

10.º do 69.º Ano

Lisboa, 1 de Agosto de 1956

Número 1647

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158—LISBOA

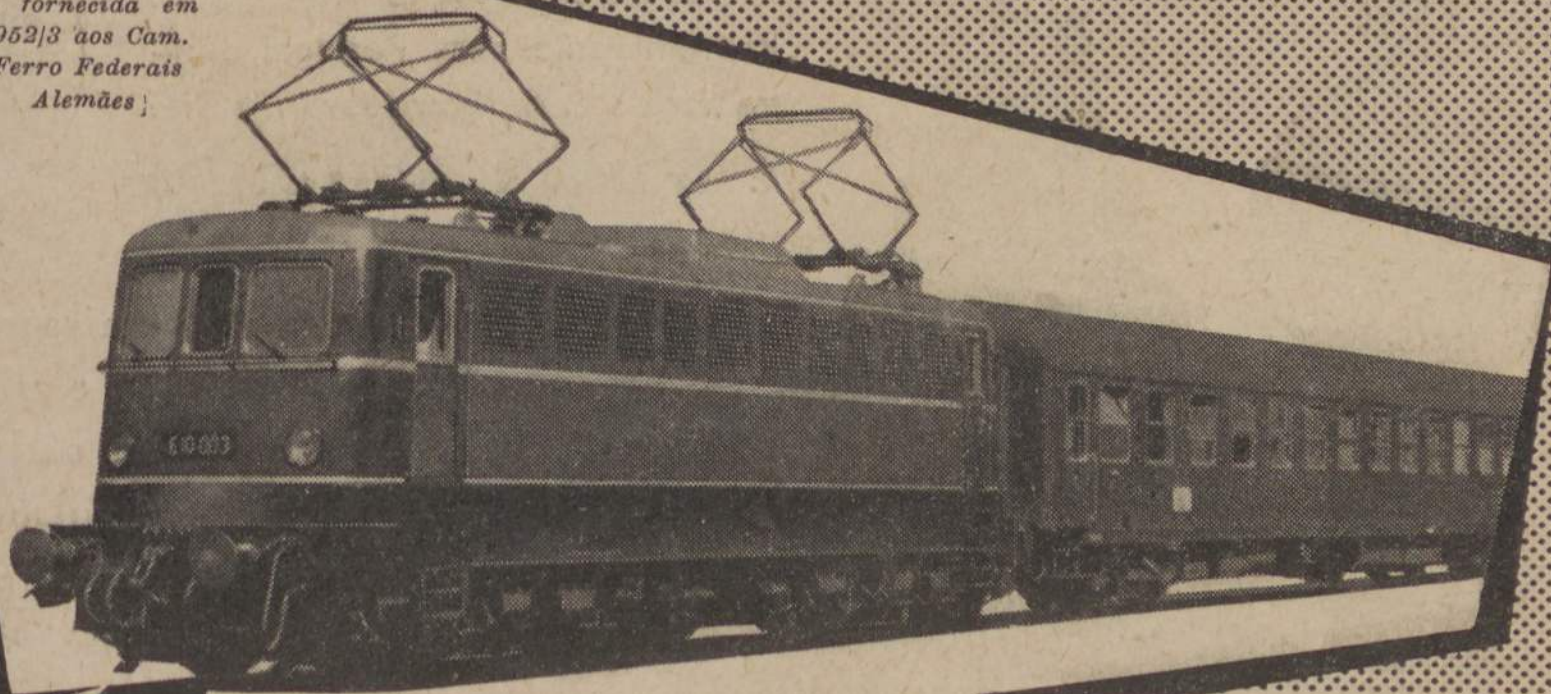
1856

Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

1956

HENSCHEL

Locomotiva eléctrica
fornecida em
1952/3 aos Cam.
Ferro Federais
Alemães



Programa de fabricação de locomotivas:

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

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS * SERVIÇOS AUXILIARES
DO CAMINHO DE FERRO * RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS
E BAGAGENS AO DOMICÍLIO * SERVIÇO DE PORTA À 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

Material eléctrico de alta qualidade

CONSTRUÇÃO SUÍÇA.

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

Edouard Dalphin

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

III
ESCRITÓRIO

PALÁCIO DO COMÉRCIO

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

TELEFONE: 23411

PORTO

III

68751-X

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 1934
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

Delegado em Espanha JUAN B. CABRERA, Apartado 4069 Madrid

1647



1—AGOSTO—1956



ANO LXIX

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

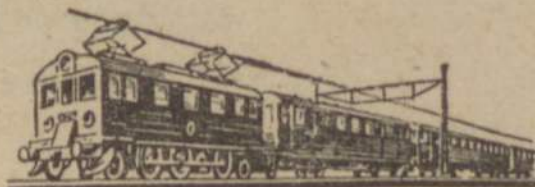
COLABORADORES:

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
Eng.º ORLANDO GALRINHO PERNES
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES



S U M Á R I O

No Centenário dos Caminhos de Ferro, pelo <i>Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	357
Engenheiro Branco Cabral	361
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	363
Problemas Actuais.	364
Exposição Internacional Técnica e Industrial de Charleroi	364
Exposição de Floricultura	364
Regata Internacional Torbay-Lisboa.	364
Assembleia Geral da C. P.	365
Uma Biblioteca para o Pessoal da C. P., na Estação do Rossio	367
Parte Oficial.	368
Recortes sem Comentários	368
Publicações recebidas.	369



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.^o FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

A Assembleia Geral compunha-se dos 50 accionistas que reunissem maior número de acções, contanto que nenhum possuisse menos de cinquenta. Reunir-se-ia uma vez por ano na sede da sociedade e, extraordinariamente, todas as vezes que o Conselho o julgasse conveniente ou que um número de accionistas, representando um quarto do capital social, o requeresse.

Seria presidida pelo Governador Civil de Lisboa ou por um seu delegado designado pelo governo, os quais exerceriam uma presidência puramente honorária; na realidade, pelo Presidente do Conselho de Administração, ou, na sua falta, por um dos Vice-Presidentes.

As restantes cláusulas dos Estatutos não vale a pena mencioná-las aqui, para não alongarmos e tornarmos demasiado monótonas estas notas. Mas não deixaremos de citar duas, por as acharmos bem curiosas:

O artigo 6.^o pormenorizava que o material circulante se comporia de 26 locomotivas para passageiros, 26 para mercadorias, uma carruagem real, 35 carruagens de 1.^a classe, 60 de 2.^a classe, 10 mistas, 120 de 3.^a, 40 furgões, 320 vagões cobertos, 200 descobertos, 80 para gado, 60 trucks e vagões-plataformas.

E, em um artigo adicional, estipulava-se que D. José de Salamanca entregaria gratuitamente à Companhia uma carruagem destinada a seu uso pessoal, na qual teria direito a viajar gratuitamente com as pessoas que o acompanhassem.

*

O plano de Salamanca caíra bem na opinião pública e o capital encontrou a princípio subscritores sem dificuldade. Salamanca começara a agir com grande actividade logo que, em Dezembro de 59, lhe fora dada posse da parte da linha do Leste já construída até à ponte de Asseca e dos trabalhos executados no seu prosseguimento até Santarém.

Simultaneamente, mandou proceder aos estudos da linha até à fronteira e da linha do Norte.

Na parte da linha, já construída desde Lisboa, começavam também os trabalhos para modificação da bitola da via.

Era um período de trabalho febril, que dava confiança. O que não quer dizer que não houvesse também «quem duvidasse ainda da conclusão das linhas do Leste e Norte, como não faltou quem obstinadamente julgasse grande dispêndio dos dinheiros públicos a construção de caminhos de ferro em Portugal». (3)

Mas, apesar do entusiasmo, que a actividade — o dinamismo, diríamos hoje — de Salamanca fazia nascer, não obstante os «velhos do Restelo», a verdade é que a subscrição para realização do capital foi, em grande parte, coberta em França, e, por isso, o governo autorizou, por decreto de 26 de Abril de 1860, que a Assembleia Geral preparatória se efectuasse em Paris, para o que se deslocou expressamente a esta cidade o Marechal Duque de Saldanha.

Verificou-se, então, que estavam realizados 40 por cento do capital social, pelo que por decreto de **20 de Junho de 1860** foi constituída definitivamente a Companhia.

Assim, é desta data de 20 de Junho de 1860, em que a Companhia Real foi considerada definitivamente constituída, que se deve considerar o prazo de noventa e nove anos de concessão, a que se refere o artigo 5.^o dos «Estatutos» de 15 de Dezembro de 59, e não, como já se tem pensado, da data de 14 de Setembro de 59 do contrato com D. José de Salamanca, a esse tempo ainda naturalmente sujeito à sanção das Cortes. (31)

Poucos dias antes, em 13 de Junho, D. José de Salamanca ratificara a cessão dos seus direitos à Companhia Real, de acordo com os estatutos, por escritura pública lavrada nas notas do mesmo tabelião Francisco Barradas, acto por sua vez aprovado por decreto de 10 de Novembro daquele ano.

A primeira assembleia geral dos accionistas foi, pois, aquela realizada em 11 de Maio, excepcionalmente, em Paris, sob a presidência do Duque de Saldanha e nela foi ratificada a designação de dezassete

sete administradores, indicados por Salamanca, de harmonia com o artigo 20.º dos Estatutos.

Esses dezassete administradores foram:

Marechal Duque de Saldanha
D. José de Salamanca
Visconde de Paiva
Fortunato Chamiço
D. Juan Gomez Roldan
D. Alejandro Llorente
D. José de Zaragoza
D. Joaquim de la Gandara
D. José de la Fuente
Eduard Blount
Lichtlin
Joseph de la Bouillerie
Chatelus
Visconde Paul Daru
Gustavo Delahante
Dallos
Thomaz Retortillo

Por sua vez, o governo nomeou, em 22 de Junho, (a) o chefe de Repartição do Ministério das Obras Públicas, António Augusto de Melo Archer, para comissário do governo junto da Companhia Real.

Para confirmação das decisões da Assembleia geral de Paris, digamos assim, preparatória, efectuou-se em Lisboa, em 5 de Setembro do mesmo ano, a primeira assembleia geral estatutária, que, além de sancionar todas as resoluções e nomeações da primeira, elegeu mais um membro para o Conselho, o brigadeiro espanhol D. Manuel de Mendonça, elevando assim para dezoito o número de administradores, cujos honorários foram também fixados na insignificância de 200.000 francos anuais.

*

A carta de lei de 5 de Maio de 1860, que aprovava o contrato de 14 de Setembro com Salamanca, estabelecia algumas alterações a esse contrato, que convém fixar. Assim e, em resumo:

1.º: As dimensões das diversas partes das linhas, quer em perfil transversal, tanto para uma como para duas vias, em aterros ou desaterros, quer nas obras de arte, nunca seriam inferiores às dimensões correspondentes das principais linhas espanholas.

2.º: Se a empresa julgasse conveniente aumentar essas dimensões, ou qualquer outra das estipuladas no contrato, poderia fazê-lo, com prévio acordo do governo, mas sem direito a qualquer subsídio ou indemnização por motivo de excessos de despesa, daí proveniente.

3.º: O peso dos carris no primeiro assentamento devia ser, pelo menos, de trinta e cinco quilos por

metro corrente, em vez de trinta e quatro como estipulava o contrato.

4.º: A execução das terraplenagens para a execução da 2.ª via podia ser adiada até que a receita bruta fosse de 25.000 francos, ou 4.500\$000 réis, por quilómetro, na linha do Leste e de 30.000 francos, ou 5.400\$000 réis na do Norte, enquanto que, no primitivo contrato, esses limites eram respectivamente 27.000 e 32.400 francos, ou 4.860\$000 réis e 5.832\$000 réis.

Contudo, mantinha-se a obrigatoriedade da construção das obras de arte, pontes e túneis, para as duas vias:

5.º: Os prazos para conclusão dos trabalhos eram fixados em dois anos e meio, contados da data da aprovação do contrato, para a linha de Leste; três anos para a linha do Norte, até à margem esquerda do Douro, e quatro anos para a sua conclusão até à cidade do Porto, compreendendo a ponte sobre o Douro a estação término naquela cidade.

Esses prazos eram, primitivamente, de três e cinco anos.

6.º: Surge agora uma nova cláusula que determina que os trabalhos teriam igual desenvolvimento nas duas linhas, mas com a obrigatoriedade de, um ano depois da aprovação do contrato, ter sido construído e completo na linha do Norte um número de quilómetros nunca inferior ao dos quilómetros construídos no prosseguimento da linha do Leste.

7.º: A directriz da linha de Leste passaria próximo da praça de Elvas, no ponto a determinar pelo governo.

8.º: As tarifas em vigor poderiam ser alteradas, com prévio acordo do governo.

9.º: O governo ficava autorizado a habilitar-se, para pagamento dos seus encargos, criando ou emitindo, pela Junta do Crédito Público, os títulos de dívida fundada, interna ou externa, necessários.

O contrato foi aprovado com estas novas cláusulas.

*

Ainda em 5 de Dezembro desse ano, publicou o governo o «Regulamento para a fiscalização dos caminhos de ferro».

A fiscalização, tanto no que respeitava à construção como à exploração e polícia das linhas férreas, ficava na dependência imediata da Direcção Geral das Obras Públicas e repartia-se em divisões fiscais, cujo número variaria com o desenvolvimento que esses serviços fossem tomando.

De momento reduziam-se a duas, uma de construção e outra de exploração e polícia, para cada um dos grupos de linhas do «Norte e Leste» e «Sul e Sueste».

Cada uma delas era dirigida por um engenheiro, com o título de «engenheiro fiscal» da divisão respectiva, tendo sob as suas ordens o número necessário de engenheiros e funcionários subalternos.

(a) Pedro Inácio Lopes diz 20 de Maio.

Era da sua competência o exame dos projectos, desenhos e tipos de obras de arte e mais documentos relativos à construção dos nossos caminhos de ferro; fiscalizar o rigoroso cumprimento dos traçados, quer em planta quer em perfil, e a construção de obras de arte; boa execução de todos os trabalhos, conservação de todo o material e, enfim, de modo geral, tudo o que se relacione com o fiel e rigoroso cumprimento dos contratos e com a segurança e boa regularidade da construção e exploração.

O pessoal de cada divisão fiscal de construção era composto por um engenheiro chefe de secção, para cada secção de 100 quilómetros e um condutor e dois operários para cada troço de 25 quilómetros em construção; um engenheiro adjunto daquele engenheiro fiscal; um condutor chefe do expediente, etc.

Para a fiscalização comercial e administrativa havia um ou mais inspectores comerciais, sob as ordens imediatas do engenheiro fiscal.

A direcção da fiscalização do governo foi confiada ao engenheiro **Joaquim Nunes de Aguiar**, que tinha sob as suas ordens Sebastião do Canto, fiscal da exploração, e, como auxiliares, Heliodoro da Veiga, Luís Waddington, António Queriol, José Vaz da Cunha, etc.

Por sua vez, a Companhia Real organizava também a sua fiscalização dos trabalhos, confiando-a aos engenheiros Boguerim e Tabalot, este antigo director geral da companhia francesa P. L. M., de que já falámos como árbitro sem apelação dos possíveis litígios entre a Companhia Real e os construtores.

Boguerim, que também aparece como Bogarim, parece ter sido mesmo funcionário da companhia.

Segundo Pedro Diniz, ⁽⁵³⁾ das actas não consta a sua nomeação, mas na acta da sessão de 4 de Maio de 1861 faz-se referência àquele engenheiro e, na de 23 de Novembro de 63, figura como «engenheiro chefe de 1.^a classe». Há ainda outras referências e, especialmente na sessão de 20 de Fevereiro de 66, é lida uma carta de F. J. Boguerim pedindo demissão do seu cargo, por motivo de mau estado de saúde, e na qual diz que serviu a companhia durante cinco anos.

Talabot enviava anualmente a Portugal o engenheiro Mollard, chefe da construção daquela companhia francesa, como seu delegado, para examinar os trabalhos e informar o «Comité de Paris» sobre a sua marcha e forma de execução.

Mollard veio pela primeira vez a Portugal em Maio e Junho de 1861; de novo, em Novembro de 62 e, pela terceira vez, em Dezembro desse ano.

Os seus relatórios foram apresentados às assembleias gerais de 1862 e 1864.

Mollard teceu sempre grandes elogios ao modo como os trabalhos eram dirigidos e as obras de arte

construídas, assim como à rapidez de execução ⁽⁵⁷⁾, concluindo que «a empresa construtora capricha em satisfazer os seus compromissos e não se poupa a esforços mesmo para adiantar as épocas de conclusão».

Em todo o caso, «as informações do engenheiro Mollard, quando visitara as duas linhas no mês de Dezembro, acusavam que ainda faltavam na linha do Porto trabalhos complementares muito importantes em aterros, consolidação de taludes, balastragem, etc., cuja despesa total avaliava em mais de um milhão de francos», ⁽⁵³⁾.

Mas a verdade é que durante a construção não houve litígios de vulto, a não ser a célebre questão da colocação dos tabuleiros metálicos para segunda via.

A Companhia pretendia ser dispensada desse encargo, alegando que a construção da segunda via e trabalhos correspondentes deveriam ser adiados para quando as linhas tivessem adquirido certo rendimento e, portanto, a colocação imediata daqueles tabuleiros metálicos seria inútil.

O governo contestou, com razão, à face do contrato, no qual se estipulava, formalmente, que as obras de arte deveriam ser desde logo construídas para as duas vias.

Recorreu a Companhia Real para o Tribunal arbitral, mas este, por sentença de 10 de Agosto de 1863, deu por unanimidade razão ao governo, reconhecendo, contudo, que as razões invocadas poderiam vir a servir de base para obter os meios legais de modificação daquela cláusula.

Arrastou-se, porém, esta questão e só terminou, muito mais tarde, pelo contrato de 27 de Novembro de 1865 para conclusão da linha do Norte, a que oportunamente faremos referência.

*

O «Regulamento para a fiscalização» de 5 de Dezembro foi mais tarde alterado e ampliado por diversos outros decretos: 21 de Fevereiro de 1891, 3 de Dezembro de 92, 9 de Dezembro de 98 e 5 de Setembro de 99.

Os princípios fundamentais da legislação portuguesa de caminhos de ferro, pertencentes ao domínio público, foram, porém, estabelecidos pelo decreto de 31 de Dezembro de 1864.

Embora abandonando um pouco a ordem cronológica, digamos alguma coisa sobre esta legislação e sua regulamentação.

O decreto de 31 de Dezembro de 1864 baseava-se na lei de 25 de Junho desse ano, que autorizava o governo a reformar as diferentes repartições do ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria e dividia-se em 4 Títulos: o primeiro, tratava dos «direitos e obrigações do Estado e da administração pública relativamente à construção e exploração dos caminhos de ferro»; o segundo, das «obrigações e

direitos das empresas»; o terceiro, dos «direitos e obrigações dos proprietários confinantes, dos passageiros e de outros»; finalmente, o quarto continha as «disposições gerais».

Não se desenvolverão aqui, evidentemente, os quarenta e dois artigos, que constituem esses quatro Títulos; mas não poderemos deixar de mencionar, muito em resumo, as seguintes disposições desse «Regulamento»:

a) Faziam parte da viação pública, e são do domínio público, todos os caminhos de ferro, qualquer que seja o motor empregado na sua exploração, em todas as suas obras, dependências, etc.

b) Nenhum caminho de ferro poderia ser construído nem explorado, quer por qualquer entidade quer pelo próprio Estado, sem prévia autorização do governo ou aprovação do respectivo contrato.

De esta disposição exceptuam-se os ramais das linhas contratadas e as linhas de extensão não superior a 20 quilómetros para serviço de minas ou empresas industriais.

c) O governo decretaria as providências necessárias para a fiscalização, quer técnica, quer administrativa e comercial, do caminho de ferro, comodidade e segurança dos passageiros, bagagens e mercadorias e polícia, ordem e segurança dos trabalhadores e empregados.

d) Essa fiscalização e polícia era organizada em divisões territoriais, quadros de pessoal, atribuições, etc.

e) As injúrias, desobediência, resistência e ofensas corporais, feitas aos funcionários da fiscalização, seriam punidas com as penas que o código penal impõe para o caso de serem cometidas contra os empregados públicos. E, do mesmo modo, seriam estes funcionários punidos pelos crimes, que cometessem no exercício das suas funções.

f) Correlativamente, o Regulamento determinava as responsabilidades, e respectivas sanções, do pessoal das empresas exploradoras.

Estas teriam a responsabilidade civil pelas perdas e danos causados, mas a responsabilidade criminal seria da pessoa ou pessoas, que desse facto tenham sido causa, quer como autores ou cúmplices.

g) As empresas teriam livre escolha mas inteira responsabilidade do pessoal nomeado para os seus serviços.

E, como tal, seriam civilmente responsáveis pelas perdas e danos causados, podendo mesmo ser punidos os gerentes, administradores e empregados, nos termos da lei penal, quando esses danos tenham origem em algum crime ou facto praticado contra as disposições do Regulamento.

h) Nenhum trabalho de construção ou mesmo reparações, de que resulte alteração do projecto aprovado, poderiam ser realizados sem prévia autorização do governo e, bem assim, nenhuma linha, ou secção de linha, poderia ser aberta à circulação e

serviço público, sem prévio exame e aprovação do governo.

i) Um parágrafo do artigo 20.º estipulava que a empresa pagaria uma multa de 25\$000 réis a 200\$000, quando houvesse atraso na partida ou chegada de um comboio, multa que seria imposta pelo governador civil do Distrito, em vista do auto levantado pelo fiscal do governo.

Também os gerentes e empregados das empresas ficavam responsáveis pelas consequências de não terem máquinas preparadas e vagões de socorro, ou de os não fazerem seguir imediatamente em caso de acidente.

j) O Regulamento obrigava as empresas a organizarem os seus serviços médicos, quer para os seus empregados e trabalhadores quer para os passageiros.

k) Determinava as obrigações e sujeições dos proprietários confinantes; garantias e correlativas obrigações e disciplina dos passageiros e expedidores; proibição de transitar pelas linhas, atravessá-las sem ser nas passagens de nível e determinar as sanções contra quem forçasse as vedações ou barreiras, etc.

l) Não podia ser penhorado nem arrestado ou embargado o material circulante, máquinas, instrumentos e utensílios, materiais destinados à exploração, conservação, guarda e segurança das linhas, bem como não podiam ser embargadas as obras, qualquer que fosse o fundamento, o meio e o requerente, destinadas à construção, exploração ou reparação das linhas, desde que constassem de projectos aprovados pelo governo e em terrenos a esse fim destinados.

Este regulamento, de que apenas se deram resumidamente os tópicos principais, foi aprovado, completado e mandado pôr em execução pelo decreto de 11 de Abril de 68.

Este novo regulamento, ou complemento do anterior, dividia-se em oito capítulos, que tratavam da via, estações, material circulante, composição dos comboios e sua marcha, tráfico, passageiros e disposições diversas.

As suas determinações e regulamentação são tão minuciosas, verdadeiramente dignas de admiração para a época, que nem vale a pena pensar em as reproduzir aqui, mesmo resumidamente, pois tornariam este trabalho ainda mais monótono.

Deles escrever-se-ia muitos anos depois, em 25 de Agosto de 1927, no relatório do decreto que o actualizou: «estes sábios diplomas têm-se conservado intactos, tão proficientemente haviam sido elaborados, inspirando-se na legislação francesa».

Todos os ferroviários e as pessoas, que por esses assuntos se interessam, os conhecem, porque eles fizeram até há bem pouco (1927) a base fundamental da nossa legislação ferroviária.

Engenheiro Branco Cabral

Uma sessão em sua homenagem, no 25.º aniversário da posse do cargo de secretário-geral da C. P.

NO dia 15 de Julho decorreu o 25.º aniversário da posse do sr. Engenheiro Branco Cabral no cargo de Secretário-Geral da C. P.. Na véspera, os funcionários da Companhia tiveram a feliz ideia de surpreendê-lo com uma sessão de homenagem na sala do conselho, que se tornou pequena para conter não apenas os funcionários seus colaboradores, não apenas os seus subordinados, mas também os membros do Conselho de Administração, o sr. Director-Geral, engenheiros de vários serviços, amigos pessoais, muitas senhoras e representantes da Imprensa.

À sua entrada, na companhia dos srs. Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes, Director-geral; Conde de Penha Garcia e Drs. Malheiro Reimão e Francisco Pinto Moledo, a assistência testemunhou, com uma prolongada salva de palmas, a grande simpatia e o grande apreço pelo ilustre secretário-geral da C. P.

Fez uso da palavra em primeiro lugar, o sr. Dr. Francisco Pinto Moledo, chefe dos serviços de contabilidade e finanças, que pronunciou a seguinte saudação:

«Ex.^{mo} Senhor Secretário Geral: Apenas duas palavras curtas e simples para dizer da razão por que nos encontramos todos aqui.

Completam-se amanhã 25 anos sobre a data em que V. Ex.^a tomou posse do elevado cargo de Secretário Geral efectivo da Companhia, porque, como adjunto, já há alguns anos antes lhe vinha prestando o seu concurso.

Se um quarto de século é já um lapso de tempo apreciável na vida humana, 25 anos vividos na Companhia são 25 anos de intenso trabalho, nem sempre isentos de grandes preocupações, pois nesses anos está incluído o período em que a Companhia sofreu sérios embates, que puseram duramente à prova o superior tacto e as raras qualidades de inteligência e de trabalho de V. Ex.^a.

Quem, como alguns de nós, teve ocasião de o acompanhar nessas horas difíceis, pode testemunhar a soma de trabalho, de persistência e de clarividência de que V. Ex.^a deu sobejas provas para poupar ou, pelo menos, atenuar grandes dificuldades e prejuízos.

Mas se acidentalmente aludimos à superior acção desenvolvida por V. Ex.^a durante o já largo exercício do seu cargo, não o fazemos com o espírito de apreciar a sua obra — o que a nós não nos compete — mas apenas para esboçar a largos traços uma das facetas mais características da sua personalidade.

O que nos compete a nós neste momento — e disso não abdicamos e por isso aqui estamos todos — é agradecer a

V. Ex.^a a maneira delicada como sempre nos tratou e a forma compreensiva como sempre nos escutou, embora nem sempre pudesse dar satisfação aos nossos anseios.

A estes nossos agradecimentos bem sinceros, permita-nos V. Ex.^a que juntemos os nossos votos bem sentidos pelas prosperidades pessoais de V. Ex.^a e de que por muitos anos ainda tenhamos a satisfação e a honra de tê-lo como chefe. Tenho dito.»

Depois, o sr. Eng.^o Roberto de Espregueira Mendes, ilustre Director-geral, proferiu um discurso, afirmando que a homenagem prestada ao sr. Eng.^o Branco Cabral, pelos seus colaboradores, ao completar vinte e cinco anos de serviço no desempenho do alto cargo de secretário-geral da C. P. era a todos os títulos bem merecida e por isso e sem favor algum lhe levava as saudações de todos os que com a direcção trabalham.

E o orador acentuou em seguida:

«O sr. Eng.^o Branco Cabral tem servido a Empresa com dedicação e inteligência invulgar e procurado resolver as inúmeras dificuldades que dia a dia se nos deparam e com entusiasmo criar e colaborar nos grandes empreendimentos, aplaudindo-os, animando todos e não descansando enquanto se não atinge a sua completa realização. As suas qualidades pessoais, que tanto admiro, são, de facto, um precioso dom, pois como ninguém sabe criar amigos em todos os que com ele têm o prazer de privar. Todos nós reconhecemos também o seu admirável sentido de colaboração, procurando sempre, pela conjugação de esforços e de boas-vontades, atingir os fins mais úteis para a Empresa que tão lealmente servimos. Vim confirmar perante todos as nossas dívidas de gratidão e desejamos-lhe longos anos de vida».

O sr. Eng.^o Branco Cabral agradecendo, num brilhante improviso, a homenagem que lhe era tão significativamente prestada, disse:

Srs. Administradores, Sr. Director-Geral, meus amigos

Estes cumprimentos que hoje tiveram a amabilidade de me apresentar produzem em mim sentimentos contraditórios. Por um lado, de desagrado pessoal: — por ter sido colhido de surpresa e não ter tido tempo de preparar o substancial improviso de agradecimento; ainda de desagrado, por me colocarem «em foco», e saber por experiência de fotógrafo amador quanto estão distantes as intenções do fotógrafo dos méritos do fotografado, e eu próprio não me reconhecer nas palavras amáveis que me dirigiram; e ainda porque, me parece, terem envelhecido de alguns meses os meus vinte e cinco anos. Sei que só em dois de Janeiro fui investido definitivamente nas funções de Secretário-Geral, embora já há alguns meses exer-

cesse o cargo interinamente, desde que se dera a ascensão do Sr. Pinto Osório a Administrador.

Cabe aqui uma homenagem ao meu antecessor, cujos conselhos sempre me foram proveitosos e a quem desejo longa vida para continuar, com a sua lúcida inteligência, privilegiada memória e saber de experiências feitas, a prestar à Companhia os relevantes serviços que ainda hoje lhe presta.

Seja como for, ou como queiram, há um quarto de século que sou funcionário da Companhia, como Secretário-Geral. Adverso, por temperamento, a exercer funções contínuas, quis sempre ser menos funcionário do que animador de boas vontades. Desde que comecei a ocupar-me dos assuntos da Companhia e me tornei ferroviário, compreendi o fenómeno comum a este mister: — ser-se ferroviário não é uma profissão, é uma paixão absorvente, a que se fica ligado por múltiplos laços, tão fortes que se transmitem até de pais para filhos.

A esta paixão ferroviária sacrifiquei, ao tomar conta do cargo de Secretário-Geral, certamente, os meus interesses particulares; e, no correr destes anos, muitas vezes esqueci pela Companhia assuntos pessoais, incluindo neles a própria família. É-me grato verificar que o que sacrifiquei de mim próprio, aqui se concentrou e se traduziu na amizade dos meus colaboradores. Amigos tem sido o capital que eu consegui amearhar ao longo duma vida de trabalho. Não creio que esteja isento

quenos, elegância de atitudes morais e profissionais, é bem o chefe de todos nós.

Agradeço aos Srs. Administradores Conde de Penha Garcia e Dr. Malheiro Reymão a sua presença junto de mim e neles a entidade *Administração*, de quem sempre recebi as mais distintas provas de consideração. Recordo-me dos Presidentes com quem servi, uns ainda vivos, outros já desaparecidos, todos amigos, duma amizade fortalecida num duro trabalho comum, e devo uma referência muito especial ao actual Presidente, Sr. Doutor Mário de Figueiredo, a cujas qualidades de carácter e inteligência presto a minha homenagem muito sincera de admiração e que, graças ao incontestável prestígio de que desfruta em Portugal, se tornou credor da gratidão de quantos trabalham na Companhia e do progresso dos Caminhos de Ferro em Portugal.

Meus Senhores: Não navega em mar de rosas a Companhia, o que de resto acontece a quase todas as explorações ferroviárias do mundo.

Mas contra ventos fortes e más marés é que nós mais precisamos de continuar a enfunar as nossas velas, enchendo-as de fé, de confiança e de optimismo.

Ao terminar o seu discurso o sr. Secretário-Geral da C. P., foi saudado prolongadamente



O Director Geral da C. P., Eng. Espregueira Mendes, perante os administradores e mais pessoal superior da C. P., lendo a homenagem da C. P. ao ilustre Secretário Geral

de inimigos, mas esses mesmos só o são porque não passaram perto de mim e não tive oportunidade de evagavelmente os abraçar. É pois aos meus colaboradores mais directos que a Companhia deve o meu trabalho destes vinte e cinco anos. Em bons e maus tempos — como salientou o Dr. Pinto Moledo — sempre colaborámos com perfeito espírito de equipa, uma equipa a que eu soube comunicar o meu entusiasmo.

Aproveito esta oportunidade que me dão para agradecer aos que estão e aos que já cumpriram aqui o seu labor, e que não esqueço, esta amizade que me desvanece e os serviços que têm prestado, suprimindo tantas vezes as minhas insuficiências.

Um serviço estou certo ter prestado, por mim próprio: esse se refere ao Sr. Engenheiro Espregueira Mendes. Recordo a tarde em que me pediu para o receber, e me solicitou o conselho se deveria ou não aceitar o convite para Subsecretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações. Encorajei-o decididamente a aceitar esse alto cargo, onde tão distintamente serviu a Nação, cargo que lhe abriu afinal as portas da Direcção-Geral da Companhia. Agradeço-lhe as suas generosas palavras, justas no que diz respeito à colaboração que lhe tenho prestado e estou disposto a continuar a prestar, pois tudo merece quem com tão perfeita compreensão do seu cargo, lealdade para com os grandes e pe-

pela assistência e em seguida cumprimentado e abraçado pelos seus colegas e amigos. O sr. Eng. Branco Cabral foi inteiramente digno dessa homenagem.

Uma das funcionárias, em nome dos empregados, entregou ao homenageado uma formosa corbelha de flores.

*

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que esteve presente a esta sessão, nas pessoas do seu Director-gerente e de um dos seus redatores, reitera ao sr. Eng.º Branco Cabral os seus cumprimentos e felicita os promotores desta justa homenagem, a qual, para além do seu significado pessoal implica a certeza de que os ferroviários constituem uma grande família, em que os laços do sangue são substituídos pelos laços da amizade e da camaradagem.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O Padre Américo

Com o falecimento, no Hospital da Misericórdia do Porto, do Padre Américo, vítima de um acidente de viação, não foi só o País que perdeu um dos seus melhores valores, foi também a Humanidade que se viu privada de um dos seus mais belos títulos de glória. Homens como o fundador das *Casas dos Gaiatos* são raros, muito raros, hoje em dia. Como S. Francisco de Assis, o bondoso Padre Américo amou a irmã Pobreza e espalhou por centenas de crianças desamparadas pão e alegria. Se a ambição é um pecado, no Padre Américo teve a expressão feliz de uma virtude extraordinária: porque só ambicionou fazer bem, dar um tecto hospitaleiro a quem dele carecesse e o pão de cada dia aos que tinham fome. Homens assim, que amam entranhadamente o próximo, não podem morrer. E para que o Padre Américo continue vivo, imortal, como uma grande e divina expressão de amor, é necessário que a sua Obra, erguida pelo milagre da sua bondade, encontre quem a continue, com aquele carinho, com aquela piedade e com aquela alegria com que o bom do Santo a dirigia.

Giovanni Papini

Giovanni Papini, que faleceu recentemente na Itália, tem em Portugal, graças às admiráveis edições, em língua portuguesa, de «Livros do Brasil», uma enorme audiência, desde esse livro intitulado Gog ao volume — *Vigia do Mundo*, traduzido pelo poeta José Terra. Se a *História de Cristo e Miguel Angelo na Vida do seu Tempo* são os seus livros máximos, *Vigia do Mundo* vale como um livro de confissões íntimas. Quem quiser conversar com o escritor e perguntar-lhe o que pensa dos homens e da vida, encontra em cada página uma resposta pronta. O prosador e o poeta, o crítico e o humorista, encontram-se nesse livro genial. Qual foi o objectivo do escritor ao compor os seus livros? Responde-nos ele, em *Vigia do Mundo*:

—«Deixar, mercê da minha obra de apóstolo e de poeta, os homens um pouco menos brutos e um pouco menos infelizes, restituir ao homem a sua semelhança consigo próprio e restaurar a Humanidade desfigurada aviltada, enlouquecida.»

Vida Literária

O jornalismo é uma profissão absorvente e exaustiva? De certo que sim. Mas nem todos se deixam queimar por ela. Foi o caso de Norberto de Araújo, que encontrou tempo para escrever belas páginas fora das horas da sua profissão de jornalista; são os casos de Artur Portela e de Luís Teixeira, prosadores admiráveis; é o caso de Augusto Pinto, autor de poemas que bem mereciam ser reunidos em volume; e é ainda o caso, entre muitos outros, de Augusto Ricardo, sonetista impecável, que nos trouxe, há dias, o seu belo volume intitulado — **UM AMOR QUE NÃO É MEU**.

O soneto, a incomparável jóia florentina, continua a ser uma das mais formosas expressões de poesia. Augusto Ricardo, poeta de amor, veio provar, com a sua colectânea, que o soneto não envelheceu. Como há seiscentos anos, ainda hoje ele serve para exprimir os sentimentos de sempre.



AZENHAS DO MAR — Aguarela de Berta Borges
(Esta aguarela foi adquirida para uma colecção particular, em Porto Rico)

Antologia

CAMINHADA

*Tempos e tempos neste caminhar,
seguindo sempre sem saber porquê,
e o tempo passa e fico-me a cismar
se o sonho existe porque não se vê...*

*Fatigado de tanto desejar,
o coração vacila e já descrê,
embora digam que faz bem sonhar,
mesmo naquilo que se não prevê.*

*Acompanham-me sombras, esperanças;
horas prometedoras caem, mansas,
sobre a minha penosa caminhada.*

*E esta certeza surge e me detém:
—Só quando nos perdemos por alguém
se encontra a senda há muito procurada.*

(Do livro *Um Amor que não é Meu*)

AUGUSTO RICARDO

PROBLEMAS ACTUAIS

III

TRANSPORTES

I

Os caminhos de ferro foram sempre obras muito caras. Ao tempo da sua construção, aproximadamente, há 100 anos, e ainda durante largos anos, resolveram de forma satisfatória o problema da celeridade dos transportes.

As estradas datam da mesma época; foram construídas pelo Estado e oferecidas ao público. Alguns caminhos de ferro foram também construídos pelo Estado, mas não oferecidos porque o seu funcionamento implicava despesas de certo vulto, e era assim necessário que os utentes contribuíssem para as compensar.

Justificava-se, pois, esta diferença de atitudes, dada a evidente utilidade dos caminhos de ferro, em face dos transportes rudimentares da época, pequena capacidade e tracção animal. As estradas foram assim destinadas ao tráfego local e à afluência às estações do caminho de ferro.

O sistema estava logicamente equilibrado. Algumas linhas férreas não eram do Estado, mas propriedade privada, e todos iam vivendo. O Estado garantia por vezes o juro do capital investido na rede ferroviária, no sentido de promover a construção de linhas, consideradas como um meio económico fundamental para o progresso do país.

Mas surgiu a tracção mecânica nas estradas, tudo se transtornou, e perturbou-se o equilíbrio. Em vez de se manter a drenagem fundamental pelo caminho de ferro, houve a tendência para o substituir; além do legítimo tráfego afluente, criou-se um movimento de intensa concorrência.

Um assinante da «Gazeta»

Exposição Internacional Técnica e Industrial de Charleroi

De 20 de Setembro a 1 de Outubro deste ano, realiza-se em Charleroi (Bélgica) a 3.^a Exposição Internacional Técnica e Industrial, na qual participará, também, como nas de 1954 e 1955, uma representação estrangeira particularmente rica. Além dos habituais grupos de exposição: minas e pedreiras, metalurgia, construções mecânicas metálicas, electricidade e electrónica, vidraria, química, cerâmica e produção de energia, haverá este ano outros grandes grupos: o das máquinas — ferramentas; uma exposição nuclear onde se mostram as realizações e os projectos belgas e uma secção agrícola especial, consagrada ao material de produção de leite.

Em comemoração do 125.^o aniversário da «Association Charbonnière des Bassins de Charleroi et de la Basse-Sambre» far-se-á, em «hall» próprio, uma grande exposição de material de minas.

Trata-se de um grande acontecimento europeu, e para o anunciar à Imprensa, o sr. Jean Muller, ilustre jornalista e director — geral do turismo belga e comissário, no nosso País, daquela Exposição, ofereceu aos jornalistas e a várias entidades um «cocktail», a que esteve também presente o sr. Emmanuel Michez, presidente da Câmara do Comércio Belga tendo-se feito, em seguida, a projecção de dois filmes, o primeiro de ordem turística e cultural, o segundo focando aspectos da 1.^a Exposição de Charleroi.

Exposição de Floricultura

Com a presença do Chefe do Estado, inaugurou-se no dia 14, encerrando-se em 22 do mês findo, no Parque Botânico (é esta a nova denominação da Tapada da Ajuda), uma «Exposição de Floricultura, Imagem da Flor e de Mobiliário de Parques e Jardins».

Esta exibição, levada a efeito pelo Instituto Superior de Agronomia e pela Direcção Geral dos Serviços Florestais e Aquícolas, teve o concurso da Sociedade Nacional de Belas Artes que, em duas salas anexas ao Pavilhão de Exposições, apresentou a «Imagem da flor», com trabalhos do escultor Anjos Teixeira, Filho, Faria de Castro, Alda Machado Santos, etc., etc.

Muitos milhares de visitantes admiraram esta exposição, a todos os títulos notável, e que revelou, sobre as dos anos anteriores, um maior interesse pela parte do público.

Regata Internacional Torbay-Lisboa

No dia 15 de Julho, realizou-se, no Estoril, uma linda festa folclórica em honra dos tripulantes dos navios que participaram na Regata Internacional Torbay-Lisboa.

A Festa, que foi patrocinada pelo Secretariado Nacional da Informação e pela Junta de Turismo de Cascais, resultou brilhante e despertou um grande e justificado interesse.

*Assegure uma viagem
tranquila!*

*Utilizando
vidros
inestilháveis*

COVINA

ao f. 53

Assembleia Geral

da C. P.

Na sua reunião de 30 de Junho foram aprovados o Relatório e Contas de 1955

SOB a presidência do sr. Dr. Bustorff Silva, reuniu-se, na tarde de 30 de Junho, a Assembleia-Geral da C. P., estando presentes setenta accionistas, que representavam capital superior a 11.000 contos.

Aberta a sessão, o sr. Dr. Bustorff Silva prestou sentida homenagem à memória do Prof. José Alberto dos Reis, eminente mestre de Direito, que em todas as suas altas funções revelou sempre competência e dignidade. Por proposta sua, a assistência guardou, de pé, um minuto de silêncio, associando-se assim ao pesar da Administração da Companhia expresso no Relatório, em palavras ditadas pela saudade e sentimento de justiça.

Em seguida, entrou-se na apreciação do Relatório. O primeiro orador a fazer uso da palavra foi o sr. Manuel Chaves Caminha, que analisou o documento circunstanciadamente. Passamos a arquivar nas nossas colunas o texto integral da sua intervenção:

«Ao apreciar circunstanciadamente o Relatório e Contas que hoje vamos votar, congratulo-me com a melhoria da situação que a exploração da Companhia nos apresenta.

Tudo indica pelos números do Relatório que as receitas tendem a melhorar com um aumento de tráfego de mercadorias e transporte de passageiros.

Diz-nos para tal o número 1 do documento ora em causa, ao afirmar que as receitas apuradas neste sector foram as mais elevadas da vida da Companhia. Igualmente nos indica que o tráfego foi melhor do que em 1953, sendo este, como foi, o pior da Companhia desde 1947. O movimento de mais 1.700.000 passageiros é de considerar.

Se o ano agrícola e pecuário não fosse de penúria é natural que o tráfego tivesse acompanhado a evolução de melhoria que houve no transporte de passageiros.

Os confrontos — para mais e para menos — referentes a tonelagem transportada por mercadorias, as receitas unitárias por passageiro e tonelada-quilómetro e as receitas do tráfego em 1954 em relatividade com os dos caminhos de ferro de outros países da

Europa são elementos que honram quem os elaborou.

No n.º 2 diz-se que a melhoria em referência ao ano anterior foi de 16.229 contos e que o «deficit» se circunscreveu a 28.867 contos contra 45 096 contos do ano anterior, a despeito de vários agravamentos de encargos, entre os quais os tidos com o pessoal que, num gráfico a páginas 13, nos demonstra terem sido os mais elevados desde 1947.

O combustível que toma o 2.º lugar dos encargos, é-nos magnificamente indicado a páginas 14 com os seus preços e logo a seguir encontramos o gráfico do percurso de máquinas e a despesa média de combustível por quilómetro-máquina em outro gráfico seguinte.

Com formas estatísticas desta ordem o Conselho de Administração e a Direcção Geral têm índices certos ou aproximados para continuar a atacar o aumento de receitas e a diminuição das despesas.

No n.º 5 verificamos a correlação das várias tarifas utilizadas e encontramos os queixumes de que, precisamente na Tarifa Geral, que é a que dá maior receita média, foi a que menos contribuiu.

Logo se verifica que o aumento de passagens deve ter influido como factor determinante nessa causa.

Parece que sempre se advogou nestas assembleias que uma baixa de tarifas traria maior volume de transportes, muito especialmente neste ramo de economia, batido em cheio pela estrada.

Ainda neste capítulo os números apresentados devem indicar ao Conselho de Administração a melhor directriz a seguir no futuro.

E a contra-partida podemos apreciá-la no que o próprio Relatório nos diz quanto a tarifas diversas e assinaturas.

O n.º 4 é o estudo de economia em paralelismo com as receitas de mercadorias.

Não se pode deixar passar em claro o número 5 e é motivo de satisfação para todos nós portugueses que a electrificação será um facto dentro de pouco tempo e que, embora lentamente, nos vamos colocando a par dos restantes países da Europa.

Felicitos por esse grande acontecimento e, anteci-

padamente, o Conselho de Administração e o Governo, que proporcionam ao País o avanço a que ele tem jús e muito mais se envolvermos o número 6 como sequente.

Não pode passar despercebido o texto do n.º 7 de que a Companhia aproveitará a seu tempo.

O número 8 do Relatório é pesaroso. O Professor Doutor José Alberto dos Reis foi administrador da Companhia, como tal velou com interesse pelas prosperidades e engrandecimento, mas todos nós, accionistas, devemos preito à sua memória por que longe de fazer valer o seu cargo sabia conjugar igualmente com ele os interesses dos accionistas, apoiando-os por vezes. Presto rendida homenagem à sua memória.

À parte do número 9 já me referi, destacando o auxílio governamental à Companhia.

Segundo o Conselho de Administração na parte que se refere ao banqueiro — Banco Fonseca, Santos & Viana, lamentando aqui, como a seu tempo o fiz junto da família, a perda do seu componente Sr. Mário Luís de Sousa.

O n.º 10 diz respeito à Assembleia.

Para finalizar e depois de apreciar o balanço do exercício de 1955 e o desenvolvimento da sua conta de resultados, apraz-me ter confiança e fé no futuro da Companhia, porque os números começam a melhorar duma maneira sensível e estou certo que, embora pausadamente, melhores dias se aproximam.

Seria injusto se, conscientemente, não fizesse tal afirmação.

Saúdo, pois, o Conselho de Administração, a quem já critiquei em anos anteriores, e não fica mal seja a quem for prestar a devida justiça quando é merecida ou criticar quando os ditames da consciência assim o julguem.

E, assim, entendo ser devido que a aprovação do considerando 3.º do Conselho Fiscal seja feita por aclamação e da mesma forma, no que se refere ao considerando 4.º contando com a continuação dos auxílios por parte do Governo e do banqueiro da Companhia.

Presto o meu apreço aos colaboradores do relatório e contas, verdadeiros índices para um bom estudo do sector económico-transportes.»

Os srs. Mendes de Carvalho e José Lucas Coelho dos Reis, que falaram depois, elogiaram o Relatório, e referindo-se à notável acção do Conselho de Administração, dirigiram expressões de justo louvor ao seu ilustre presidente, sr. Prof. Mário de Figueiredo.

O Conselho de Administração — afirmou, seguidamente, o sr. Prof. Mário de Figueiredo — nunca esquece a situação pouco lisonjeira em que se encontram os accionistas, e embora não tenha possibilidades legais para modificar essa situação, não tem descurado o assunto. E acentuou: — Se não foi

ainda até onde queria chegar, é porque quem pode habilitá-lo com essas possibilidades não julgou ainda o momento oportuno.

O sr. Prof. Mário de Figueiredo confessou, depois, que continua a manter a mesma fé quanto ao futuro da Companhia, apesar de serem lentos os seus progressos. Da electrificação das linhas de Sintra e do Carregado, como das do Norte, resultarão mais fortes e volumosos aumentos de tráfego e, portanto, saúde financeira para a Companhia. Não é o tráfego de passageiros que dará muito, mas sim o de mercadorias. O País está a sofrer uma transformação extraordinária, sublinhou. Basta pensar no constante aumento das fontes de energia eléctrica, na criação das indústrias-base e noutras obras de fomento para se avaliar bem o efeito que terão no aumento de receitas da companhia. A empresa não está em posição de só fazer investimentos reprodutivos. Atrasámo-nos, não por culpa das administrações anteriores, mas dos acontecimentos, e esse atraso tem de ser de alguma maneira compensado. Não o será por investimentos imediatamente reprodutivos. Se o Estado não auxiliar a companhia não o poderão fazer. O Estado tem-os ajudado muito e espera o orador que continuará a fazê-lo, para que o País não fique diminuído perante os outros que tanto cuidam das suas infra-estruturas ferroviárias. A execução do Plano de Fomento dará grandes possibilidades de desenvolvimento das receitas da Companhia, e é possível que, independentemente de outras condições, os accionistas obtenham então um princípio de compensação justa».

Depois de aprovado, na generalidade, o Relatório, procedeu-se à votação das conclusões do Conselho Fiscal, que são os seguintes: aprovação do relatório, balanço, contas, e demais actos do Conselho de Administração, respeitante à gerência exercida no ano social de 1955; consignação de um voto de profundo pesar pelo falecimento do Doutor José Alberto dos Reis, que na Companhia ocupou, sucessivamente, os cargos de Administrador e do Comissário do Governo; consignação de merecidos louvores ao Conselho de Administração pelos porfiados esforços com que, através de circunstâncias bem difíceis, tem diligenciado dar manifesto e progressivo incremento aos transportes ferroviários do País.

Procedeu-se depois à reeleição dos srs. dr. Mário Reimão Nogueira para o conselho de administração; dr. Augusto Vítor dos Santos para o conselho fiscal; e d. Bustorff Silva, José Braga da Cruz, Armando Mendes de Carvalho, Arnaldo Pinheiro Torres, Jaime Amador e Pinho e José Martins Alves para a mesa da assembleia-geral.

Proclamados os reeleitos, foram aprovados mais dois votos: de confiança para a elaboração da acta, e de louvor à mesa da assembleia-geral pela forma como dirigira os trabalhos.

Uma biblioteca para o pessoal da C. P., na estação do Rossio

Na estação do Rossio foi inaugurada, na manhã de 9 de Julho, uma biblioteca que compreende duas amplas dependências, uma de leitura e outra para guardar os livros em vitrinas e que se destina ao pessoal de trens e de revisão de bilhetes da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. A biblioteca é valiosa, pois é constituída por cerca de 1 400 volumes, todos eles abrangendo assuntos profissionais.

Deve-se esta útil iniciativa ao referido pessoal da C. P.

Com a presença dos srs. engenheiros Júlio dos Santos e Azevedo Nazaré, chefe e subchefe, respectivamente, da Divisão de Exploração; Prof. Doutor João Faria Lapa e José Camarinhas, chefes de Divisão de Fiscalização e Receitas; dr. Élio Cardoso, secretário da Direcção-Geral e editor do «Boletim da C. P.»; Américo Cardoso, presidente da Direcção da Biblioteca e de outros funcionários da Companhia, o sr. Director-Geral da C. P. procedeu à

inauguração daquele melhoramento de ordem cultural, cortando uma simbólica fita branca.

Em seguida, acompanhado das pessoas presentes, o sr. Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes visitou primeiramente, a sala, onde os livros, nas respectivas estantes, estão arrecadados, e depois à sala de leitura, onde se vêem as fotografias do Chefe do Estado e do sr. Presidente do Conselho.

O sr. Inspector Jorge Soares, em nome da direcção da Biblioteca, dirigiu cumprimentos ao sr. Director-Geral, agradecendo, na sua pessoa, a valiosa colaboração da C. P., com a qual se tornou possível aquela iniciativa, que tem por objectivo o aumento de conhecimentos técnicos dos agentes que prestam serviço na Empresa. A Direcção da Biblioteca, como testemunho de muita gratidão, — sublinhou o sr. Jorge Soares — deliberara nomear o sr. Eng.º Espregueira Mendes, seu sócio honorário.

Em seguida o orador fez a entrega de um artístico diploma ao sr. Director-Geral, que, em breves palavras, agradeceu a homenagem e louvou a acção de quantos empreenderam aquele melhoramento, no qual a C. P., pela sua utilidade, se interessou desde que teve conhecimento de tão útil iniciativa.

Lisboa desportiva

LISBOA GINÁSIO CLUBE

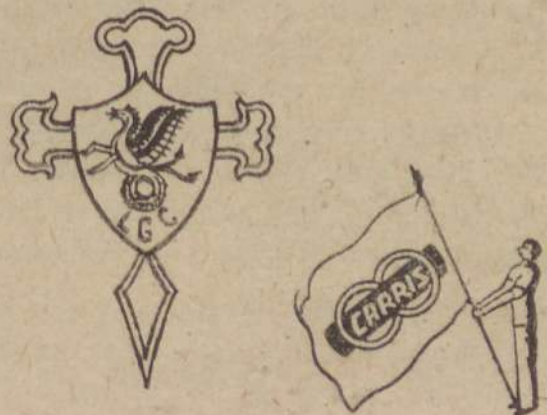
11

FUNDADO em 4 de Novembro de 1918, o «Lisboa Ginásio Clube» depressa se transformou num alfobre de atletas.

A modesta cave da rua Maria, onde se instalara a primeira sede, depressa se mostrou acanhada demais. Dois anos depois, porém, já o «Lisboa Ginásio» ocupava o edifício do antigo Teatro Borralho, para daí a mais algum tempo, num crescente de valorização, ser forçado a ampliar estas instalações, com o aluguer do edifício anexo que dá para a rua dos Anjos. Deve-se ao «Lisboa Ginásio» a introdução entre nós da ginástica rítmica para senhoras; cabendo-lhe também importante parcela no desenvolvimento e propaganda da ginástica educativa feminina.

Dos sucessivos contactos com os melhores ginastas mundiais, nunca o «Lisboa Ginásio» saiu desprestigiado; e a comprová-lo estão dezenas de saraus realizados no Coliseu dos Recreios. Também em Florença, em Roterdão e Espanha, os atletas do «Lisboa Ginásio» alcançaram posições de relevo — prestigiando o nome de Portugal. Sempre admiravelmente orientado, orgulha-se ainda o clube da sua famosa «classe maravilha» que tanto deu que falar.

Cerca de 1.400 atletas, praticando, além da Ginástica Voleibol, Basquetebol, Atletismo, Badminton, Luta, Box, Pesos e Alteres, Tiro ao Arco, Esgrima e Jogo do Pau, mantém presentemente o «Lisboa Ginásio Clube» em constante actividade, não permitindo as suas instalações que este número possa ser aumentado. Todavia, atendendo à importante dívida que o Desporto Português contraiu para com esta grande colectividade, o «Lisboa Ginásio» espera ver as suas instalações valorizadas e aumentadas dentro de pouco tempo, com a edificação de uma nova sede erguida no mesmo local onde presentemente se encontra instalado.





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

O «Diário do Governo», I Série, n.º 113, de 3 de Junho de 1956, publica o seguinte:

AVISO

Por ordem superior se faz público que, segundo comunicação da Legação da Suíça em Lisboa, o Governo da Finlândia efectuou o depósito nos arquivos do Departamento Político Federal suíço do instrumento de ratificação da Convenção internacional relativa ao transporte de mercadorias por caminhos de ferro (CIM), da Convenção internacional relativa ao transporte de passageiros e bagagens por caminho de ferro (CIV), assinadas em Berna em 25 de Outubro de 1952, e dos protocolos adicionais às mesmas convenções, de 25 de Outubro de 1952 e de 11 de Abril de 1953.

Os referidos Actos internacionais começam a vigorar quanto à Finlândia, nos termos da regra consignada no fim do protocolo. A da Conferência diplomática reunida em vista da aplicação das Convenções CIM e CIV, no dia 1 de Julho de 1956.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares, 23 de Junho de 1956.—O Director-Geral, *Rui Teixeira Guerra*.

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DA PROVÍNCIA DE MOÇAMBIQUE

CAMINHO DE FERRO DA BEIRA

Concurso para a apresentação do projecto e construção das oficinas de ferreiros e soldagem das oficinas gerais do Caminho de Ferro da Beira

O «Diário do Governo», III série, n.º 169, de 18 de Julho de 1926, publica o seguinte:

Está aberto concurso público, até às 15 horas do dia 12 de Setembro de 1956, para a apresentação do projecto e construção das oficinas de ferreiros e soldagem das oficinas gerais do Caminho de Ferro da Beira.

A base de licitação é de 3:160.000\$.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos Caminhos de Ferro, de Lourenço Marques ou Beira, o depósito provisório de 79.000\$.

A abertura das propostas realiza-se no edifício onde funciona a chefia do serviço de via e obras da Divisão de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira.

O programa de concurso e caderno de encargos poderão ser consultados, nas horas de expediente, nas secretarias do serviço de via e obras, na Beira, da Divisão de Estudos e Construção, em Lourenço Marques, dos armazéns da Inspeção de Exploração de Inhambane e Gaza, dos armazéns da Divisão de Moçambique e, em Lisboa, na Direcção-Geral do Fomento, Praça do Príncipe Real, 13.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, em Lourenço Marques, 15 de Junho de 1956.—O Director dos Serviços, *Arnaldo P. Pereira Leite*.

Recortes sem Comentários

Estudante honesto

Um estudante de 18 anos de idade entrou em «isolamento» voluntário de 24 horas, depois de lhe ser entregue uma prova errada para o seu exame final.

O rapaz, Ruut Tjassens, esperava que lhe entregassem a prova para o exame de francês, juntamente com o resto da classe, quando subitamente lhe deram a prova de inglês, que devia fazer no dia seguinte. De harmonia com os regulamentos, a prova não podia ser modificada.

Para resolver a dificuldade, o estudante fez o exercício e depois concordou em passar o resto do dia com o Reitor do Liceu e dormir em casa deste para evitar contacto com outros estudantes.

Isto passou-se na Holanda.

(Da «Folha de Domingo»)

A boa educação e a boa camaradagem passaram à história...

Não sabemos se o leitor se lembra destes casos...

Passaram-se há muitos anos — e com muita frequência. Mas também passaram à história...

Um automóvel ia pela estrada e encontrava outro automóvel parado. Que teria acontecido? Apenas uma contrariedade: — uma roda furada e o automobilista não podia reparar a avaria porque se esquecera do «macaco».

— Eu tenho aqui um e empresto-lho — dizia o automobilista que passava. E parava o carro, emprestava o «macaco» ao automobilista que sofrera o percalço, esperava que a avaria estivesse reparada — e depois punha-se em marcha, ouvindo um «obrigado».

Era certo que quando um carro estava parado na estrada e outro passava, uma voz sempre dizia: — Precisa de alguma coisa?

— Sim... Não... E em todas as circunstâncias um «obrigado» rematava o caso.

Também às vezes acontecia um automobilista abrandar a marcha do seu carro para deixar passar outro carro, gesto de delicadeza a que correspondia um «obrigado» com um aceno cordial.

A boa educação era proverbial entre os automobilistas; os gestos de boa camaradagem e compreensão avultavam de maneira notável.

Mas o tempo passou — e estes gestos também passavam...

Hoje, quando um carro está parado na estrada com avaria, o carro que passa não se detém; pelo contrário — acelera a velocidade.

Precisa de alguma coisa? É claro que precisa! — pensa o automobilista. E ao mesmo tempo pensa também: — Vou agora perder o meu tempo. Quem o mandou esquecer-se do «macaco»?...

E no outro caso, não retarda a marcha nem deixa espaço livre para outro carro passar. Não faltava mais nada — diz o automobilista com os seus botões. Eu é que vou à frente. O outro que passe quando puder...

E outros casos semelhantes se verificam na estrada. A boa educação, a boa camaradagem, passaram à história. Os gestos da amabilidade — foi um ar que lhes deu.

Cada qual que se arranje...

(O Repórter de Serviço. De O Volante)

Publicações recebidas

Problemas da Via Férrea Moderna —
Pelo Engenheiro Eduardo Ferru-
gento Gonçalves.

O nosso distinto colaborador, sr. Eng.º Eduardo Ferrugento Gonçalves, enviou-nos um exemplar da separata com o notável estudo que publicou, recentemente, na revista *Técnica*, órgão dos alunos de engenharia do Instituto Superior Técnico, sobre *Problemas da Via Férrea Moderna*. Trata-se,

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.ª DA

Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199 - 1.º e 2.º — LISBOA

Telefone 3 2728

Sociedade proprietária da

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

efectivamente, de um trabalho muito valioso, em cujo desenvolvimento o ilustre engenheiro demonstrou mais uma vez os seus vastos conhecimentos técnicos.

Vamos sumariar, porque o assunto interessa particularmente aos nossos leitores, o trabalho do sr. engenheiro Eduardo Ferrugento Gonçalves.

Os problemas que respeitam à via férrea, para que o Caminho de Ferro possa manter características da actualidade como transporte colectivo e acelerado, não são dos menos importantes, pois oferecem um grau de interesse especial atendendo à função da própria via como suporte da circulação. Referem-se estes problemas não só aos elementos que formam tradicionalmente a linha, considerados em si e isoladamente, mas também ao modo como são dispostos na constituição do todo que deve ser a via. Impõe-se, por isso, dar a cada elemento características lógicas com a função que tem a desempenhar, sendo, pois, fundamental o conhecimento desta função.

Depois de ter feito referências sumárias aos problemas principais relacionados actualmente à via férrea, o Autor considera em seguida o movimento principal e os movimentos secundários dos veículos em andamento sobre a linha, o que permite identificar as acções suportadas por esta, ponto de partida necessário para estudos sobre a sua resistência.

Felicitemos o sr. Engenheiro Eduardo Ferrugento Gonçalves pela publicação deste trabalho,

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	S. Tomé e Príncipe, Matadi e Angola	De 21 em 21 dias
Anvers	Portugal	Quinzenal

SERVIÇOS PERMANENTES

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

CARGA E EXPEDIENTE

LISBOA — Rua do Comércio, 39

Telef. 2 6314/5

Teleg. GERAL

PORTO — Rua Sá da Bandeira, 82

Telef. 2 7363

Teleg. SABÕES

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

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

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 — Telefone: 7,

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

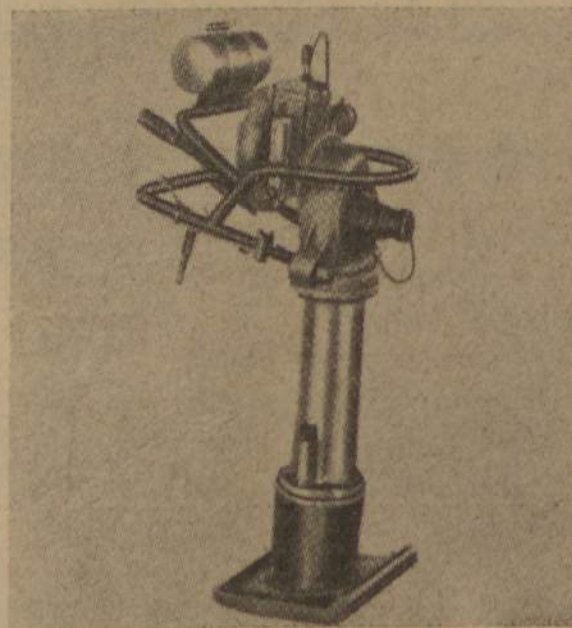
VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.^o, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 66 4972

O segredo do excelente trabalho de compactação realizado pelo



VIBRO — APILOADOR WACKER

Tipo B S - 50

reside nas acções combinadas de vibração e apiloamento

- * Para compactação de valas.
- * Para trabalhos de pavimentação e reparações em pavimentos de betão e betuminoso.
- Rendimento equivalente de 25 operários (150 m²/h).
- Consumo insignificante (0,4 l/h).
- Trabalho não fatigante para o operário.
- * Vibro-apiloadores e vibradores interiores e exteriores para todos os tipos.

Em stock na

DELEGAÇÃO PORTUGUESA

S. I. M. E. T.

Sociedade de Intercâmbio Mercantil e Equipamento Técnico, Lda.

Rua Rodrigues Sampaio, 21, 3.^o Porta B — LISBOA

Telef. 5 8888 e 5 0871 — Teleg. «Simetel»



Em toda a parte
UNDERWOOD
ACELERA OS NEGOCIOS DO MUNDO

MAQUINAS DE ESCRIVER PORTATEIS

MAQUINAS DE ESCRIVER ELECTRICAS

MAQUINAS DE ESCRIVER STANDARD

MAQUINAS TITIMAR

CALCULADORA IMPRESSORA AUTOMATICA

MAQUINAS DE CONTABILIDADE SUNDSTRAND

MAQUINAS DE CONTABILIDADE ELLIOTT FISHER

Em Lisboa: DUNKEL & ANTUNES, LDA.
56, Rua Augusta - Telef. 24251

No Porto: CARLOS DUNKEL
81, Rua do Bonjardim - Telef. 22013

COMPANHIA DE SEGUROS «BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

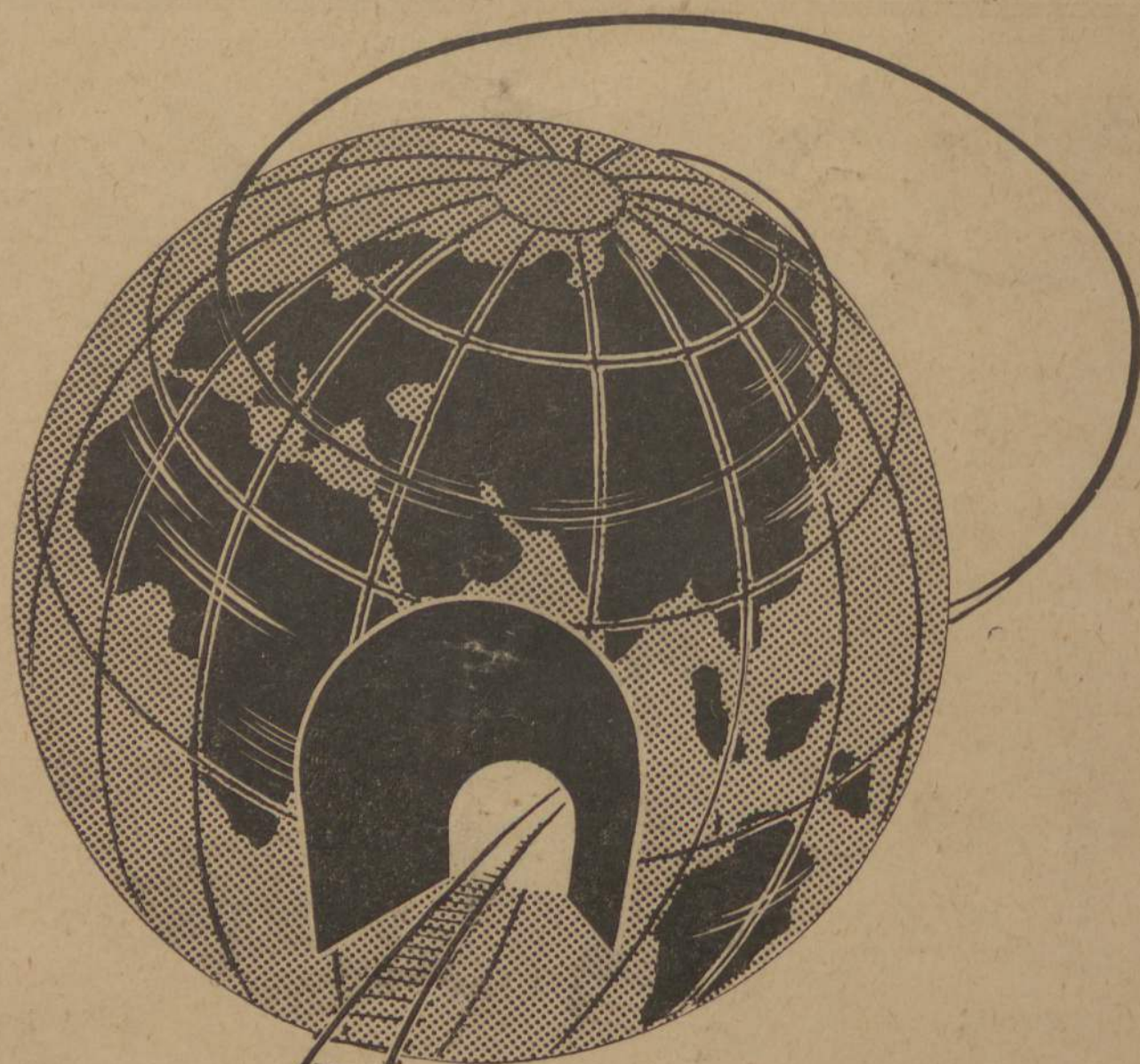
SOCIEDADE DO RIBATEJO, L.DA
SECÇÃO COMERCIAL
PRAÇA DO MUNICÍPIO, 13, 2.º // TELEFONE 26992
LISBOA

apresenta



Schubert
VOSS
ULTRA

três
ASES



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE