisboa.

Como nas realizações anteriores, continuam a exhibir-se na Feira das Indústrias, par a par, «numa expressão directa de unidade de acção e pensamento», como afirmou o sr. Dr. Francisco Cortês Pinto, Presidente da Direcção da Associação Industrial Portuguesa, os produtos da Metrópole e do Ultramar.

A sessão solene da inauguração da Feira coincidiu, sob a mesma presidência, com a abertura dos Congressos dos Economistas e da Indústria Portuguesa. Coincidência inteligente, não filha do acaso, mas deliberada antecipadamente, para que os problemas quer os da indústria quer os da economia pudessem ser estudados globalmente, como interdependentes que são.

O público português acredita cada vez mais nas nossas possibilidades e já se convenceu de que em Portugal se trabalha com o apuro que é apanágio dos operários especializados que, no estrangeiro, se encontram ao serviço das grandes indústrias. Sem os devidos conhecimentos técnicos, nem o operário se especializa, nem a profissão se exerce com dignidade. Só a indústria bem orientada e bem servida por técnicos e operários conscientes do seu traba-

lho poderá contribuir para um mais alto nível de vida e para a riqueza geral do País.

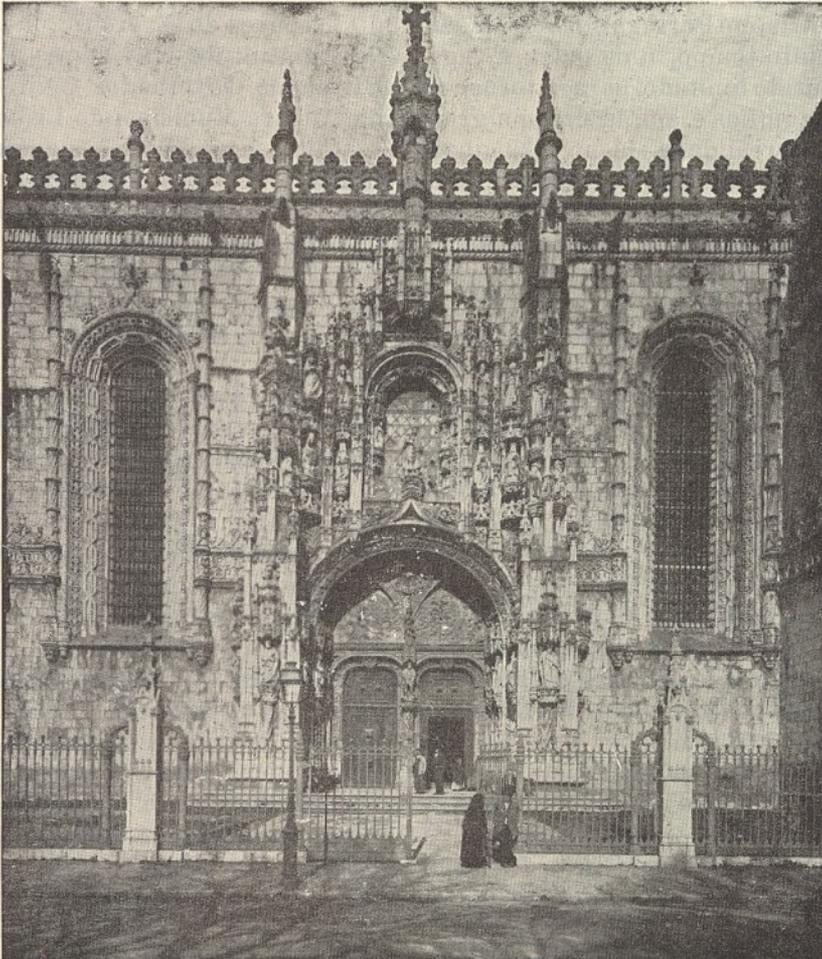
As nossas indústrias não nos envergonham. Pelo contrário, já há muito que podemos orgulhar-nos delas, mesmo das novas actividades. Fabrica-se melhor, não só em qualidade mas também em quantidade. As nossas oficinas acham-se apetrechadas com os melhores maquinismos, orientadas por técnicos competentes, e o seu pessoal distingue-se pela sua capacidade de produção e perfeição.

As indústrias eléctricas e de construções ferroviárias são também uma afirmação nacional. Como não podia deixar de ser estão

umas e outras representadas na Feira das Indústrias.

A electrificação da linha de Sintra, como a electrificação, que se vai seguir, da linha Lisboa-Porto, é já obra portuguesa. Com efeito, as lindas e cómodas carruagens que circulam na linha Lisboa-Sintra, foram construídas por portugueses que, sob a direcção de técnicos especializados, souberam realizar obra superior que os próprios estrangeiros, que têm visitado últimamente o nosso País, as elogiam espontaneamente.

No nosso próximo número, mais desenvolvidamente, nos ocuparemos da Feira das Indústrias que, final e felizmente, já possuem o seu Palácio.



MOSTEIRO DOS JERÓNIMOS

A nova artéria rodoviária internacional

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

VAl grande entusiasmo pelos povos de Ribacôa com a construção da estrada que há-de ligar a 222 com 332, ou seja da Muxagata a Almendra, uns 15 quilómetros, não mais, e que, como obras de arte, haverá a fazer apenas uma pequena ponte sobre o rio Côa.

Dessa maneira fica ligada ao Porto a península de Ribacôa, e estabelecida uma grande artéria rodoviária da cidade Invicta com Vilar Formoso. Será mesmo a mais curta e a mais pitoresca e ligará o Porto a Salamanca, ou seja Paris e Madrid.

Agora com a construção da grande estação rodoviária luso-espanhola em Vilar Formoso e que será, sem favor, a mais completa e elegante de toda a Europa, necessário se tornava dar-lhe o melhor acesso em Portugal.

Na parte leste, uma grande estrada se estende, ao longo da fronteira, vindo de Portalegre e mais além, e terminando em Bragança, com passagem por Castelo Branco, Covilhã, Guarda, Pinhel, Barca d'Alva, Freixo de Espada-a-Cinta, Mogadouro e Miranda, o que só foi possível com a construção da ponte sobre o Douro, na Barca d'Alva.

Uma ligação directa se impunha para o Porto, pelas arribas do Douro, já construída até à Muxagata, dum lado e do outro de Almendra a Vilar Formoso. Esta parte está sendo beneficiada; entre a fronteira e Almeida (15 quilómetros), alargou-se o piso que passou de 6 a 7 metros e está-se procedendo ao alcatroamento e vai fazer-se outro tanto até Almendra, sendo ao mesmo tempo plantadas árvores, entre as quais amendoeiras, que se dão muito bem na região. Construída que seja a junção Muxagata-Almendra, a nova artéria internacional oferecerá aos automobilistas estrangeiros admiráveis pontos de vista nas arribas do Douro, vinhedos e amendoeiras de incomparável beleza.

Curiosas são as terras que a estrada oferece ao turista: Almeida, apertada na sua dupla cinta de muralhas à Vauban; Castelo Rodrigo, igualmente cercada de muralhas, estas mais velhas que a monarquia; Almendra, com o seu solar do século XIX, Freixo de Numão, S. João da Pesqueira, onde um grandioso solar atesta riquezas passadas.

Com pequenos desvios o turista pode visitar o

convento e igreja de Santa Maria de Aguiar, em via de completa restauração; Freixeda do Torrão, o seu solar com torre de defesa e uma linda igreja do século XVI, com um admirável portal românico: o alto da serra da Marafa, com um panorama vastíssimo, dominando toda a região de Ribacôa; Meda, com as suas numerosas casas brasonadas, etc.

O automobilista que se respeita — como se diz em França — não volta pelo mesmo caminho e procura sempre trajectos diferentes, para algo ver de novo e de surpreendente.

Três estradas saem, pois, de Vilar Formoso; uma para o Norte por Barca d'Alva, Miranda do Douro e Bragança; outra, a que me refiro, para o Porto, por Almendra e outra para o Sul, pela Guarda e descendo depois por Mangualde e Buçaco, ou por S. Pedro do Sul, e pelo clássico percurso via Coimbra e ainda por Castelo Branco e Tomar.

Os nossos vizinhos junto à estação rodoviária estão construindo uma linda aldeia, com graciosas moradias, cafés, restaurantes, lojas de comércio, e uma igreja, cuja torre esguia se vê de Portugal. Nós já há muito tempo a temos feita, pois junto à estação do caminho de ferro há um novo bairro, que fez esquecer o pregão que davam à terra, de não ser *vilar nem formoso*.

Como a ligação ferroviária internacional pela Barca d'Alva e que, seja dito de passagem, nos custou os olhos da cara, tem tendência para desaparecer, impõe-se a construção de um ramal de caminho de ferro da estação do Côa na linha do Douro a Vilar Formoso. Obra de pouca monta, pois seriam 65 quilómetros de fácil construção e apenas com duas obras de arte, uma pequena ponte sobre o Côa e um minúsculo túnel sob a serra da Marafa.

Assim o automobilista estrangeiro, ao chegar a Vilar Formoso, terá à sua disposição duas estradas, como um compasso aberto com uma ponta inflectindo para o Porto e outra para Lisboa. Vindo no comboio era o mesmo compasso a indicar-lhe o caminho, para cada uma das nossas principais cidades.

O turismo exige as maiores facilidades e dá-las é praticar um acto de transcendente interesse nacional.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Camões e Pedro Álvares Cabral

Por feliz iniciativa do «Diário de Notícias», vai promover-se, no próximo dia 10, consagrado a Camões, uma grande Romagem a Santarém para, na Igreja da Graça, onde, em campa rasa, repousam os ossos de Pedro Álvares Cabral, se prestar a homenagem nacional ao insigne descobridor do Brasil.

No dia 20 de Maio, na data em que decorria mais um aniversário da chegada de Vasco da Gama a Calecute, a Marinha portuguesa prestou homenagem à memória do navegador que Luís de Camões celebrou nas estâncias imortais de «Os Lusíadas». Recordar Camões, o seu génio e o seu poema, sem prestar simultaneamente homenagem às grandes figuras da epopeia marítima, em louvor de quem «Os Lusíadas» foram escritos, é prestar homenagem incompleta ao maior poeta de Portugal. Se Vasco da Gama descobriu o caminho marítimo para a Índia, e, com esse feito heróico, prestou um inestimável serviço ao Ocidente, Pedro Álvares Cabral, com a sua viagem ao Brasil (ele bem sabia, de antemão, que deveria aportar não à Índia, mas a um outro grande continente) Pedro Álvares Cabral, fomos dizendo, prolongou maravilhosamente a Pátria portuguesa.

Enquanto o Brasil, nação fraterna, recebe, apoteoticamente, o Chefe da Nação Portuguesa, nós, no dia de Camões, poeta da Raça, promovemos a Santarém uma grande Romagem Nacional, em honra de Pedro Álvares Cabral.

A comunidade luso-brasileira ganha agora um novo e mais amplo sentido.

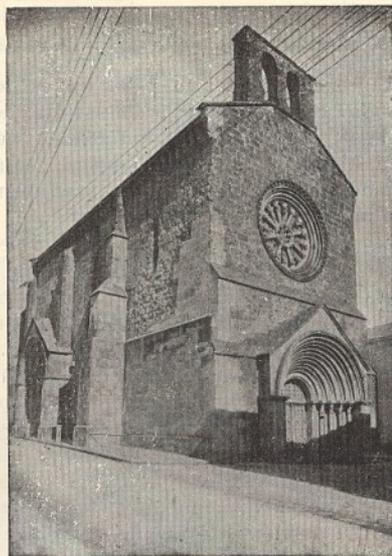
A acção de Portugal no Brasil

Em Nova Bedford, no banquete comemorativo do «Dia de Pedro Francisco», o herói português da Independência norte-americana, realizado há dias, o ilustre escritor e diplomata Dr. Donatello Grieco, delegado do Brasil à comissão de curadorias das Nações Unidas, pronunciou um notável discurso de elogio a Portugal. Desse discurso queremos guardar nesta página algumas afirmações que são para agradecer:

«Pela corrente da sua emigração, Portugal mantém, no Brasil, o substrato humano que foi a dádiva mais perfeita que recebemos do Criador. No cenário de prodígios da minha terra, era preciso encontrar homens que soubessem trabalhar o chão e criar um tipo especial de vida para o colono brasileiro. Os portugueses foram esses predestinados.»

Sabe bem ler palavras amigas de perfeita justiça à acção civilizadora de Portugal.

Portugal Monumental



Igreja de S. João do Alporão — SANTARÉM

SONETO

*Sete anos de pastor Jacob servia
Labão, pai de Raquel, serrana bela;
mas não servia ao pai, servia a ela,
e a ela só por prémio pretendia.*

*Os dias, na esperança de um só dia,
passava, contentando-se com vê-la;
porém o pai, usando de cautela,
em lugar de Raquel lhe dava Lia.*

*Vendo o triste pastor que com enganos
lhe fora assim negada a sua pastora,
como se não a tivera merecida,*

*começa de servir outros sete anos,
dizendo: Mais servira, se não fora
para tão longo amor tão curta a vida!*

Luis de Camões

Os Caminhos de Ferro nos Países da América Latina

Por CARLOS DE BRITO LEAL

III

CUBA

Em Cuba, os *Caminhos de Ferro Ocidentais*, companhia do Estado que explora a metade Oeste da Ilha, utilizam a técnica francesa empregando no seu tráfego doze locomotivas diesel Brissoneau adquiridas em França em Junho de 1954 e Janeiro de 1955.

Estas locomotivas, muito semelhantes às locomotivas 040 DE usadas pela S. N. C. F., diferenciam-se apenas por serem movidas por um motor «Suízer», muito potente.

A concorrência alemã vendeu depois trinta e oito locomotivas do tipo M. A. K. de 850 CVS, com transmissão hidráulica, que passaram também a fazer serviço nos *Caminhos de Ferro Ocidentais*, e presentemente aguarda-se a expedição de mais doze destas locomotivas que a M. A. K. espera fazer chegar a Cuba ainda este ano.

IV

CHILE

Apesar de ser um país bastante montanhoso, pois apresenta uma geografia semelhante a uma estreita facha de terreno junto à costa do Oceano Pacífico, o Chile possui uma extensa rede de vias férreas que cobrem quase todo o país.

Esta rede tem cerca de 8.500 quilómetros de linhas em serviço activo, com uma densidade média de tráfego de 500.000 unidades quilómetro, sendo assim uma das maiores redes ferroviárias da América Latina, depois da Argentina e do México.

A exploração desta rede é bastante difícil devido não só a rampas com uma forte inclinação, como também porque as bitolas diferem entre si.

Com quatro linhas transandinas, isto é, que atravessam a grande cordilheira dos Andes, penetram, uma na Bolívia e três na Argentina, apresentando a particularidade de serem as vias férreas que em todo o mundo atingem maior nível de altitude.

Uma parte desta rede pertence a companhias particulares, notavelmente a da companhia inglesa

de Antofogasta à Bolívia, com uma extensão de 1.770 quilómetros; e a dos caminhos de ferro das minas de cobre de Chuchicamata, com 170 quilómetros. A maior parte, porém, cerca de 5.500 km, é explorada pelo Estado Chileno.

A tracção eléctrica, que emprega corrente contínua de 650 vóltios, é utilizada na linha de 170 quilómetros das minas de cobre de Chuchicamata, as mais importantes de todo o Chile. Os caminhos de ferro do Estado já iniciaram a sua electrificação com corrente contínua de 3 000 vóltios, encontrando-se, desde 1924, estabelecido o tráfego por tracção eléctrica na linha que liga o porto de Valparaíso com a capital, Santiago do Chile. O primeiro trecho chileno da linha transandina, servida por locomotivas de cremalheira, está também já electrificado. Está em estudo a electrificação da linha da capital, Santiago, para o sul, até Chilán, cerca de 400 quilómetros de via, que, estendendo-se ao longo da planície existente no sopé da cordilheira dos Andes, não excede perfis de mais de 14‰.

Devido ao tráfego nesta linha ser muito importante, os estudos são feitos prevendo-se um consumo anual de energia eléctrica, de cerca de cem milhões de vóltios.

As locomotivas eléctricas actualmente ao serviço, são americanas e as automotoras provêm da Alemanha.

São dignas de menção quatro locomotivas 2CC2 de 4.000 CVS., fornecidas há pouco tempo pelas firmas Baldwin-Westinghouse e pela Baldwin-General Electric, que, todavia, se mostram pouco adaptadas à qualidade muito medíocre da via, por terem 25 toneladas de peso por eixo motor.

Em 1956, foi aberto um concurso para o fornecimento de material destinado à electrificação da linha de Santiago a Chilán, que deverá ser construída por trinta e quatro locomotivas CC de 120/130 toneladas, de 3.600 CVS.; vinte e duas locomotivas BB de 80,90 toneladas, de 2.400 CVS.; e oito automotoras de 2.000 CVS.

Os engenheiros chilenos desejam prosseguir no emprego de corrente contínua de 3.000 vóltios, por motivos de ordem mais psicológica do que técnica.

Publicações recebidas

Anuário dos C. T. T. — 1955

Os C. T. T. publicaram recentemente o anuário das suas actividades e melhoramentos referentes a 1955.

À medida que a população do País vai crescendo, os serviços dos C. T. T. aumentam o número das suas instalações ou melhoram-nas, de maneira que o público, sempre exigente, não encontre motivo de censura ou de reclamações; algumas vezes justas, a maior parte, porém, sem base, diga-se em abono da verdade, pois os serviços dos nossos C. T. T. são considerados geralmente como dos mais perfeitos de todo o mundo.

Estabeleceu-se entre Portugal e os Estados da América e a Alemanha em 1955, o serviço de encomendas postais-avião com valor declarado, até ao limite máximo de 1.000 francos-ouro. Entre outros melhoramentos, ampliou-se a todos os navios estrangeiros, em viagem, o serviço radiotelefónico, já estabelecido pela via Lisboa-Rádio entre navios franceses e italianos e o Continente, os Açores e a Madeira.

Em 1955 inauguraram-se edifícios próprios na Foz do Douro, em Vila Flor, Melgaço, Mina de São Domingos, Alpalhão e Troviscal, e estações em Avô, Rio Tinto, Seixas, Serpa, Sintra Vila, Vila da Rua, Vila Nova da Barquinha, Riba d'Ave e em Lisboa.

Têm perfeito conhecimento de que, empregando uma corrente monofásica de 50 Hz, economizariam muito mais, com instalações fixas e nos reboques de cargas pesadas, sobretudo em comboios de 1.200 toneladas em rampas de 14‰, mas é necessário não esquecer que o cobre no Chile, é barato e, por isso, empregam locomotivas CC para 3.000 vóltios em um serviço que bem mais economicamente poderia ser feito com locomotivas BB 50 Hz com 30% de aderência, podendo também dar-se o caso de não desejarem abandonar um sistema com o qual já estão familiarizados.

Os caminhos de ferro chilenos empregam também locomotivas diesel de origem suíça. Com efeito, a firma Schindler forneceu em 1956 ao Estado chileno dezasseis automotoras diesel totalmente construídas na Suíça.

Relativamente ao sistema de via, o Chile tem seguido a técnica francesa, principalmente depois da visita a França, em 1955, de uma missão de engenheiros chilenos, tanto mais que, sem uma melhoria das vias férreas em exploração, não será possível modernizar o serviço dos comboios, aumentando-lhes a velocidade horária.

Os Lusíadas — Edição monumental de «Realizações Artis»

«Realizações Artis», a quem o público culto deve algumas publicações de grande interesse cultural, não se esqueceu, no seu grande programa editorial, de prestar homenagem ao Príncipe dos poetas portugueses, com a apresentação de «Os Lusíadas», em edição monumental, ilustrada pelo notável artista Lima de Freitas e prefaciada e anotada pelo ilustre Professor Doutor Hernâni Cidade.

As belas edições dos livros imortais conferem sempre a estes o carácter de «novidade literária». Assim, sendo como é Luís de Camões um poeta de sempre, tão grande no seu século como no nosso, «Os Lusíadas» aparecem agora, nesta admirável edição, como a mais sensacional novidade literária deste ano.

Há que felicitar por isso e por tudo a Gerência de «Realizações Artis» pela sua inteligente e patriótica iniciativa.

Viagem Presidencial a Moçambique — *Album editado por Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.*

Pela sua secção de Propaganda e Publicidade, a Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique publicou um luxuoso album com a reportagem fotográfica que regista e recorda a passagem do Chefe do Estado, sr. General Craveiro Lopes, pelas diversas actividades dos Caminhos de Ferro daquela nossa Província, no mês de Agosto de 1956.

Através dessa reportagem verificamos, com prazer, que os caminhos de ferro moçambicanos estão apetrechados com excelente e moderno material, parte dele construído na metrópole.

O comboio presidencial é na verdade magnífico.

Agradecemos a oferta de um exemplar deste album e felicitamos os C. F. M. pela sua feliz iniciativa.

Companhia de Seguros Comércio e Indústria — *Relatório de 1956*

Desta importante Companhia de Seguros, fundada em Lisboa em 1907, recebemos o Relatório da Administração, Balanço e Parecer do Conselho Fiscal. Agradecemos o exemplar enviado a esta Redacção.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Uma noite e cinco destinos»
OLÍMPIA — Às 14,50 e às 21 — «Rajada de Morte»

Há 50 anos

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

A conclusão da nossa rede ferroviária

Sobre este thema fez no dia 25 de março uma conferencia a Associação dos Engenheiros Civis o sr. Fernando de Sousa.

O conferente, baseando-se nas estatísticas officiaes, que vão até 1905, mostrou como era exigua a extensão das nossas linhas, 2.507 k., em confronto com a area do paiz, com a sua população e com as exigencias economicas de cada região, e, auxiliado por mappas graphicos, fez vêr o desenvolvimento que tem tido entre nós a viação acelerada nos ultimos 25 annos, comparando a estatística de 1880 com a de 1905.

A extensão das linhas subiu de 1.177 k. a 2.507; o numero de passageiros de 2.150.000 a 14.750.000; o de toneladas de mercadorias de 640.000 a 3.942.000; o rendimento total do trafego de 5.210 contos a 8.995; o rendimento liquido de 1960 a 4.709, não contando impostos; o rendimento bruto kilometrico de 2.727\$000 réis a 5.587\$000.

Deu-se este aumento principalmente nos ultimos 10 annos, apesar de pouco ter variado a extensão de linhas exploradas, que se elevou apenas de 2.354 a 2.507, crescendo o rendimento de 5.589 contos a 8.995.

Ora, se ao rendimento liquido se juntarem os impostos de transito e sello, teremos um rendimento total de 5.200 contos, a que há que adicionar a enorme somma de proventos indirectos que resultam para a economia nacional da viação acelerada.

O passado, responde, pois, pelo futuro, devendo haver fé na proficuidade dos esforços para completar a nossa rede.

Em seguida, passou o conferente ao estudo das linhas que importa construir, examinando separadamente as tres zonas: norte, centro e sul.

Na do norte ha 345 k. de via larga e 314 de via estreita, incluindo os troços quasi concluidos até Fafe e Pedras Salgadas. Estão em construção 63 k., além de 150 k. do Alto Minho e de 170 k. do Valle do Vouga, já concedidos e cuja construção está iniciada. Somma tudo 860 k.

Deve-se empreender a construção do troço de Carviães a Miranda, da linha da Regua a Villa Franca das Naves, das Pedras Salgadas a Chaves, de Amarante a Cavez, de Fafe a Moreira de Rei, da linha de circumvallação do Porto, de S. Mamede às proximidades de Melgaço.

Para esses troços e respectivo material circulante bas-

tam 5.000 contos, cujo juro e amortização encontrarão compensação sufficiente no desenvolvimento de receitas das linhas do Minho e Douro.

Convém conceder á companhia da Povoia os troços de Laundos a Fão e de Modivas a Leça, e fazer também a concessão da linha de Gaia a Sobrado de Paiva pela margem esquerda do Douro.

Na região do sul ha 622 k. em exploração e 37 k. em construção das linhas do Sul e Sueste. Está concedida a linha de Estremoz a Castello de Vide com 101 k.

Urge construir, quanto antes, o troço do Barreiro a Caci-lhas, a linha do Valle do Sado, cuja extraordinária importância foi demonstrada em conferencias anteriores pelos sr.s F. de Orey e A. Bual, o troço de Portimão a Lagos, de Villa Viçosa a Elvas, de Evora a Reguengos, de Mora a Ponte do Sôr, do Seixal ou Barreiro a Azeitão e Cezimbra, o ramal d'Alfandega.

Serão 280 k. a adicionar ás linhas existentes de ven' o custar cêrca de 5.000 contos, quantia egual á prevista para o norte e cujos encargos serão compensados pelo aumento de rendimento das linhas do Sul e Sueste e pelo progresso economico da região.

Nos planos decretados das redes extremas do paiz figuram outras linhas que, embora uteis, pôdem e devem ficar para segunda etapa.

Quanto à zona do centro, não estão ainda classificadas as suas linhas complementares, havendo em relação a algumas das propostas grandes divergencias de opinião.

Nesta região todas as linhas são exploradas por companhias, sommando 1.475 k. d'extensão.

Depois de analizar a região, mostrou o conferente a necessidade da ligação de Caxias com o Cacem, de Setil com as proximidades das Caldas, e poz em relevo a importância de uma linha do Entroncamento por Thomar, Miranda, Louzã, Arganil, Ceia e Gouveia a Mangualde e Viseu, e outra de Thymar a Porto de Moz, Alcobaça e Nazareth, com um ramal à Batalha e Leiria. As outras linhas poderiam ficar para serem construidas depois d'estas.

O sistema a seguir seria o de concessões com garantia de juro. O capital necessário andaria por 6.000 contos.

Manifestou o convencimento de que sem encargo para o Thesouro se poderiam assim dispender 15.000 a 16.000 contos na construção do caminho de ferro, acrescentando mais de 800 k. á nossa rede. O sr. conde de Paçõ Vieira, com a sua lei de 1905 e outras providencias, deu um vigoroso impulso à construção de caminhos de ferro. Oxalá que um governo com fé no futuro e largueza de vistas se compenetre da necessidade de dotar o paiz com as linhas de que carece, pondo a nossa rede em condições de poder soffrer confronto com a dos outros países civilizados.

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

A electrificação das nossas linhas



Nas vésperas da inauguração da electrificação da linha de Sintra e do troço Santa Apolónia-Carregado, o sr. Ministro das Comunicações visitou a estação do Rossio para observar os dois comboios ali expostos: o mais antigo e o mais moderno



O chefe da estação de Santa Apolónia, Luís Albuquerque, utilizou, ao dar a partida do comboio centenário, que participou no desfile do material ferroviário, no Carregado, uma das sinetas que se usavam há cem anos

Recortes sem comentários

O heroísmo de um maquinista

LONDRES 8 — O maquinista John Axon, que perdeu a vida ao tentar dominar uma locomotiva em corrida desenfreada, ao mesmo tempo que era atingido por vapor e água a ferver, foi galardoado, a título póstumo, com a «George Cross», uma das maiores condecorações britânicas por bravura.

O caso passou-se na linha férrea de Buxton-Chapelen-le Faith, nos Midlands, em 9 de Fevereiro.

O maquinista preparava-se para fazer parar o seu comboio de mercadorias antes de descer uma rampa bastante inclinada, quando, súbitamente, se rompeu, com um ruído ensurdecedor, o tubo de vapor que accionava os travões. O acidente encheu a cabina de vapor escaldante e Axon ficou gravemente queimado.

A citação diz: «Poderia ter abandonado a locomotiva, salvando a vida, mas, compreendendo o perigo, permaneceu no seu posto e com grande bravura e decisão conseguiu dominar a máquina». Disse ao fogueiro para saltar da locomotiva e para aplicar o maior número possível de travões dos vagões. Contudo o comboio começou a ganhar velocidade. Por fim chocou com outro que viajava na mesma direcção, e Axon perdeu a vida no desastre. — (R.)

09 de Abril

A Liga dos Combatentes não convidou o nosso jornal para as cerimónias junto do monumento aos Mortos da Grande

Guerra, o que aliás já aconteceu o ano pasado, mas nós teimámos em assistir, pois não esquecemos as narrações que dois toios combatentes nos contavam ao serão. Pudemos assim evocar a retirada dos ingleses antes do ataque alemão, o desguarnecimento dos flancos da linha portuguesa, o envolvimento da nossa linha pelo inimigo e o seu aparecimento pela retaguarda. Entretanto a infantaria pedia protecção à nossa artilharia de campanha, a qual lançava metralha sem cessar; e quando os alemães apareceram junto das peças, os artilheiros disparavam ainda, sem um momento de descanso. Era preciso acudir à infantaria.

Esta fuga para a retaguarda, não na fuga do s.lve se quem puder, mas ainda com máscaras e equipamento, enquanto outros, isoladamente, combatiam até ao fim.

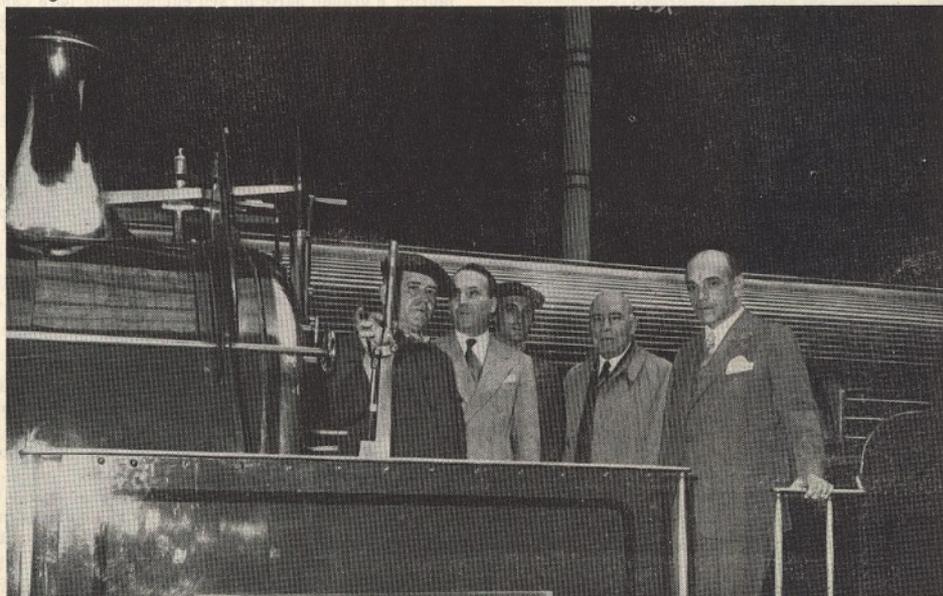
Na retaguarda, talvez não muito longe, alguns soldados encontraram o P.^o Melo com um grupo de soldados, preparados para irem socorrer os feridos. Pois muitos desses fugitivos juntaram-se ao saudoso capelão do C. E. P. e voltaram para a linha de combate em procura daqueles que sofriam e estavam desamparados.

Estes pequenos gestos heróicos ficam no anonimato, é certo, mas são eles que transformam a derrota em glória.

É que ser esmagado pelo número e pela traição não responde a cobardia.

Foi isto que recordámos hoje, quando a fanfaria da Infantaria 7 nos recomendava silêncio, e elevámos uma prece ao Senhor pelo eterno descanso dos nossos soldados mortos.

De «A Folha de Domingo»



O sr. General Gomes de Araújo, Ministro das Comunicações, visitando, no Rossio, acompanhado dos srs. Presidente do Conselho de Administração e Director-Geral da C. P., a máquina «D. Luís»

A tracção eléctrica nas linhas da C. P. Vida Ferroviária

A participação da Sorefame e da United States Steel

Conforme esta «Gazeta» oportunamente noticiou, o serviço de comboios eléctricos da C. P. foi oficial e efectivamente inaugurado no passado dia 28 de Abril, tendo-se dignado participar nas cerimónias S. Excelência o Senhor Presidente da República, S. Eminência o Senhor Cardeal-Patriarca de Lisboa e S. Excelência o Ministro das Comunicações, além de outras importantes individualidades.

O facto de termos recebido da firma ANJOS PEREIRA & C.^a LDA. o anúncio que hoje publicamos na 2.^a capa, referente aos aços inoxidáveis e ao material ferroviário que a importante organização UNITED STATES STEEL EXPORT COMPANY, de New York, vem fornecendo ao nosso país há longo tempo já, veio chamar a nossa atenção para dois aspectos fundamentais que não tivéramos ocasião de abordar no nosso noticiário.

O primeiro aspecto diz respeito à SOREFAME (SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.) em cujas fábricas da Amadora têm sido construídas as carruagens de aço inoxidável destinadas à C. P. e aos caminhos de ferro de Angola e de Moçambique. Neste momento, a Sorefame completa activamente a execução de encomendas que totalizaram 128 carruagens, furgões e vagões: 75 carruagens em formações triplas automotoras iguais às que andam já em circulação na linha de Sintra, bem como 4 vagões especiais para mercadorias, todos destinados à C. P., para serviço na Metrópole; 22 carruagens e furgões para o Caminho de Ferro de Moçambique; 24 carruagens para o Caminho de Ferro de Limpopo; 2 carruagens-restaurantes para o Caminho de Ferro da Beira e a carruagem-salão em que o Senhor General Craveiro Lopes fez a sua última viagem através da nossa Província de Moçambique.

Fundada há apenas 14 anos, a Sorefame atingiu um nível técnico em tudo comparável ao de grandes e reputadas empresas congéneres estrangeiras, além de ter assim contribuído para a modernização da técnica e da indústria portuguesas, hoje agitadas por um real sopro de progresso.

Unánimemente considerada uma das melhores e mais com-

Homenagem a dois inspectores aposentados

Em Sernada do Vouga, no salão do Centro da Alegria para o Trabalho, mais de cem convivas reuniram-se, em 19 de Maio, num almoço de homenagem aos inspectores recentemente aposentados srs. Gomes da Costa e Martins de Almeida.

Durante o almoço, ao qual assistiram muitos ferroviários e amigos pessoais dos dois inspectores aposentados, foram proferidos vários discursos, destacando-se o do Sr. Inspector J. Vinhas, que enalteceu as qualidades dos homenageados, pondo em relevo os serviços prestados por ambos, tanto na antiga rede do Vale do Vouga, como na C. P.

Mais uma vez os ferroviários, em estreito convívio, afirmaram que continua a manter-se entre superiores e subordinados uma sã camaradagem, sem a menor quebra de respeito mútuo.

A cada um dos homenageados foi oferecida uma lembrança em prata.

pletas instalações fabris da Europa, no seu ramo, a Sorefame conta com a maior equipa portuguesa de engenheiros — mais de 40 engenheiros escolhidos entre os mais jovens e competentes no nosso país — e emprega para além de 1.500 operários um dos quais, com 18 anos apenas, venceu recentemente, em Madrid, o Campeonato Internacional de Soldadores.

O segundo aspecto que desejávamos focar é o de que *todo o excelente aço inoxidável que a Sorefame emprega como matéria-prima é produzido nas fábricas da famosa organização americana UNITED STATES STEEL, o maior produtor mundial — em quantidade e qualidade — de aços de toda a espécie, seus produtos derivados (folha de Flandres «SUPERDRAW», por exemplo) e produtos afins, tais como os electrodos «CHAMPION» e aparelhos industriais de soldadura (eléctricos, a gás propano e oxi acetilénicos). O material de via que fabrica e grande parte do seu equipamento para caminhos de ferro são altamente cotados nos E. U. e em todo o mundo.*

Reparo

As restrições ao consumo de gasolina, originadas pela crise do Canal do Suez, foram postas de parte e ainda bem, dado que deixaram de subsistir poderosas razões que as justificassem.

Mas na mesma altura em que aquelas foram estabelecidas tomou-se uma outra resolução, uma providência cautelar de elevação de preço. E agora é estranho que, revogando-se as restrições, nada se diga sobre os suplementos de custos fixados então para os combustíveis derivados do petróleo, cuja manutenção representa um encargo apreciável para muitas actividades económicas e os simples particulares, e se reflecte no custo da vida.

Não achamos curial o silêncio acerca deste ponto que interessa muito mais ao público do que a supressão de di posições restritivas que em muito pouco o afectavam e pouca economia de gasolina originavam, afinal.

Do «Diário Popular»

Estranha história

THROCKLEY (Inglaterra). — Um tribunal desta cidade decidiu suspender, temporariamente, uma pena de morte, a fim que uma mãe possa amamentar os filhos recém-nascidos.

Trata-se da cadela «Nance», propriedade do casal Jim Ballantyne, que foi condenada à câmara de gás por ter mordido uma criança. Os donos do animal alegaram que a «Nance» tinha pretendido, apearas, defender as suas crias, mas o tribunal

não atendeu a alegação e apenas permite que a cadela viva até que os cachorros deixem de mamar. — ANI

Beócia

De um compêndio de Ciências Naturais para a 4.^a classe, aprovado oficialmente, recortamos este precioso pedacinho de prosa educativa:

Pág. 32-HIGIENE DA PELE

- «3 — Esses cuidados consistem em:
- 1.º — Lavagem diária da cara, pescoço e mãos todas as manhãs;
 - 2.º — Lavagem dos pés uma vez por semana;
 - 3.º — Um banho geral, pelo menos de quinze em quinze dias;
 - 4.º — O cabelo deve ser limpo todos os dias e o melhor é trazê-lo sempre curto;
 - 5.º — As unhas devem andar sempre limpas porque dão abrigo a matérias estranhas e a micróbios».

Rica higiene, não haja dúvidas... O pedagogo mete-se a marcar prazos e estraga tudo! E' dos que entendem que nos regulamentos está a salvação do mundo e a redenção da porcaria.

Se nos permitissem a opinião, prorrogáramos, para não enganar ninguém, que se mandasse corrigir a menção que nele figura da seguinte forma: Aprovado oficialmente para... suínos.

Do «Diário Popular», de 16-5-57

Entre Lisboa e o Algarve foi inaugurado, no dia 20 de Maio, um serviço diário de automotoras

A Administração e a Direcção da C. P. revelaram mais uma vez o seu grande interesse em bem servir o público, com a inauguração, no dia 20 de Maio, de um serviço diário de automotoras, que veio assegurar a ligação directa entre a Capital e o Algarve.

Se a progressiva e linda provincia está de parabéns por ter conseguido um tão importante melhoramento, de parabéns se encontra também a «Casa do Algarve», de Lisboa, pelas porfiadas diligências que desenvolveu no sentido de que esse melhoramento se levasse a efeito. E, por isso, não só para demonstrar o seu júbilo, mas, também, para manifestar a sua gratidão aos administradores e directores da C. P., a Direcção daquela Casa regionalista, acompanhada de muitos algarvios, dirigiu-se à Estação do Barreiro, onde se encontravam também, para assistir à cerimónia inaugural, os srs. Eng.º R. de Espregueira Mendes, Director-geral, Júlio José dos Santos e Manuel Bruschy, chefes de serviço e outros funcionários superiores da empresa. Eram 12 horas e 11 minutos quando uma grande ovação e uma prolongada salva de palmas assinalaram a entrada da automotora.

Depois, a Direcção da Casa do Algarve, a que preside o sr. Major Mateus Moreno, dirigiu-se à Administração da C. P. para cumprimentar o sr. Doutor Mário de Figueiredo, e agradecer o benefício que constituía aquele serviço, que bem merecia ser ampliado com o estabelecimento de uma nova carreira em sentido inverso, quer dizer, a partida do Barreiro de uma automotora à mesma hora da que saísse de Vila Real de Santo António. Terminada esta cerimónia, a Direcção da Casa do Algarve foi a Santa Apolónia, a fim de ali apresentar cumprimentos aos srs. Engenheiros R. de Espregueira Mendes e Júlio José dos Santos, respectivamente Director-geral e Chefe da Exploração.

Mais tarde, na sede da Casa do Algarve, para comemorar o acontecimento, houve um «Porto de Honra», oferecido pela Direcção, e que registou a presença do sr. Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, e dos srs. Eng.ºs Mário Costa, do Conselho de Administração da C. P., e algarvio, Júlio José dos Santos, Adriano da Silva Baptista, chefe do Serviço de Movimento, Simões de Albuquerque, e outros funcionários superiores da Companhia; Eng.º Sebastião Ramires e outras individualidades. Houve troca de brindes, e às palavras de justo elogio aos administradores de C. P. respondeu, agradecendo, o sr. Eng.º Mário Costa.

Com a inauguração deste serviço diário de automotoras, o Algarve viu finalmente atendida uma das suas mais justas aspirações.

Linhas Estrangeiras

ESPAÑA O aumento de 35 por cento recentemente aplicado às tarifas ferroviárias, segundo declarou o ministro dos Trabalhos à imprensa de Madrid, não seria suficiente para fazer desaparecer o «deficit» da companhia espanhola dos caminhos de ferro.

— Os caminhos de ferro franceses e espanhóis chegaram a acordo para a construção de novas linhas, da mesma largura das francesas, entre Cerbere e Barcelona, permitindo assim a todos os comboios europeus poderem atingir a capital catalã.

Este plano tem grande importância, pois os viajantes não teriam mais de mudar de comboio em Port-Bon e Cerbere e também as mercadorias seguiriam directamente da Catalunha para toda a Europa.

HOLANDA Falando perante o Instituto do Tráfego, em Haia, o Presidente dos Caminhos de Ferro dos Países Baixos, Dr. F. Q. den Hollander, declarou que toda a indústria ferroviária está sendo estimulada pelos trabalhos do Instituto de Pesquisas e Experiências sobre Caminhos de Ferro de Utrecht, onde trabalham cerca de 170 engenheiros, de 12 países, criando e experimentando novas técnicas.

Como um exemplo dessa cooperação, o Dr. den Hollander mencionou o encontro realizado em Utrecht, em 20 de Novembro de 1956, por construtores de locomotivas da Europa a fim de discutir problemas de interesse comum.

Alguns pormenores técnicos estão sendo experimentados a fim de tornar possível maiores velocidades e diminuir o desgaste de material, com dormentes de cimento armado e leito de betão para os carris. Estão sendo experimentados, por outro lado, carris com o comprimento de 800 a 900 metros e mesmo um de 10 quilómetros.

A organização dos Caminhos de Ferro dos Países Baixos solicitou a opinião de 221 técnicos de todo o mundo a respeito do contacto relativo entre a roda e o carril, devendo ser publicado um relatório a esse respeito, baseado em dezassete respostas seleccionadas.

Dentro de dez a vinte anos — afirmou ainda o Dr. den Hollander — será possível fazer parar um comboio por impulsos eléctricos transmitidos através dos carris e rodas, sem necessidade de se usar o sistema normal de sinalização.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 41 092

O «Diário do Governo», 1.ª Série, n.º 101 de 2 de Maio de 1957 publica o seguinte:

A falta de material circulante ferroviário de carga, verificada durante a última guerra, levou o Governo a adoptar as providências necessárias para tirar o maior rendimento do parque existente, estabelecendo, nomeadamente, determinadas limitações à circulação de vagões de propriedade particular em serviço do tráfego nacional e internacional.

Tendo, porém, desaparecido as causas que as originaram, não se justifica a manutenção daquelas limitações, pelo que o Governo decidiu revogar os diplomas que as impuseram e regressar ao regime tarifário que vigorava anteriormente à sua promulgação, no qual, aliás, serão ainda introduzidas ligeiras alterações, com vista a facilitar o uso e circulação dos vagões particulares.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º A circulação e a utilização dos vagões particulares obedecerá às condições da tarifa de vagões particulares, aprovada por portaria do Ministro das Comunicações.

Art. 2.º São revogados os seguintes diplomas:

Decreto-Lei n.º 31 409, de 21 de Julho de 1941;
Decreto-Lei n.º 32 158, de 21 de Julho de 1942;
Portaria n.º 9839, de 21 de Julho de 1941;
Portaria n.º 10 184, de 2 de Setembro de 1942;
Portaria n.º 10 472, de 30 de Agosto de 1943;
Portaria n.º 11 333, de 1 de Maio de 1946;
Portaria n.º 11 624, de 17 de Dezembro de 1946;
Portaria n.º 11 982, de 9 de Agosto de 1947;
Portaria n.º 12 197, de 19 de Dezembro de 1947.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.

Paços do Governo da República, 2 de Maio de 1957. — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — Marcelo Caetano — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Virísimo Cunha — Eduardo de Arantes e Oliveira — Raul Jorge Rodrigues Ventura — Francisco de Paula Leite Pinto — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — Henrique Veiga de Macedo.



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

“Gazeta dos Caminhos de Ferro”

A Imprensa e o nosso aniversário

O número especial comemorativo da entrada, no 70.º ano de publicação da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», tem merecido da Imprensa palavras de boa camaradagem, que muito nos sensibilizaram. Vamos arquivar, com os nossos agradecimentos, mais algumas dessas amáveis referências.

«Acaba de sair o n.º 1662, referente a Março corrente, desta popular publicação, muito cuidada gráficamente e com óptima colaboração da especialidade».

Do «Diário Ilustrado»

«Entrou no 70.º ano de publicação a velha «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que L. de Mendonça e Costa fundou e o nosso colega Carlos d'Ornellas dirige com a maior proficiência.

As nossas felicitações a todos quantos trabalham na prestigiosa revista, o mais antigo órgão da imprensa técnica».

Da «República»

«Entrou no 70.º ano de publicação, a importante revista quinzenal «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Trata dos mais variados assuntos, nomeadamente: — comércio e transportes; economia e finanças; electricidade e telefonia; obras públicas; navegação e aviação; agricultura e minas; engenharia, indústria, turismo, etc., etc..

Felicitemos o colega de imprensa, pela passagem do aniversário e desejamos-lhe largos anos de vida».

Do «Notícias de Évora»

«Acaba de entrar no 70.º ano de publicação o nosso colega «Gazeta dos Caminhos de Ferro», fundada por L. de Mendonça e Costa.

Ao distinto corpo redactorial endereçamos as nossas felicitações».

Do «Diário do Alentejo», de Beja

«Com o seu n.º 1662, de 16 do corrente, entrou a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» no 70.º ano de publicação, em defesa da via acelerada. Foi seu fundador o inesquecível jornalista Mendonça e Costa, e é dirigida actualmente por Carlos d'Ornellas.

A edição comemorativa do 70.º aniversário vem recheada de excelente colaboração.

Desejamos-lhes mais longa vida e muitas prosperidades».

Da «Democracia do Sul», de Évora

«Com o seu n.º 1662, que acabamos de receber, a prestimosa «Gazeta dos Caminhos de Ferro» entrou no 70.º ano de existência, florescente e honrosa para todos quantos lhe dão vida e distinção. É credora da nossa estima, pelos suas inegáveis funções patrióticas, esta revista superiormente dirigida pelo sr. Carlos d'Ornellas, a quem cumprimentamos pelos êxitos verificados nesta publicação aniversariante».

De «O Despertar», de Coimbra

«Como o número comemorativo do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, também este apresenta óptimo aspecto gráfico e excelente colaboração. Trata-se, na verdade de uma revista que muito honra as publicações nacionais».

Do «Correio de Abrantes»

«Comemorando o seu 70.º ano de existência a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», grande exemplo de perseverança e de bem servir, publicou um número extraordinário com escolhida colaboração. Ainda há poucos meses tinha publicado outro dedicado ao centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, de que colheu um grande êxito pela excelente documentação que nele reuniu da data que se comemorava. Os nossos cumprimentos pelo admirável esforço de tantos anos, que desejamos se prolonguem por muitos mais».

Do «Jornal de Abrantes»

«Sem dúvida que se trata de uma revista de grande categoria. O seu magnífico aspecto gráfico só por si bastaria para a classificar. Porém, a primorosa colaboração que insere, constitui outro valor da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Do «Aurora do Lima», de Viana do Castelo

«O n.º 1662, de Março corrente, comemora o 70.º aniversário desta consagrada revista ferroviária. Com uma linda capa, a cores, o aludido número marca posição de relevo na imprensa portuguesa. Felicitemos o director, sr. Carlos d'Ornellas, e quantos trabalham na «Gazeta», formulando votos por muitos mais anos ao serviço do progresso ferroviário».

Da «Voz do Tejo», de Almada

«Recebemos a revista «Gazeta dos Caminhos de Ferro» de óptimo aspecto gráfico e com óptima colaboração

Com o presente número a referida revista entra no 70.º ano de publicação podendo nós avaliar os altos serviços prestados à Nação através das suas páginas.

A acção desenvolvida em defesa do caminho de ferro nacional e o interesse que tem posto no seu desenvolvimento e melhoria da sua situação e comodidade dos milhares de passageiros, que utilizam aquele meio de transporte, merece que a felicitemos e lhe desejemos longos anos de vida».

De «O Mensageiro», de Leiria

«A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», no limiar do 70.º ano da sua existência, deu a lume um número especial, óptimamente colaborado, acompanhando de perto a evolução da nossa viação ferroviária.

A capa, em bom colorido, dá-nos uma sugestiva imagem do vale do Vouga».

Da «Gazeta de Paços de Ferreira»

«Esta interessante revista quinzenal que, com o número 1662, agora publicado, entrou no 70.º ano de existência, transcreveu, na íntegra, o artigo de António Montês publicado na «Gazeta «Para a história das Caldas da Rainha e dos caminhos de ferro portugueses» que é, sem dúvida, dada a projecção da referida revista, uma homenagem à nossa cidade.

A Carlos d'Ornellas, seu Director, agradecemos a honra concedida ao mesmo tempo que auguramos longa vida para a sua bem elaborada revista».

Da «Gazeta das Caldas», de Caldas da Rainha

«A «Gazeta dos C. F.», publicou em 16 de Março, o n.º 1662, comemorativo do seu 70.º aniversário. No artigo de fundo, história a fundação de uma das mais antigas revistas periódicas que ainda existem em Portugal. Felicitemos todo o corpo redactorial pelo brilhante aniversário».

Do «Notícias de Gouveia»

— 70 anos.

Apresentamos a todos quantos nele trabalham as nossas cordiais saudações, com sinceros votos de longa e próspera vida».

Do «Jornal de Estarreja»

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.^{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

OURO - PRATAS ARTÍSTICAS - RELÓGIOS

BAETA
JOALHEIROS

III

65, Rua Aurea, 67 - LISBOA

PORTUGAL

TELEFONE 2 6329

Teleg. BAETAS

FILIGRANAS - JÓIAS - PEDRAS PRECIOSAS

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.^o, L.^{TD}

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º - Telef. 23232 4 5

E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^o

Rua do Infante D. Henrique, 19 - Telef. 7

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

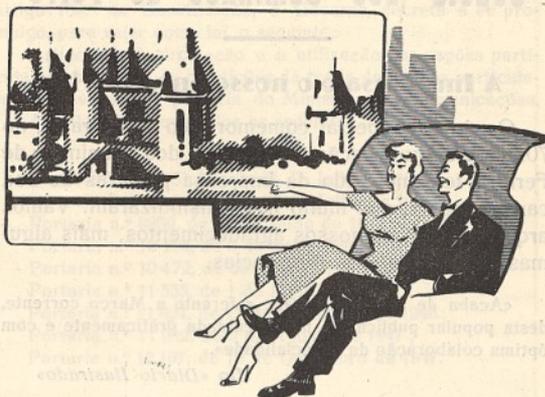
Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º - Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida - Medicina, coração e pulmões - às 18 horas
Dr. Coelho de Castro - Cirurgia - Ossos e Articulações - às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães - Rins e vias urinárias - à 14 horas
Dr. Luís Malheiro - Pele e Sífilis - Consultas às 3.ª, 5.ª e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff - Doenças nervosas, electroterapia - às 14 horas
Dr. António Ferrão - Doenças dos olhos - às 14 horas
Dr. Vasconcelos Dias - Estômago, fígado, intestinos e doença ano-
rectais - às 15 horas

Dr. Afonso Simão - Garanta, nariz e ouvidos - às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso - Doenças das senhoras e operações - às 5 horas
Dr. Gonçalves Coelho - Doenças das crianças - às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos - Boca e dentes, prótese - às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha - Raio X - às 16 horas
Dr. Mário Jacquet - Fisioterapia - às 16 horas

ANALISES CLINICAS



Vá a
FRANÇA
de comboio

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

No comboio pode admirar a paisa-
gem, tomar a sua refeição, dormir,
passear com toda a comodidade.

Oferecemos-lhe também, nos princi-
piais 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. 47 20 20

Companhia União Fabril

A MAIOR ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL E COMERCIAL DA PENÍNSULA

SUPERFOSFATOS

ADUBOS

SULFATO DE COBRE

ENXOFRES

BAGAÇO PARA ALIMENTAÇÃO DE GADOS

INSECTICIDAS

ÓLEOS INDUSTRIAIS

ÓLEOS COMESTÍVEIS

AZEITES

SABÕES



ÁCIDOS

VELAS

TECIDOS

CARPETES E PASSADEIRAS

CAPACHOS DE CAIRO

SACARIAS DIVERSAS

METALÚRGICA DO FERRO E AÇO

CONSTRUÇÕES E REPARAÇÕES DE NAVIOS

LISBOA — Rua do Comércio, 49

PORTO — Rua Sá da Bandeira, 86

SOCIEDADE GERAL

DE

Comércio, Indústria e Transportes

CARREIRAS REGULARES

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

SERVIÇOS PERMANENTES

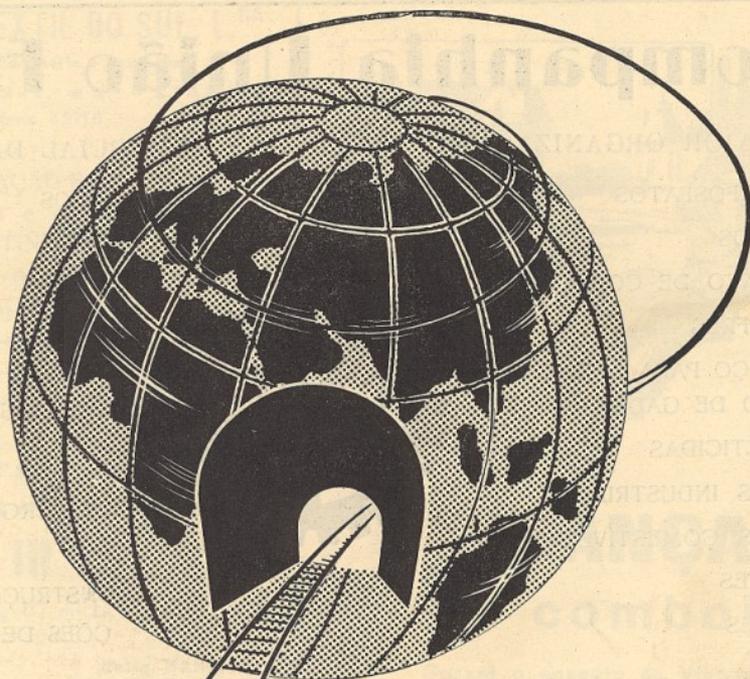
*Transporte de fosfatos do Norte de África e de pirites do Pomarão
Tramping — Consignações — Trânsitos — Serviço de reboques fluviais
e de alto mar — Lanchas — Fragatas — Batelões*

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



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE