



ilby.
LYTO-SALLES, LDA. LISBOA

Gazeta das Caminhos de ferro

ANO LXX

N.º 1662

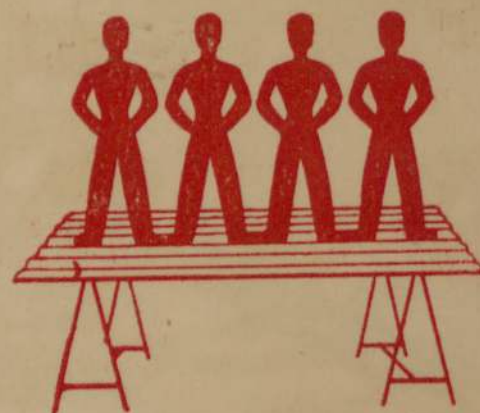
16 DE MARÇO DE 1957

ONDUCLAIR

A Chapa Translúcida que veio revolucionar
a Construção Civil

Um Complexo de Fibras de Vidro e de Polyester

RECOMENDADO PELA UNIÃO PROFISSIONAL E
INTERNACIONAL DOS TÉCNICOS DAS CONSTRUÇÕES
DOS CAMINHOS DE FERRO (U. P. I. N.º 1940)



RESISTÊNCIA:
300 Kg. por m²

CHAPAS ONDULADAS OU PLA-
NAS EM 10 CORES MODERNAS
E INALTERÁVEIS



ONDUCLAIR

*É A LUZ NO QUARTO, NO ARMAZÉM,
NA OFICINA, QUALQUER QUE SEJA A
INTENSIDADE DO SOL*

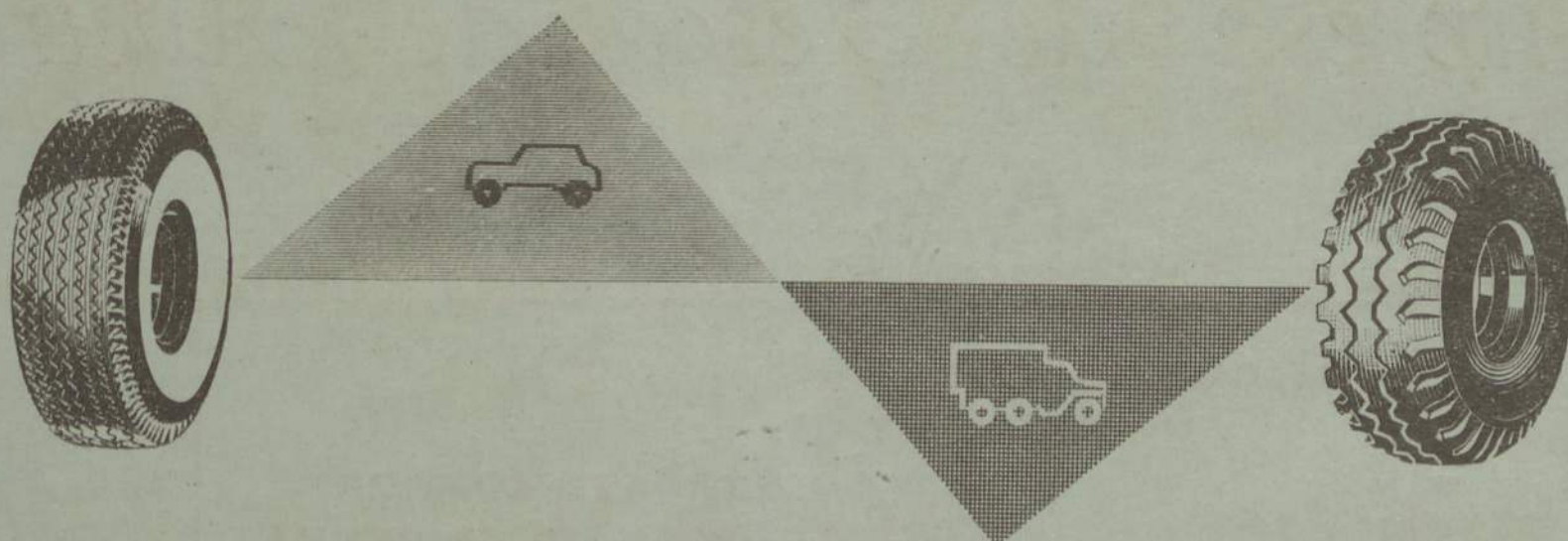
PESO:
2,300 Kg. por m²

TRANSLUCIDO, LEVE, INQUEBRÁVEL
SERRA-SE — FURA-SE — PREGA-SE

REPRESENTANTES PARA PORTUGAL
E PROVÍNCIAS ULTRAMARINAS:

OCIDENTE—Importador e Exportador, Lda.
R. Eduardo Coelho, 16 LISBOA
Telefone: 367859

É O MATERIAL MODERNO POR EXCELENÇA!



TANTO PARA AUTOMOVEIS
COMO PARA CAMIÕES

escolha sempre

MABOR

7-57

POSTOS DE ASSISTÊNCIA TÉCNICA GRATUITA

LISBOA • PORTO • COIMBRA • AVEIRO • BEJA • BRAGA
CASTELO BRANCO • COVILHÃ • FARO • SANTARÉM • VILA REAL • VISEU

LIVRARIA BERTRAND

73, RUA GARRETT — LISBOA

ENCONTRAM-SE À VENDA NAS SEGUINTE ESTAÇÕES:

Lisboa — Terreiro do Paço
Porto — S. Bento
Entroncamento
Alfarelos
Coimbra
Régua
Faro
Barreiro

Barcelos
Guarda
Figueira da Foz
Campanhã
Vilar Formoso
Aveiro
Viana do Castelo

JORNAIS E PUBLICAÇÕES NACIONAIS E ESTRANGEIRAS
LIVROS POLICIAIS E ROMANCES NACIONAIS E ESTRANGEIROS
—— GUIAS E MAPAS MICHELIN ———

LIVRARIA INTERNACIONAL, PORTO

Empresa de Pesca de Aveiro

A VEIRO

PESCA DO BACALHAU
PESCA DO ATUM
PESCA DO ARRASTO COSTEIRO
PESCA DA SARDINHA

FROTA

- 5 ARRASTÕES DA PESCA DO BACALHAU
- 2 NAVIOS DA PESCA DO BACALHAU A' LINHA (um em construção)
- 2 ATUNEIROS
- 2 ARRASTÕES DA PESCA COSTEIRA (um em construção)
- 5 TRINEIRAS

PAVIMENTOS CORFEO

(LAJE DE BETÃO ARMADO SEM COFRAGEM)



Das múltiplas vantagens sobre as lajes maciças, destacamos:

- **Maior isolamento térmico e acústico;**
- **Menor peso próprio;**
- **Maior rapidez na execução;**
- **Menor consumo de materiais;**
- **Maior economia na estrutura**

Assistência técnica permanente
 ESTUDOS, PROJECTOS E ORÇAMENTOS,
 SEM ENCARGOS

INDUSTRIAL CORFEO, LDA.

RUA DO TELHAL N.º 4, 1.º, DT.º — LISBOA — TELEF. 25787 — 366358 — 368562

DELEGAÇÃO NO **PORTO:**

AVENIDA DE FRANÇA, 201

TELEFONE 60486

ORTHO

ESTALEIROS EM **SACAVÉM:**

RUA MARIA LUISA BRAAMCAMP

TELEFONES 058084 - 058471

FÁBRICA DE PORCELANA DA VISTA ALEGRE, L.^{DA}

FUNDADA EM 1824

SEDE -- Largo do Barão de Quintela, 3 — LISBOA

**PORCELANAS
DOMÉSTICAS
INDUSTRIAIS
DECORATIVAS
ELÉCTRICAS**

DEPÓSITOS:

LISBOA

Largo do Chiado, 18

PORTO

R. Cândido dos Reis, 18

Sociedade Insulana de Transportes Marítimos, Lda. LISBOA

Praça do Duque da Terceira, 24-2.º Telef. 2 6029 — 2 9725,6 — Telegr. «DEKADE» - LISBOA

Fornecedores de **CARVÃO — COQUE — ANTRACITE**

Representante Exclusivo do

D. K. D. — Deutsches Kohlen Depot. — Handelsgesellschaft m. b. H.

ESSEN

Exportadores de todas as qualidades de **CARVOES DO RUHR**

Amianto — Borracha — Correias — Óleos das marcas «Valadoil» e «Pengolden» — Sedas Suíças para peneiros marca «Dufour» — Cartão «Klingerit» — Vidros «Klinger» — Calços «Klinger» para travões — Empanques — Vedante para juntas da marca «Collex» — Extintores de incêndios das marcas «Progresso» e «Hansa», etc., aprovados oficialmente, bem como todo o material para serviço de incêndio — Pulverizadores «Myst» para a Agricultura

VALADAS, L.^{DA}

ESCRITÓRIO: Avenida de D. Carlos I, n.º 60

ARMAZÉM: Calçada do Marquês de Abrantes, 27 e 27-A

Tel. P. P. C. 66 3113 — 66 9182/3

Telegr. VALADEIRO—LISBOA

FILIAIS: PORTO — Rua Mouzinho da Silveira, 73, 75 e 77, Telef. 21 739 // COVILHÃ — Rua Pero da Covilhã, 31 e 33, Telef. 103 // BEJA — Rua de Mértola, Telef. 159 // ÉVORA — Praça do Geraldo, Telef. 22 507

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

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

≡ AGENTES DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 32151/54 e 32261/64

LISBOA

Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telefs. 25938/39

PORTO

S. A. P. E. C.

S. A. des Produits et Engrais Chimiques du Portugal
Fábricas em Sétúbal

Os melhores adubos

SUPERFOSFATOS em pó e granulados

SULFATO DE AMÓNIO com 21 % de Azoto

NITROCALCIAMON — Cobelaz — Adubo nítrico — amoniacal com 20,5 % de azoto, metade nítrico, metade amoniacal, e forte percentagem de cal

ADUBOS MISTOS, simples e duplos, em pó e granulados — preparação das fórmulas mais adequadas para as diversas culturas e plantações

Cloreto de potássio — Cianamida cálcica — Adubos para todas as culturas

Teleg. COSAP

Rua Victor Cordon, 19 — LISBOA

Telef. 30 715/6/7

MINAS E METALURGIA

S. A. R. L.

Fábricas em Albergaria-a-Nova

Produção nacional de METAIS DUROS

PRODUTOS M * M

(sinónimo de alto padrão de técnica e qualidade)

Material de perfuração de minas e pedreiras, em Carboneto de Tungsténio

BARRENAS

BITS — ROTATIVAS

Pastilhas — Fieiras — Buris — Ferros de torno

— Quaisquer outras ferramentas para corte, estriagem ou perfuração

Teleg. COMIN

SOCIEDADE VINICOLA SUL DE PORTUGAL, L.^{DA}

EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

SEDE: PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20, 2.º

TELEFONES: EXPEDIENTE 26552 — GERÊNCIA 29957

Endereço Telegráfico: VINISUL

ARMAZÉNS: A REALVA — Almada

TELEFONE: ALMADA 17

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

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

1662

16—MARÇO—1957

ANO LXX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

COLABORADORES:

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



S U M Á R I O

Gazeta dos Caminhos de Ferro — no limiar do 70.º ano da sua existência	101
Caminhos de Ferro de ontem, de hoje, de amanhã — caminho de ferro de sempre, pelo Eng.º CARLOS MANITTO TORRES	103
Para a história das Caldas da Rainha e dos caminhos de ferro portugueses, um artigo de ANTÓNIO MONTÊS	107
A Vida Portuguesa há 60 anos, reportagem de REBELO DE BETTENCOURT	110
A reconstrução e desenvolvimento dos Caminhos de Ferro Espanhóis, por ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO	114
Linhas Estrangeiras	119
Ecos e Comentários, por SABEL	121
Eng.º R. de Espregueira Mendes	123
Feira de Paris	123
Brindes e Calendários.	123
Parte Oficial	123
Publicações recebidas	123
Linhas Portuguesas	123
Imprensa	124
Eng.º Campos Henriques.	124
Construir... Melhorando	124
Engenheiro Luís Acciaiuoli	124
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	125
Companhia Carris de Ferro de Lisboa	126
Romagem de Antigos Combatentes a França	127
Chapas onduladas em Poliéster armado com fibras de vidro	127
Recortes sem comentários	128

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

No limiar do 70.º ano da sua existência

COM este número, a «*Gazeta dos Caminhos de Ferro*» entra no 70.º ano de existência. L. de Mendonça e Costa, seu saudoso fundador, ao apresentar, naquele remoto mês de Março de 1888, a sua publicação, dizia textualmente:

«A «*Gazeta dos Caminhos de Ferro*» não é uma criação, é uma evolução. Nasce da própria exigência dos factos, brota das forças pujantes que impõem a sua publicação com uma sequência lógica, como a satisfação de uma necessidade inadiável. Há 46 anos que a França tem o seu *Journal des Chemins de fer*, sempre florescente em prosperidade; havia 29 anos que a Espanha tinha a sua *Gaceta de los Caminos de Hierro*, quando, em 1884, o seu redactor principal e falecido engenheiro D. Francisco Javier de Bona conhecendo pelos seus trabalhos nesta especialidade em Portugal o humilde nome do fundador desta *Gazeta*, o convidou de lá, para ser aqui o seu representante e redactor».

E o ilustre jornalista acrescentava e informava:

«A proposta foi aceite, pondo da nossa parte como condições que a *Gaceta* passaria a denominar-se de *Espanha y Portugal* e que nos seriam dados amplos poderes

para tratar dos interesses das linhas férreas portuguesas. A resposta não poderia ser mais pronta. No primeiro número que chegou a Lisboa ostentava-se já no título o nome do nosso País».

Com o interesse de um verdadeiro ferroviário e com o desvelo de um português de lei, Mendonça e Costa desempenhou-se cabalmente da sua missão. Mas isso, porém, como ele próprio o confessa, no referido artigo de apresentação, não lhe pareceu bastante. E o fundador desta revista declarava, em seguida, para justificar a publicação da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*:

«O aumento que a nossa viação ferroviária vai adquirindo exigia bem que o seu órgão na imprensa lhe consagrasse maior espaço, e facto idêntico que se dá no país vizinho não permitia que isso se conseguisse numa só publicação. Eis o motivo por que a *Gaceta* de Espanha e Portugal se desdobra hoje nesta nova *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de Portugal e Espanha, que temos a honra de apresentar ao público. Assim cada país tem a sua folha desta especialidade e ao mesmo tempo uma parte na do país vizinho, para dar maior latitude à defesa dos seus interesses».

O português de lei e o bom amigo de

Espanha expressavam-se, com sinceridade, nesse artigo de apresentação e assim até ao fim da sua vida, ele se manteve fiel ao amor da pátria e da amizade que deve unir-nos, sem reticências, lealmente, sem subseriências e sem propósitos ocultos, à vizinha Espanha.

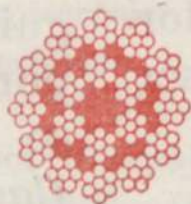
Rodeado de bons colaboradores, entre os quais se contavam algumas das mais distintas personalidades ligadas aos caminhos de ferro, o Director desta publicação alcançou desde logo seguro e merecido êxito. Português dos mais viajados do seu tempo, cada viagem que empreendia ao estrangeiro mais acentuava e fortalecia o seu vivo sentimento lusíada. Daí, a fundação, por sua iniciativa, da Sociedade de Propaganda de Portugal, que bastantes serviços prestou e continua a prestar ao País.

Quando o fundador desta *Gazeta* morreu, entendeu-se, nesta Casa, que a sua obra devia ter a presidi-la, para que não sofresse quebra de interesse ou desvio de objectivo, um vivo e consciente espírito de continuidade. Foi assim que se manteve, para garantir essa continuidade, o quadro dos colaboradores que haviam estado ao lado de L. de Mendonça e Costa, tendo ascendido ao posto de director, o seu antigo redactor principal, Eng.º José Fernando de Sousa.

Se é certo que no aspecto gráfico da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* se introduziram algumas alterações; se, ainda, felizmente, nos honram com a sua notável colaboração muitos dos amigos de L. de Mendonça e Costa, o programa e os objectivos desta publicação continuam a ser os mesmos, como continua a ser a mesma a nossa fé nos destinos do País.

Ao longo de setenta anos e das páginas desta revista foram-se anotando, número a número, com isenção, com entusiasmo e crítica honesta, os problemas, as conquistas, as realizações dos nossos caminhos de ferro e, simultaneamente, os progressos ferroviários dos países estrangeiros.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, fundada para servir os problemas e o prestígio dos Caminhos de Ferro, ao entrar, hoje, no 70.º ano da sua existência, não só evoca, por gratidão e respeitosamente, as memórias do seu fundador e dos seus primeiros colaboradores, saúda também, reconhecidamente, o seu Conselho Directivo, os seus actuais colaboradores, os seus assinantes e anunciantes, os seus amigos de sempre e também muito particularmente a Imprensa, que com tão exemplar camaradagem tem concorrido para a simpatia que rodeia esta publicação.



CAMINHOS DE FERRO

DE ONTEM, DE HOJE, DE AMANHÃ

— caminho de ferro de sempre

Pelo Eng.º CARLOS MANITTO TORRES

III—CAMINHOS DE FERRO DE AMANHÃ

a) Trem, de teor e propulsão modernos, suspenso ou sobre carris?!...

Quem pode — neste relâmpago de transição que é, em tudo, o dia de hoje — precisar o que será estruturalmente o Caminho de Ferro de Amanhã e, em face do seu poderoso e omnímodo valor orgânico, a participação ferroviária no quadro do transporte futuro?...

Contentemo-nos — os que profundamente conhecemos sistema nobilitado por tão altos serviços humanos, tão rico de extensão, experiência e possibilidades e que, exposto desde certa época a uma viva concorrência, se tem mostrado, ao presente e em alguns pontos, tão progressivo e desejoso de vencer — em considerar, confiadamente, que triunfará das suas dificuldades de hoje e continuará sendo, como é necessário que seja e até ao presente tem sido, base, centro e fiador de todo o transporte organizado.

Livre, porém, a fantasia, debate-se, a propósito e ultimamente, em alguns círculos da América do Norte, a questão de saber — e em verdade, ninguém poderá, rigorosamente afirmar hoje que venha ou não a ser assim no futuro — se continuará o comboio sobre a sua tradicional via de «duplo carril» subjacente ou se virá a preferir-se-lhe o sistema «monocarril» aéreo em que, sob estrutura naturalmente adequada e especial, o carril suporta a «cabine-motriz» e suspende, na correspondente vertical, o vagão da frente do trem, dotado, como todos os da composição, de peso não excedente a 11 toneladas, de marcha extremamente cómoda e isenta do balanço característico da deslocação no ar, e revestido, na maior parte da sua superfície, de um envoltório de «plexigás», matéria impermeável, ininflamável e insusceptível de estilhaçar...

O sistema, limitado por enquanto a um troço experimental construído em Houston, proclamar-se-ia destinado a grande sucesso não apenas nos serviços metropolitanos, mas provavelmente — hipótese a que, por nossa parte, nos parece lícito

opor as maiores reservas... — nos de ordem geral, afirmando a entidade promotora das experiências (grupo técnico e financeiro daquela cidade americana) que, embora dispendioso, o engenho — uma vez bem conhecido e apto, como é, ao melhor conforto e às maiores velocidades — depressa se generalizará.

É aliciente, não há dúvida, tal descritivo, que em Junho último ouvimos em França e vimos, a seguir, na Imprensa!...

Mas nós preferimos pensar que (salvo, claro está, no que possa referir-se aos serviços metropolitanos, em que o facto não constituiria, de resto, inteira novidade) o *Caminho de Ferro*, dentro do prodigioso desenvolvimento e inteligente adaptação que nos últimos tempos e em determinados pontos tem tido — facto de que grande parte da Europa, a braços, simultaneamente, com o reflexo das devastações da última guerra e as graves dificuldades da hora actual, dá irrecusável testemunho... — *continuará, por muito tempo ainda e sob todos os pontos de vista, bem aferrado aos seus carris e sobre eles*, aperfeiçoando sempre, sob o aspecto material e (requisito muito importante...) psicológico, a sua exploração e vindo a adoptar certamente, mais tarde ou mais cedo — consoante as circunstâncias e se até lá não se houver desencadeado a trágica previsão de Einstein no convulso pavor da sua angustiosa morte... — a energia nuclear de origem central ou individualizada por trem (propósito, aliás, de há muito previsto e considerado), com renúncia, entretanto, a adoptar, pelo menos nos tempos mais próximos e para os serviços longos ou os médios de concorrência maciça — que são, estes últimos, os que para ele principalmente estão em causa — o «monocarril» suspenso...

Sentir-nos-íamos mesmo inclinados a dizer — se é que em tão ponderoso assunto cabe benévola diversão — que bem teria bastado ao Caminho de Ferro o muito que, por todo o Mundo e em face das novas circunstâncias, descuidosamente «andou no ar» até que, sacudido por duras realidades,

à terra de novo tivesse descido e se desse verdadeira conta da situação...

b) Empalidece a estrela automobilística em uma das faces, rebrilha pela outra

Tem e terá o Automóvel a concorrer activamente com o Caminho de Ferro — na estrada e sob o ponto de vista genérico — três tipos de veículos: o «individual ou familiar», o «colectivo ou de serviço público» e o de «carga», que designaremos, para simplificar, por *Automóvel*, *Autocarro* e *Camião*; e tal concorrência persiste, renhidamente continua e em certos casos trágicamente se irá agravando no vastíssimo campo que lhe fica livre das reduzidas limitações, aliás irregularmente observadas, que para o caso possam resultar de quaisquer estatutos oficiais de repartição do tráfego, das defesas «carril-estrada» e outras, quase sempre e em boa verdade estabelecidas mais em teoria do que útilmente cumpridas...

Considerada, assim, a referida concorrência, convém ao Caminho de Ferro assegurar-se, para directriz da sua actuação futura, da «posição e tendências, reais e psicológicas, do concorrente automovido», sob cada uma das formas por que se apresenta no campo da competição.

Do Camião não havendo que individualizar aqui — não porque não exista entre ele e o Caminho de Ferro um vivo e bem conhecido prélio transportativo, mas porque a sua posição em face deste é (dentro, claro está, da proporção numérica e do carácter actuante dum e doutro) «mutatis mutandis» a do Automóvel, quer no que respeita à concorrência como no relativo aos acentuados prejuízos públicos de que sob vários pontos de vista está sendo responsável — são, por agora, os casos do Automóvel (nele incluído, entende-se, o do Camião na parte e pela forma que lhe compete) e o do «Autocarro» os que nos hão-de ocupar, como interessando, sob vincado aspecto, às futuras orientação defensiva e política utilitária do Caminho de Ferro.

É o que vamos fazer, não sem que antes prestemos ao Veículo Automóvel, sob o ponto de vista genérico, a homenagem que sem dúvida merece.

E OGIO DO VEÍCULO AUTOMÓVEL

O Automóvel ⁽¹⁾ — por estas ou semelhantes palavras o temos afirmado repetidas vezes e, desi-

(1) — Ao contrário do que há-de considerar-se no seguimento deste estudo, a designação *Automóvel* não tem aqui o significado de «veículo ligeiro de uso limitado» que, aliás, com ilógica restrição, se lhe dá hoje, mas o de «viatura genérica» que abrange todos os seus tipos especiais (o chamado *Automóvel*, o *Autocarro*, o *Camião*, o *Motociclo*, etc.).

gnadamente, em *A Coordenação de Transportes e as Circunstâncias Actuais da Exploração Ferroviária* ⁽²⁾ — é uma das mais belas, dignas e certamente perduráveis criações do homem!

O melhor que podemos dizer dele é que não vemos nada que — no seu campo, entende-se — o possa substituir um dia...

O Automóvel terá que evoluir, ainda e muito, no motor, na feição, nos serviços a prestar, mas será sempre... o Automóvel!

Ferrovíarios do coração ou antipatizantes da ferrovia — temos todos, por igual, de inclinarmos perante a sua realidade magnífica e incontestável!

É que, vindo de alta estirpe, nobilíssimos já os seus serviços ao progresso, à civilização, à própria felicidade humana, ainda depois disso desceu a ocorrer às mais duras e humildes necessidades do homem e em todos os campos domina e por todo o mundo é rei!

Que íntima, que universal fascinação!...

Ela é bem justificada e o fabricante e o intermediário exploram-na inteligentemente, produzindo sempre mais e melhor, organizando exposições e concursos sensacionais, editando catálogos maravilhosos, imaginando réclames irresistíveis, facilitando importação, compra, troca, reparação e abastecimento, e excitando assim — ao infinito — a expansão constante e vitoriosa do Automóvel!

É que nenhuma outra invenção humana se diria melhor adequada ao dia de hoje; amável, servindo a vaidade, o prazer, o conforto, a futilidade, o interesse e o lucro, contra toda a ideia de esforço, trabalho, sacrifício, contrariedade, dia a dia mais vistoso, cómodo e simplificado, lisonjeando — ao mesmo tempo — possuidor, timoneiro e ocupante, ele é bem o espelho da frívola vida actual!...

E o Caminho de Ferro, sobre aceitar tudo isto, terá também de reconhecer de bom grado, sem despeito, com serenidade, que o Automóvel — para além das fáceis paixões que a sua frivolidade desperta... — tem, por absoluto direito de conquista e utilidade pública, uma parte incontestavelmente legítima no transporte geral, da qual o carril deve e tem de abrir mão, sorridente quanto possível, sempre que averiguadamente lhe caiba fazê-lo!...

É isto — quanto ao seu qualificado teor, preciosa maneira de ser e ricas possibilidades, de que tanto se honra, tem beneficiado e deve orgulhar-se a Humanidade — o que nós sentimos e pensamos do Automóvel e é isto o que, por isso mesmo e antes de prosseguir, deliberadamente queremos

(2) — Tese do I Congresso Nacional de Transportes — Porto (1939).

acentuar aqui em homenagem à verdade e em penhor da perfeita isenção das considerações seguintes.

ALTOS E BAIXOS DOS MOTORIZADOS

Apesar de tudo isto, não podia o Veículo Automóvel — a despeito do valor intrínseco próprio, a que já se prestou suficiente homenagem — eximir-se à fatalidade que caracteriza tudo o que é humano e, por isso, condenado à precariedade, maior ou menor, dos seus destinos.

Tal condição, se não significa necessariamente falência — e é evidente que neste caso o não significa, nem disso se trata de perto ou de longe — quer, todavia, dizer incerteza, insegurança, por vezes desacerto de meios, processos e consequências...

Desta circunstância, que aliás e por forma diversa mas equivalente, se pode dar — e patentemente vem dando desde muito — no seu próprio caso, pode e deve o Caminho de Ferro extrair o exemplo e a lição úteis e, pelos meios regulares que se lhe ofereçam, as directrizes duma defesa que cada vez se torna mais urgente e indispensável à cobertura e progresso dos seus interesses legítimos, que outros não há que considerar aqui.

Para tanto, e por agora, analisaremos sumariamente os principais casos que caracterizam a situação presente e futura da «esquadra motorizada» em face do Caminho de Ferro, assim condicionando e permitindo orientar no melhor sentido a futura actuação deste.

1 — Invasão desbordante

Com um ímpeto que, muito de longe embora (dada a extrema acuidade e as estranhas proporções do fenómeno de hoje), pode lembrar a evolução que, da segunda metade do século XIX ao primeiro quarto do século XX, fez subir em França, como vimos, a unidade de Dietz ao milhão de 1927 (ímpeto aparentemente análogo, mas no fundo diverso daquele, pois enquanto o primeiro nascia da ponderada curiosidade da época, resulta o segundo da tumultuosa industrialização e instabilidade social do momento); o Veículo Automóvel invadiu totalmente a Europa (o fenómeno é mundial mas só esta área interessa ao nosso estudo) e, no seu campo, tudo subverteu — hábitos, normas, direitos, orgânica, economia... — sob a massa rolante e interminável dos seus motorizados...

Com efeito, dia a dia, alastram estes no Mundo e poderosamente crescem e dominam, como por toda a parte verifica a estatística corrente; nada melhor, por isso, para «contrastar as proporções do facto na Europa» do que consultar, no correspondente, essa mesma estatística, o que medirá a importância do obsidiante fenómeno que, dado o aumento imparável do seu volume e o lamentável

uso que ao Automóvel se está dando, começa já — salvo (acentue-se claramente) no que subjectivamente respeita ao crescente e universalmente reconhecido valor individual da máquina — a dificultar a vida de relação do próprio invento, a criar-lhe certas dificuldades explorativas de carácter orgânico, a gerar, enfim, situações de contacto que, de embaraçosas, chegam, em determinados casos, a ser proibitivas, isto é, a anular, por vezes, aquela que podia e devia ser a melhor das suas vantagens de conjunto.

É o que resta confirmar, no tocante ao volume da intervenção motorizada, por via de alguns casos típicos bastantes à interpretação do panorama essencialmente europeu...

Assim, a brevíssima estatística que segue reduziu-se ao «meio ferroviário-tipo» que (embora não nos restrinjamos ao caso nacional mas, como se disse e é compreensível, estudemos o europeu como representante qualificado do mundial) convém considerar dentro do mais assimilável para nós, embora na característica genérica difira do nosso pela vantagem do não seccionamento da via, de que sofrem Portugal e Espanha em relação à maior parte da Europa e constitui circunstância para nós agravante; por isso os dados abaixo quase os limitamos ao continente europeu e, neste, à região internacional que mais nos interessa ⁽¹⁾, nela considerada, em especial, a Suíça, país notável pela sua orografia e nos pontos de vista social, ferroviário e turístico e cuja estatística oferece, por isso e para o caso, um especial interesse.

Anotaremos, assim, o movimento dos últimos quatro anos: em 1953, fabricaram-se no Mundo cerca de 9 milhões de veículos automóveis e circulavam na Suíça (sem contar os carros do Exército e os tractores agrícolas) 432.000 de todos os tipos; em 1954, a produção mundial sobe para cerca de 12 milhões e o efectivo suíço (igualmente excluídos o militar e agrícola) para 485.000, no fim de Setembro, alcançando até ao fim do ano 520.000 unidades motorizadas; em 1955 a produção mundial atinge cerca de 16 milhões, a dotação suíça (na passagem de nível de Courtepin, linha Friburgo - Morat - Anet, os C. F. F. verificam em 3 dias, das 6 às 20 horas, a passagem de 3.800 automóveis, 1.115 motos, 1.150 bicicletas e 1.100 peões) fixa-se em 544.000 (1 auto por 18 habitantes, 1 moto ou semelhante por 23, 1 veículo diverso por 9), na Bélgica trafegam, só no que se refere a camiões e semiboques, 136.000, em França circulam 3.440.000 de todos os tipos e o parque mundial cifra-se em 86 milhões de veículos a motor; em 1956, enfim, o Mundo deve ter produzido mais

(1) — Turismo progressivo, situação e indústria quase normalizadas «após guerra», intercâmbio ferroviário facilitado, sob todos os aspectos, pela identidade da bitola ferroviária, etc.

de 20 milhões, a lotação suíça cresce para 607.000 (1 auto por 16 habitantes, 1 moto ou semelhante por 21, 1 veículo diverso por 8), a dos Estados Unidos mede-se por 50 milhões, a de Portugal por 150.000 e o parque mundial sobe dos 85 milhões de 1955 até cotar-se em mais de 100 milhões de motorizados...

O neófito 1957 não pode, naturalmente—simples recém-nascido—proclamar ao Orbe o que virá a ser em seu reinado a avalanche automóvel! *Mas fala por ele*, officiosamente e com autoridade que ninguém contestará, a América do Norte, ao anunciar, por meio da Imprensa, que a sua indústria — trabalhando, desde já, com o maior entusiasmo e actividade, para os próximos «Salons» de Paris (1.305 expositores de 16 países), Nova-York, Londres, etc., que se esperam sensacionais... — *produzirá, ela só, durante o decorrente ano, coisa de 9 a 11 milhões de automóveis*, no valor de cerca de 2 milhões de dólares e dotados das mais arrojadas novidades, como intervenção maciça do alumínio, capota metálica amovível, «pare-brise» curvo e até meio tejadilho, estrutura e marcha adaptáveis à natureza do solo, etc.

Se a tão qualificada promessa juntarmos a que deve esperar-se, e anunciada igualmente foi, por parte dos restantes países produtores — quando menos, a França, a Inglaterra, a Alemanha, a Itália, a Bélgica, o Canadá, a Suécia, a Checoslováquia, a Áustria, etc. — não será de mais considerar que uma nova e efficientíssima esquadra de, pelo menos, uns 25 a 30 milhões de novos e progressivos motorizados, virá acrescer aos 100-105 milhões existentes em 1956, para que, dado o seu actual poder de recuperação, possam vir a rolar pelo Mundo, no corrente ano, qualquer coisa como 120 a 150 milhões de automóveis!...

2 — Malefícios e banalização do Automóvel

Dia a dia dotado de novos e crescentes atractivos que fazem dele a aliciante máquina a que já prestamos justo louvor e cuja expansão continua, como também referimos, subindo vertiginosamente, a verdade é que — talvez por aquele inevitável fatalismo que parece pesar sobre muitas das mais prometedoras obras da humanidade no sentido de lhes desvirtuar os frutos, que se anteviam magníficos e vêm a resultar funestos — a actuação e, portanto, a maneira de ser do Automóvel ⁽¹⁾ se perverteram, na maior parte, pouco menos que totalmente...

Com efeito, alargando a sua esfera de acção por meios e campos incertos e aventureiros, conduzido por mãos incompetentes a métodos e caminhos ínvios que não conhecera nem pisara an-

tes, perdido, cada vez mais, aquele cunho de distinção que sempre fora seu apanágio e um dos seus mais valiosos atractivos, muitos querem ver nisto a causa de seus males, que, se merecidos em parte pela comunidade, que aliás o gerara mas culpada tem sido de tais erros, de nenhum modo o eram por tão estimável criação humana.

Fosse como fosse, a biografia do automóvel deturpa-se lamentavelmente e aparece — não no «técnico» que, repetimo-lo, não cessa de progredir, desde o início, com crescente autoridade — mas no «explorativo» e até no «económico» e «comercial», motivo de justificadas e sérias apreensões...

Os acidentes na cidade e na estrada — de que a estatística mostra principal responsável o Automóvel — multiplicam-se por forma assustadora e em assustadora progressão, sacrificando por dia, em todo o mundo, um número de vítimas que se reputa em numerosas centenas de milhar, facto de que pode dar ideia o recentemente passado em dois países dos mais ponderados e de trânsito mais regrado: A Suíça, com os seus 956 mortos e 27.347 feridos de 1954 (mais 5 % de mortos e 8 % de feridos do que em 1953), e a Inglaterra com os seus 5.526 mortos e 262.396 feridos em 1955 (mais 9,6 % de mortos e 12,5 % de feridos do que em 1954), acidentes sucedidos principalmente no fim de semana e, dentro desta, ao domingo; mas alguns dados estatísticos, colhidos ao acaso, poderão completar melhor, embora apenas parcialmente, a ideia da hecatombe, que já mereceu de Sua Santidade condenação formal, a um dos nossos mais ilustres Deputados oportuna intervenção parlamentar e a alguns dos nossos mais notáveis jornalistas os acerbos comentários que o inqualificável caso requer: em 1931 a Inglaterra registava diariamente, 18 mortos e 550 feridos, em França eram trucidados por ano, em 1938, 1953, 1954 e 1955, respectivamente, 4.700, 6.400, 7.715 e 8.073 pessoas e, para resumir e findar aqui a citação da lamentável estatística — que doutro modo seria interminável — o ano de 1955 registava, em 13 países, dos que se dizem civilizados, 33.228 mortos e 915.826 feridos, sendo que havendo a França ultrapassado, em Setembro p. p., os seus 8.073 mortos de 1955, o facto permite supor que o Automóvel terá sacrificado naquele país, até ao fim de 1956 — ano em que, segundo a Imprensa, os Estados Unidos da América tiveram 36.000 mortos e Portugal mais de 600 — bem mais de 10.000 vidas, isto é um número superior às vitimadas pela tuberculose...

(Continua)

(1) Agora tomado no sentido restritivo.

REGISTO

Para a história das Caldas da Rainha e dos caminhos de ferro portugueses

Um artigo de ANTÓNIO MONTÊS

O sr. António Montês, distinto escritor e Director do Museu Provincial José Malhoa, publicou na «Gazeta das Caldas», em sua edição de 29 de Janeiro do ano corrente, um artigo de bastante interesse não só para a história das Caldas da Rainha mas igualmente para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal. Por esse duplo interesse e, ainda, como homenagem às Caldas da Rainha, passamos a arquivar esse artigo nas nossas colunas:

«Um dia o progresso chegou à antiga estância da corte, ao tempo servida pela mala-posta. Na estação, que ficava ao lado da povoação, ia grande azáfama. Dezenas de operários cuidavam da decoração com bandeiras e festões de verdura e no largo fronteiro uma multidão de curiosos admirava as dependências a inaugurar.

Não era uma estação vulgar a das Caldas, pois além do edifício para passageiros, que tinha primeiro andar e ficara um dos melhores prédios do burgo, havia um cais coberto, uma cocheira de carruagens e, próxima da estação, uma passagem superior que ainda hoje se chama «A Ponte».

As autoridades davam os últimos retoques para a recepção. Faziam-se convites especiais às pessoas gradadas da região. Contratavam-se filarmónicas. Cuidava-se de foguetes. Por toda a parte não se falava noutra coisa, pois a maioria da população nunca tinha visto o comboio...

Acostumada a ver passar a mala-posta, habituada a admirar as equipagens dos reis e da fidalguia, puxadas a cavalos, parecia-lhe história que pudessem deslizar por carris carruagens com passageiros...

Poucos acreditavam no êxito da nova empresa, não só pelo receio do meio de transporte que custaria a equilibrar-se em vigas de aço, mas porque o comboio começava a ser amaldiçoado pela gente do campo, que via afastar-se das suas terreolas um movimento de certa importância,

Quando tudo estava preparado para a inauguração de tão grande melhoramento, os garotos das ruas apregoavam um número especial do jornal «O Progresso das Caldas», ricamente ilustrado, inteiramente dedicado ao caminho de ferro!

Tinha a data de 25 de Junho de 1887, e no artigo de fundo, assinado por «Belizário», liam-se as seguintes palavras:

— «O dia 25 de Junho de 1887 será uma data memorável para as Caldas da Rainha; a sua festa de hoje é o mais distinto, o mais delicado cumprimento que os caldenses fizeram a todos os que, directa e indirectamente, concorreram para um melhoramento que vem dar a esta lindíssima vila a consideração, a importância a que tinha e terá direito, a riqueza, a prosperidade que ela tanto e tanto merece.

Não podia, para ti, oh minha formosa Caldas da Rainha, passar indiferente a primeira visita que te faz o mensageiro do progresso; não podiam os teus habitantes deixar de solenizar este dia, como sempre e tão distintamente sabem solenizar e acolher todo o desenvolvimento material que lhes faz antever um futuro ridente; não podia, enfim, quem escreve estas singelas linhas, deixar de associar-se à tua festa para te felicitar e ao grupo de cavalheiros que a promoveu, grupo que é digno de ti».

As ruas da terra eram percorridas por filarmónicas. Engalanaram-se as janelas, colhiam-se flores para atirar ao «monstro horrendo, passavam-se a ferro as sobrecasacas, e, à hora marcada, despovoou-se a vila para assistir à chegada do comboio.

A gente humilde concentra-se na «ponte» dum e outro lado, até ao edifício de passageiros.

Na «plataforma» juntavam-se além de autoridades e das figuras marcantes do sítio, muitas

dezenas de senhoras, com seus vestidos claros, empunhando lindos ramos de flores e por entre a multidão destacavam-se os estandartes das colectividades. O Presidente da Câmara rodeado de vereadores, tinha ao lado a bandeira do Município, junto da qual se encontrava perfilada a filarmónica da localidade.

Pelo telégrafo da estação iam chegando notícias da passagem do comboio e das manifestações festivas em Runa e Bombarral. A certa altura um toque de corneta anunciava a partida de Óbidos, e, na plataforma, a multidão agitava-se freneticamente, não cabendo em si de contentamento.

O jornal, que é de acanhadas dimensões, insere uns versos intitulados «Le Progrès», certamente como homenagem aos franceses, que então dirigiram o caminho de ferro; o artigo «O Vapor», assinado como aqueles por «Ermitão do Senhor da Pedra», o de Santos Lyello, com o título «Avançando...» e o Soneto «Ave!...» de M. Trigueiros.

A página, ilustrada, é assinada por José Augusto de Sousa, ceramista de merecimento que tinha grande culto pelas Belas Artes.

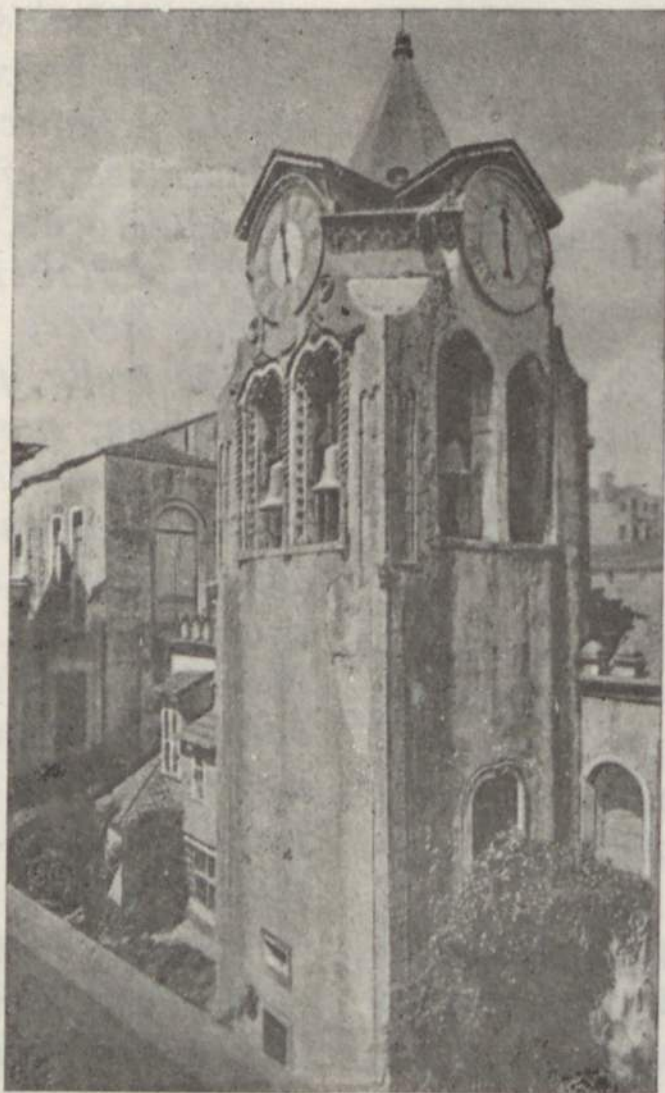
O jornal «O Progresso das Caldas», não se sabe porquê, saiu antes da inauguração do notável melhoramento, tendo sido profusamente distribuído pela população, que se mostra encantada com o seu aspecto gráfico.

A chegada do primeiro comboio às Caldas verificou-se no dia 3 de Junho.

Quando a máquina apareceu ao longe começaram a agitar-se lenços, estralejaram os foguetes, filarmónicas tocaram os hinos de Portugal e da França, sendo este em honra do Senhor Bastissol, empreiteiro da linha.

Soltaram-se vivas, deram-se palmas, choviam flores, e dos olhos daquela multidão feliz deslizaram lágrimas de contentamento.

A máquina estacou, toda aquela gente correu para as carruagens, onde os convidados se debruçavam a corresponder às saudações entusiásticas que lhes eram dirigidas. O Hino da Carta como a Marsehesa foram ouvidos respeitosamente e quando as autoridades da terra deixaram a estação, o povo lesto correu para o comboio em expansões de alegria até ali nunca vistas — um dos maiores motivos na História da Vila das Caldas da Rainha.»



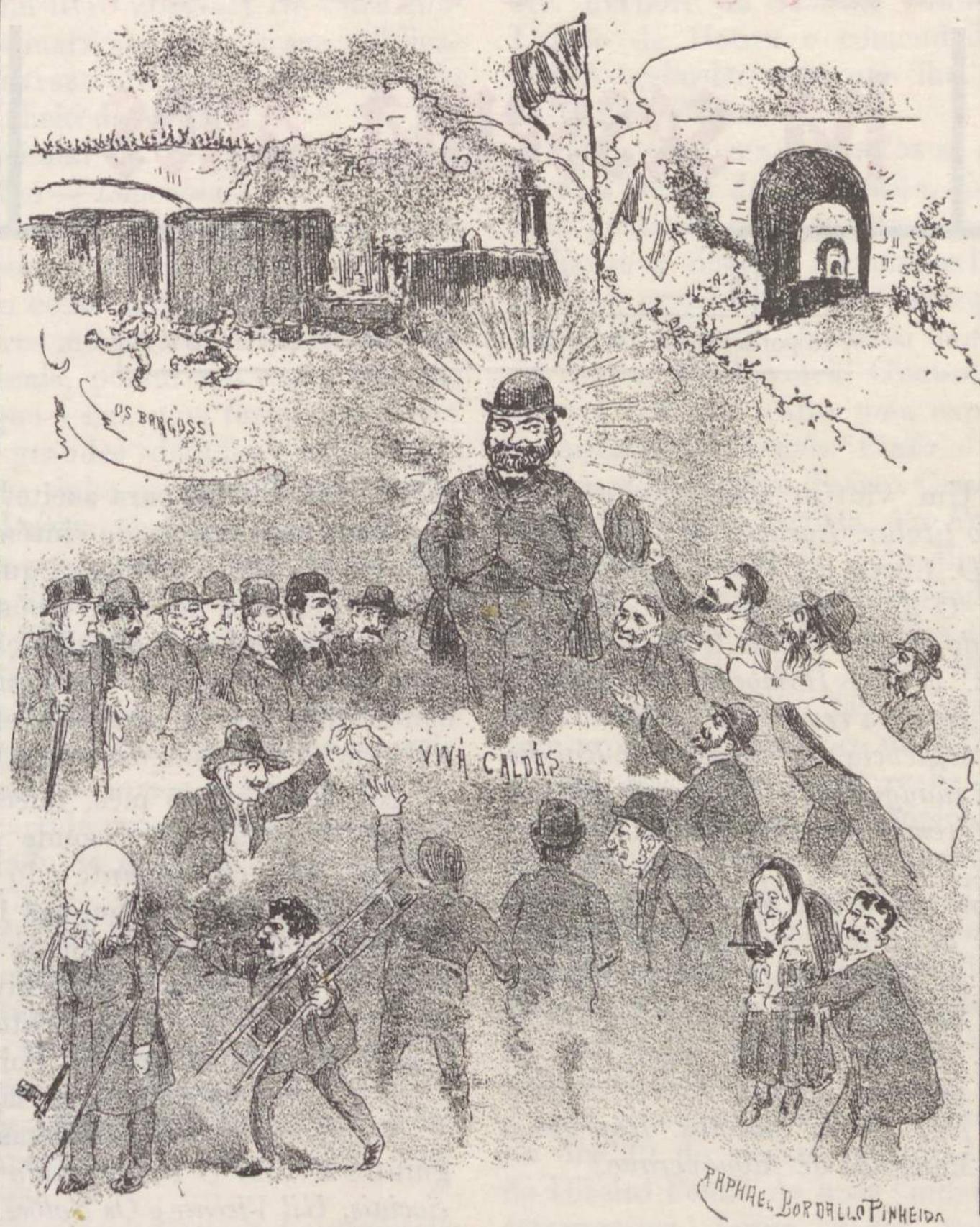
Caldas da Rainha — Torre da Igreja Matriz

7 de Julho de 1887



200

O CAMINHO DE FERRO NAS CALDAS



«Pelo que estamos vendo, não teremos mais remédio senão abrir também uma secção especial para os Caminhos de ferro nas Caldas da Rainha.

Na semana passada registámos a chegada às Caldas do Caminho de ferro de Leiria: hoje registamos a chegada do Caminho de ferro de Lisboa. Cá ficamos de lápis engatilhado para a semana que vem.

No registo de hoje queremos que figure um incidente curioso que teve lugar na estação de Óbidos.

Uma velhinha octogenária lastimava-se de que talvez não chegasse a experimentar semelhante melhoramento, em que nunca acreditara; o engenheiro Fontes Ganhado pega nela ao colo, mete-a na carruagem, e ela aí vai contente como um rato, confessando experimentar a maior alegria que jamais experimentara em sua vida».

De «Pontos nos ii»

Pág. 209, de 7 de Julho de 1887

A VIDA PORTUGUESA

há sessenta anos

Reportagem de REBELO DE BETTENCOURT

SUMÁRIO: Um vintém para azeite! *Um democrático titular. Luciano de Castro sobe ao poder. D. Carlos I e os seus estudos oceanográficos. O 2.º Congresso pedagógico e o Congresso do Direito Penal. Quem foi Leandro Braga. O Rei Humberto de Itália escapa, pela segunda vez, de um atentado contra a sua existência. D. Carlos e a Rainha D. Amélia inauguram a Exposição organizada pelo Grémio Artístico. El-Rei é um dos expositores. Um quadro de Jorge Colaço é vendido por trinta mil réis... Uma festa, na Igreja de Nossa Senhora da Rocha, comemora as melhoras de Tomás Ribeiro. Banquetes em honra da Rainha Vitória de Inglaterra. Inauguração da nova sede da Sociedade de Geografia de Lisboa. Falecimento do Dr. Sousa Martins. Regresso a Lisboa de Mouzinho de Albuquerque.*

Quando a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» completou 60 anos de existência, iniciou-se nestas colunas uma reportagem com a qual, recuando-se doze lustros completos, se reviveram os mais importantes factos sucedidos no ano em que esta publicação havia nascido. Essa reportagem despertou interesse. E interessou-nos também. E por isso, desde essa data, nunca mais deixámos de recordar, nos nossos aniversários, os factos de maior relevo da vida portuguesa, de há sessenta anos atrás.

Continuemos a nossa série de reportagens. Estamos em Janeiro de 1897. No dia de Ano Bom, os Armazéns Grandela, por iniciativa do seu proprietário e Administrador, sr. Francisco Grandela, homem de coração, festejou o aniversário da sua inauguração com um bodo a mil pobres. O bodo constava de um quilo de atum da Ilha da Madeira, meio quilo de batatas, um pão e um vintém para

azeite. Um vintém para azeite! Felizes tempos em que, com uma moeda de vintém, se podia comprar uma porção desse precioso líquido, loiro como os cabelos doirados de Inês. Após a distribuição do bodo, procedeu-se à distribuição de brinquedos a mais de mil crianças. Cada presente trazia uma bandeirinha portuguesa, com estes dizeres: «Viva a Pátria! Viva Mouzinho de Albuquerque!»

No dia 5 desse mês, faleceu Carlos Ramiro Coutinho, primeiro visconde de Ouguela. Filho de um rico comerciante do Chiado, Ricardo Sylles Coutinho, iniciou, aos 17 anos, a sua vida literária, como colaborador da *Ilustração*, de Teixeira de Vasconcelos. Na Universidade de Coimbra foi condiscípulo de Santos Silva, Casal Ribeiro e Barjona de Freitas. Foi advogado distinto e fez-se notar na tribuna parlamentar.

Defendeu ideais socialistas e publicou os seguintes livros: *O Proletariado Europeu*, *Questões Sociais*, *Gil Vicente* e *Os Salões*. Em 1872, acusado de conspirar contra as instituições, esteve preso, mas como não houvesse provas, horas depois foi posto em liberdade. O facto desgostou-o bastante, abandonando então a vida política.

Alguém, aliás seu admirador, comentou algumas das suas contradições, recordando que, apesar de ter defendido ideais democráticos, casara, em 1860, com a baronesa de Barcelinhos; havia aceitado em 1864 o título de barão de Barcelinhos e que em 1868 recebera com alegria o título de Visconde de Ouguela, e que tendo sido grão-mestre da Maçonaria, morrera como um crente, confortado com os últimos sacramentos da Igreja católica, apostólica, romana.

A 19, desaparece do número dos vivos o Dr. José António Arantes Pedroso, que foi o 5.º Director da Escola Médico-Cirúrgica, desde 1836, ano em que este estabelecimento científico foi reorganizado.

Sócio efectivo da Academia Real das Ciências,

deixou os seus notáveis trabalhos na *Gazeta Médica* e no *Jornal da Sociedade das Ciências Médicas de Lisboa*.

O escritor Alfredo Mesquita publica no Porto, em edição da Livraria Chardron, neste mês de Janeiro de 1897, um livro notável: *De Cara Alegre*. D. João da Câmara assinalou a sua publicação com estas palavras: «O livro indica um belo espírito, vigoroso, cheio de saúde».

No Teatro Nacional de D. Maria II, caiu a peça de Abel Botelho — *Imaculável*.

Um notável escritor, escrevendo acerca dessa peça, comentou assim o malogro: «Abel Botelho, que todos apreciam como artista, jornalista e crítico, é dos escritores modernos portugueses mais sinceramente originaes, possui um estilo seu, um modo de pensar que é seu, uma forma que é sua e muito sua. São grandes virtudes e nele inegáveis. Pois foi porque tinha essas qualidades todas que a peça caiu. Parece absurdo, mas é assim».

A seguir a esta peça, subiu à cena, no mesmo palco, o drama de Shakespeare — *Hamlet* — com os grandes actores Eduardo Brasão e João Rosa, este no papel de «Iago».

Arranquemos a primeira folha do calendário e vejamos quais são os principais acontecimentos de Fevereiro. A notícia de maior interesse é a subida ao poder do partido progressista, que há sete anos andava arredado do governo. O conselheiro José Luciano de Castro, chefe desse partido, foi encarregado por El-Rei D. Carlos de formar o ministério, que ficou assim constituído:

Presidência e Reino: José Luciano de Castro; Fazenda: Ressano Garcia; Estrangeiros: Matias de Carvalho e Vasconcelos; Marinha: Barros Gomes; Guerra: general Francisco Maria da Cunha; Obras Públicas: Augusto José da Cunha; Justiça: Francisco Beirão.

E como este é o único facto de importância de Fevereiro, passemos adiante.

Março é um mês calmo. Canta-se em S. Carlos. No D. Maria II continua em pleno êxito a peça de Shakespeare — *Othelo*, com Eduardo Brasão. No antigo Salão da Trindade, a Real Academia de Amadores de Música realiza um concerto dedicado à memória de Carlos Gomes.

De fins de Março a começos de Abril, o Dr. Sousa Martins vai a Veneza tomar parte, como representante de Portugal, na Conferência Internacional de Medicina que ali se realizou. Sousa Martins, grade clínico do seu tempo, notável professor da Escola Médica, era também escritor de invulgares qualidades. D. João da Câmara, poeta, dramaturgo, autor da peça *Os Velhos*, que gira em torno da abertura de uma linha de caminho de ferro, interrompe as lides literárias em Lisboa, para, no Alentejo e no Algarve, exercer as suas actividades ferroviárias.

Portugal recebe a visita, na sua passagem para Paris, do ilustre escritor brasileiro Eduardo Prado, que foi amigo pessoal e admirador de Eça de Queirós e Oliveira Martins. Um outro visitante ilustre que vem ao nosso país, é o grande actor francês Mr. Ferbore da *Comédie Française*, cavaleiro da Legião de Honra e comendador da Ordem de Cristo, galardão este que lhe foi concedido por El-Rei D. Carlos.

Mais uma vez D. Carlos se ausenta de Lisboa para, a bordo do *D. Amélia*, continuar a fazer os seus notáveis estudos oceanográficos. Desta vez dirige-se a Setúbal e acompanham-no na viagem os seus grandes amigos: marquês da Fronteira, conde de Arnoso, Roberto Ivens e D. Fernando de Serpa. Na Livraria Gomes, ao Chiado, Jorge Colaço faz com êxito uma exposição de quadros e caricaturas. Angela Pinto e Mercedes Blasco realizam, no antigo Teatro Condes, as suas festas artísticas com a revista *No Reino da Bolha*, de Eduardo Schwalbach, com figurinos de Rafael Bordalo Pinheiro. No Trindade, Sousa Bastos, empresário e revisteiro, realiza também a sua festa com a revista *Em pratos limpos*, e Eduardo Schwalbach também tem a sua récita de autor com a peça *Os Pimentas*, no velho Ginásio.

No dia 12 de Abril realiza-se, em Lisboa, o segundo Congresso pedagógico organizado pelo professorado primário. Assume a presidência o conselheiro Dr. Bernardino Machado, lente da Universidade de Coimbra. Nesse congresso tomaram parte, como presidentes de secções, Simões Raposo, Cândido de Figueiredo, António Maria de Freitas, Francisco Cardoso, Martins Contreiras e Manuel Ferreira.

Na Academia Real das Ciências, inaugura-se, no dia 20 do mesmo mês de Abril, o Congresso de Direito Penal. As boas vindas aos congressistas estrangeiros foram dadas pela Associação dos Advogados. O advogado em Paris, sr. Marigny, agradeceu em correcto português. O conselheiro Veiga Beirão, ministro da Justiça, foi o presidente honorário do Congresso. Entre os congressistas encontrava-se o Dr. Miguel Bombarda, professor da Escola Médica e director do Hospital de Rilhafoles.

Os congressistas portugueses ofereceram ao grupo visitante um banquete no Avenida Palace e, na noite de 23, o espectáculo do Teatro Nacional de D. Maria II foi dedicado aos que tomaram parte no Congresso. Representou-se o *Othelo*. D. Carlos, D. Maria Pia e o Infante D. Afonso assistiram à récita.

Entre os mortos ilustres, conta-se, a 6 de Abril, o grande artista entalhador Leandro de Sousa Braga. Natural de Braga, filho de modesta família, chegou a Lisboa, por volta de 1839, e na afamada oficina do mestre Inácio Caetano, apren-

deu o ofício de entalhador. E com ele trabalhou na decoração da tribuna real do Teatro de S. Carlos. Mais tarde, em 1862, passou para a oficina do escultor Anatólio Calmels, então ocupado com os trabalhos do grupo que encima o vistoso Arco da rua Augusta. Muito aprendeu também Leandro Braga com este artista, que lhe proporcionou os meios de se tornar bastante conhecido e admirado.

Abrindo, finalmente, oficina própria na Calçada do Combro, Leandro Braga enriqueceu com trabalhos seus o palácio real de Belém, e os palácios da Ajuda, dos duques de Palmela, conde de Sabugosa, e outras individualidades. Leandro Braga tinha nascido a 22 de Março de 1839.

Na quarta-feira, 5 de Maio, celebra-se um solene *Te Deum* na Igreja do Loreto, em acção de graças por o Rei Humberto de Itália ter saído incólume do atentado de que fora alvo, na dia 23 de Abril, na ocasião em que o soberano se dirigia, em carruagem descoberta, ao campo de corridas de Capanela. Era pela segunda vez que atentavam contra a vida do monarca. A primeira foi em Nápoles, em 1878, pouco depois do falecimento de Victor Manuel. O autor do atentado chamava-se Passanante e ia armado com um punhal, com que feriu ligeiramente o rei e com bastante gravidade o presidente de ministros, Cairoli, cujo ferimento jamais cicatrizou. Passanante foi condenado à morte, mas, perdoado pelo rei Humberto, foi acabar os seus tristes dias num manicómio nas proximidades de Florença. O autor do segundo atentado chamava-se Pietro Acciarito. Era então um rapaz de 24 anos de idade, ferreiro de seu ofício, mas sem trabalho e sem domicílio certo.

Ao *Te Deum* assistiram D. Maria Pia e o Infante D. Afonso, os condes de Vila Nova da Cerveira e de Figueiró, em representação de El-Rei D. Carlos e de D. Amélia de Bragança. Entre a assistência, via-se um grupo de operários italianos que trabalhavam nas obras do porto de Lisboa.

No Teatro Nacional de D. Maria II sobe à cena uma grande peça de um grande dramaturgo e poeta: *O Regente*, de Marcelino Mesquita, tendo por principais intérpretes Eduardo Brasão, João Rosa, Augusto Rosa, Ferreira da Silva, Henrique Alves e Laura Cruz. O célebre Manini pintou os cenários.

O mês de Maio é ilustrado com um outro acontecimento: na Academia de Belas Artes, D. Carlos e D. Amélia inauguram a exposição organizada pelo Grémio Artístico. As entradas são pagas. Entre os quadros expostos figura um, a pastel, da autoria de D. Carlos e intitulado *Pôr do Sol*. Os outros expositores são Columbano, com retratos, José Malhoa, Carlos Reis, João Vaz, Jorge Colaço, Roque Gameiro, José de Brito,

Laura Sauvinet Bandeira, José de Almeida e Silva. O grande escultor Teixeira Lopes levou para essa exposição o seu notável grupo *A Viúva*. Por curiosidade, damos agora os preços por que foram vendidos alguns trabalhos: *Chegada dos Barcos*, de Malhoa, 80\$000 réis; *Bebé* (mármore) de Teixeira Lopes, 200\$000 réis; *Mendigo*, de Jorge Colaço, 35\$000 réis.

Ainda em Maio, na noite de 25, realiza-se no Teatro da Rua dos Condes, com a revista no *Reino da Bolha*, de Schwalbach, a récita dedicada ao grande caricaturista Rafael Bordalo Pinheiro, autor dos figurinos. O público aplaudiu o artista e o palco encheu-se de flores.

Assinalaremos agora alguns dos principais factos do mês de Junho. No dia 3, desaparece do número dos vivos o Dr. Tomás de Carvalho, que por muitos anos exerceu os cargos de director da Escola Médico-Cirúrgica de Lisboa e de enfermeiro-mor do Hospital de S. José. À data do seu falecimento era provedor da Misericórdia de Lisboa. À sua cultura científica aliava uma vasta cultura literária. Como homem de letras pertenceu também, na qualidade de sócio efectivo, à Academia das Ciências. O Dr. Tomás de Carvalho era natural do Porto.

Na igreja de Nossa Senhora da Rocha, em Carnaxide, cuja construção se deve às diligências de Tomás Ribeiro, realizou-se uma linda festa em acção de graças pelas melhoras daquele ilustre estadista, que tinha sido acometido por grave doença. Após a festa, o autor do *D. Jaime*, ofereceu um «copo de água» a cerca de cem convidados. Nesse mesmo dia, à tarde, a comissão que organizara a festa ofereceu aos amigos e admiradores de Tomás Ribeiro um jantar ao ar livre, à beira do rio Jamor.

Na legação inglesa, o ministro Mac-Donall ofereceu um banquete em honra da Rainha Vitória, que a 28 desse mês de Junho festejava o 60.º aniversário da sua subida ao trono do Reino Unido.

A esse banquete estiveram presentes todos os membros da legação, o Presidente do Conselho, o ministro dos Negócios Estrangeiros e outras personalidades. Seguiu-se a este banquete o de El-Rei D. Carlos em honra da mesma soberana. Um repórter da época refere que, à mesa, D. Carlos deu a direita à esposa do ministro inglês e a esquerda à esposa do Presidente do Conselho, e que a Rainha D. Amélia sentara à sua direita o sr. Mac-Donall e à esquerda o sr. José Luciano de Castro, tendo a esposa do Ministro dos Estrangeiros, Matias de Carvalho, ficado à direita do ministro inglês, e Lady Mac-Donall à direita do Ministro dos Estrangeiros. D. Carlos, de casaca, calção e meia, ostentava ao peito as insígnias da Jarreteira e da Ordem do Banho.

Estamos agora em Junho. Embora com modéstia — o País, ao que parece, estava a braços com uma tremenda crise financeira — foi comemorado o 4.^o aniversário da partida de Vasco da Gama para a Índia. Com essa comemoração coincidiu a inauguração, em parte do edifício do Coliseu dos Recreios, da nova e sumptuosa sede da Sociedade de Geografia. À sessão solene da sua inauguração, assistiram: El-Rei D. Carlos, que tomou a presidência, a Rainha D. Amélia, que se sentou à sua direita, e a Rainha D. Maria Pia, que ficou à sua esquerda. A guarda de honra da mesa da presidência foi feita por aspirantes de Marinha, que se postaram à direita, e por sargentos aspirantes do Exército, que se colocaram à esquerda.

O Presidente do Conselho e os Ministros da Marinha e da Guerra sentaram-se à direita da mesa, e à esquerda tomaram assento os sócios da Sociedade de Geografia, convidados, etc.

Depois da banda municipal ter tocado os hinos nacional e do centenário, este da autoria do compositor Augusto Machado, o vice-presidente da Sociedade, Conde de Tomar, num breve discurso agradeceu a presença da Família Real naquele acto e aludiu aos recentes feitos militares que asseguraram à Nação a soberania de África. D. Carlos, em resposta, afirmou que lhe era grato inaugurar a nova sede da Sociedade de Geografia, instituição que já prestara tantos serviços a Portugal e à ciência. Aproveitou a oportunidade para elogiar a acção dos soldados e marinheiros que estavam servindo o País.

Em Julho, chega a Lisboa, na qualidade de secretário da Legação do Brasil, o grande poeta Raymundo Correia.

No dia 18 desse mês, celebra-se em Lisboa o bicentenário da morte do Padre António Vieira, orador sacro, diplomata, mestre incomparável da língua portuguesa, e membro da Companhia de Jesus.

No dia 18 de Agosto, pelas 2 horas da madrugada e na sua casa da quinta do Rio Gomes, a dois quilómetros da vila de Alhandra, sua terra natal, faleceu o grande médico Dr. José Tomás de Sousa Martins. Estudou muito, trabalhou e escreveu muito, ensinou e deixou vasta bibliografia. Farmacêutico de 1.^a classe e médico-cirurgião pela Escola Médico-Cirúrgica de Lisboa, foi professor catedrático desta Escola, sócio correspondente da Academia de Ciências de Lisboa e sócio fundador da Associação dos Jornalistas e Escritores Portugueses.

El-Rei D. Carlos, no telegrama de pêsames

que enviou à irmã do Dr. Sousa Martins, expressou-se assim: «Apagou-se a maior luz do meu reinado».

O mês de Setembro tem pouco que contar. Visitam o Tejo uma esquadra espanhola, a fragata alemã «Nixe», o cruzador norte-americano «S. Francisco» e o couraçado brasileiro «Almirante Barroso». A 10 desse mês morre em Caconda o explorador português José Anchieta. Era um sábio e um grande patriota.

Apenas dois teatros se encontram abertos: o «Trindade» e o «Príncipe Real» (Apolo).

A companhia de Afonso Taveira está no Porto e do seu elenco artístico faz parte a grande actriz Angela Pinto. Os actores Joaquim Costa e Alfredo de Carvalho e a actriz Gina Conde estão no Brasil, na companhia dirigida pelo empresário Juca. Os eminentes pianistas Viana da Mota e Moreira de Sá encontram-se no Rio de Janeiro. Os seus concertos constituem autênticos acontecimentos.

Em Outubro D. Carlos e D. Amélia fazem uma viagem triunfal ao Algarve. Os teatros reabrem.

Novembro, ao contrário da *Nau Catrineta*, tem pouco que contar.

Dezembro, porém, tem a assinalá-lo a chegada, a Lisboa, no dia 15, de Mouzinho de Albuquerque. A recepção que o povo lhe fez, foi, na verdade, apoteótica.

Tendo desembarcado na ponte do Arsenal, logo o receberam D. Carlos, D. Luís Filipe, o Infante D. Afonso e muitos oficiais de terra e mar. À noite, no Coliseu dos Recreios, realizou-se um sarau. Mouzinho compareceu, depois de ter jantado no Paço das Necessidades com D. Carlos. El-Rei, no entanto, não pôde assistir ao espectáculo, porque nesse dia decorria o aniversário da morte de D. Fernando II.

Quando, a meio do sarau, Mouzinho apareceu no camarote de 1.^a ordem, que lhe fora destinado, a assistência pôs-se de pé. A orquestra tocou o hino nacional. A ovação com que os espectadores o distinguiram foi, na verdade, delirante.

Foi essa a primeira homenagem ao ilustre português. No dia seguinte, realizou-se na Sé um *Te Deum* pelo Senhor Cardeal Patriarca.

Dias depois, D. Carlos ofereceu a Mouzinho de Albuquerque um banquete de duzentos e cinquenta talheres no Paço da Ajuda.

Portugal inteiro estava com Mouzinho. E Mouzinho era o símbolo perfeito da lealdade e do heroísmo de um povo glorioso.

A reconstrução e desenvolvimento dos Caminhos de Ferro Espanhóis

Por ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO

1. Introdução

Foi fama corrente (e ainda hoje o é entre pessoas menos bem informadas) que os caminhos de ferro espanhóis se encontravam nas piores condições que seria possível imaginar. A propósito, citavam-se (e não só no nosso país isto se dava) numerosos episódios e frases mais ou menos chistosas com intenção declaradamente pejorativa e depreciadora.

E inegável que houve tempo em que essa fama correspondeu à realidade. O «llega cuando llega», referente à pontualidade dos caminhos de ferro do país vizinho, teve a sua época de aplicação rigorosa, ou, pelo menos, muito mais rigorosa que aquela que tinham os horários dos caminhos de ferro espanhóis.

O facto, porém, não é de molde a surpreender-nos. Atravessou a Espanha grave crise durante o período da guerra civil. Terminado que foi este conflito, outro surgiu, abrangendo quase o Mundo inteiro. A Espanha, conquanto nele não houvesse participado, viu-se forçada a proceder à reconstrução dos estragos causados pelas actividades bélicas sem que pudesse contar com qualquer auxílio estrangeiro. E, como concluído o armistício entre os países beligerantes, estes curaram, como é natural, primeiro deles próprios, viu-se ainda a Espanha por longo tempo privada de ajuda exterior. Utilizando os recursos do país, conseguiram-se, contudo, lentos progressos. Finalmente, com a evolução da política internacional, a Espanha tem podido, nos últimos anos, progredir consideravelmente. No domínio que aqui nos interessará, os caminhos de ferro, as coisas mudaram quase por completo. No decurso da exposição que vou fazer, procurarei salientar os progressos realizados nos últimos anos, em todos os campos da actividade ferroviária espa-

nhola, que tornaram obsoletos e inadequados os ditos antes aludidos.

2. A geografia da Espanha

Para bem se poder compreender a estrutura da rede ferroviária de qualquer país há, em primeiro lugar, que analisar as suas características geográficas e a sua actividade económica.

Embora a Espanha seja, de todos os países estrangeiros, aquele que, por evidentes razões, os Portugueses melhor conhecem, existem alguns pontos da sua geografia que é de toda a conveniência destacar.

Antes de mais, o relevo do país o qual oferece aspectos verdadeiramente excepcionais. A Espanha é com efeito, tida em conta a sua extensão, o país que na Europa tem a mais elevada altitude média. Além disso, a disposição do relevo, com elevadas cordilheiras periféricas, dificulta o acesso da parte central às zonas situadas junto ao mar, em especial aos portos. Este facto é de importância enorme visto que a capital se encontra no centro, enquanto as zonas industriais, mais densamente povoadas, estão situadas na periferia.

O clima é particularmente adverso aos caminhos de ferro, sobretudo devido aos rigores da sua continentalidade, na maior parte do país.

A população espanhola, muito desigualmente repartida, tem densidade bastante inferior à do nosso País. Embora a crescente industrialização tenda pouco a pouco a modificar a situação, a grande maioria da população é rural.

3. Os Caminhos de Ferro Espanhóis

Não é meu intento historiar aqui o desenvolvimento dos caminhos de ferro do país vizinho, que, como em todos os países, foi deveras aciden-

tado. Citarei apenas alguns dados muito sumários sobre a extensão e características gerais da rede ferroviária actual.

Esta compreende vias de três tipos, segundo a medida da bitola respectiva: larga, internacional e estreita. A bitola da via larga é sensivelmente a mesma que a nossa: 1,674 m; as linhas de via estreita têm quase todas a bitola métrica (1,000m) embora nalguns casos possa ser superior (v. g., 1,067 m nos caminhos de ferro mineiros, como, entre outros, Huelva-Rio Tinto e Sagunto-Ojos Negros) ou inferior (v. g., 75 cm nas linhas Gerona-San Feliú e Guardiola-Castellar d'en Huch); finalmente, a via internacional só raramente se encontra (Caminhos de Ferro de Catalunha, Metropolitano de Madrid e Gran-Metro de Barcelona e poucos mais).

As linhas de via larga têm cerca de treze mil quilómetros de extensão, dos quais aproximadamente dois mil de via dupla. Essas linhas, que primitivamente estavam repartidas por várias companhias concessionárias, passaram a propriedade do Estado em 1941 tendo então sido a sua exploração confiada a uma empresa estadual constituída com o nome de Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (R.E.N.F.E.). Esta empresa explora ainda uma linha de via métrica de 12 km apenas (Cercedilla-Puerto de Navacerrada) ao interesse da qual me referirei oportunamente. Com a bitola larga, existe ainda o Caminho de Ferro Transversal Metropolitano de Barcelona.

O Estado possui ainda oitocentos quilómetros aproximadamente de linhas de via métrica que explora directamente através do Ministério das Obras Públicas.

As restantes vias férreas são exploradas por várias companhias particulares e têm uma extensão total de cerca de quatro mil quilómetros. A pesar de, em muitos países, o papel desempenhado pelos caminhos de ferro de via estreita ter sido desvalorizado pelo desenvolvimento dos transportes automóveis o que causou a sua supressão, em Espanha, talvez por esses transportes terem importância mais reduzida, aqueles caminhos de ferro têm, em grande número de casos, existência muito próspera.

Os caminhos de ferro de via larga de que me vou ocupar em primeiro lugar constituem uma rede ainda em desenvolvimento com a construção de algumas novas linhas (v. g., Madrid-Burgos e Madrid-Galiza, directas). As linhas principais ligam a capital às cidades mais importantes, o que dá à rede espanhola, até certo ponto, um aspecto radial com centro em Madrid. A maioria das linhas tem carácter de verdadeiras vias férreas de montanha, devido ao acidentado relevo do País. Para fazer face às dificuldades que a exploração de linhas com essas características apresenta, tem-se recorrido

com êxito à electrificação das secções mais difíceis. Este assunto será abordado pormenorizadamente na sua altura própria.

4. *A renovação dos Caminhos de Ferro Espanhóis.*

Como já tive ocasião de me referir atrás, a guerra civil deixou os Caminhos de Ferro Espanhóis em péssimo estado sob todos os pontos de vista.

As instalações fixas ficaram grandemente danificadas: a via por longo tempo deixada sem quaisquer trabalhos de renovação ou de conservação e sem que a reparação dos estragos causados tivesse sido gradualmente executada, encontrava-se em situação lamentável. As pontes e edifícios ficaram em idênticas circunstâncias; e as instalações de telecomunicações e de sinalização avariadas ou destruídas.

O material tractor e móvel tinha sofrido danos em grande parte irreparáveis; grande parte dele não se achava em condições de prestar serviço, por inutilizado ou gravemente avariado; por outro lado, aquele que ainda estava apto para circular só com sérias restrições o podia fazer.

Em consequência de tão precárias condições, a exploração era extremamente deficiente. Os atrasos dos comboios atingiam proporções inadmissíveis: em média 20% do tempo total concedido para o trajecto no que concerna os comboios de passageiros e 40% no que toca aos de mercadorias. A rotação do material era excessivamente lenta, o que causava ainda mais graves perturbações.

Este estado de coisas tem-se modificado por completo e actualmente a R. E. N. F. E. já se aproxima bastante do nível atingido pelas outras grandes redes europeias.

Seguidamente analisarei, de per si, todos os aspectos da actividade ferroviária espanhola pondo em relevo os notáveis progressos conseguidos nos últimos anos.

5. *A via.*

Para a renovação das vias, foram estas repartidas em quatro grupos:

(1) linhas submetidas a total renovação (v. g. as linhas que vão ser electrificadas);

(2) linhas objecto de revisão integral, i. e., duma reparação de menor vulto que a anterior mas também muito completa;

(3) linhas beneficiadas com uma revisão reduzida, mas de carácter geral;

(4) linhas nas quais se realizam os trabalhos indispensáveis para melhoria geral do seu estado.

A realização deste plano foi deveras dificultosa. Eram, para tal, necessários materiais de difícil obtenção e houve que vencer inúmeros obstáculos.

Deste modo, com o fim de arranjar a brita que teria de substituir o balastro das linhas em renovação, houve que proceder ao desenvolvimento adequado das pedreiras então existentes bem como à abertura de outras. A própria R. E. N. F. E. possui grande número de pedreiras, mas, não obstante isso, vê-se forçada a adquirir a particulares a pedra que ainda lhe falta.

As travessas foram outra dificuldade que teve de ser resolvida. A sua importação não era possível porque a saída de divisas havia que ser reduzida ao mínimo; por outro lado, a exploração florestal espanhola preferia empregar a madeira em outros fins mais remunerativos e a R. E. N. F. E. não teve outra solução senão obter directamente as travessas de que necessitava. Assim, foi organizada uma exploração florestal própria para a qual o Estado concedeu todas as facilidades: além disso, foram obrigados os particulares a reservar certa proporção para as necessidades ferroviárias. A esta fonte, devem ainda juntar-se as vendas voluntárias de alguns particulares bem como as travessas vindas de algumas possessões espanholas.

Este mesmo problema das travessas causou ainda outras dificuldades. Com efeito, houve que lidar com tão importantes quantidades de madeira que até então eram desconhecidas em Espanha; isto era ainda agravado por estarem os locais da sua extracção em muitos casos inacessíveis quer por estrada quer por via férrea. Houve, por isso, que construir estradas expressamente, para este fim; noutros casos houve que recorrer a animais de carga e ainda noutros, e através de mil adversidades, tiveram de se utilizar as correntes fluviais por absoluta impossibilidade de efectuar tal transporte por outra forma.

A creosotagem das travessas esbarrou também com dificuldades; foi indispensável melhorar os procedimentos adoptados para diminuir o consumo de creosota, que é um produto na sua maior parte de importação, havendo-se conseguido resultados muito satisfatórios.

Outras dificuldades surgiram também no aprovisionamento de materiais metálicos, porque a indústria siderúrgica espanhola não podia atender a todas as necessidades do país. Tiveram de se importar carris do estrangeiro, sobretudo da Bélgica.

Resumidos os trabalhos de renovação, importa destacar agora as características mais notáveis da via espanhola.

O balastro é geralmente de brita, sendo muito raro o emprego de outros materiais (saibro, areia, etc.). As travessas são de várias espécies de madeira, segundo as regiões do país, principalmente de carvalho, faia e nalguns casos eucalipto e pinho; em todos os casos, são sempre creosotadas. Nas

linhas não electrificadas, o balastro recobre a parte superior das travessas para evitar que estas se incendeiem com as faúlhas das locomotivas, prática não seguida alhures.

Os carris são em geral de 12 m, embora as linhas já renovadas os tenham com 18 m e 24 m. A soldadura dos carris vai-se difundindo, o que, sob vários aspectos, permitirá uma notável economia. Outra nota curiosa é a de os carris assentarem não directamente nas mesas de sabotagem das travessas mas sim em chapins metálicos nelas encaixados.

Para atenuar as dificuldades atrás apontadas, a renovação das vias tem sido feita nalguns troços com travessas de betão armado e carris soldados em grande extensão, tendo-se obtido resultados animadores.

As vias renovadas permitem velocidades superiores à centena de quilómetros horários, o que virá contribuir para reduzir os tempos dos percursos; por outro lado, a renovação proporcionará menos desgaste no material circulante, mais conforto aos passageiros e muitas outras vantagens.

6. Edifícios, pontes e túneis

A R. E. N. F. E. tem dedicado o melhor dos seus cuidados à reforma e reconstrução dos edifícios das suas estações. Desta forma, muitas têm sido as estações beneficiadas quer com pequenos arranjos quer com total remodelação. Citarei apenas alguns exemplos mais característicos.

Impõe-se, em primeiro lugar, as magníficas estações construídas em Bilbao, Oviedo, Santander e noutras capitais de província, as quais nada deixam a desejar quer ao público usuário quer ao pessoal que nelas têm de trabalhar. Muitas estações de entroncamento têm sido dotadas de edifícios e instalações providas de todos os necessários requisitos para o público que nelas têm de esperar ligações e fazer transbordos. As estações de fronteira nas quais, por vezes, é necessário o desembarque dos passageiros para satisfação de exigências policiais e alfandegárias, também foram cuidadas com a devida atenção. Em particular, no que toca às estações confinantes com o nosso país, existem dois grandiosos edifícios em Fuentes de Oñoro e em Valência de Alcântara e outro, pequeno mas elegante e graciosamente típico, em Ayamonte.

Mas não se julgue que somente as grandes estações foram cuidadas como o mereciam. Os trabalhos estenderam-se a toda a rede e sempre se procurou integrar a arquitectura das estações no quadro local. E, neste ponto, oferecem até as estações mais pequenas exemplos muito mais característicos que aqueles que são susceptíveis de ser proporcionados pelas grandes. Referir todos os

casos seria, sem dúvida, interessante, mas levar-nos-ia demasiado longe; um que outro exemplo terão de nos satisfazer aqui.

Não se poderá, por certo, esquecer as estações e apeadeiros das linhas Miranda de Ebro-Bilbau e Alsasua-Irun, os quais dão ainda maior realce à bela paisagem dessas regiões; nem tampouco os que se encontram nas linhas afluentes à estação de Madrid-Príncipe-Pío; linhas de Madrid a Ávila e Segóvia, esta com a antenna para Navacerrada; e muito menos ainda os dos arredores de Barcelona.

Quanto às estações que servem a capital, estão em curso importantes trabalhos em conjunção com os da linha Madrid-Burgos, findos os quais ficará Madrid dotada de estações terminus condignas da sua importância.

Finalmente, no que toca a estações de classificação, a sua reconstrução e apetrechamento prossegue em ritmo acelerado permitindo realizar graduais melhorias no transporte de mercadorias.

As pontes constituem elemento cujo bom estado é imprescindível para a segurança da exploração. Além disso, o desenvolvimento dos meios de tracção tem trazido, como consequência, maiores exigências neste capítulo. A R. E. N. F. E., dentro das suas possibilidades, tem procedido à substituição e reforço de grande número de pontes, contribuindo assim para aumentar a segurança da circulação e a facilidade da exploração.

Os túneis também têm sido objecto de cuidada atenção: foram impermeabilizados uns e modificados outros. Nalgumas linhas houve que efectuar as necessárias alterações tornadas indispensáveis pela electrificação ou pela duplicação de vias.

7. A Sinalização

A regularidade e a segurança de toda a circulação ferroviária repousa, fundamentalmente, numa boa sinalização.

A antiga sinalização espanhola estava longe de poder atender às actuais necessidades do tráfego. Não só as indicações do código antigo eram insuficientes, dificultando uma clara interpretação dos sinais por parte dos maquinistas como também a aparelhagem existente era deficiente e incompleta. A situação, porém, está actualmente modificada por completo.

O primeiro passo nesta transformação foi a mudança do código. O antigo, semelhante ao até há pouco utilizado entre nós, servia-se apenas de três cores sem combinação entre elas:

- Branco para via livre (tanto em movimentos em vias principais como para manobras);
- Verde para afrouxamento;
- Vermelho para a paragem, a qual, conforme

os casos, podia ser quer permissiva quer absoluta e tanto servia para circulações de linha como para manobras.

As desvantagens deste código eram numerosas e evidentes. A falta de clareza das indicações de paragem obrigava a medidas especiais de precaução as quais eram causas de atrasos, frenagens escusadas com todas as suas consequências e outros inconvenientes; por outro lado, a luz branca, indicadora de via livre, era igualmente desvantajosa; o perigo de confusão dessa luz do sinal com luzes estranhas (da iluminação pública, por exemplo) era grande e ainda agravado pela eventual extinção das luzes do sinal; e, se o vidro vermelho ou verde dum sinal se partia, este passava a dar luz branca e, portanto, constituía um perigo comprometedor da segurança ferroviária.

No novo código, todas as indicações são claramente dadas e estão resumidas abaixo. Por elas se vê que as ordens que devem ser dadas aos maquinistas ficam claramente definidas pela linguagem dos sinais.

A sinalização mecânica foi inteiramente revolucionada e as suas indicações que de noite, como é óbvio, são idênticas às dos sinais luminosos, dão ordens inequívocas de dia, pela variação dos aspectos apresentados pelos alvos que constituem esses sinais. Estes alvos são de quatro tipos:

— alvo triangular pintado de amarelo, com uma das pontas virada para baixo (triângulo amarelo);

— alvo circular pintado de amarelo com uma faixa oblíqua preta inclinada da esquerda para a direita (disco amarelo);

— alvo circular pintado de vermelho (disco vermelho);

— alvo quadrado pintado de vermelho e branco em xadrez, dividido em quatro quadrados iguais (sinal quadrado).

Além destes, existem ainda:

— alvo quadrado pintado de violeta (quadrado de manobras);

— Semáforos.

O quadro abaixo mostra também quais as indicações destes sinais que correspondem às dos sinais luminosos.

Quanto a melhoramentos na aparelhagem, muito foi já realizado. Nos sinais mecânicos, a iluminação de petróleo foi totalmente substituída pela eléctrica. A energia necessária é fornecida pela rede local ou por baterias nos locais onde aquela não existe. Nas linhas importantes, a sinalização mecânica foi, porém, inteiramente substituída pela luminosa que proporciona inúmeras vantagens em relação àquela.

Nas linhas onde o tráfego é mais intenso, por exemplo, Madrid-Escorial, instalou-se bloqueio automático que veio permitir notável melhoria das possibilidades de exploração dessas linhas. Nas linhas em que o tráfego é menos intenso, foi instalado o bloqueio entre estações, o qual tanto nas linhas de via dupla como nas de via única incrementou apreciavelmente a segurança da circulação, sobretudo por impossibilitar acidentes por descuido dos agentes.

Finalmente, no troço Ponterrada-Brañuelas da linha Madrid-Corunha, instalou a R. E. N. F. E., o moderno sistema de comando centralizado de tráfego (C. T. C.) que veio melhorar apreciavelmente a exploração desse difícil troço além de proporcionar notáveis economias de pessoal. Como é sabido, logra-se mover electricamente, neste sistema, de um posto central todas as agulhas e sinais dum troço de linha. O agente que garante este posto dispõe dum quadro onde automaticamente lhe são representadas as posições dos comboios que circulam no troço e pode assim combinar as suas marchas de modo a obter um óptimo rendimento da linha que comanda.

8. Telecomunicações

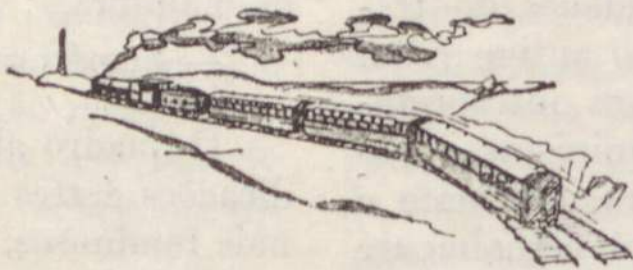
A rede de telecomunicações da R. E. N. F. E. tem sido desenvolvida consideravelmente tanto no que toca às comunicações de longa distância como no que concerne as de curta distância.

Este desenvolvimento tem tido feliz repercussão em todos os ramos da actividade ferroviária. Permitiu, por exemplo, a difusão do «*dispatching-system*» com o qual se tem conseguido melhorar muito a exploração especialmente nas linhas de mais intensa circulação.

Todos os comboios vão equipados com um telefone portátil que permite ao condutor, em caso de necessidade, pôr-se em contacto quer com o agente do posto central de mando, quer com o chefe da estação mais próxima, mediante uma simples ligação à linha telefónica que corre paralelamente à via.

NOVO CÓDIGO DE SINAIS DA R. E. N. F. E.

Indicação	Sinais luminosos	Sinais mecânicos
Via livre	Luz verde	Sinais paralelos à via
Paragem diante do sinal seguinte	Luz amarela	Disco amarelo fechado
Paragem absoluta	Luz vermelha	Sinal quadrado fechado
Paragem diante do primeiro cruzamento	Luz vermelha e luz amarela na mesma linha vertical	Disco vermelho fechado
Anúncio de precaução	Luz verde e luz amarela na mesma linha vertical	Triângulo amarelo fechado
Precaução	Duas luzes amarelas na mesma linha vertical	Alvo romboidal amarelo
Passagem em manobras	Luz branca lunar	Quadrado de manobras aberto
Paragem em manobras	Luz violeta	Quadrado de manobras fechado



Linhas Estrangeiras

ALEMANHA FEDERAL A exemplo do que já fizeram os serviços ferroviários dinamarqueses e suecos, os Caminhos de Ferro Federais Alemães, passaram a ter, nos seus principais comboios de longo curso, um compartimento especial de 2.^a classe para «mães e crianças». Este serviço está já estabelecido em 38 comboios rápidos, oferecendo assim às mães de família que viajam com crianças e não vão acompanhadas pelos seus maridos, uma possibilidade de efectuarem a viagem com uma maior comodidade sem serem incomodadas.

BÉLGICA A partir de 1 de Junho do ano corrente, e incluído na organização internacional «Trans-Europe-Express», o serviço diário entre Bruxelas e Paris vai ser assegurado por três comunicações directas de ida e volta (C. I. C. E.) formadas por comboios de automotoras diesel de primeira classe, do maior conforto e capazes de circular a 140 quilómetros à hora.

CHILE O túnel maior do mundo vai ser construído no Chile, unindo a cidade de Santiago do Chile com a cidade de Valparaíso, através da formidável cordilheira denominada La Dormida.

O projecto custará um total de 12 milhões de dólares e foi tornado público quando, há pouco, se celebraram as bodas de ouro do túnel Simplon, nos Alpes, que tem 19 quilómetros de extensão e une a Suíça à Itália.

O túnel chileno terá um comprimento de 25 quilómetros, encurtando a actual distância entre Santiago e Valparaíso em cerca de 70 quilómetros.

ESPAÑHA A RENFE (Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis) pôs em vigor, a partir de 15 de Novembro do ano passado, uma nova tarifa especial (n.º 8 de G. V., art.º 1.º, paragr. V) relativa à concessão de bilhetes simples de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes para actores, músicos e demais componentes das companhias de espectáculos públicos, por grupos de cinco a dez pessoas, conforme foi aprovado por uma Ordem Ministerial datada de 19 de Julho de 1956.

Pela dita tarifa, podem ser fornecidos bilhetes a preços reduzidos para grupos constituídos por um mínimo de cinco passageiros, mediante a apresentação de um impresso para a requisição destes bilhetes, devendo este impresso apresentar um referendo do Sindicato dos Profissionais de Espectáculos. Além

disto, os interessados deverão também apresentar a documentação profissional e os contratos de trabalho, devidamente registados e visados pelo dito Sindicato.

— Em Espanha, a província de Almeria honra-se de possuir a mais antiga linha electrificada de caminhos de ferro, com a bitola normal de 1 m 676, igual à dos caminhos de ferro portugueses, que não circulam em via reduzida.

Foi em Junho de 1911 que se inaugurou solenemente a electrificação do troço Nacimiento-Gador, numa extensão de 22 kms., situado sensivelmente a meio da linha Granada-Almeria.

Nesta parte da linha, reconheceu-se que a tracção dos comboios, com locomotivas a vapor, apresentavam grandes dificuldades, tanto ao subir grandes rampas, como na sua descida, de que resultava um aquecimento excessivo dos eixos, crescendo o facto de, nesse tempo, a maioria dos vagões de mercadorias não possuir freios de vácuo.

A central geradora está situada próximo da estação de Santa Fé nas margens do rio Andarax e o seu equipamento e instalação é de uma robustez a toda a prova e de excelente qualidade, garantindo assim um serviço sem quaisquer falhas. A corrente é, como nas linhas do norte da Itália, fornecida sob a forma trifásica, a 5.500 vóltios, baixados a 500 sobre as locomotivas, com um fio duplo aéreo no qual friccionam os tróleis. Essas locomotivas são das oficinas Brown, Boveri & C.^a, tractores ligeiros de 26 toneladas, do tipo A A, com uma potência de 360 cavalos, ligadas aos pares, permitindo assim rebocar comboios de 160 toneladas em rampas de 27,5 mm. e manter nas descidas 360. Presentemente, é frequente o uso de três locomotivas ligadas, porque o principal tráfego da linha é constituído, na sua maior parte por mineral de ferro proveniente das minas de Alquife e do Marquesado, e consequentemente, de difícil condução.

Parte da corrente despendida nas subidas é recuperada nas descidas e fornecida deste modo pelos comboios descendentes. O tráfego faz-se, pois, como se a linha fosse a de um verdadeiro funicular de cabo invisível, com grande vantagem económica, atendendo à grande despesa incorrida com as locomotivas a vapor, nos tempos em que ainda este troço não tinha sido electrificado.

A electrificação acaba de ser prolongada até Almeria a fim de evitar uma mudança da locomotiva em Gador e a perda de tempo resultante.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA Os resultados colhidos nas linhas de caminho de ferro espanholas pelo comboio «Talgo», leve e centro de gravidade baixo, construído há pouco mais de um lustro, levaram os norte-americanos a estudar uma nova versão do seu tipo, com o aperfeiçoamento de alguns pormenores e pequenas adaptações aconselhadas pela prática.

O resultado desse estudo é agora do domínio pú-

blico ao verificar-se que a *Rock Island Ry* mandou construir 10 comboios desse tipo novo, dos quais nove entraram em circulação em Setembro do ano passado.

O primeiro comboio desta versão americana, conhecida sob a designação «Jet Rocket» (foguetes de acto) e começou a ser utilizado em Fevereiro de 1956 entre Chicago e Peória. É formado por 4 carruagens, cada uma das quais constituída por 3 unidades articuladas, o que permite uma inscrição absoluta nas curvas, mesmo quando não são de grande raio.

O comboio possui uma carruagem salão e restaurante, cada uma com a capacidade para 32 passageiros, e pode transportar 340 passageiros sentados. O seu peso total é de cerca de 206 toneladas, enquanto que o peso normal de um expresso americano vulgar é de cerca do dobro, com uma despesa de consumo de combustível muito maior.

Nos Países Baixos, à semelhança de outras nações, os Poderes Públicos tomaram a seu cargo toda a exploração ferroviária.

Em 1937, procedeu-se na Holanda à liquidação total das empresas de caminhos de ferro que, conjuntamente, serviam a nação e das quais o Estado era já, desde 1920, o detentor da maioria das acções.

Actualmente, o Estado é o único possuidor do capital, por acções, de 300 milhões de florins (1 florim vale Esc. 7\$60) o que, todavia, não impede que a organização seja regida por estatutos próprios, como se se tratasse de uma Sociedade Anónima livre. Esta fórmula permite à organização ferroviária uma grande liberdade de acção, podendo assim adaptar-se facilmente a qualquer conjuntura económica e fazer face à forte competência rodoviária.

Alguns números relativos ao tráfego no ano de 1955:

Quilómetros em exploração: 3.183; pessoal ao serviço: 33.535. Em milhares: comboios quilómetros de passageiros: 54.133; comboios /k. de mercadorias: 17.531; passageiros transportados: 184.546; passagiei-

ros /k.: 7.572.859; toneladas transportadas: 25.622; toneladas /k.: 3.440.266; vagões carregados: 1.602; vagões entrados carregados: 337. Em milhares de florins: receita com passageiros: 244.092; com bagagem: 3.533; com mercadorias: 186.146; receitas diversas: 21.155. Total Florins: 454.926.000.

SUIÇA

Durante os meses de Julho e Agosto de 1956, 1.627.534 estrangeiros entraram pela fronteira de Basileia, a principal via de acesso para a Suíça e cerca de 60% deles permaneceram no país durante mais de 15 dias. Destes estrangeiros, 533.508 chegaram por caminho de ferro; 1.075.288 em automóvel e 18.738 por avião.

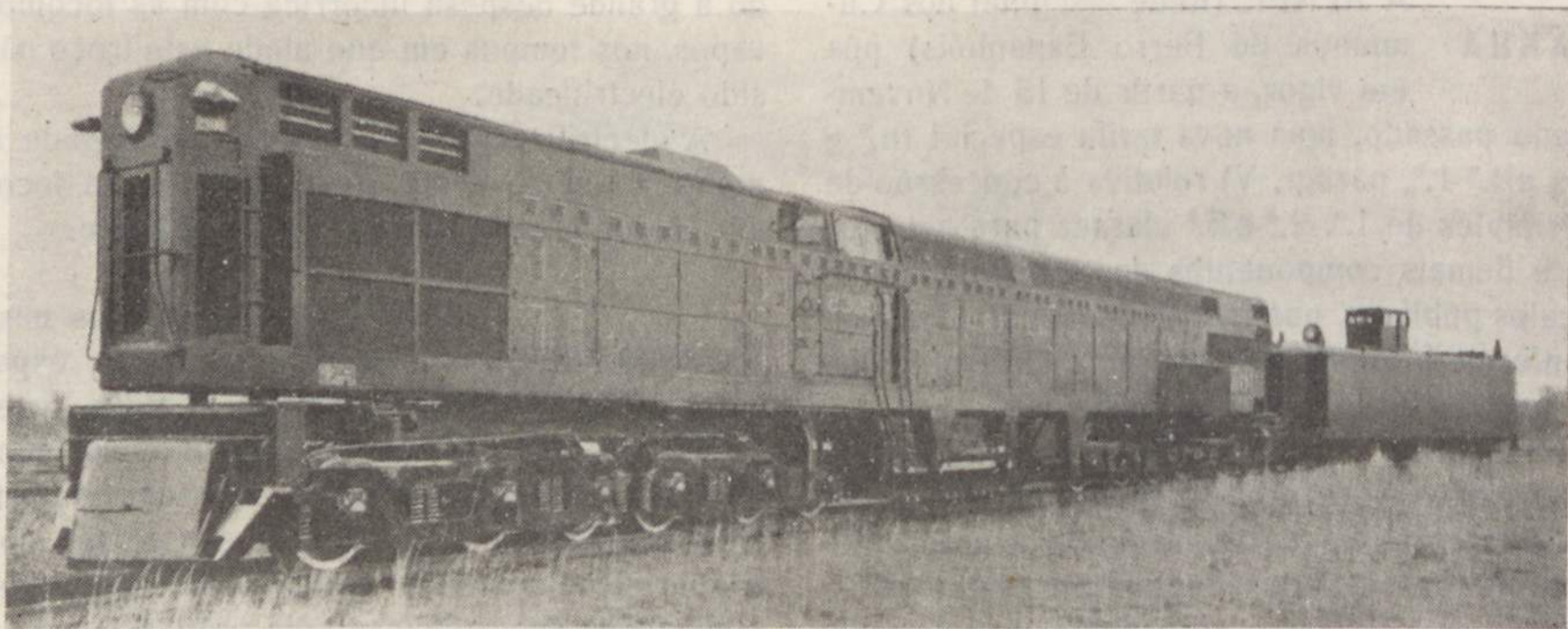
— Actualmente, uma das atracções mais populares no Jardim Zoológico de Zurique é um caminho de ferro em miniatura e instalado num pequeno pavilhão, especialmente construído para o efeito e que no Verão passado atraiu milhares de visitantes.

Este pequeno comboio não é um simples brinquedo, mas sim uma reprodução exacta, numa escala reduzida, mas perfeitíssima, dos Alpes berneses com todos os comboios e teleféricos que os atravessam, com os seus túneis, pontes e viaductos, aterros e desaterros, não esquecendo a arquitectura perfeita das várias estações, cais de embarque e desembarque e as várias linhas de desvio.

INGLATERRA

A companhia *Norfolk & Western Railway* acaba de pôr ao serviço a primeira locomotiva queimando carvão, mas movida por turbinas de vapor, que, por sua vez, geram electricidade em dínamos acoplados. A sua potência é de 4.500 cavalos com uma caldeira tubular de 600 libras por polegada quadrada.

A economia da sua exploração reside principalmente na qualidade do combustível usado — o carvão de pedra — numa região da Inglaterra onde as minas abundam, podendo assim competir, com vantagem, com as locomotivas diesel eléctricas que queimam óleo importado.



A locomotiva experimental da Companhia Norfolk & Western Railway

Essas & Comentários

P o r S A B E L

Eliezer Kamenezky

Faleceu na capital, no dia 20 de Fevereiro, um conhecido comerciante, estabelecido com uma loja de antiguidades, a S. Pedro de Alcântara, figura popular que se fixou no nosso País no ano de 1920. A propósito da sua vida, contava o importante jornal «O Século», na sua secção necrológica, alguns períodos que, com a devida vénia, transcrevemos, para que se faça uma ideia do que custa a um homem ser persistente, trabalhador e adquirir personalidade:

«Tendo nascido, há 63 anos, numa remota cidade da Rússia, correu depois o Mundo como judeu errante e acabou por se fixar no nosso País, onde constituiu família, ganhou o seu pão e conquistou amigos.

Eliezer Kamenezky nasceu numa cidadezinha das margens do Don, que se chamava Luganzk e hoje se denomina Voroshilovgrado. Aos 15 anos tornou-se artista lírico, integrou-se numa companhia de operetas, participou em «tournées», mas expulso de uma cidade, onde os israelistas eram indesejáveis, emigrou clandestinamente para Londres e dali para os Estados Unidos. Então, foi empregado numa fábrica de soldados de chumbo, numa pastelaria, num ferreiro, numa serração... En-

fim, foi vagabundo, percorreu o globo sem pagar bilhetes, dormiu nas ruas, sob as estrelas.

Saudades da Pátria chamaram-no à Rússia. Por pouco tempo. Voltou a partir.

Dedicou-se à Filosofia e apaixonou-se pelo Naturismo a tal ponto que se tornou apóstolo das suas doutrinas e das suas práticas. Calcorriou, nessa missão, quase toda a Europa, a América do Sul, boa parte do Mundo. Alto, forte, de longas e espessas barbas, ampla túnica branca e bordão, tornou-se personagem familiar nos trilhos da Palestina, do Líbano, do Egipto, da Índia... Trabalhou em tudo. Foi tudo. E quando lhe faltava que fazer vendia um pequeno folheto naturista, de que distribuiu mais de 150.000. Na Itália, certa vez, serviu de modelo a um fotógrafo para figurar de Cristo pregado na cruz.

Certo dia, por volta de 1920, ainda como propagandista da Natureza, chegou a Lisboa. Percorreu as províncias. Conheceu, em Redondo, uma senhora com quem se casou e que o levou, finalmente, a fixar-se. O grande pintor Malhoa, fascinado pela sua figura estranha, pintou-lhe o retrato. Eliezer Kamenezky compôs um livro de versos que Fernando Pessoa prefaciou. Tornou-se uma personagem conhecida, um tipo popular, com as suas barbas, o seu fato branco, as suas sandálias sem meias. E fez um filme e pensou mesmo em trabalhar em Hollywood. Projectou escrever as suas memórias. Não fez nada disso.

Inesperadamente, tornou-se comerciante. Abriu loja de antiquário. Comprou e vendeu preciosidades. Ele, que sempre fora pobre, tornou-se rico e coleccionador de móveis, de porcelanas, de jóias.

Morreu agora, após uma enfermidade que não perdoa. Deixa viúva a sr.^a D. Arnilda Kamenezky.»

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

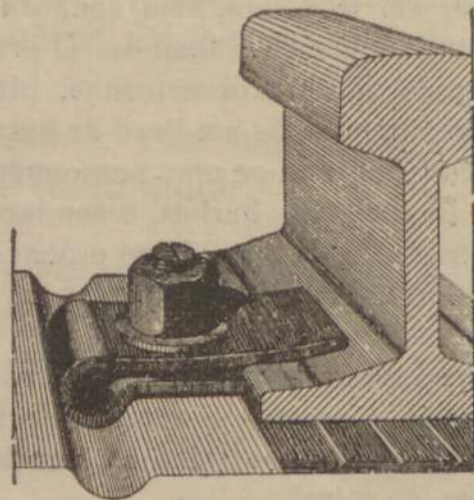
REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** - RUA DE S. JULIAO, 23 - LISBOA

USINE DES RESSORTS DU NORD

(DOUAI—FRANCE)

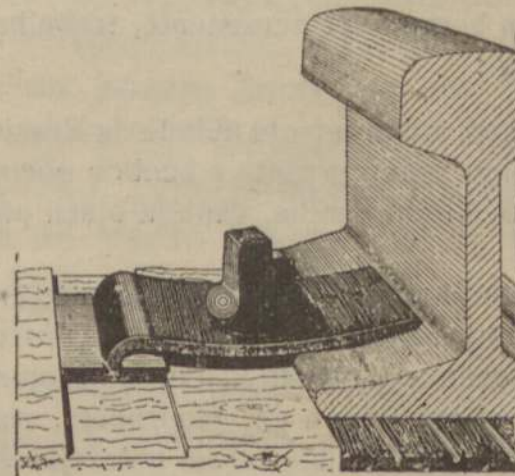
Fabricantes das ligações elásticas

GRAMPA «R N»
(GRAPAUD «R N»)



Fixação duplamente elástica
para travessas em betão: pal-
milha de borracha canelada
e grampa elástica RN

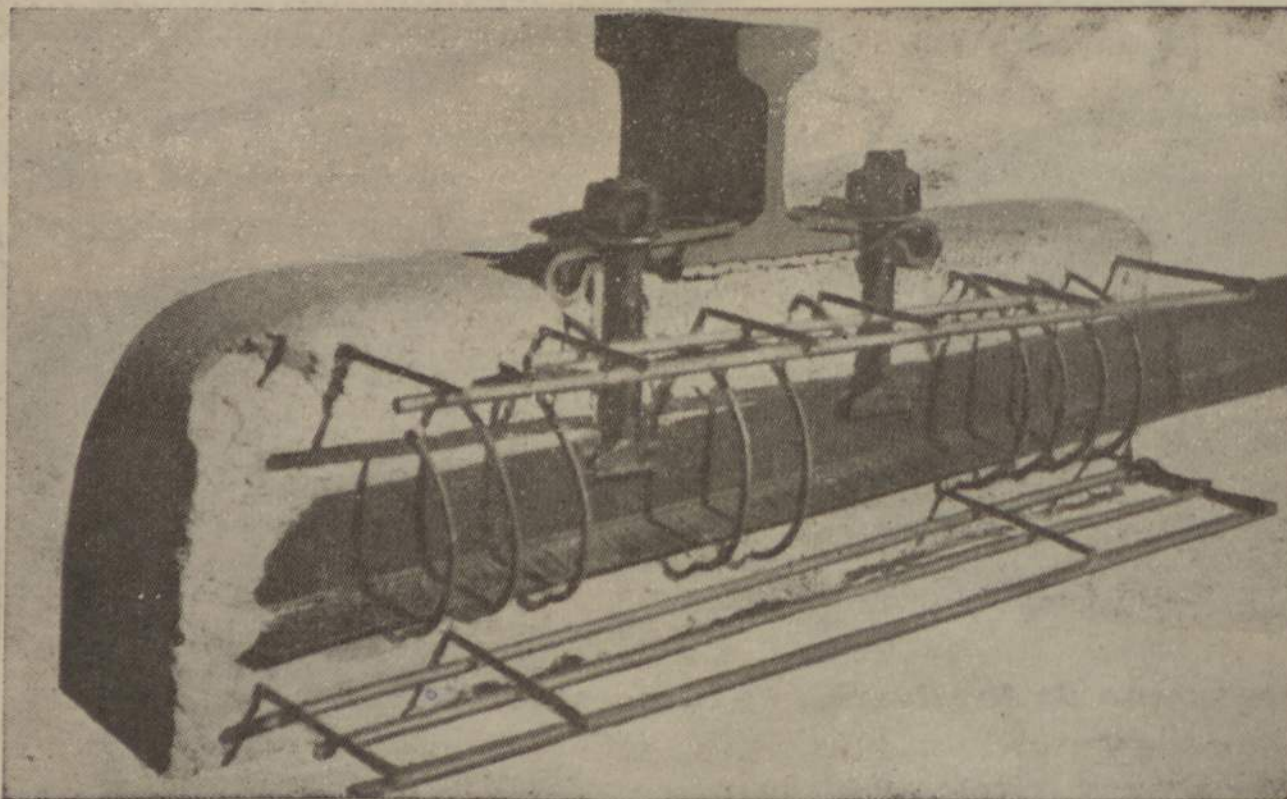
GARRA «R N»
(GRIFFON «R N»)



Fixação duplamente elástica para
travessas em madeira: palmilhas
de borracha canelada e garra RN

Existem também para travessas metálicas

A **Indústria Nacional** e a **Sociedade ESTORIL** realizaram o primeiro troço de «VIA MODERNA» em PORTUGAL, entre as Estações do Cais do Sodré e Belém, com travessas de betão «R. S.», ligações duplamente elásticas com os CRAPAUDS «R. N.», as palmilhas «CHEVRONS», os coussinets «R. N.» e os parafusos «R. S.»



Corte de um bloco da travessa R. S. mostrando a madre de aço, todo o sistema de pregação duplamente elástico com os CRAPAUDS «R. N.», as palmilhas «CHEVRONS», os parafusos «R. S.» e a armadura do betão

Agente Geral Exclusivo para Portugal e Províncias Ultramarinas

J. C. DA SILVA JÚNIOR

CAIXA POSTAL 928 — LISBOA

Engenheiro R. de Espregueira Mendes

The Railway Gazette, importante revista inglesa de renome mundial, publicou no seu número de 18 de Janeiro último, um extenso e interessante artigo da autoria do ilustre engenheiro Snr. R. de Espregueira Mendes, ilustre Director-Geral da C. P.

O referido artigo, descrevendo os estudos já efectuados e o plano para a electrificação das linhas Lisboa-Sintra e Lisboa-Porto, é ilustrado com várias foto-gravuras, entre as quais se destacam o expresso «Foguete» atravessando a ponte D. Maria Pia, no Porto; uma carruagem automotora N. V. Allan diesel-eléctrica; um comboio ao chegar à estação de Entre Campos, rebocado por uma locomotiva Alco diesel-eléctrica; um aspecto obtido na estação de Campolide mostrando a rede aérea já concluída de fios eléctricos para a electrificação das linhas Lisboa-Sintra e Lisboa-Carregado; uma locomotiva eléctrica Bo-Bo, das que vão ser usadas nos comboios omnibus e um mapa com as linhas férreas portuguesas, indicando a primeira e a segunda fase da electrificação.

No mesmo número de *The Railway Gazette*, vem também publicada uma pormenorizada biografia do snr. Engenheiro R. de Espregueira Mendes, acompanhada da sua fotografia.

FEIRA DE PARIS

A Feira de Paris, que constituiu em 1956 um acontecimento de extraordinária projecção internacional, deve este ano ultrapassar em muito a sua grandeza, o número de países representados e das suas atracções.

Participarão, este ano, com «stands» nacionais no Grande Palácio, já concluído, ou em Pavilhões próprios no exterior, os seguintes países: Alemanha Ocidental, Áustria, Bélgica, Estados Unidos, Grécia, Holanda, Hungria, Itália, Luxemburgo, México, Polónia, Roménia, Suécia e Uruguai. A Câmara do Comércio Exterior de Berlim-Este também se fará representar.

Os produtos de 35 países estarão presentes nas diversas secções na Feira Internacional de Paris.

Este ano, duas novidades cativarão os visitantes: o Pavilhão dos Embaixadores, destinado não só a manifestações oficiais como à apresentação de produtos de luxo franceses, designadamente a alta costura, e um pavilhão onde, pela primeira vez, os Antiquários vão expor as suas maravilhosas colecções.

A Feira de Paris realiza-se de 25 de Maio a 10 de Junho.

Brindes e Calendários

Da firma Lorilleux recebemos um belo calendário para 1957, ilustrado com uma linda fotografia que reproduz um pormenor de um dos painéis laterais do Tríptico do Arcebispo, de Nuno Gonçalves. Agradecemos.



PARTE OFICIAL

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

Concurso n.º 31/57

O «Diário do Governo», III série, n.º 60, de 13 de Março de 1957, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 16 de Maio de 1957, para o fornecimento de:

Quarenta vagões-tanques de gasolina para os caminhos de ferro de Lourenço Marques.

O programa do concurso, modelo da proposta, caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane; no Lumbo, nos armazéns de Moçambique, e em Lisboa, na Repartição das Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral do Fomento.

O depósito provisório para a admissão ao concurso é de 250.000\$.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns gerais em Lourenço Marques.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro, e Transportes da Província de Moçambique, Lourenço Marques, 17 de Janeiro de 1957. — O Director dos Serviços, *Pereira Leite*.

Publicações recebidas

Panorama do Pensamento Filosófico

Desta notável publicação, que será paginada de modo a ficar, no final, encadernada em 4 volumes, recebemos o 3.º fascículo.

«Edições Cosmos», a quem se deve já uma longa lista de obras de grande interesse cultural, vem prestar com a publicação do *Panorama do Pensamento Filosófico* — obra dirigida pelo sr. Doutor V. Magalhães Vilhena, um inestimável serviço à inteligência portuguesa.

Neste momento em que se intensificam, entre nós, os estudos filosóficos, não podia ser mais oportuna a publicação da grande obra.

Linhas Portuguesas

Desvio da linha férrea de Bragança

O Sr. Ministro das Obras Públicas concedeu, provenientes do Fundo do Desemprego, 500 contos às Câmaras Municipais do distrito de Bragança, para os trabalhos do desvio da linha do caminho de ferro.

Imprensa

«Diário dos Açores»

Completo, no dia 5 de Fevereiro, 87 anos de existência, o *Diário dos Açores*, de Ponta Delgada.

Fundado em 1870 por Tavares de Resende, a quem os Açores devem a criação do jornalismo diário, assumiu, após a sua morte, em 1892, as responsabilidades da sua direcção, o seu sobrinho Manuel Resende Carreiro, que soube ser digno herdeiro não apenas de um nome, que se tornou ilustre, mas também de um jornal que constitui, pelas suas nobres tradições de defensor intemerato dos interesses colectivos das nove ilhas açorianas, um dos mais valiosos patrimónios do Arquipélago.

Aos nossos queridos amigos, Drs. Carlos Resende da Silva Carreiro e Manuel Resende da Silva Carreiro, actuais directores do *Diário dos Açores*, e continuadores de uma obra — simultaneamente de política regionalista e de benemerência, enviamos um sincero abraço de felicitações pelo aniversário do seu prestigioso jornal, a que apenas faltam 12 anos para completar um século de vida.

«Vida Ribatejana»

Completo em Fevereiro 40 anos de publicação o semanário vilafranquense *Vida Ribatejana*, da direcção, desde o primeiro número, do distinto jornalista Fausto Nunes Dias.

Nem o semanário nem o seu proprietário e director envelheceram neste espaço longo de quarenta anos, antes um e outro se impõem pelo espírito de actualidade que os animam. *Vida Ribatejana* conquistou justamente na Imprensa portuguesa uma posição de prestígio e o Ribatejo deve-lhe altos e relevantes serviços.

A Fausto Nunes Dias um grande abraço de congratulações e lá estaremos, daqui a dez anos, em Vila Franca de Xira, no monumental almoço comemorativo do meio século da sua *Vida Ribatejana*.

Eng.º Campos Henriques

Deu-nos a honra da sua visita a esta Redacção, o ilustre Engenheiro sr. Campos Henriques, para nos agradecer, pessoalmente, as palavras que, na nossa edição de 16 de Fevereiro, lhe dirigimos, a propósito da sua aposentação, como subdirector da C. P.. Nada nos devia e nada tinha que nos agradecer o sr. Eng.º Campos Henriques. Apenas cumprimos um dever, o gratíssimo dever de prestar sincera homenagem a quem, como S. Ex.^a, reúne, a par de um trato afável e franco e de uma irradiante simpatia, tantas primorosas qualidades de carácter, e que, como militar e ferroviário, deixou um exemplo de dignidade e de valor profissional.

CONSTRUIR... MELHORANDO

O após-guerra veio trazer, em todo o mundo, um movimento acelerado à construção, já para levantar e restaurar o que aquela destruiu, já para satisfazer às necessidades, sempre crescentes, da população.

Havia que reedificar rapidamente, mas construir com o mínimo dispêndio de mão de obra e o menor consumo de materiais.

Fez-se apelo à Técnica e esta reagiu. Pensando não só na situação presente, mas alongando ainda os seus horizontes para o futuro, concebeu os pavimentos pré-fabricados.

Dentre eles se destacam os «PAVIMENTOS CORFEO», os preferidos pela maioria dos construtores dos nossos tempos, atendendo às suas extraordinárias qualidades de resistência e isolamentos térmico e acústico, aliadas ao reduzido peso próprio que permite aligeirar a estrutura resistente da edificação e, conseqüentemente, construir em condições bastante mais económicas.

Este tipo de pavimentos, que na sua aplicação conta já com algumas centenas de milhar de metros quadrados dispersos por todo o País, foi introduzido em Portugal em 1946 sendo a sua expansão rápida e progressiva.

Tendo sido o precursor dos pavimentos pré-fabricados em Portugal, é constituído, tecnicamente, por vigas e blocos pré-fabricados, empregando, no seu fabrico, os processos mais modernos, constituindo aquelas o elemento resistente por excelência, e cabendo aos blocos, fabricados com areia ou jorra e cimento, (tornando-se assim imputrescíveis) a função de enchimento, como se se tratasse de uma cofragem perdida, por sobre os quais se lança, em obra, uma camada de betão simples com uma espessura mínima de cerca de dois centímetros na sua parte central.

Com a espessura de 18 centímetros, os «PAVIMENTOS CORFEO» satisfazem os mais exigentes e resistem a qualquer valor de sobrecargas, para as quais são devidamente calculados.

Engenheiro Luís Acciaiuoli

O ilustre engenheiro Luís de Meneses Corrêa Acciaiuoli, que desde 1935 chefiava, com grande competência, a Inspecção de Águas, acaba de ser promovido a Engenheiro-Inspector Superior de Minas.

Sócio da Academia das Ciências de Lisboa e do Instituto de Coimbra, o Sr. Engenheiro Luís Acciaiuoli é autor, entre outros volumes, de dois importantes trabalhos aos quais, na devida altura, fizemos justa referência: *Águas de Portugal* e *Le Portugal Hydromineral*.

Gazeta dos Caminhos de Ferro apresenta ao sr. Engenheiro Luís Acciaiuoli sinceras felicitações pela promoção ao posto que lhe foi destinado como prémio dos altos serviços prestados ao País.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

No aniversário da Gazeta dos Caminhos de Ferro

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* entra, com o presente número, em novo ano de publicação ininterrupta. Esta casa está de parabéns por esse facto. Daqui, desta minha pequena tribuna, que a amizade do meu querido e sempre jovem amigo Carlos d'Ornellas me concedeu generosamente, quero saudar não apenas o seu actual director e os habituais e ilustres colaboradores desta publicação, mas dirigir algumas palavras de homenagem à memória de L. de Mendonça e Costa.

Não conheci pessoalmente o fundador e primeiro proprietário, director e editor da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Quando comecei a colaborar nesta publicação e na *Revista Insular e de Turismo*, que se compunha e imprimia nas oficinas gráficas da *Gazeta* e de que Carlos d'Ornellas foi editor e director, L. de Mendonça e Costa já não pertencia a este mundo. Mas a sua presença mantinha-se, como ainda se mantém, saudosa e respeitosamente nesta Redacção. Para mim, o fundador da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* pertence ainda ao número dos vivos. Admiro-o e estimo-o, precisamente porque é na admiração que começa a amizade. Aqui, nesta casa, vim a adquirir boas amizades. Aqui conheci, pessoalmente, o grande ferroviário e jornalista Eng.º José Fernando de Sousa, de quem guardo as mais gratas recordações; aqui me relacionei com José Guerra Maio, que foi amigo dos mais queridos de L. de Mendonça e Costa e nunca se esqueceu do que ficou a dever à amizade do fundador desta publicação; foi na qualidade de modesto redactor desta *Gazeta* que travei conhecimento com o General Raul Esteves, com coronel Lopes Galvão, falecidos, e com os srs. Eng.ºs Carlos Manitto Torres e Frederico de Quadros Abragão, que também são escritores de grande mérito, e, ainda, com o antigo Subsecretário de Estado e colaborador do saudoso Eng.º Duarte Pacheco, e actual Director-Geral da C. P., Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes, homem de saber e *gentleman* que, nesta hora excessivamente desportiva, podia dar lições de cortesia a muita gente boa.

Por tudo isto e por muitas outras coisas, curvo-me respeitosamente perante a memória do fundador desta publicação, e aperto fraternalmente a mão de Carlos d'Ornellas, digno continuador de L. de Mendonça e Costa.

Os nossos artistas



CASTELO DOS TEMPLÁRIOS

Aquarela de Rosa Rodrigues

Antologia

JORNADA DE SÍSIFO

*Sísifo foi por deuses condenado
A levar uma pedra assaz tamanha
Por um serro, só sendo perdoado
Quando alcançasse o cimo da montanha.*

*Mas por ignoto e bem terrível fado,
Foi sempre inútil toda a sua sanha.
Mil vezes veio atrás extenuado
E retomou em vão essa campanha.*

*Sísifo não é mito legendário.
Sísifo somos neste mundo vário,
Mar vasto de amargura desmedida,*

*Todos temos um sonho irrealizado.
Todos temos um fim inalcançado.
A jornada de Sísifo é a vida.*

Francisco Ventura

COMPANHIA CARRIS DE FERRO DE LISBOA

Distribuição de Diplomas, Estrelas de Prata e Estrelas de Ouro, a 300 motoristas e Guarda-freios que, ao cabo de um período determinado de exercício, não foram causadores de um único acidente de viação

No vasto refeitório de Santo Amaro, da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, realizou-se na tarde de 8 do corrente uma sessão para a entrega de galardões, num total de 300, aos motoristas e guarda-freios que, até 31 de Dezembro, melhor se distinguiram na condução dos seus respectivos carros.

Tomou a presidência o sr. General Gomes de Araújo, Ministro das Comunicações, que tinha à sua direita os srs. Embaixador de Inglaterra e Dr. José Almada, William Bayley e Dr. Câmara de Saldanha, directores da «Carris», e à esquerda os srs. R. J. Smith, Administrador-Geral da Companhia, Eng.^{os} Miranda Coutinho e Dias Trigo e General D. Fernando Pereira Coutinho.

Aberta a sessão, o sr. R. J. Smith, ilustre Administrador-Geral da Companhia pronunciou o seguinte discurso, que temos o prazer de arquivar integralmente:

«Senhor Ministro das Comunicações.
Senhor Embaixador de Sua Majestade Britânica.
Meus Senhores.

Cumpr-me em primeiro lugar agradecer a Vossa Excelência, Senhor Ministro das Comunicações, a honra com que nos quis distinguir, aceitando o convite para presidir a esta cerimónia, em que serão galardoados os Motoristas e Guarda-Freios que, até ao ano de 1955, se classificaram para receber distintivos de «Boa Condução». A Vossa Excelência Senhor Embaixador de Inglaterra neste País que tanto admiramos, e a que nos prendem afinidades morais e históricas, cujos laços ainda recentemente mais se estreitaram, por ocasião da triunfal visita de Sua Majestade a Rainha Isabel, dirijo a expressão das minhas homenagens e do sentimento da minha gratidão. Desejo ainda endereçar os melhores agradecimentos às altas individualidades oficiais aqui presentes, — entre as quais devo destacar o Ex.^{mo} Sr. Engenheiro Miranda Coutinho, Director-Geral dos Transportes Terrestres, — bem como aos dignos representantes da Imprensa, sempre bem-vindos a esta casa.

Abstraindo — apenas por um momento e por hipótese — da primeira obrigação a que tem de devotar-se uma Empresa de transportes públicos, qual seja a de proporcionar meios de transporte eficientes e económicos à população que lhe cumpre servir, outra obrigação — entre muitas — constantemente preocupa a Administração, por estarem dela dependentes o bem-estar, a segurança e até a vida dos outros. Quero referir-me à «Segurança na condução», cuja importância aumenta dia a dia, da mesma elevada proporção em que aumentam as dificuldades e a intensidade do trânsito nas cidades mais progressivas, de que a nossa Lisboa é exemplo palpitante e actual.

A condição primária de segurança temos de encontrá-la no próprio veículo, nas suas características e perfeição de fabrico, bem como na revisão conscienciosa e periódica dos seus órgãos essenciais. Quanto a este ponto, cremos poder afirmar que não merecemos reparo que possa envolver cen-

sura ou crítica. Escolhemos os nossos veículos entre os melhores do Mundo; adquirimos material cuja reputação repousa em dezenas de anos de experiência feliz. Mantemos os nossos programas de revisão ou de substituição de materiais e peças. Numa palavra, — não pomos ao serviço do público veículo algum que o nosso sentido de responsabilidade não aprove, ou que a prudência não aconselhe.

Todavia, como escrevemos algures, «não há veículo seguro, quando o seu condutor o não é». Se é fora de dúvida que o elemento humano é falível, susceptível de erro, de maus reflexos e de imprudências, não é menos certo que muito se pode e deve fazer para que o homem, a quem é confiado o comando da máquina, cometa um mínimo de imprudências ou precipitações. Assim procura proceder a Companhia Carris de Ferro. Primeiro, — recrutando pessoal capaz. Isso fazemos escrupulosamente, e com que rigor sabem-no aqueles que foram rejeitados nas inspecções a exames. Depois, continuando a ensinar e a aconselhar, nas Escolas que mantemos, e por intermédio da vigilância constante que sobre o Pessoal exercem os Serviços do Movimento e de Tracção.

Não temos lugar para aqueles que, tendo obtido um dia uma carta de condução, consideram um privilégio possuí-la, e julgam que nada mais têm a aprender, porque já fizeram exame. O condutor consciente deve sentir-se «em exame» de cada vez que toma conta dos comandos: — exame perante a sua própria consciência, e perante o público que lhe confia, muito legitimamente, a sua tranquilidade e, até, a sua vida.

Creio serem desta estirpe, Senhor Ministro e Meus Senhores, os homens que hoje se apresentam perante Vossas Excelências para receber os galardões que briosamente alcançaram. Não puderam vir todos, porque as exigências do seu serviço público não o permitiram. Estão, neste momento, a conduzir, sem desmerecer, decerto, o elogio que aqui lhes tributo.

Que o seu número aumente todos os anos, são os nossos votos, que exprimem confiança e certeza.

Tenho dito».

Em seguida, o sr. Francisco Xavier d'Avillez, Secretário-Geral da Companhia, procedeu à chamada dos funcionários galardoados, que receberam os distintivos e diplomas das mãos do sr. Administrador-Geral. Feita a distribuição, o sr. R. J. Smith pediu ao sr. Ministro das Comunicações que fizesse a entrega das «Duas Estrelas de Ouro» aos três guarda-freios, srs. M. Silva, F. P. Almeida e A. Freitas, que, em 20 anos de condução impecável, haviam muito justamente conquistado aquele galardão.

O sr. General Gomes de Araújo ao encerrar a sessão, proferiu algumas palavras para agradecer à Administração a honra de presidir àquela festa e para felicitar os motoristas e guarda-freios galardoados.

Terminada a cerimónia, foi servido um «copo de água» aos convidados e aos funcionários da «Carris» que acabavam de ser homenageados.

Romagem de Antigos Combatentes a França

Os Antigos Combatentes da primeira Grande Guerra realizam este ano, em Maio, uma nova romagem a França.

Além das cerimónias habituais em La Couture e no Cemitério Português de Richebourg-l'Avoué, a Romagem assistirá à inauguração de duas ruas às quais será dado o nome de Portugal: uma em Aire-sur-la-Lys, outra em La Gorgue, duas cidades do antigo sector português na primeira Grande Guerra, cujas municipalidades resolveram prestar essa sensibilizante homenagem ao nosso País e se preparam para receber com solenes festividades os romeiros portugueses.

A partida dos Romeiros está marcada para o dia 14, da estação de Santa Apolónia, devendo chegar no dia seguinte a Paris.

Em seguida inserimos o Programa das cerimónias Franco-Portuguesas em Aire-sur-la-Lys:

Sexta-feira, 17 de Maio: 22^h — Chegada dos peregrinos portugueses à estação de Berguette (pelo comboio Paris-Dunkerque). A casa Ingland & Vanbremeresch, irá receber os romeiros para os alojar no Hotel de Inglaterra, em Aire-Sur-La-Lys.

Sábado, 18 de Maio: — Manhã livre, durante a qual a peregrinação portuguesa visitará a cidade de Aire-Sur-La-Lys, indo ao Castelo de la Morande, em Roquetoire, que foi a sede do Quartel General Português, durante a guerra de 1914-1918. Recepção pelo Maire de Roquetoire, pelo Dr. Lefebvre, Presidente Departamental da U.N.C. e membro do Comité de Organização. Regresso a Aire para almoço. 14^h — Partida em auto carro para La Gorgue para assistir à inauguração do Boulevard de Portugal. Regresso a Aire durante a tarde.

Domingo, 19 de Maio: 8^h — Partida em auto-carro para la Couture. 13^h — Partida para Aire por Richebourg L'Avoué. 14^h — Chegada a Aire e almoço no Hotel de Inglaterra. 16^h — Recepção pela Municipalidade de Aire-Sur-La-Lys, ao General Ferreira Martins, Oficiais do seu Estado Maior e personalidades Oficiais. 16^h e 30^m — Inauguração da Rua de Portugal. 17^h e 15^m — Conferência na Câmara Municipal de Aire-Sur Le-Lys, sobre Portugal, pelo Bastonário Sr. Louis Bigourd, Membro do Comité de Organização, Secretário Geral Adjunto da Federação Departamental dos Antigos Combatentes de Pas-de-Calais. 19^h e 30^m — Jantar oficial sob a Presidência do General Ferreira Martins e Sr. Paul Blondel, Conselheiro Geral de Pas-de-Calais, Maire da Cidade de Aire-Sur-La-Lys, nos salões do Hotel de Inglaterra.

Está já aberta a inscrição para a Romagem na redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», onde serão prestados todos os esclarecimentos necessários.

Chapas onduladas em Poliéster armado com fibras de vidro

Insistimos em não aceitar, para estas chapas, as denominações frequentemente empregadas para definir o material, tais como «chapa ondulada em plástico» porque nada exprimem e não caracterizam o material.

Com efeito, a família das resinas sintéticas, chamadas vulgarmente «matérias plásticas» em número cada vez maior, compreende já tantos produtos com características tão divergentes, que se impõe designar cada um deles pelo seu nome próprio.

O composto «poliéster — fibra de vidro», foi o resultado de longas pesquisas efectuadas, na América, durante a última guerra, para utilização na aviação americana.

As múltiplas e variadas qualidades deste composto fez com que fosse aplicado nos sectores mais diferentes, por exemplo: carrocerias de automóveis, cascos de barcos, mobília, malas de viagem, caixas de frigoríficos e de máquinas de lavar, banheiras, canas de pesca, etc.

A primeira aplicação em França, em escala industrial, deste composto foi a fabricação de canas de pesca, que veio desmentir a expressão «frágil como o vidro», pois as canas fabricadas por este método são de uma resistência à prova de todas as exigências, combinada com todas as qualidades que delas esperam os desportistas.

A seguir apareceram, entre outros produtos, as chapas onduladas, cuja fabricação se baseia em princípios idênticos, mas onde se utilizam fibras de vidro de configuração diferente.

A indústria americana produz algumas centenas de toneladas destas chapas por mês, compradas em parte por particulares para aplicação nas suas casas, mas principalmente para edifícios industriais.

As chapas são incolores ou em cores vivas de concentração variável, do que resultam chapas mais claras ou mais carregadas, e mais opacas ou mais translúcidas.

As chapas mais translúcidas deixam passar 85 % da luz. Além disso, o facto das chapas estarem onduladas faz com que praticamente nenhuma parte da luz seja reflectida: os raios luminosos encontram sempre alguma parte da superfície em que incidem num ângulo que admite a sua penetração. Ao mesmo tempo a luz é restituída totalmente, de forma a atenuar as sombras.

Destas características resulta um efeito de iluminação notável, de modo que este material é particularmente indicado para a utilização na construção de varandas ou divisórias. Combina com esta qualidade a de isolar contra o calor, de ser perfeitamente estanque, e de oferecer um aspecto do mais alto valor estético.

O seu peso é de 2.200 kg por m², o que permite colocar as chapas sobre armações ligeiras. A colocação é fácil, podendo-se serrar, furar, pregar e aparafusar a chapa.

Resiste a todas as influências climáticas, sem mostrar sintomas de envelhecimento ou deteriorização.

A resistência ao peso é de 300 kg por m².

Em conclusão: este material, de possibilidades ainda mal conhecidas do público e técnicos portugueses, permite resolver grande número de problemas até hoje considerados insolúveis.

R. Raverat

Director Geral da Revista da União Profissional e Internacional dos Técnicos dos Caminhos de Ferro «Le Bâtiment au Chemin de Fer».

Lyon-France

Recortes sem comentários

Incorrecções!...

Há por esse mundo de Cristo um certo género de pobres criaturas que, ou por falha de princípios de educação, ou por baixa mentalidade, parece sentirem um prazer muito especial em patentear a sua falta de correcção, quer pelo uso e abuso de uma linguagem imprópria ou pela prática de actos que em nada abonam a personalidade de quem os pratica.

Perante a complacência ou pudor mental e até disfarçada repugnância de quem porventura assiste a tais actos de indelicadeza e de desrespeito, o autor da façanha, convencido de que todos lhe acharam muita gracinha, escancara a bocarra num riso sonoro e cascalhante, e com frequência repete o que disse ou praticou, talvez para que no ânimo dos presentes não reste a menor dúvida da sua falta de chá.

Querendo ser engraçados, são apenas falhos de respeito pelos outros e por si próprios.

Bemaventurados os pobres de espírito!

De «O Castanheirense»

Benignidade de um juiz inglês

SOUTHAMPTON, 28. — Como reflexo do ambiente de simpatia que rodeou a rainha Isabel II, na sua recente visita oficial a Lisboa, um juiz inglês absolveu hoje três marítimos

portugueses, tripulantes do cargueiro «Lagoa», acusados de quererem passar aos direitos 18 garrafas com licores.

Ao ilibar os réus da culpa imputada, o juiz deu-lhes liberdade condicional, salientando que o fazia em homenagem à amizade anglo-lusa. E disse:

«Atendendo à recente visita real à capital portuguesa, este tribunal usa de benignidade para com os réus, no veemente desejo de manter a amizade que une os dois países».

Os absolvidos, Luis Manuel Martins, António Joaquim Alves e Artur da Veiga saíram em liberdade, depois do imediato do «Lagoa» ter falado em nome do capitão do barco e dos tripulantes, para agradecer a decisão do magistrado britânico. (ANI).

Ganhou a aposta...

VENTIMIGLIA (Itália), 15 de Fevereiro. — O ferroviário Isio Paolucci apostou com um amigo que seria capaz de entrar na jaula dos leões de um circo ambulante, munido de uma garrafa de champanhe, para celebrar o facto. Cumpriu. Enquanto bebia uma taça, um dos animais aproximou-se para examinar o que se passava e o ferroviário, sem perder a calma, ofereceu-lhe outra taça.

O «rei da selva» bebeu gostosamente. (ANI).

Lisboa desportiva

CLUBE ORIENTAL DE LISBOA

10



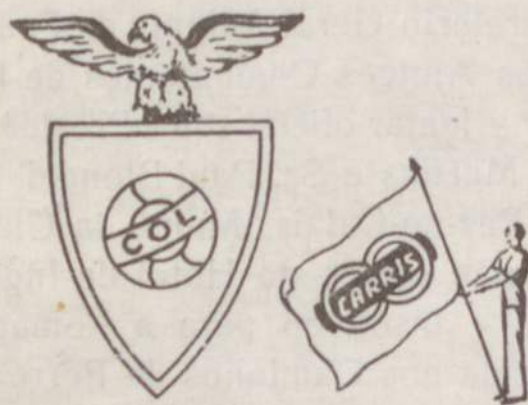
CLUBE ORIENTAL DE LISBOA é a resultante da fusão dos antigos clubes do bairro oriental da cidade: Chelas, Marvilense e Fósforos.

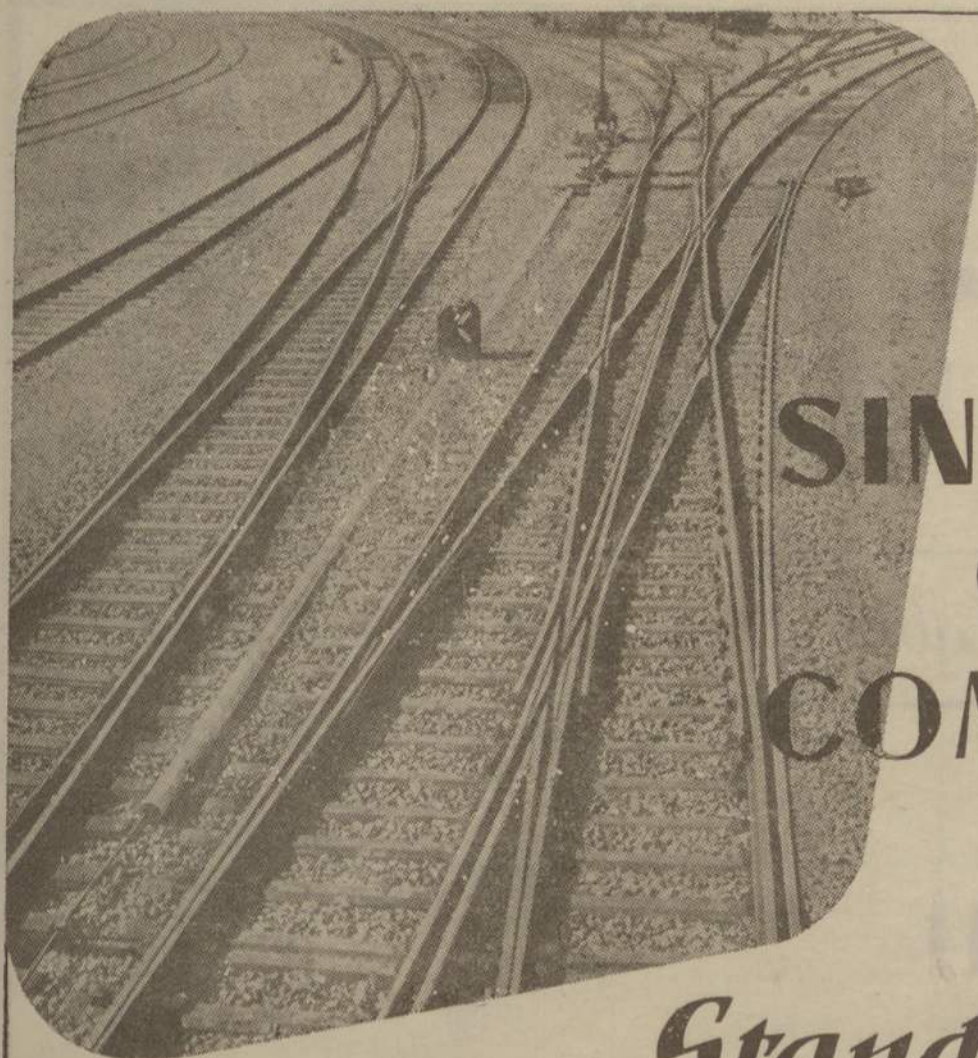
Procurando tenazmente enfileirar ao lado dos «grandes», encontraremos o «Oriental» a marcar nítida posição de relevo, em todas as competições desportivas em que tomou parte, desde 8 de Agosto de 1946: data da sua fundação.

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

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

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





O GRUPO DE COMPANHIAS ASSOCIADAS DA
INTERNATIONAL TELEPHONE AND TELEGRAPH
COMPANY, NEW-YORK, LOCALIZADAS NOS ESTADOS
UNIDOS E NA EUROPA FABRICAM E FORNECEM
TODOS OS EQUIPAMENTOS NECESSÁRIOS PARA

SINALIZAÇÃO COMANDO E COMUNICAÇÕES PARA CAMINHOS DE FERRO

SISTEMAS TELEFÓNICOS — «TRAIN DISPATCHING»
SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO E COMANDO
TELEIMPRESSORES, ETC.

Standard Electrica



AV. DA ÍNDIA LISBOA



ALFREDO ALVES & C.ª (FILHOS)

ENGENHEIROS CONSTRUTORES

E FÁBRICAS VULCANO E COLARES



LISBOA
AMADORA

- CONSTRUÇÕES MECÂNICAS
- FUNDIÇÃO DE AÇOS NORMAIS E ESPECIAIS
- FUNDIÇÃO DE FERRO
- CALDEIRARIA E FORJAS
- LABORATÓRIOS PRIVATIVOS DE ANÁLISES

COLABOROU NA ELECTRIFICAÇÃO DAS LINHAS DA C. P.
FORNECENDO ATRAVÉS DA "SOREFAME" PEÇAS EM AÇO
VASADO E DE LIGA PARA AUTOMOTORAS E CARRUAGENS
E MATERIAL ACESSÓRIO PARA EQUIPAMENTO

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, Lda.

III

MATERIAL CIRCULANTE
PARA CAMINHOS DE FERRO
===== AÇO NORMAL =====
AÇO INOXIDÁVEL SISTEMA BUDD

III

FORNECEDOR

*Da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Dos Caminhos de Ferro de Angola e Moçambique*

AMADORA LOBITO

Hotel Francfort

SANTA JUSTA



EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA

O Preferido pelos africanistas

HOTEL DE 2.^a CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE



Telefones: **30744 — 30748**

Telegramas: **HOTFORT**

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA



FÁBRICAS ALELUIA

AZULEJOS - LOUÇAS



LISBOA — Rua Rodrigo da Fonseca, 70 r/c - Esq.
Telef. 54872

AVEIRO — Telef. 22

PORTO — Galeria de Paris, 96-1.^o — Telef. 27012

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
CIMENTO TEJO

MÁRMORES — CANTARIAS
GRÉS — LOIÇA SANITÁRIA
Fibrocimento «NOVINCO»

Telefones: 60879-63708

Telegramas: Ratofilhos

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA

J. A. Ribeiro & C.^a Limitada

RIBEIRO OCULISTA

Casa Fundada em 1858



Representantes de:

EMIL BUSCH - Lentes. CHR. BECK -
- Microscópios e Binóculos. COOKE,
TROUGHTON & SIMUS, Lda. - Mi-
croscópios e instrumentos Geodésicos.
PAUL FUNKE & C.^a - Material para análi-
ses de leite e centrífugas de sedimentação.



Instrumentos Científicos e Vidraria de Laboratório

222 — Rua Áurea, 226 — LISBOA

Rua Eduardo Costa, 65 — C. P. 1934

LUANDA

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ
PRODUTO ALENTEJANO
TRÊS TIPOS:
DOCE-SECO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

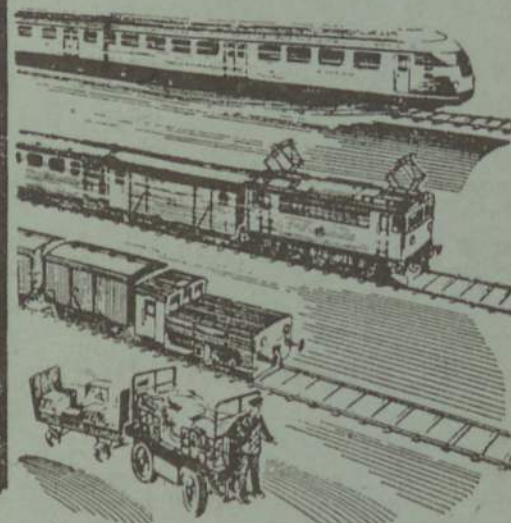
Depositária em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B
 TELEFONE 2 7464

Depositária Geral:

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS



Baterias Alcalinas — Níquel — Cádmio

INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MOVEIS
 T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE
 E TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO
 E AINDA PARA:

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL.
 LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

Representantes Gerais:

J. COELHO PACHECO, LDA.

Rua Braamcamp, 90-94. Telef. 4 2188 — LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

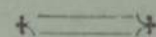
Ligações rápidas e cómodas
 para passageiros e carga,
 servindo as regiões de

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

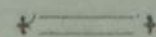
No Lobito: HOTEL TĒRMINUS (1.ª classe)

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO

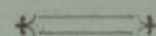


CONSTRUÇÕES, ESTUDOS E PROJECTOS
 DE ESTABILIDADE * BETÃO ARMADO
 * BETÃO PREESFORÇADO



Avenida de Sidónio Pais, 14, r/c. Esq.

Telef. 49313 — LISBOA



Delegação no PORTO:

Praça Filipa de Lencastre, 22

Telef. 26251

Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire
PARIS

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

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

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

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITORIO

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

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A

LUMIAR *fluor*
FABRICAÇÃO FRANCESA
LICENÇA SYLVANIA

**A LUZ
FLUORESCENTE**
QUE SATISFAZ O MAIS EXIGENTE

OURO — PRATAS ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

BAETA
JOALHEIROS

III

65, Rua Aurea, 67 — LISBOA
PORTUGAL

TELEFONE 2 6329

Telegr. BAETAS

FILIGRANAS — JÓIAS — PEDRAS PRECIOSAS

WIESE & C.^A, L.^{DA}

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

FERRAGENS E FERRAMENTAS

Fundos para cadeiras e Macacos para levantar pesos
Serras de fitas e circulares, Malhos, Marretas, Pás de
aço, de bico e quadradas, Enxadas e Picaretas —

Teixeira, Lopes & Neves, Lda.

Cutelarias e talheres — Foles, Ventoínhas
Engenhos de furar, Brocas e Mandrins

22, Largo de S. Julião, 23 — 1, 3, R. Nova do Almada, 5, 9
L I S B O A
End. Teleg. FERRAME

Telef. { Estab. 25644
Escr. 35756

FÁBRICA CERÂMICA DE *Cândido Pinheiro Durães*

FUNDADA EM 1918

LOUÇAS
REGIONAIS
E ARTÍSTICAS

EXPORTAÇÃO

Apartado N.º 16
Galegos — S. Martinho

End. Teleg.: Cerâmica
BARCELOS — Portugal

Empresa Textil de Barcelos, Lda.

Malhas TEBE Passamanarias

Telefones } 8385 — 8386 P. P. C.
22933 — FORTO

Telegramas TEBE

BARCELOS

PORTUGAL

Estatuária Barcelense

Completo sortido em

LOUÇAS
Regionais e Artísticas

Exportação

Apartado n.º 14

Galegos — S. Martinho

BARCELOS

AGENTE EM LISBOA: J. GONÇALVES

Av. Santos Dumond, 69-1.º-esq. — Tel. 764897-764510

CASA COELHO GONÇALVES

(FUNDADA EM 1856)

Ferro, Ferragens, Tintas, Adubos, Materiais de construção
e Máquinas Agrícolas

Agente da LUSALITE, ROBBIALAC E CIMENTOS PATAIAS
Telefone 8209 — Rua D. António Barroso BARCELOS

ARNALDO BARBOSA

SERRAÇÃO DE NINE

ESPECIALIDADE EM CAIXOTARIA

TELEFONE 11

Augusto Figueiredo & Silva, Lda.

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

Rua Filipe Borges, 7 e 9 — Telefone 8335

BARCELOS

MOTORES

Eléctricos, a gasoil e a petró-
leo. Acessórios galvanizados,
Óleos, Mangueiras, Correias,
Rádios, Fogões eléctricos, Ci-
lindros, Frigoríficos, etc.

CORREIA & CARDOSO

Telef. 8442 — BARCELOS

A Lavoura de Barcelos, L.

Telefone 8212

Tubo de barro tipo «Grés». Insecticidas. Fungicida. Tintas e Drogas

Filiais: BARCELOS R. Diogo Pinheiro, 3; Av. Alcaides Faria, 14 e R. Faria Barbosa, 4
ESPOSENDE: Rua Narciso Ferreira, 54

Revendedor de tubos
de cimento Cimianto
Adubos agrícolas. Ma-
teriais de Construção

Sociedade Decorativa de Louças de Barcelos, Lda.

Louças artísticas e regionais. Fabrico de imagens em terra-cota
Agente em Lisboa — JOSÉ MARIA JOAQUIM — Exportação — Galegos, Santa Maria
BARCELOS-Portugal Com armazém na R. das Flores, 14, (ao Castelo)-LISBOA



A MARCA PREFERIDA PELO COMÉRCIO
E INDÚSTRIA HÁ MAIS DE 225 ANOS

BÁSCULAS AUTOMÁTICAS,
BÁSCULAS DE PESAGEM CONTÍNUA,
BÁSCULAS DE DESCARGA AUTOMÁTICA,
BÁSCULAS DE PESAR CAMIÕES,
BÁSCULAS ENSACADORAS,
BÁSCULAS AÉREAS,
BÁSCULAS PARA PESAGENS COM PESOS
PREDETERMINADOS.
BÁSCULAS PARA PESAGENS DE VAGÕES DE
CAMINHOS DE FERRO,
BÁSCULAS COM PLATAFORMA COM GRA-
DES PARA PESAGEM DE GADOS,
BÁSCULAS E BALANÇAS PARA TODOS OS
FINS.

ORÇAMENTOS GRÁTIS. CONSULTEM A:
AVERY PORTUGUESA, LDA.

Sede: LISBOA — Rua Braamcamp, 66-70 — Telef. 4 20 01

Filial: PORTO — Rua D. João IV, 23 — Telef. 2 21 44

Agências:

COIMBRA — Rua da Sofia, 164 — Telef. 4512

FUNCHAL — R. dos Ferreiros, 18 — Telef. 318.2286

Caterpillar Tractor Co.

Peoria, Illinois

U. S. A.

A «CATERPILLAR», (*) pioneira em muitos aperfeiçoamentos dos Motores Diesel, possui uma experiência de muitos anos de construção e de investigação neste ramo da engenharia que *lhe permite satisfazer todas as necessidades de Motores Diesel, para Caminhos de Ferro.*

Os Motores Diesel e os Grupos Diesel—Electrogêneos «CATERPILLAR» (*) suportam trabalho pesado, são duradouros, compactos, simples na condução, e económicos no consumo e na manutenção.

Representantes Exclusivos



Sociedade de Mecanização Industrial e Agrícola

Av. Padre Manuel da Nóbrega, 8 — Arceiro

LISBOA

(*) Marca Registada



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE