

4.º do 70.º Ano

Lisboa, 1 de Maio de 1957

Número 1665

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

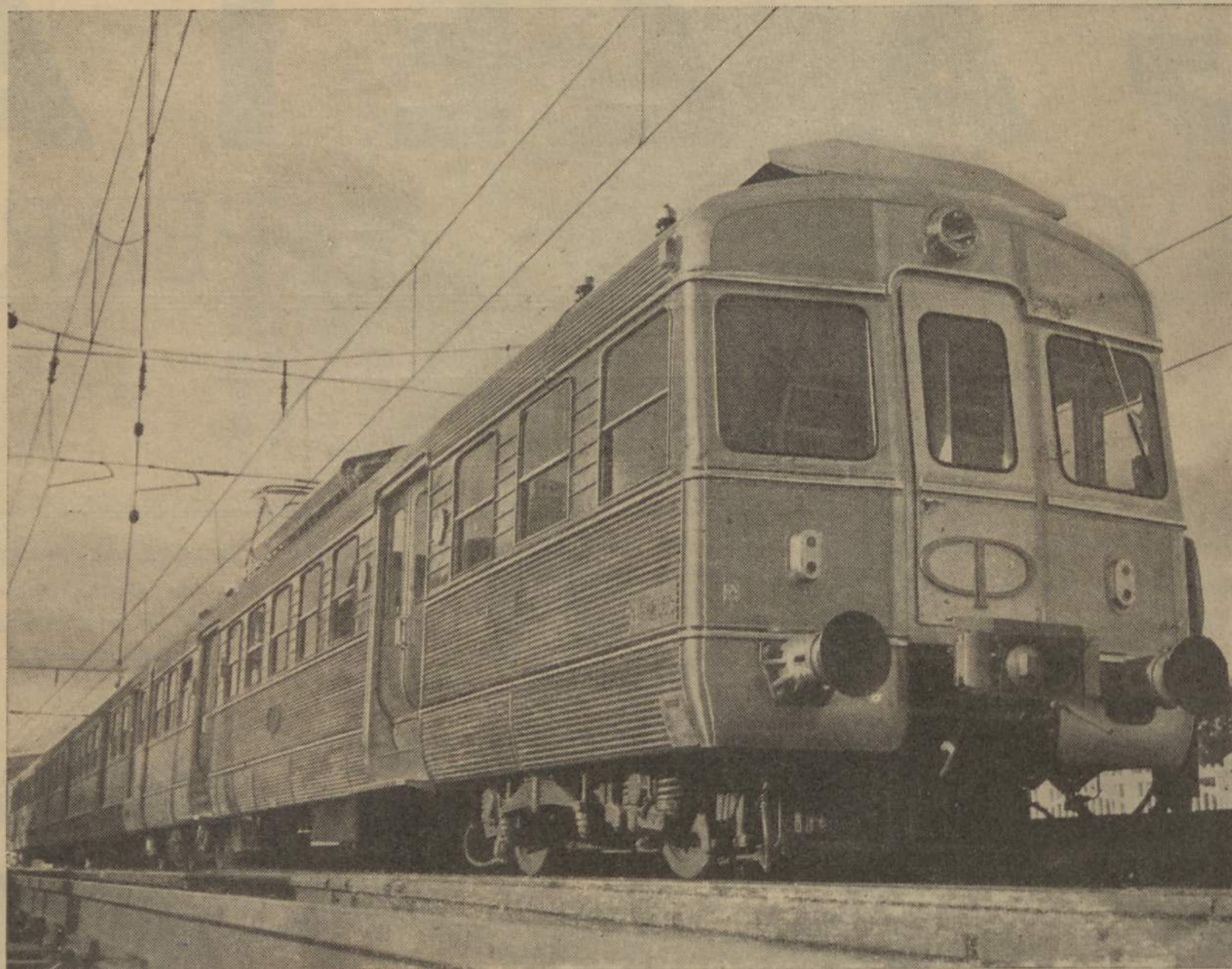
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º  
Telefone P B X 20458 — LISBOA



## A electrificação marca uma viragem na história da viagem



Colaborando no 1.º Plano de Fomento do Governo, a C. P. ao escolher o sistema mais moderno de electrificação (\*) para os seus Caminhos de Ferro dotou o seu serviço público de comboios triplos automotores construídos em Portugal.

**SEGURANÇA:** Os novos comboios, construídos, segundo o sistema Budd, de aço inoxidável, são inteiramente metálicos e ensaiados na fábrica, sob o «controle» do Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

**CONFORTO:** Todas as exigências actuais de comodidade em comboios suburbanos foram considerados na sua concepção.

**RAPIDEZ:** Os métodos mais recentes da técnica da electricidade, foram aplicados neste novo material circulante para assegurarem este imprescindível requisito do nosso tempo.

Durante 1 milhão e meio de horas de trabalho, engenheiros, agentes técnicos, desenhadores, operários e restante pessoal português construíram estas carruagens.

Antes de entrar em serviço os novos comboios foram submetidos a rigorosos ensaios na fábrica construtora, tendo percorrido mais de 30.000 quilómetros com os melhores resultados nas linhas onde vão funcionar.

Os comboios triplos suburbanos das novas linhas electrificadas foram concebidos para o público. Este, preferindo-os, utilizando-os e conservando-os corresponderá ao esforço do pessoal fabril português que os fabricou.

(\*) A electrificação da C. P. foi assegurada pelo «Groupement d'Études d'Électrification en monophasé 50 Hz», agrupamento industrial luso-franco-germano-suíço de que «Sorefame» faz parte.

# **SOREFAME**

**SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.**

AMADORA E LOBITO  
PORTUGAL

# Companhia Nacional de Electricidade

S. A. R. L.

Sede: Campo Pequeno, 21, 1.º — LISBOA

CAPITAL REALIZADO 240.000 CONTOS

Concessionária, para o estabelecimento e exploração de linhas de transporte e subestações destinadas ao fornecimento de energia eléctrica aos concessionários da grande distribuição e à interligação dos sistemas do Cávado, do Zêzere e do Douro entre si e com os restantes sistemas produtores.

## INSTALAÇÕES EM EXPLORAÇÃO

|                 |   |                               |                          |
|-----------------|---|-------------------------------|--------------------------|
| LINHAS A 150 kV | { | Zêzere-Lisboa I e II (222 km) | SUBESTAÇÕES              |
|                 |   | Zêzere-Porto (189 km)         |                          |
|                 |   | Cávado-Porto I e II (160 km)  |                          |
|                 |   | Zêzere-Bouça-Cabril (84 km)   |                          |
|                 |   | Lisboa-Setúbal (73 km)        |                          |
|                 |   | Zêzere-Coimbra (69 km)        |                          |
|                 |   | Setúbal-Ferreira (96 km)      |                          |
| LINHAS a 60 kV  | { | Porto-Estarreja (50 km)       | Sacavém (Lisboa)         |
|                 |   | Zêzere-Alferrarede (16 km)    | Ermesinde (Porto)        |
|                 |   |                               | Zêzere (Castelo do Bode) |
|                 |   |                               | Setúbal                  |

## INSTALAÇÕES EM ESTUDO E CONSTRUÇÃO

LINHAS: Picote-Coimbra, Picote-Porto, Térmica-Ermesinde, Zêzere-Setúbal e Zêzere-Entroncamento (alimentação C. P.)

SUBESTAÇÕES: Coimbra, Ferreira, Pocinho e Vermoim

**FORGÉS ET ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES**

DE

**JEUMONT**

CONSTRUTORES DE MATERIAL ELÉCTRICO:

**Alternadores, Motores, Transformadores,  
Aparelhagem de comando, protecção e  
manobra, cabos de todos os tipos, etc.**

■ ■ ■

FORNECEDORES DE MATERIAL PARA A ELECTRIFICAÇÃO

DOS **CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES**

■ ■ ■

Representantes para Portugal:

**DUARTE D'OREY, LDA.**

RUA ACTOR TASSO, 2-A, S/L.

TELEG.: YEROD

**LISBOA**

TELEF. 4 90 10

Nos mais modernos comboios portugueses,  
orgulho da Indústria Nacional, construídos por

**Sociedades Reunidas  
de Fabricações Metálicas, Lda.,**

foram utilizados para os seus estofos e decora-  
ções, depois de aprovados pela C. P., os acredi-  
tados

**«PANOS COUROS»**

da marca registada

**15 V**

Fabricante:

*Francisco F. d'Almeida*

R. Coronel Almeida Valente, 371

**P O R T O**

R. da Glória, 21-2.º

**LISBOA**

# Empresa Electro Cerâmica

FABRICA NO CANDAL — VILA NOVA DE GAIA

Isoladores de alta e baixa tensão; pequena aparelhagem eléctrica de porcelana e baquelite; tubos isolantes.

Entre outros, produz os seguintes artigos:

- a) — Isoladores de porcelana para todas as aplicações, inclusivé para as de Raios X de alta frequência.
- b) — Interruptores e comutadores «XAMAX» de b́ascula, silenciosos apropriados para instalações eléctricas de habitações, escritórios, hospitais, casas de saúde, hotéis, etc.
- c) — Tubo plástico «POLIVOLT» próprio para protecção de condutores eléctricos em substituição do tubo de aço.
- d) — Tubo plástico «POLISANITE», indicado para esgotos e condução de líquidos, por ser inatacável pela maior parte dos ácidos e bases.

SEDE: — Largo do Barão de Quintela, 3-1.º — LISBOA

## Manuel dos Santos Moura

ARMAZENISTA

Distribuidor de Material Eléctrico

Lâmpadas LUMIAR e PHILIPS  
Porcelanas EC e VA  
Baquelites CORSINO, SIPE e EC  
Condutores eléctricos  
Fios e cabos de cobre, nus  
Cabos armados

RUA DO DESTERRO, 10

Telefones 5 0816 - 5 7009 e 4 9801 LISBOA

## ELECTRO-PORTUGAL, LDA.

3-A, RUA DOS LUSÍADAS, 3-B — LISBOA

Telefs. 63 8713 - 63 8570

ELECTRODOS — TRANSFORMADORES E  
GRUPOS ROTATIVOS PARA SOLDADURA  
ELÉCTRICA — MANÓMETROS — MAÇARICOS  
E TODOS OS ACESSÓRIOS PARA SOLDA-  
DURA ELÉCTRICA E OXI-ACETILÉNICA

Aerodínamos — Baterias para todas as aplicações —  
Bobinagens — Reparação de aparelhos de precisão

TÉCNICO ENG.º M. DE S. PRECAUT

«SILPREMA»

FORNECEDORES DA C. P.

ELECTROTECNIA GERAL

CASA ESPECIALIZADA EM RESISTÊNCIAS  
ELÉCTRICAS PARA TODAS AS APLICAÇÕES

Travessa do Ferregial, 18 Telefone: 3 1645  
Escritório: Rua do Ferregial de Baixo 31-3.º D.

## Sociedade Portuguesa de Graxas, Limitada

Rua da Indústria, 54 = Telef. 63 7413

LISBOA

Fabricantes dos Produtos «JUVENALIA»

Pomadas para calçado, estofos, móveis, oleados,  
soalhos, etc.

**Cremes, Graxas e Limpa metais**

Pomada para engraxadores e sapateiros «ROSETE»  
Fabrico para Exportação

LISBOA — PORTO — COIMBRA — FARO

# MWM-DIESEL

**MOTORES-GRUPOS — ESTACIONÁRIOS  
MARÍTIMOS**

**J. WIMMER & CO.**

**LISBOA**

Avenida 24 de Julho, 34

Telefs. 660127/29

Fornecedores da C.<sup>a</sup> dos Caminhos de Ferro Portugueses

## CERCA DE 10.000 LOCOMOTIVAS

**SÃO TRATADAS PELO T. I. A.**

(Tratamento Interno Armand)

**PROSIMACFI, S. A. — Vitry (Seine) — França**

Em PORTUGAL:

**SOQUIMICA — Soc. de Representações de  
Química, Lda.**

RUA DOS CORREIROS, 113-2.º / 3.º

**LISBOA**

## 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 —

## NALCO

Estabilizador orgânico para todos os  
— tratamentos industriais de águas —

Representantes:

**SOC. COM. CROCKER, DELAFORCE  
& C.<sup>a</sup> S. A. R. L.**

Rua D. João V, 2-2.º

**LISBOA**

## MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

**JAMES RAWES & C.<sup>o</sup>, L.<sup>TD</sup>**

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

**E. PINTO BASTO & C.<sup>a</sup>, L.<sup>DA</sup>**

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

AGENTE NO PORTO:

**TAIT & C.<sup>o</sup>**

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

## SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.<sup>DA</sup>

Sede Social: Escritório e Armazém

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

Telefone 32728

Sociedade proprietária da

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

## Fábrica Barcelense

MEIAS NYLON PARA SENHORA  
PEÚGAS PARA HOMEM  
MEIAS SPORT PARA CRIANÇA  
RENDAS DE ALGODÃO E SEDA

**BARCELOS (Minho) - Portugal**

# 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

# 1665



## 1 — MAIO — 1957



## ANO LXX

### Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

ARQUIVO  
  
HISTÓRICO

## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

### CONSELHO DIRECTIVO:

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

### DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

### SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT  
ALVARO PORTELA

### REDACÇÃO

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

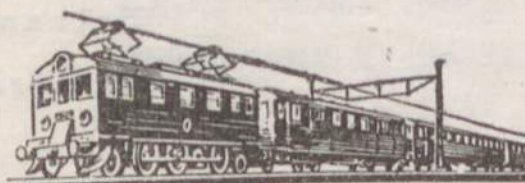
### COLABORADORES:

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



## S U M Á R I O

|                                                                                                                |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| A electrificação da linha de Sintra . . . . .                                                                  | 163 |
| As cerimónias da inauguração da tracção eléctrica no troço Lisboa-<br>-Carregado e na linha de Sintra. . . . . | 164 |
| Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> . . . . .                                                           | 178 |
| Parte Oficial . . . . .                                                                                        | 179 |
| Caminhos de Ferro Ultramarinos. . . . .                                                                        | 180 |
| Recortes sem comentários . . . . .                                                                             | 181 |
| Feira de Paris . . . . .                                                                                       | 182 |
| Imprensa. . . . .                                                                                              | 182 |
| Jardim Zoológico — Inauguração do novo «Restaurante popular<br>da Mata» . . . . .                              | 183 |



# A electrificação da linha de Sintra

**D**ESDE segunda-feira, 29 de Abril, — a solene inauguração oficial fez-se na véspera, — o público da linha de Sintra tem ao seu serviço e com um excelente horário, um novo sistema de tracção, com carruagens moderníssimas, do melhor que há na Europa.

Desde a inauguração da electrificação da linha Cais do Sodré-Cascais que os habitantes de Sintra, principalmente, e quantos visitavam a sua incomparável região turística, ambicionavam a adopção de sistema idêntico. Também a C. P., sempre desejosa de ir ao encontro dos legítimos interesses do público, não só pretendia electrificar essa linha como pensava em adoptar a tracção eléctrica noutras linhas suburbanas e ligar também, por esse sistema, Lisboa à capital do Norte.

O plano, porém, carecia de condições especiais para ser levado a cabo com bom êxito e era absolutamente preciso aguardar o auxílio do Estado, pois, de outro modo, em vista dos seus limitados recursos, não poderia empreender obra tão vultosa e dispendiosa.

Mas todas as coisas, para alcançarem êxito absoluto, têm que ser realizadas na sua hora própria. Essa ansiada hora chegou com o Plano do Fomento Nacional, com o qual se teve em mira um melhor aproveitamento dos nossos recursos naturais e contribuir assim para um maior nível económico do País.

A linha de Sintra, que serve importantes povoações, quase todas elas progredindo a olhos vistos, tornou-se agora mais aristocrática com o magnífico sistema de tracção eléctrica. Os impacientes verificaram que em muitos casos só se ganha com a demora. Graças a essa demora, os utentes dos comboios de Sintra têm ao seu

serviço esplêndidas carruagens, não apenas elegantes, mas muito cómodas, que rivalizam com o que há de melhor, actualmente, não só na França mas também na Itália, países que em matéria ferroviária estão dando lições a toda a Europa.

Todos os países que adoptaram a electrificação dos seus caminhos de ferro verificaram e continuam a verificar que a exploração desse sistema é feita com eficiência de serviços e vantagens económicas.

Os próprios países que dispõem de grandes reservas de carvão, já começaram a adoptar também o sistema da tracção eléctrica.

A electrificação das nossas linhas traz como consequência o aproveitamento dos nossos recursos nacionais, e a sua valorização.

O público reconhecerá outras vantagens, como sejam o aceleração de velocidade, o conforto das carruagens, a ausência do fumo, que já se conseguira com a adopção das locomotivas Diesel, e a possibilidade de se poderem organizar horários mais consentâneos com as suas necessidades.

Realizou-se o sonho dos frequentadores da linha de Sintra. Dentro de breve tempo, concluir-se-á a electrificação doutras linhas suburbanas e a da linha do Norte, isto é, a de Lisboa ao Porto e, nesta capital nortenha, as suas respectivas linhas suburbanas.

Resta agora que o público, que acolheu com entusiasmo os modelares serviços da linha de Sintra, saiba ser digno de tão grande melhoramento, procurando, por sua parte, colaborar com a C. P. no sentido de prezar, como coisa sua, o asseio e a conservação das lindas carruagens que, para orgulho de todos nós, foram construídas em Portugal.

# As cerimónias da inauguração da tracção eléctrica no troço Lisboa-Carregado e na linha de Sintra

Integrada nas comemorações do primeiro centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, procedeu-se, finalmente, à inauguração solene da electrificação do troço Lisboa-Carregado e da linha de Lisboa-Sintra.

Como foi há um século, completado, precisamente no dia 28 de Outubro de 1956, que de Santa Apolónia partiram para o Carregado em viagem inaugural, os primeiros comboios portugueses, entendeu-se, e muito bem, que a inauguração da electrificação das novas linhas e com ela a estreia do novo material, se fizesse também, antecedendo-se assim, por consequência, a inauguração do novo serviço na linha de Sintra, com a partida do primeiro comboio eléctrico da estação de Santa Apolónia para o Carregado, o que se verificou, pelas 10 horas de domingo, 28 de Abril.

Muito antes da hora da partida, de Santa Apolónia, do comboio inaugural do novo serviço, havia saído da estação do Rego um comboio eléctrico para o Carregado, com cerca de mil pessoas, entre ferroviários, pessoas de suas famílias e convidados.

No largo fronteiro da estação de Santa Apolónia, os prédios achavam-se engalanados com colchas. Um batalhão da Guarda Nacional Republicana, de grande uniforme, e com as respectivas bandeiras e banda de música, estava postado em frente da Estação, a-fim de prestar as devidas honras ao Chefe de Estado.

Eram 9 e 35 quando chegou a Santa Apolónia o Sr. Cardeal Patriarca e às 9 e 45 dava entrada na estação o Sr. Presidente da República, acompanhado pelos componentes das suas casas militar e civil.

O sr. General Craveiro Lopes, depois de passar revista à guarda de honra, foi recebido pelos Ministros do Interior e das Comunicações; Prof. Mário de Figueiredo e Engenheiro Espregueira Mendes, respectivamente, Presidente do Conselho de Administração e Director-Geral da C. P.

Na «gare» encontravam-se, entre centenas de convidados, os Ministros das Finanças, da Economia e das Corporações; os Subsecretários do Orça-

mento, do Exército, das Obras Públicas, do Comércio e Indústria, da Agricultura e da Educação Nacional; os presidentes da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa, etc.

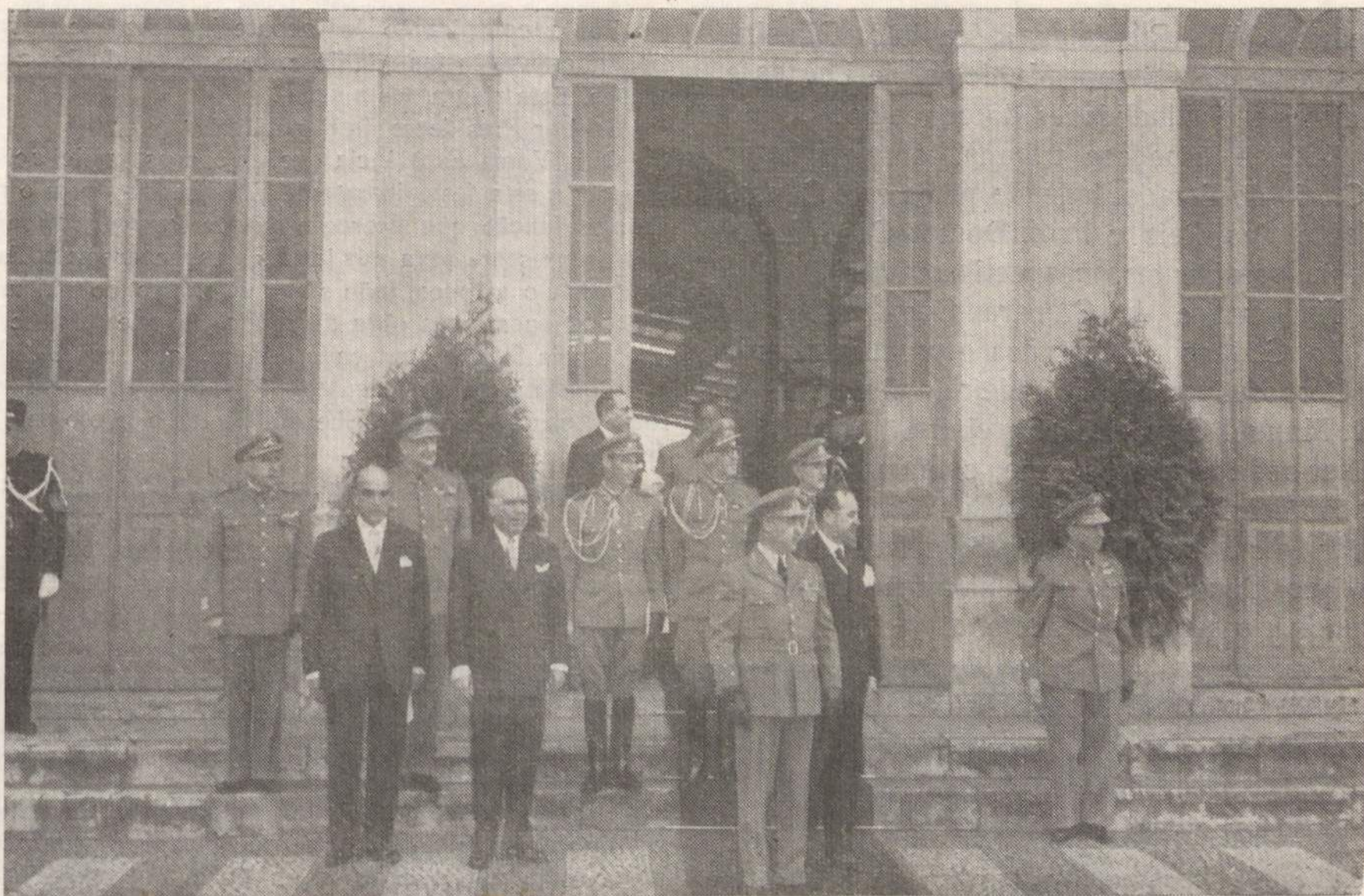
Da C. P., além de numerosos engenheiros e funcionários superiores, estavam presentes os administradores srs. engenheiro Manuel Pinto Osório, vice-presidente; Major Mário Costa, administrador-delegado; Conde de Penha Garcia, General Frederico Vilar, Dr. Malheiro Reimão e eng.º Nogueira Soares.

Estavam também presentes os srs. coronel Esmeraldo de Carvalhais e Dr. Victor Santos, do Conselho Fiscal e os srs. eng.ºs Branco Cabral, secretário geral e Pedro de Brion, subdirector da Companhia.

Na presença de todas estas individualidades, procedeu-se então à bênção do novo material. Num estrado alcatifado e embelezado com plantas decorativas, ocuparam espaço o Senhor General Craveiro Lopes e os ministros do Interior e das Comunicações, e o Senhor D. Manuel Gonçalves Cerejeira, que, de báculo e mitra e paramentado a branco e oiro, acolitado pelo Cónego dr. Honorato Monteiro e por Mons. Filipe Cardoso, procedeu ao cerimonial. Terminado o acto, o Senhor Cardeal Patriarca elucidou o Chefe do Estado sobre o significado litúrgico da cerimónia a que procedera.

Em seguida, a banda do Ateneu Ferroviário executou o hino ferroviário e todos tomaram então os seus lugares no comboio-eléctrico, o qual, às 10 horas, partiu para o Carregado, para realizar o percurso do primeiro comboio que circulou em Portugal.

Tomaram lugar no comboio presidencial, entre outras individualidades todos os membros do Governo presentes, e acima referidos, os Conselhos da Administração e Fiscal da C. P. e os srs. conselheiro Albino dos Reis e Prof. dr. João Pinto da Costa Leite, presidentes da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa, respectivamente; generais Júlio Botelho Moniz, Valente de Carvalho, Afonso Botelho, Santos Calado e Luís Domingues; dr. Eduardo Brasão, Secretário Nacional da Informação; dr. Mário Madeira, Governador Civil de Lisboa; tenente-coronel Salvação



Chegada do Presidente da República, que vê desfilar a guarda de honra

Barreto, presidente da Câmara Municipal de Lisboa; engs. Garcia Lomas e Dugeon, directores-gerais dos caminhos de ferro espanhóis e franceses; almirante Nuno de Brion, Prof. dr. Fernando Emídio da Silva, dr. António Luís Gomes, brigadeiros Vaz e Jorge Oom, Prof. dr. Rui Ulrich, Câmara Pestana, eng.º Miranda Coutinho e eng.º Sanches da Gama, directores-gerais das Alfândegas, dos Transportes Terrestres e do Fomento do Ultramar, respectivamente; Drs. João Faria Lapa e Pinto Moledo, engenheiros Fernando Arruda, Dias Trigo, Luís Costa, José Machado Vaz, Campos Henriques, Henrique Pinto Bravo, Botelho da Costa, F. Quadros Abragão, Adriano Baptista, José de Abreu, Constantino Cabral, Lima Rego, Almeida Henriques, Francisco Mendia, Horta e Costa, Ferrugento Gonçalves; Drs. Lobo Alves, Carlos d'Albuquerque, Elio Cardoso, Ary dos Santos, Jorge de Vasconcelos e Torroais Valente; António Montês, Ferreira Dias, André Navarro, Sá Nogueira, Perestrelo de Vasconcelos, D. Melo e Castro, e Carlos Alves Ferreira do Amaral; comandante Henrique Tenreiro, visconde do Botelho, drs. Águedo de Oliveira, José Soares da Fonseca e Alberto Xavier: tenente José de Sousa Nazaré, presidente da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira; eng. Angelo Fortes, Administrador da Sorefame; eng. Cancela de Abreu; Procurador-Geral da República; Presidente do Supremo Tribunal de Justiça; Ministro da Suécia; Encarregado dos Negócios da França; Encarregado dos Negócios da Alemanha; dr. Carlos Lopes, antigo director dos serviços clínicos da C. P.; Capitão do Porto de Lis-

boa; dr. José Correia de Barros, antigo Subsecretário de Estado do Comércio e Indústria; dr. D. Jorge de Mello; dr. Cardoso Pimenta, vice-governador do Banco Nacional Ultramarino; dr. Álvaro Machado, presidente do Conselho de Coordenação Económica; Cónego Avelino Gonçalves, director das «Novidades»; Pedro Correia Marques, director da «Voz»; dr. Repolho Correia, Chefe do Gabinete do Ministro da Economia; dr. Amaral Marques, Chefe de Gabinete do Ministro do Interior; dr. Albano de Sousa, Chefe do do Gabinete do Ministro das Comunicações; dr. Tavares de Almeida, Chefe dos Serviços de Imprensa do S. N. I., etc. João de Ornelas Bruges de Oliveira, Alfredo Nunes da Mata, Artur Encarnação e Silva, João Quadros Figueiredo, Carlos Empis, etc..

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» estava representada pelo nosso Director Carlos d'Ornellas.

Nas estações, por onde o comboio passou a grande velocidade, o povo apinhava-se, curioso, e aplaudia, com entusiasmo, os ilustres ocupantes das carruagens. A electrificação do caminho de ferro era um facto consumado. Era bem visível a satisfação de toda a gente.

Eram 10 e 35 quando o comboio entrou na estação do Carregado, que se encontrava ornamentada com as bandeiras nacionais. Foguetes e morteiros anunciaram a sua chegada.

Entre as pessoas presentes, encontravam-se os srs. tenente José de Sousa Nazaré, presidente da Câmara Municipal de Vila Franca de Xira e outros membros da vereação, Fausto Nunes Dias, director

do semanário «Vida Ribatejana», capitão Oliveira Mata, presidente da Câmara Municipal de Loures e outras distintas individualidades do concelho.

Numa linda e espaçosa tribuna, tomaram lugar além do Chefe do Estado, ladeado pelos srs. Conselheiro Albino dos Reis e Prof. Doutor Costa Leite (Lumbrals), presidentes, respectivamente, da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa, os membros do Governo, deputados e procuradores à Câmara Corporativa. Num cadeiral sentou-se o Senhor D. Manuel Gonçalves Cerejeira.

Ia iniciar-se a sessão solene, comemorativa do grande acontecimento. Usou da palavra, em primeiro lugar, o sr. Prof. Mário de Figueiredo, ilustre presidente do Conselho de Administração da C. P., que pronunciou o seguinte discurso:

Senhor Presidente da República

Senhor Cardeal Patriarca

Senhores Ministros e Subsecretários do Estado

Minhas Senhoras e meus Senhores

Acaba de fazer-se, por tracção eléctrica, o mesmo percurso que, em 28 de Outubro de 1856, foi feito, a primeira vez, por tracção a vapor.

Não pôde fazer-se na data precisa em que um século sobre a inauguração do caminho de ferro em Portugal decorreria, como era grande desejo da Companhia.

Faz-se agora, 28 de Abril de 1957, justamente seis meses depois daquela data, ainda dentro do ano centenário que só acabará em 28 de Outubro de 1957.

Não podia ter-se feito antes.

Foi a conspiração dos acontecimentos que marcou este dia. Há coincidências que ficam bem no mundo das nossas devoções. Esta alegra-nos a alma!

Senhor Presidente da República!

Quis Vossa Excelência aceder à nossa solicitação, vindo presidir a esta festa inaugural. Enriqueceu-a com o prestígio da alta função que exerce e da sua Pessoa. A honra que o facto representa para nós jamais a esqueceremos. Ela servirá de estímulo a todos, (não só a nós que pouco podemos) para que continuemos na obra de renovação que o interesse geral impõe seja feita a ritmo cada vez mais acelerado.

Consinta, sr. Presidente da República que, com as nossas respeitadas homenagens, lhe afirmemos o nosso maior agradecimento.

A vossa Eminência, Senhor Cardeal Patriarca, que trouxe as bênçãos de Deus ao novo empreendimento, tal como o seu ilustre predecessor D. Guilherme a trouxera na data inaugural, beijamos a mão com os sentimentos da nossa maior veneração.

Dizia Fontes Pereira de Melo, no meio das suas ansiedades de acção e de renovação do País, quando se esforçava por dotá-lo, no capítulo das comunicações e transportes, com a infra-estrutura indispensável ao seu progresso, dizia l'ontes P. de Melo que — *parar é morrer*.

Parar é, creio que em tudo mas designadamente em matéria de caminhos de ferro, não acompanhar o movimento do progresso, não ir dando satisfação às necessidades que este cria.

O progresso envelheceu o caminho de ferro e o progresso o romoçou. São grandes as dificuldades de adaptação.

Oprimido pela concorrência de outros meios de transporte que a princípio não tinha, ele não pode por si colher os meios para proceder à transformação que lhe é imposta. Esta transformação é profunda e muito cara. Não são só os novos meios de tracção e outro material circulante; são também as infra-estruturas indispensáveis à utilização daqueles meios, dife-



O Presidente da República e membros do Governo, Conselho de Administração da C. P. e o seu Director-Geral, chegando a Santa Apolónia para assistir à benção do comboio inaugural

rentes das que se exigiam antes: diferentes, mesmo quando não são novas, mesmo quando são apenas a linha e as pontes.

São muito grandes as dificuldades de adaptação. De aí a demora em esta se fazer e o afastamento entre as crescentes exigências do público e os meios de lhes dar satisfação. De aí também o facto de, por muito que se faça, se estar sempre desactualizado e ter que sofrer-se o permanente descontentamento do público.

Mas o caminho de ferro não pode acabar. Mesmo os que mais se queixam dele, logo reclamam e protestam se se diminui o número de circulações ou se suspeitam que se pensa em fechar à exploração algum troço de linha que não tem tráfego. Têm a consciência de que não devem deixar perdê-la como instrumento de valorização actual e potencial das terras que serve.

Para não acabar, o caminho de ferro tem de transformar-se.

Tem-se caminhado, graças à compreensão do Governo,

sombra. Ao saudosismo das velhas coisas veneráveis sucederá o conforto para todos das novas, menos belas talvez, decerto menos pitorescas, mas mais adequadas às ansiedades da vida e às necessidades que esta vai criando.

Aliás, o carvão vai-se tornando um produto raro que é preciso poupar. Raro e caro, sobretudo para quem, como nós, o não tem, ou não pode, com economia, aproveitar, nos caminhos de ferro, o que tem.

Tudo isso impõe, não só à Empresa mas também ao País, a electrificação e a dieselização.

O Governo o tem reconhecido e não tenho dúvidas de que continuará a reconhecê-lo. A ele se deve o que tem sido feito, a ele se deverá o muito que ainda há a fazer. O ritmo da obra a levar a cabo não depende só dele; depende também da capacidade de realização de que dispuser a Empresa. Não capacidade financeira, que essa, mesmo com o suprimento actual do Estado, só a prazo bastante longo poderá adquiri-la: mas capacidade de ordenamento e técnica. Esta tenho a esperança



S. Eminência o Cardeal Patriarca dando a bênção ao comboio

no sentido dessa transformação, da qual a que hoje se inaugura é o mais importante passo. O mais importante se for olhado como início da obra da electrificação.

A seguir a este início que acabará no Entroncamento, virá a continuação até ao Porto e arredores. Depois, com o desenvolvimento do País se verá. Desde já o que se divisa é que, com a electrificação Lisboa, Porto e arredores, se libertará boa parte do material *Diesel* que irá substituir o vapor no resto da rede. Este material terá de ser aumentado até ao sacrifício total do vapor. Talvez este sacrifício magoe a sensibilidade de muitos. Magoa de certo aqueles que, habituados a marcar o ritmo da sua respiração com o do resfolgar da sua máquina, vão sentir a falta do compasso, substituído pelo estremecimento de uma vibração contínua.

Talvez a paisagem vá ficar desfavorecida: faltar-lhe-á a imponência da máquina a vapor, os rolos de fumo a dar-lhe acentos de movimento e a emprestar-lhe efeitos de luz e

de que não lhe faltarão. Há o vício do caminho de ferro como nunca notei que o houvesse noutras actividades. Tem-no as crianças, os adultos e os velhos ao ponto de construirem linhas dentro de casa e se deliciarem a fazer manobras, a comandar sinais ou a vigiar entradas e saídas de túneis. Como não hão-de tê-lo os que fazem da vida do caminho de ferro a sua própria vida?

Este vício os aglutina e lhes dá uma expressão gregária com a coesão dos laços de família. Assim se fala da «família ferroviária» que, como a família fundada nos laços do sangue, é o presente, o passado e o futuro. É a veneração dos vivos pelos mortos e a projecção de uns e outros nos vindouros. Nesta comemoração centenária, hão-de permitir que a todos preste a minha homenagem! E hão-de considerar fundada a minha esperança de que não faltarão ao elemento humano da Empresa a capacidade técnica e de ordenamento para, se tiver os meios financeiros, realizar a obra de renovação que não dei-



Na estação do Carregado : S. Ex.ª o Presidente da República lendo o seu discurso

xará parar e, portanto, morrer o que nasceu sob o signo da velocidade e da vida.

Os meios financeiros não nos faltarão. O modo como o Governo nos tem ajudado e a deferência com que nos acompanha nesta celebração convencem-nos disso. Aqui lhe rendemos por tudo os nossos agradecimentos.

Endereçamo-los a todos que quiseram acompanhar-nos, designadamente aos representantes de Empresas estrangeiras, estejam ou não a trabalhar connosco nesta obra, que quiseram confortar-nos com a sua presença e aos delegados das administrações de caminhos de ferro e de instituições internacionais a eles ligadas.

Da indústria portuguesa nem falo. Ela sabe que a nossa Empresa não faz sacrifício mesmo quando sacrifica a sua economia à economia dela. Temos bem a noção de que só devemos ser um elemento do interesse nacional. É a noção de serviço público que existe para servir o País e não interesses capitalistas de Empresa.

Não quero terminar sem felicitar Sintra e as povoações que a sua linha serve. Tem sofrido o que, pelas suas condições de zona suburbana e de unidade turística, igual às melhores, não merecia sofrer. A partir da meia noite de hoje, vai ficar bem servida. Felicito-a vivamente e peço-lhe que agradeça, como eu agradeço, ao Governo o grande melhoramento que agora tem porque o merece. A Companhia não quer agradecimentos. Fica muito contente de saber que, agora, Sintra vai ficar bem servida.

Depois o sr. General Gomes de Araújo, ilustre Ministro das Comunicações, proferiu as seguintes palavras :

Senhor Presidente da República  
Senhor Cardeal Patriarca

Começarei por apresentar a V. Ex.ª as minhas mais respeitadas homenagens e por juntar os meus agradecimentos aos que o Senhor Prof. Doutor Mário de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da C. P., acaba de dirigir a V. Ex.ª, por se ter dignado honrar com a sua presença este acto de transcendente significado para a vida dos transportes ferroviários.

A electrificação em curso dos caminhos de ferro portugueses representa, na realidade, uma transformação da sua estrutura, de importância só comparável à da sua própria construção, há 100 anos.

Bem andou, portanto, a C. P. em incluir nas comemorações centenárias a abertura ao serviço desta linha electrificada. Tal facto ficará indelévelmente assinalado na sua história.

Efectivamente o caminho de ferro foi, até que o advento do automóvel introduzisse um novo meio, de carácter revolucionário, na economia dos transportes, um factor capital, e sob certos aspectos exclusivo, de prosperidade económica e de progresso social.

A sua existência e o seu desenvolvimento marcaram de forma inconfundível a marcha ascensional das sociedades civilizadas.

Pelo caminho de ferro se ligaram regiões antes praticamente separadas, se transportaram para os centros de consumo produtos que até então se perdiam, se levou o correio em curto prazo ao seu destino, se facilitou a deslocação das pessoas para os lugares de trabalho ou em viagem de negócio ou de recreio.

Por seu turno, a criação de comboios internacionais tornou-se um poderoso instrumento de convívio entre os povos, contribuindo, como mais modernamente o avião e o automóvel, para intensificar as suas relações.

Não foi todavia fácil a tarefa daqueles que cedo sentiram e compreenderam o papel que o caminho de ferro poderia desempenhar na vida humana. Às exigências próprias dum serviço público, em breve se juntaram as da concorrência resultante dum rápido desenvolvimento doutros sistemas de transporte.

Primeiro, o automóvel, que depressa deixou de ser uma curiosidade científica ou um instrumento de recreio para se tornar um factor de trabalho e de actividade ao serviço dos indivíduos e das sociedades.

Depois, a aviação comercial, que começando por transportar o correio ou alguns passageiros sem grande amor à vida, cedo transformou em realidade de sentido profundo a ideia de que o avião encurtaria as distâncias.

A evolução dos caminhos de ferro, feita sob o signo da velocidade, segurança e conforto e mais tarde da economia imposta pela concorrência dos novos meios, caracterizou-se por profundas transformações na técnica do material e nos métodos de exploração. Ao mesmo tempo que a locomotiva a vapor passava pelas realizações mais audaciosas, desenvolviam a locomotiva Diesel, a locomotiva eléctrica e a automotora que devem ser contadas entre as inovações capitais dos últimos 50 anos.

O desfile a que vamos assistir dará uma ideia da transfor-

mação. As modificações são por tal forma profundas e extensas que tornam quase irreconhecível o primitivo material fixo e circulante.

Se a velocidade, a segurança e o conforto são sem dúvida importantes, o aspecto económico, em especial para os países que, como Portugal, importam o material e o combustível, reveste-se de tal relevância, que todas as recentes transformações do caminho de ferro o têm fundamentalmente em vista.

A necessidade imperiosa de reduzir as despesas de exploração e as novas possibilidades da técnica, aliadas à atenção com que o Governo acompanha o problema dos transportes e o cuidado que o mesmo merece às suas respectivas administrações, conduziram à política da substituição da locomotiva a vapor por locomotivas e automotoras Diesel, de que se adquiriram já cerca de centena e meia.

Nessas aquisições investiram-se elevadas importâncias; mas os encargos com a amortização estão contudo muito aquém da economia realizada, sem falar doutras vantagens, como a eliminação dos fumos e a maior potência e facilidade de utilização.

No prosseguimento desta política, o Plano de Fomento em execução incluiu a verba necessária para a electrificação da linha Lisboa-Sintra e do troço Lisboa-Entroncamento da linha do Norte, numa extensão de 150 quilómetros de via dupla, e para a aquisição do material circulante necessária à sua exploração.

Daqui resultará uma economia anual de 46.000 contos, que cobrirá largamente os encargos, embora pesados, do investimento feito.

A electrificação, utilizando recursos nacionais, reduzirá a importação de combustíveis, realizará um melhor serviço — aumento da velocidade, da frequência das circulações e da comodidade do transporte —, e permitirá fazer economias de exploração e resolver problemas técnicos, que doutra forma seriam insolúveis, em especial dentro das grandes cidades.

Os próprios ferroviários verão a sua tarefa simplificada, limpa e menos penosa.

Cómpreende-se, assim, que a electrificação dos caminhos de ferro seja reclamada pela opinião pública, reconhecida unânimemente de utilidade pelos técnicos, praticada em larga medida, imposta pela coordenação dos transportes, determinada pela economia dos países, exigida pelo progresso, e aconselhada socialmente.

Ela exige, porém, grandes investimentos de capital no equipamento da via; por isso, se resolve o problema económico dos caminhos de ferro, levanta o problema financeiro. Só deve, portanto, fazer-se nas linhas de tráfego intenso. O objectivo a atingir, neste aspecto, é electrificar as linhas suburbanas de Lisboa e do Porto e a linha do Norte, que liga estas duas cidades.

A política ferroviária a seguir, no aspecto de equipamento, parece pois ser a que vem sendo adoptada: electrificação das linhas cuja intensidade de tráfego justifique e o emprego cada vez maior de material Diesel nas restantes. É, aliás, a preconizada pelas Organizações Internacionais que se ocupam da economia dos transportes e seguida em grande número de países, mesmo nos produtores de carvão.

Há, por isso, que prosseguir-na na medida em que a situação financeira do País e a realização de outros empreendimentos igualmente essenciais ao seu progresso, a permitam: só assim será possível restabelecer o equilíbrio económico dos caminhos de ferro, e simultaneamente melhorar as condições de exploração que mais interessam ao público e à economia geral.

Senhor Presidente da República

Os caminhos de ferro estão hoje em festa, e por duas razões: comemora-se o seu centenário e inaugura-se uma das linhas electrificadas e parte de outra a electrificar até 1958.

Desejaria aproveitar esta oportunidade para em nome do Governo me associar às homenagens prestadas pelos actuais ferroviários aos que os antecederam nesta tarefa e formular o voto de que, no segundo centenário, mereçam, do que estou certo, as homenagens que agora rendem.

Desejaria ainda prestar homenagem à memória do Conselheiro António Maria Fontes Pereira de Melo, o homem de Estado que tão largamente contribuiu para o progresso da Nação com o estabelecimento de uma rede de vias de comunicação rodoviárias e ferroviárias.

A inauguração dos caminhos de ferro em Portugal, se nos deixou atrasados de 30 anos em relação ao seu início no Mundo, e de 8 em relação à vizinha Espanha, não pode, no entanto, e muito justamente, deixar de constituir um padrão de glória para a memória do notável Ministro, tanto mais que é bem conhecida a falta de interesse que, nessa época, havia no nosso País por esta forma de transporte.

O País beneficiou não só da visão do governante de espírito altamente esclarecido, mas ainda da circunstância do Ministro responsável pelas comunicações ser também Ministro das Finanças.

Também nos nossos dias, os grandes empreendimentos levados a efeito, com que se procura aumentar a produção e elevar o nível de vida dos portugueses, são devidos ao estadista que pela sua acção na pasta das Finanças tornou possível a sua realização e na da chefia do Governo, superiormente os orienta.

O Senhor Presidente do Conselho escreveu em tempos que são responsáveis da miséria material e moral do povo, a estrada que não foi construída, o caminho que não foi reparado, a fonte que se não canalizou, a escola que não foi aberta ..

A electrificação dos caminhos de ferro portugueses está lançada; das outras obras sabe o País.

Vou terminar; não quero porém fazê-lo sem antes deixar aqui consignado o apreço e o reconhecimento do Governo pela competência e dedicação de que têm dado provas os engenheiros, técnicos e os operários da C. P. nos trabalhos da electrificação, e bem assim como a todos aqueles, nacionais ou estrangeiros lhe dispensaram.

Terminado o discurso do sr. Ministro das Comunicações, o Chefe do Estado ergueu-se para falar.

A assistência, que sublinhara com quentes aplausos os discursos dos dois oradores, antecipou com prolongadas salva de palmas, as palavras do Sr. General Craveiro Lopes.

Reproduzimos a seguir, na íntegra, o discurso, de grande interesse, do Sr. Presidente da República:

«Há pouco mais de um século, precisamente a 28 de Outubro de 1856, partiu, da estação de Santa Apolónia um comboio que, pela primeira vez, fez o percurso entre Lisboa e o Carregado.

«Inaugurava-se em Portugal o primeiro troço do caminho de ferro, de que resultaram largos benefícios e modificações notáveis na vida social e económica do País.

«Ao percorrer hoje o mesmo trajecto, o Chefe do Estado quis prestar a sua homenagem àqueles que removendo dificuldades sem conta conseguiram introduzir no País o novo meio de transporte colectivo substituindo a lenta e obsoleta mala-posta.

«Entre outros os nomes dos Ministros Costa Cabral, que primeiro lançou a ideia e Fontes Pereira de Melo, que a impulsionou, ficaram para sempre inscritos na história dos Caminhos de Ferros Portugueses.

«Mas se a cerimónia aqui efectuada há cem anos marcou uma nova e relevante época na evolução dos transportes na-

cionais, a que hoje celebramos representa, também o início de um novo e não menos importante período: a utilização corrente da electricidade nos nossos caminhos de ferro.

«Foram os progressos obtidos na produção de energia eléctrica durante os anos da vigência do regime que permitiram tornar realidade esta magna aspiração nacional.

«Notem V. Ex.<sup>as</sup> que aquela energia é produzida, na maior parte, pelo aproveitamento das águas dos nossos rios e que o carvão e o óleo utilizados nas actuais locomotivas, há que os importar do estrangeiro.

«A obra está a caminho e agua damos com paciência e franco optimismo os resultados que dela advirão para o País.

«Somos dos que vêem confiadamente o futuro da Nação e conhecemos as dificuldades daqueles que têm a responsabilidade de conceber e realizar os empreendimentos destinados a melhorar a situação-económica da grei.

«Todos sabem, mas alguns o esquecem, que foi necessário criar os meios indispensáveis para realizar com verdade, sem procurar resultados espectaculares tão do agrado das massas. Foi preciso preparar técnicos, que poucos eram os que existiam, estabelecer ambiente propício ao investimento dos capitais que achavam mais seguro o emprego fora do País, animar a iniciativa privada e adquirir o equipamento indispensável para a realização dos grandes empreendimentos.

«O que apontámos em algumas linhas exigiu anos de trabalho perseverante e preparação que no empreendimento que celebramos, representam a construção das grandes barragens que tornaram possível esta agradável digressão em carruagens atreladas a locomotivas movidas a electricidade.

«Seria impossível pensar na electrificação dos nossos caminhos de ferro, se não dispuséssemos de energia eléctrica em quantidade e apreço que permitisse uma exploração económica e, da mesma forma, não será possível a instalação de indústrias de transformação sem que a energia disponível garanta o seu funcionamento.

«Quer dizer que, em qualquer plano sério de Governo, primeiro há que montar as indústrias base, e só depois pode crescer naturalmente a industrialização do País. Serão, então, grandes os proventos e as vantagens que resultarão para o capital e para o trabalho.

«É verdade que a transformação leva seu tempo, mas, nas coisas da vida real nunca se faz o que se quer, mas apenas se realiza o que se pode.

«Meus senhores: É para mim grande prazer patentear o reconhecimento da Nação aos que, no Governo, dirigido com inextinguível clarividência pelo Senhor Professor Oliveira Salazar, continuam devotadamente a servi-la, e felicitar o conselho de administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pela empresa em que tão corajosamente se lançou.

«A quantos fazem parte da grande família ferroviária, dos dirigentes ao mais modesto dos seus membros, dirijo merecido louvor, pela dignidade do seu trabalho e pela correcção e disciplina do seu porte que os torna bem merecedores do respeito dos seus concidadãos».

### Um interessante espectáculo: o desfile do material que desde há um século até hoje tem servido os Caminhos de Ferro

Terminada a sessão solene, seguiu-se o desfile do material ferroviário que tem servido nas nossas linhas.

O espectáculo despertou um excepcional interesse, sobretudo nos ferroviários.

A primeira composição que surgiu era rebocada pela máquina D. Luís.

A título de informação e curiosidade, publicamos

seguidamente as características das máquinas e das carruagens que formaram as diversas composições.

### O material que desfilou na estação do Carregado

#### 1.<sup>a</sup> Composição

*Máquina a vapor D. Luís* — Construída em Inglaterra na casa Bayer-Peacock em 1862. É das mais antigas máquinas construídas por esta fábrica. Tem o nome de D. Luís por ter sido adquirida neste reinado. Além do serviço de passageiros nas linhas do Sul e Sueste era esta locomotiva que costumava naquela linha rebocar os comboios reais.

*Furgão N.º 1* — É o mais antigo agora existente. Já não faz serviço por incapaz pela sua construção de suportar as velocidades e cargas actuais dos comboios. Foi construído em França, nos Ateliers Metropolitains em 1888.

*Salão D. Maria Pia* — É tradição que este salão foi oferecido pelo Rei Humberto de Itália à Rainha D. Maria Pia, por ocasião do seu casamento. Foi construído na Bélgica na Compagnie Générale de Matériel des Chemins de Fer. Era o salão real das linhas do Sul e Sueste e prestou esse serviço até 1908 em que, com a Máquina D. Luís, trouxe a família real de Vila Viçosa para Lisboa em Fevereiro, na sua última viagem. Entre outros passageiros ilustres, viajou nele Sua Majestade o Rei Afonso XIII de Espanha quando da sua visita a Portugal.

#### 2.<sup>a</sup> Composição

*Locomotiva a vapor 02049* — Construída em 1874 em Inglaterra pela casa William Fairbairn e Sans. Como a locomotiva D. Luís tem três rodados, sendo o motor de muito maior diâmetro que os outros dois. É um sistema de construção que hoje tem um aspecto pitoresco.

Esta máquina tem a particularidade de ter um reservatório de água que envolve exteriormente o corpo cilíndrico da caldeira, para aproveitar o calor de irradiação que se perde e aquecer a água de alimentação.

*Vagão J N.º 1* — Construído em Portugal, nas Oficinas Gerais da C. P. em Santa Apolónia em 1875.

*Salão do Príncipe* — É assim chamado porque se servia dele o Príncipe Real. Fazia parte da composição do comboio real quando se pretendia mais um veículo. Tem de particular, como o salão D. Maria Pia, ser sustentado por três eixos, solução esta que já não se usa em material ferroviário. Foi construído em Inglaterra, pela casa Ibbotson Brothers & Co. Ltd. em 1877.

#### 3.<sup>a</sup> Composição

*Locomotiva a vapor N.º 32* — Foi construída em 1887 em Inglaterra pela casa Beyer Peacock. A construção desta máquina já indica um grande progresso pois tem três rodas conjugadas. Fez muito tempo comboios de passageiros, tendo depois passado para o serviço de mercadorias e manobras.

*Vagão J 3* — Construído na Bélgica na fábrica Dyle et Bacalan em 1880.

*Carruagem A 52* — Construída em França na fábrica Dè-souches David em 1887.

*Carruagem ABCof 208* — Construída na Suíça pela Société Industrielle Suisse em 1888.

Estas duas carruagens, que são das mais antigas que possuímos, vão pintadas com as cores que eram adoptadas antigamente para as 3 classes a fim dos passageiros as poderem distinguir a distância.

#### 4.<sup>a</sup> Série de locomotivas a vapor

*004* — Construída na Bélgica em 1890 pela Société John Cockerill.

*005* — Construída pela mesma casa em 1901.

Estas duas locomotivas são próprias para trabalhos de

construção. Estiveram muitos anos em serviço de manobras em Santa Apolónia. Hoje já não têm potência para os grandes troços de material que é necessário rebocar e portanto só podem ser utilizadas em pequena manobra.

070 — Foi construída nas Oficinas de Santa Apolónia em 1944. Pertence a uma série de máquinas de que as primeiras foram construídas na Suíça na fábrica de Witerthur em 1916.

Foram adquiridas para o serviço de tranvias. São das máquinas a vapor de melhor utilização que tem tido a Companhia pois ainda hoje prestam magnífico serviço prestando-se perfeitamente a outros tipos de comboios diferentes dos tranvias para que foram adquiridas.

0200 — Foi construída na Alemanha pela fábrica Henschel e Sohns em 1924. É a mais potente máquina a vapor de mercadorias. Com a vinda deste tipo de locomotivas para o País, começaram a fazer-se os comboios de mercadorias de grande tonelagem, que vão nalguns pontos da linha até 1100 toneladas. Estas locomotivas pesam em serviço 103 680 Kg.

350 — Fábrica Henschel e Sohns em 1911 e 1913. São estas as primeiras máquinas que actualmente podemos considerar de grande velocidade. Foram adquiridas principalmente para os grandes expressos (sud-expresso e rápido do Porto) que fizeram até 1924, data em que foram adquiridas as máquinas 500.

São as locomotivas a vapor mais apreciadas pelos ferroviários pois, em caso de necessidade, além dos comboios de grande velocidade, rebocam correctamente qualquer tipo de comboios. Entre outros, foi feito por uma destas máquinas o comboio que conduziu o Marechal Joffre e que atingiu a velocidade de 130 Km/hora.

550 — Foram construídas na Alemanha, na fábrica Henschel e Sohns em 1924. São as máquinas que fizeram os grandes expressos, alternando com as 350 mas com vantagem porque com o crescente aumento de cargas e velocidades, foram encomendadas, do mesmo tipo mas com maior caldeira.

830 — Foram construídas em Espanha nas fábricas La Maquinista Terrestre y Marítima, Babcock & Wilcox e Construcciones Devis em 1947.

São máquinas de mercadorias por excelência, de grande potência e pequenas velocidades.

#### 5.ª Série de 3 tractores

Tractores — São três os tractores apresentados. Um inglês — Drewry — construído em 1948, outro francês — Moyse — construído em 1955 e outro americano — General Electric — construído em 1949.

São 3 tractores de manobras, o primeiro mecânico e os outros dois Diesel-eléctricos.

#### 6.ª Composição

Locomotivas Alco — São as primeiras locomotivas Diesel-eléctricas que vieram para Portugal. Foram encomendadas em 1948 e 51 para os grandes expressos.

Como são de grande potência, a sua aquisição permitiu aumentar o número de carruagens e portanto o peso de cada composição mantendo a sua velocidade e até aumentando-a em determinados percursos. São as locomotivas de maior potência da Companhia com os seus 1600 cavalos.

Carruagens Budd — São as primeiras carruagens inteiramente de construção tubular em aço inoxidável que vieram para Portugal. Têm chumaceiras de rolos, aquecimento, ventilação e permitem todas as velocidades, com a maior segurança para os passageiros. São a última palavra em construção de carruagens de Caminho de ferro. Foram importadas da América em 1940/41 em peças soltas que foram montadas nas Oficinas da C.P.

Carruagens Carel Fouché — São do tipo das anteriores — construídas pela patente Budd mas em França na fábrica Carel Fouché.

#### 7.ª Composição

Locomotivas Whitcomb — De construção americana adquiridas em 1952.

São Diesel-eléctricas como as Alco, mas com dois motores Diesel com 1350 cavalos.

Ambulância dos Correios — Construída na Alemanha, na casa Link Hoffmann em 1955. São de construção metálica tubular com todos os aperfeiçoamentos modernos.

Automotora da Sociedade Estoril — Construída na General Electric de Londres em 1952. É própria de comboios tranvias e presta serviço na linha do Estoril, que foi a primeira linha electrificada em Portugal.

Carruagem Restaurante da Companhia dos W. L. e Carruagem-camas da mesma Companhia — Foram construídas ambas em Inglaterra em 1927, respectivamente nas fábricas Birmingham Railway Carriage & Wagons e na Metropolitan Carriage & Birmingham. São veículos do tipo dos utilizados nos grandes expressos internacionais a cargo da Companhia dos Wagons Lits.

#### 8.ª Composição

Automotoras Diesel-eléctricas e atrelado Nohab — Construídos na Suécia em 1948. São estas as primeiras automotoras compradas para a C. P.. Têm uma potência de 274 cavalos, dão uma velocidade em patamar de 100 Km/hora. A composição tem 126 lugares sentados.

#### 9.ª Composição

2 Automotoras Diesel-eléctricas e reboque Allan — Foram construídas na fábrica Allan da Holanda em 1954. Tem uma potência de 200 cavalos e dão uma velocidade de 100 Km/hora em patamar. A composição completa tem lugares para 254 passageiros sentados.

#### 10.ª Composição

Comboio Foguete — É composta de 2 automotoras Diesel-eléctricas e uma carruagem intermédia. Foram construídas em Itália na fábrica Fiat em 1953. Tem lugares para 174 passageiros apenas de 1.ª classe. Fazem a ligação rápida entre as cidades de Lisboa e Porto. Cada automotora tem a potência de 505 cavalos e a composição pode dar em patamar a velocidade de 120 Km/hora.

#### 11.ª Composição

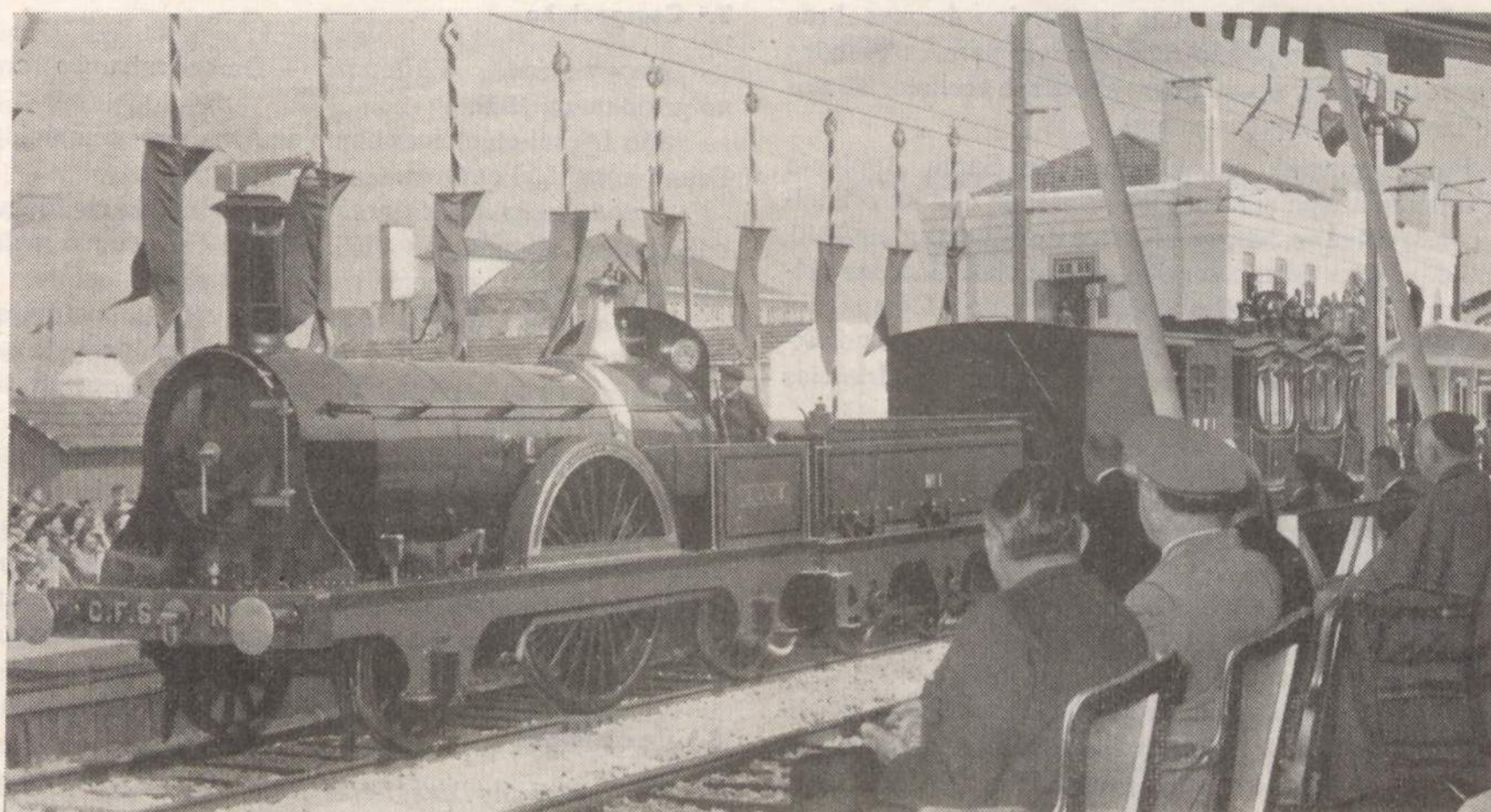
Locomotiva eléctrica — Faz parte do material da electrificação a inaugurar nas linhas da C. P.. A encomenda é de 15 locomotivas com duas cabines pesando 70 toneladas. Em patamar atingem a velocidade de 120 Km/horas e têm uma potência de 2500 cavalos. Pode rebocar comboios de grande velocidade e comboios pesados de grande velocidade.

Carruagens Schindler — Foram construídas na casa Schindler na Suíça. Construção tubular leve permitindo por isso a formação de comboios de pouco peso com muitos lugares. Têm todas as características do material moderno de caminhos de ferro podendo dar todas as velocidades. Cada carruagem pesa apenas 31,5 T.

#### 12.ª Composição

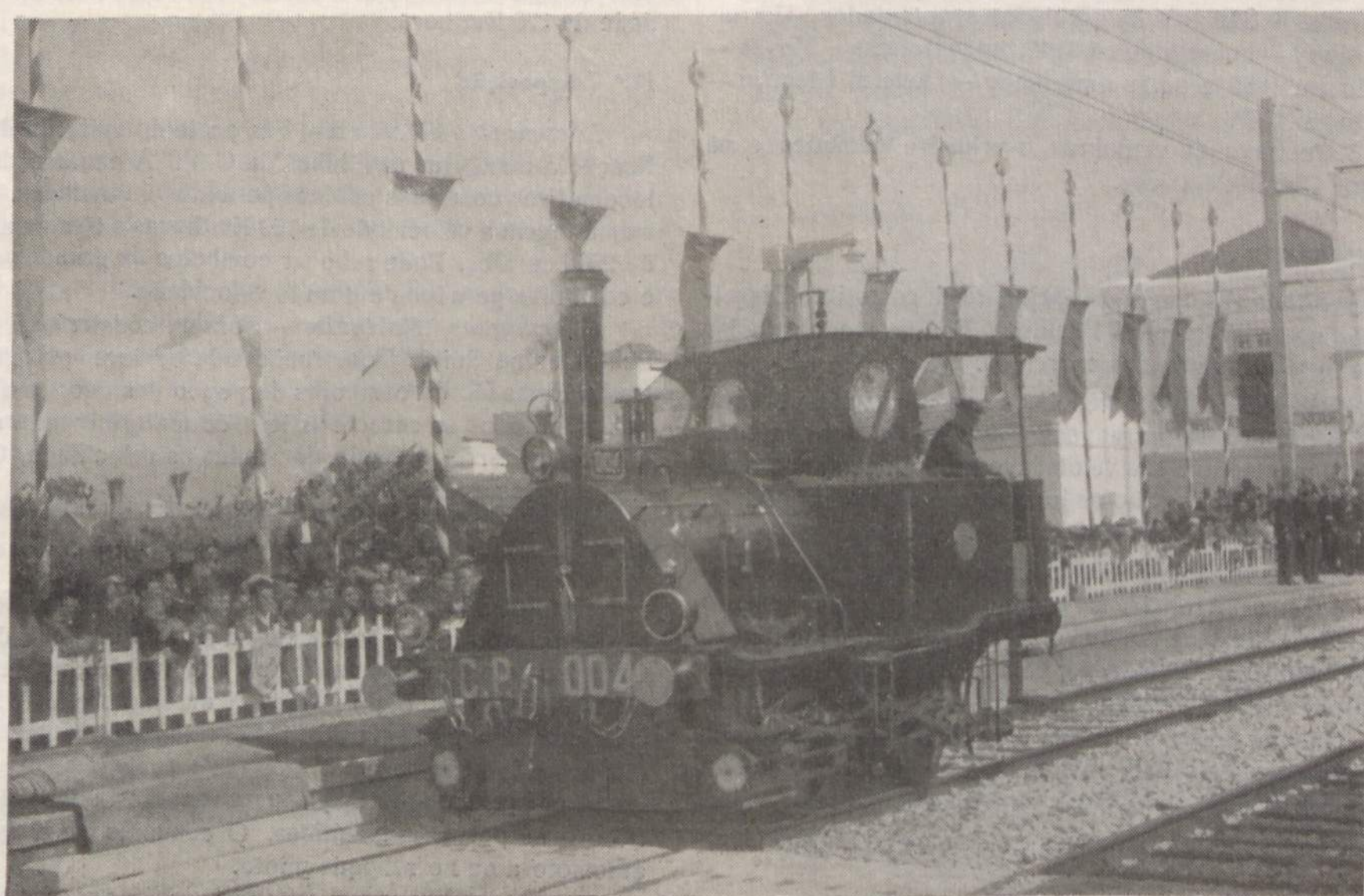
Unidades triplas automotoras — São 25 unidades encomendadas para a electrificação da zona suburbana de Lisboa. Cada unidade é composta de uma automotora, um reboque intermédio e um reboque piloto. A automotora é de aderência total com uma potência de 1360 cavalos e pode dar uma velocidade de 120 Km/hora.

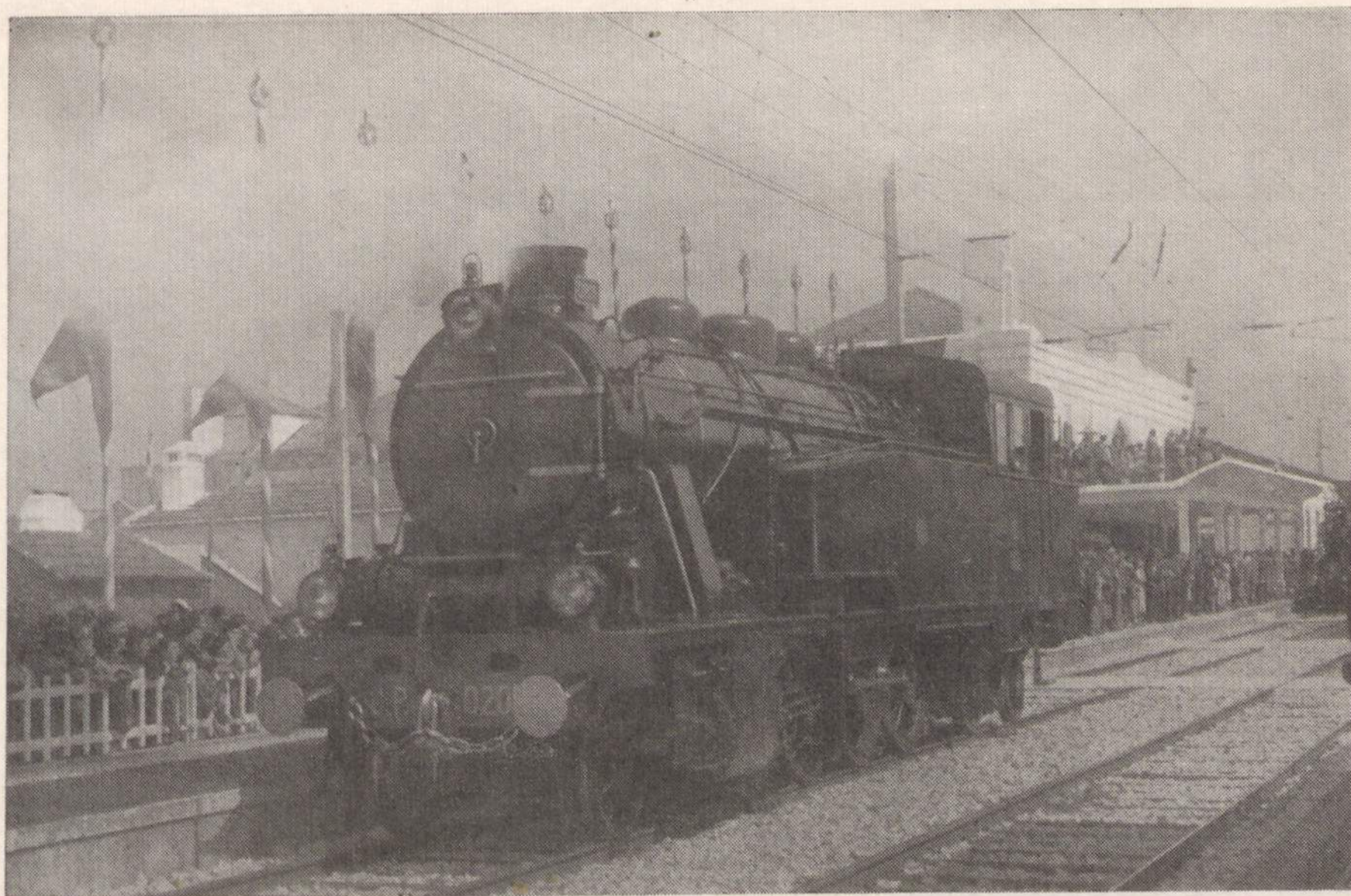
A composição tem 248 lugares sentados, aquecimento eléctrico e as portas automáticas. O comando pode fazer-se na automotora ou no reboque piloto.



*Em cima: — A máquina D. Luís rebocando a carruagem que foi oferecida à Rainha D. Maria Pia pelo rei de Itália, primeira composição a desfilir*

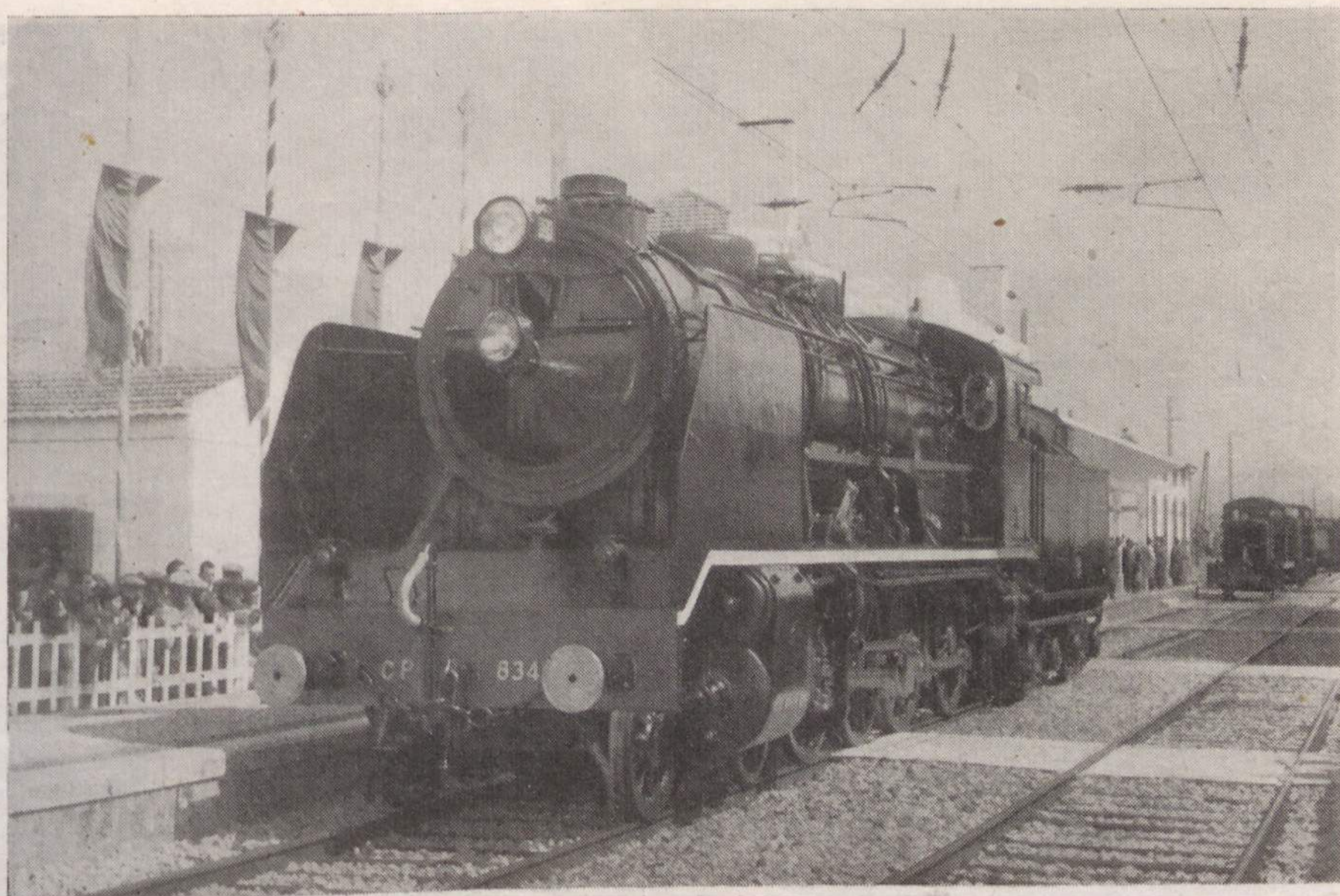
*Em baixo: — Locomotiva a vapor construída em 1890, conhecida pela «Ratinha»*





*Em cima:* — Locomotiva da série 200  
construída em 1924

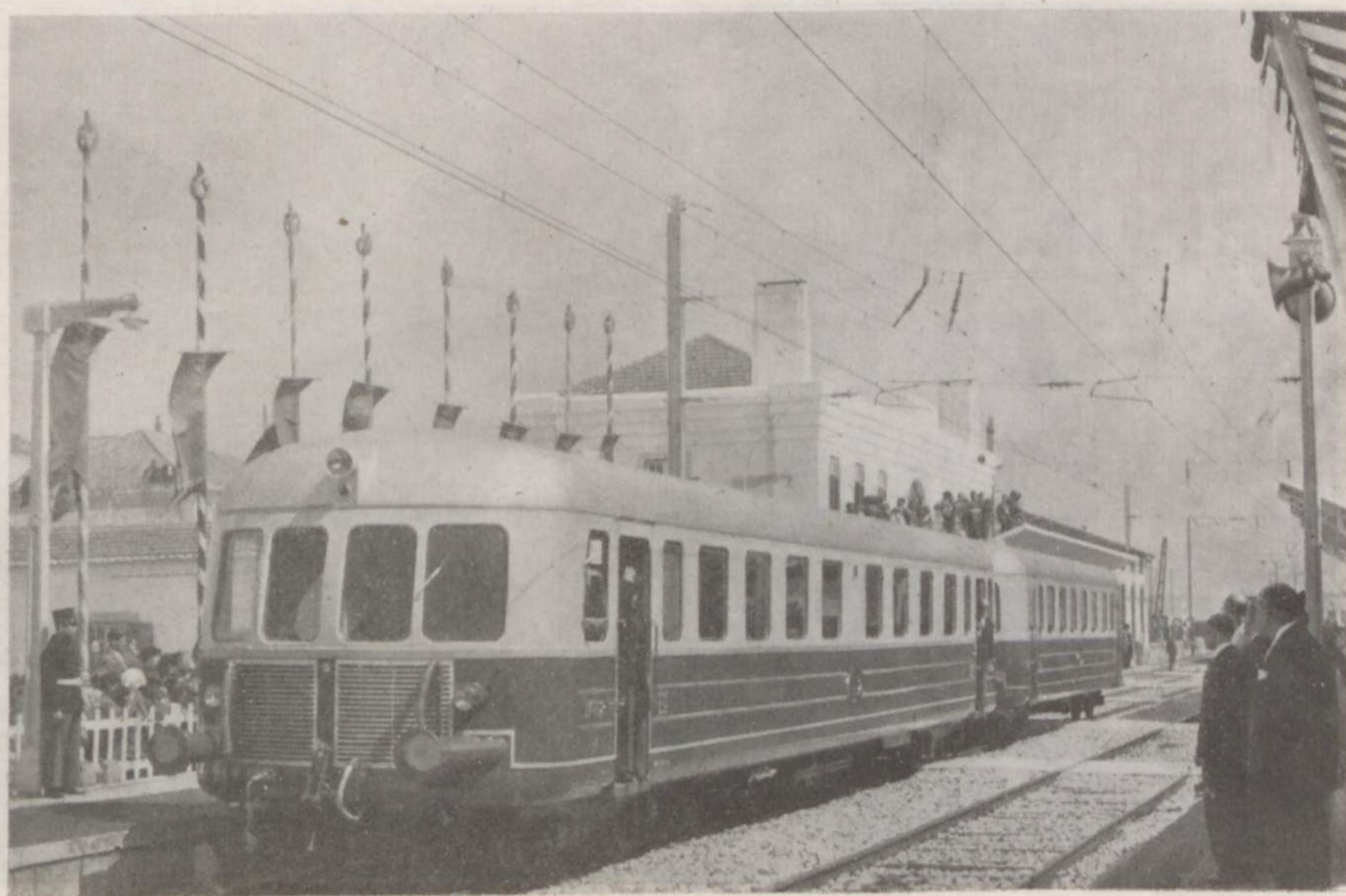
*Em baixo:* — Locomotiva da série 834  
construída em 1947

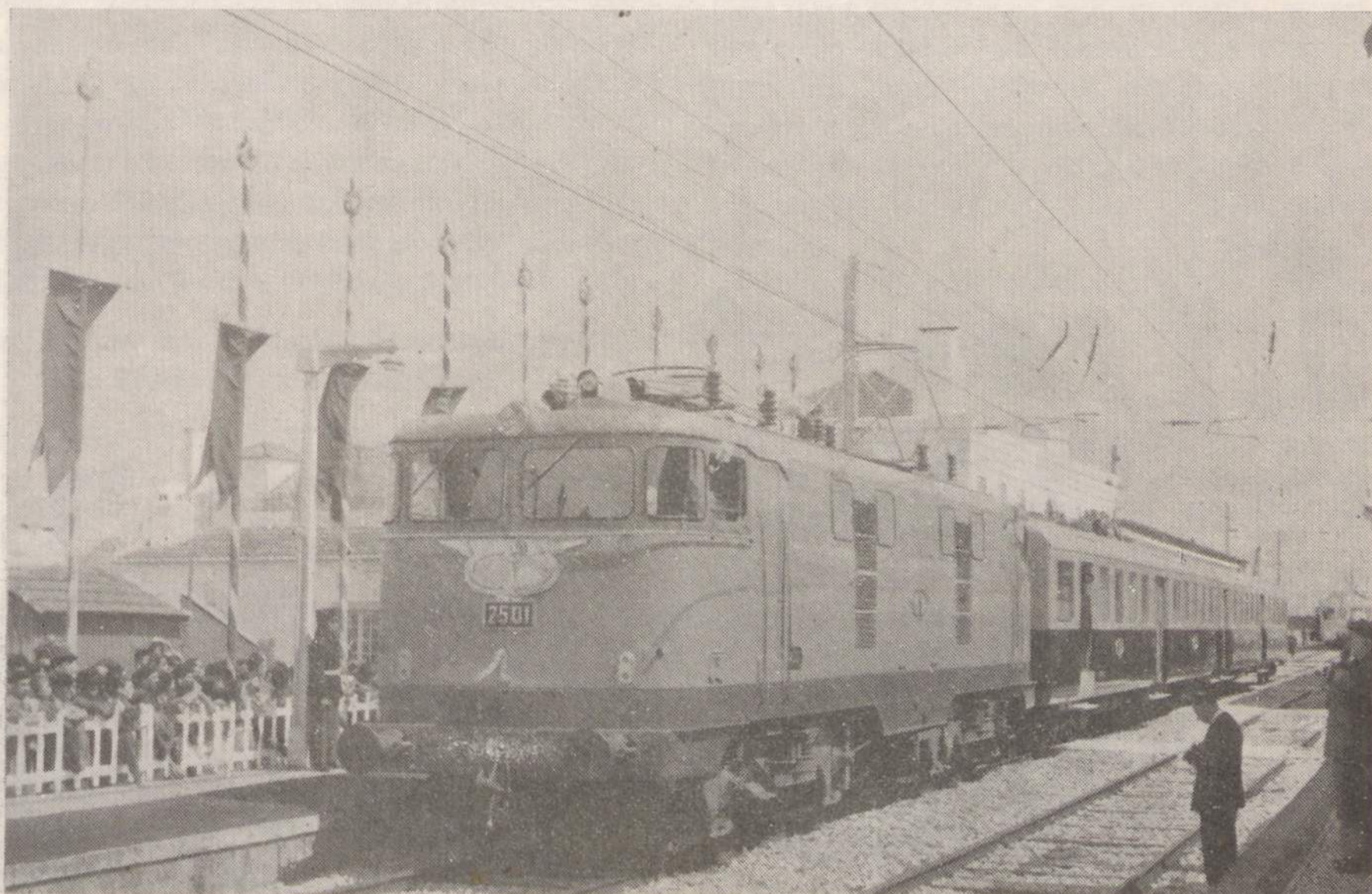




*Em cima : — Locomotiva da série 363 construída em 1913*

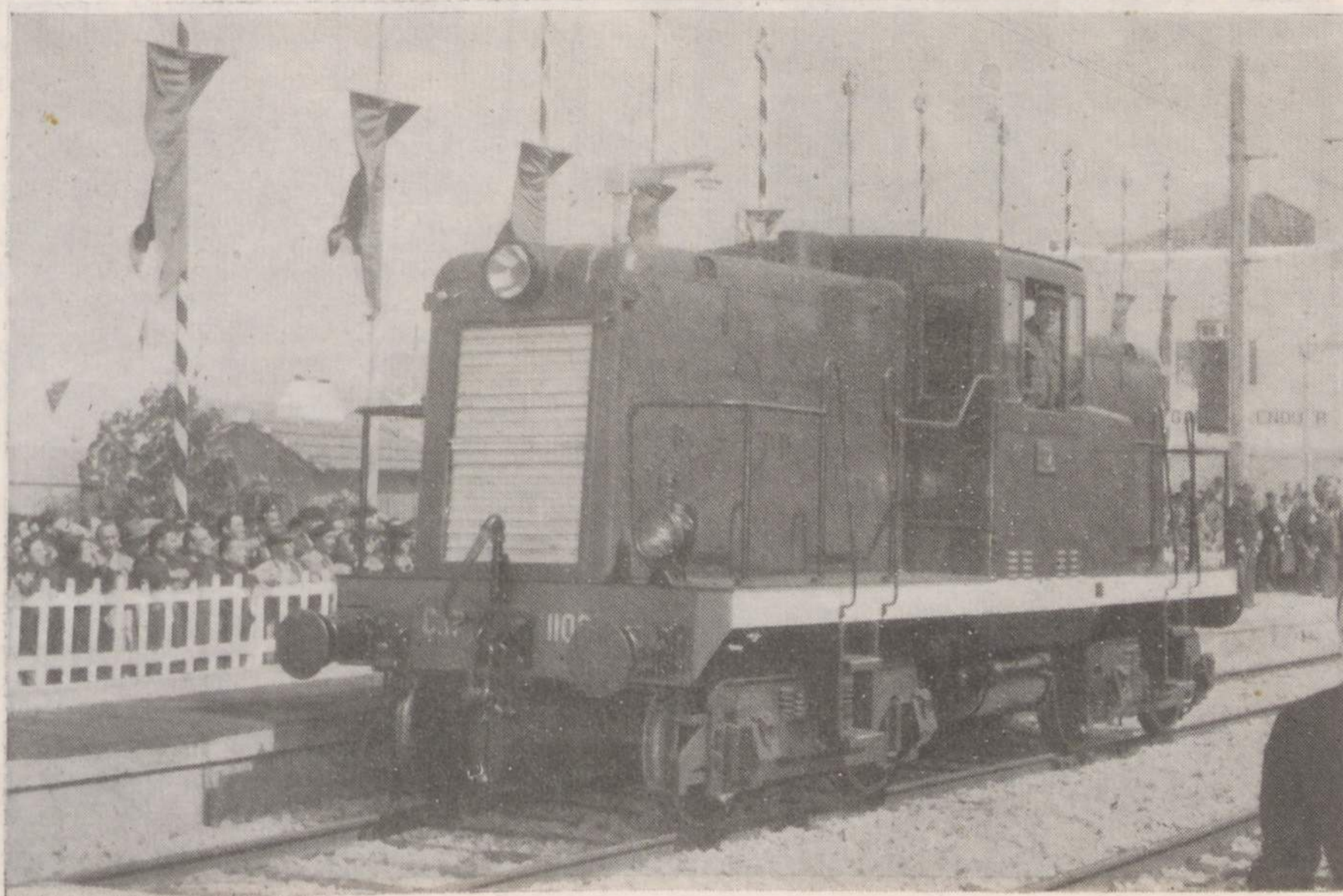
*Em baixo : — Automotora Nohab construída em 1948*





*Em cima : — Locomotiva eléctrica com  
Carruagens Schindler, adquiridas  
em 1638/1949*

*Em baixo : — Trator construído 1949*





*Em cima:* — Duas automotoras Allan com reboque intermédio, construídas em 1924

*Em baixo:* — Sintra recebe festivamente a composição eléctrica inaugural



O desfile, sempre seguido com interessada atenção pela assistência, terminou com a 12.<sup>a</sup> composição, formada por automotoras, o mais moderno material dos nossos caminhos de ferro.

Cumpre-nos felicitar vivamente o sr. Eng.<sup>o</sup> Francisco de Assis Mendia pela sua admirável organização. Nela, sem palavras, mas com eloquência, estava a história da evolução dos nossos caminhos de ferro.

#### **A chegada a Sintra e o almoço de homenagem ao Chefe do Estado no Palácio da Vila**

A's 12 horas e 5 minutos, o comboio presidencial saiu da estação do Carregado com destino a Sintra. Durante o trajecto, em todos os apeadeiros e estações o povo juntava-se e rompia em aclamações. As estações das localidades mais próximas do término da linha estavam engalanadas.

Sintra demonstrou, como era de esperar, o seu enorme regozijo à chegada do comboio inaugural.

Logo de manhã, às 9 horas, uma salva de 12 morteiros lembrou aos sintrenses que se ia viver um grande dia.

O Chefe do Estado era aguardado, na estação, pelo presidente do Município, sr. dr. César Moreira Baptista, pelos vereadores e conselheiros municipais, representantes das Juntas de Freguesia do Concelho, entidades civis, judiciárias e militares. Os Bombeiros Voluntários fizeram a guarda de honra, contribuindo também para a festiva recepção as bandas de música do Concelho e a do Ateneu Ferroviário, que nunca falta com a sua sempre desejada presença nos grandes acontecimentos que se relacionam com os caminhos de ferro. Alguns milhares de pessoas, postadas junto à estação concorreram para a grandeza do acto festivo. E estiveram também presentes os Escuteiros e os grupos desportivos.

Após a troca de cumprimentos, o Chefe do Estado, os membros do Governo e outras altas personalidades, seguiram em automóveis em direcção ao Palácio da Vila, onde era aguardado pelos srs. Ministros do Interior e das Comunicações, governador civil do distrito de Lisboa, presidente do Município de Sintra, Prof. Doutor Mário de Figueiredo e Eng. R. de Espregueira Mendes.

Na Sala de D. Manuel I foi servido o almoço ao Chefe do Estado, que tinha à sua direita o Senhor Cardeal Patriarca de Lisboa e o sr. Presidente da

Câmara Corporativa, e à esquerda os srs. Presidente da Assembleia Nacional e Ministro das Corporações. Noutros lugares, sentaram-se os membros do Governo e várias individualidades. Na Sala dos Cisnes foi servido o almoço volante aos restantes convidados da C. P. num total de cerca de 500 pessoas.

Os serviços de restaurante, que primaram pela inexcelável qualidade, foram dirigidos pelo sr. Manuel Dias.

Aos brindes, o sr. Professor Doutor Mário de Figueiredo saudou efusivamente o sr. General Craveiro Lopes, que, ao agradecer, não só felicitou os dirigentes dos nossos caminhos de ferro, como endereçou respeitosos cumprimentos ao sr. Presidente do Conselho.

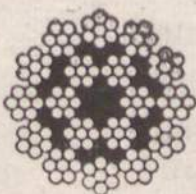
O sr. General Craveiro Lopes regressou a Lisboa de automóvel, e o comboio inaugural, com os convidados, saiu de Sintra às 16 e 15, em viagem directa para Lisboa, tendo chegado à estação do Rossio às 16 e 39, tendo feito portanto o percurso em 24 minutos.

Dia excepcionalmente festivo para Sintra, à população da linda vila foram proporcionadas as seguintes diversões: Na Alameda dos Combatentes da Grande Guerra, das 14,30 às 17, concertos pelas Bandas de Música de Pero Pinheiro e de Montelavar; no Largo da Rainha D. Amélia, concerto pela Banda de Música de Lameiras.

Houve também um encontro de Hoquei em Patins, no Rink de Patinagem Dr. Oliveira Salazar, para disputa da Taça «Inauguração da Linha Eléctrica Lisboa-Sintra», e à noite, concertos pelas Bandas de Música dos Aliados de S. Pedro de Penaferrim e da Sociedade Sintrense. Foi lançado também vistoso fogo de artifício e muitos edifícios achavam-se também festivamente iluminados.

Sintra está de parabéns. De parabéns estão todos os habitantes das povoações situadas junto à linha, de parabéns está todo o público que começou a beneficiar, nas suas viagens de recreio, do novo sistema de tracção, e em breve estarão igualmente de parabéns os habitantes das outras linhas suburbanas de Lisboa, e da linha Lisboa-Porto.

A electrificação das nossas linhas ferroviárias começou a ser uma grande realidade.



# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## Sintra e a electrificação da sua linha

A inauguração, no domingo, 28 de Abril, dos serviços electrificados das linhas de Oeste e de Sintra, representa um acontecimento muito importante do mês e constituirá, também, um dos maiores acontecimentos de todo o ano. Quer pelo lado social, quer pelo lado turístico, a electrificação das linhas férreas do País abre ao País novas perspectivas e novas possibilidades de progresso.

Já tínhamos à vista, com seus brilhantes resultados, a experiência e o exemplo da linha de Cascais, explorada pela Sociedade Estoril. Em poucos anos, não foram apenas os Estoris que se desenvolveram, foram Cascais e outras localidades situadas no trajecto, que prosperaram igualmente de forma imprevista e surpreendente. O que sucedeu com Cascais, com os Estoris e com outras localidades vai suceder com Sintra e os aglomerados populacionais que se debruçam sobre a linha. Com a aproximação dos seus aprazíveis arredores, Lisboa cresce e prolonga-se, maravilhosamente.

## Nova galeria de arte

Em pleno Chiado, inaugurou-se, por iniciativa do «Diário de Notícias», um novo salão de exposições. Alberto Sousa, mestre aquarelista, teve a honra de o inaugurar com os seus belos e sugestivos cartões. Mais uma vez, Évora teve a homenagem de algumas aquarelas admiráveis assinadas por este notável artista.

A segunda exposição, que se encontra ainda patente ao público, tem a presença do pintor Júlio Resende, um dos maiores valores da nova geração.

## Salão da Primavera

O Salão da Primavera, organizado pela Sociedade Nacional de Belas Artes, reuniu este ano numerosos pintores e escultores. Não se pode negar interesse a esta exposição, em que se fizeram representar magnificamente os grandes pintores do momento como João Reis, Silva Lino, Jaime Murteira e Raimundo Machado da Luz, e, entre outros escultores, José Farinha.

Um quadro, de assunto ferroviário, intitula-se «As últimas locomotivas de Sintra» e assina-o o jovem mas já notável artista Augusto Bértholo.

## Os nossos artistas



SALOIO DE SINTRA  
Desenho de Narciso Morais

## LÍRICA

*Perdigão perdeu a pena :  
não há mal que lhe não venha.*

*Perdigão, que o pensamento  
subiu em alto lugar,  
perde a pena do voar,  
ganha a pena do tormento.  
Não tem no ar nem no vento  
asas com que se sustenha :  
não há mal que lhe não venha.*

*Quis voar a ã alta torre,  
mas achou-se desasado ;  
e, vendo-se depenado,  
de puro penado morre.  
Se a queixumes se socorre,  
lança no fogo mais lenha :  
não há mal que lhe não venha.*

LUÍS DE CAMÕES



# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Direcção-Geral de Transportes Terrestres

#### 4.ª REPARTIÇÃO

#### Secção de Via e Obras

O «Diário do Governo», II série, n.º 71, de 26 de Março de 1957, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto do apeadeiro a construir aos quilómetros 6,960/7,260 da linha do Oeste, incluindo a expropriação dos terrenos constantes da planta parcelar que acompanha o projecto.

Ministério das Comunicações, 21 de Março de 1957. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

O «Diário do Governo», II série, n.º 73, de 28 de Março de 1957, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, transferir para a Direcção-Geral da Fazenda Pública, nos termos do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 22562, de 23 de Maio de 1933, uma parcela de terreno, com a área de 507,75 m², desafectada do domínio público do caminho de ferro, do lado direito do ramal da ponte internacional de Valença, entre os pontos quilométricos 131,191.60 e 131,263.85.

Ministério das Comunicações, 21 de Março de 1957. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

O «Diário do Governo», II série, n.º 80, de 5 de Abril de 1957, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de ampliação da estação de Quintãs, ao quilómetro 266,008.80 da linha do Norte, incluindo a expropriação de terreno entre os quilómetros 266,054.50 e 266,131.70, constantes da planta parcelar que acompanha o projecto.

Ministério das Comunicações, 30 de Março de 1957. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

### Direcção dos Serviços de Exploração e Material

#### 3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», III série, n.º 74, de 29 de Março de 1957, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovadas, por despacho desta Direcção-Geral de 21 do corrente, as alterações à Tarifa Internacional para o Transporte de Passageiros, Bagagens e Cães (Condições de Transporte) e ao anexo n.º 2, relativo ao serviço entre Portugal e a França e o Sarre, apresentadas pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 22 de Março de 1957. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

O «Diário do Governo», III série, n.º 84, de 10 de Abril de 1957, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovadas, por despacho desta Direcção-Geral de 21 de Março findo, as alterações ao anexo n.º 4 à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães, relativo ao serviço entre Portugal e a Grã-Bretanha, apresentadas pela Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses.

Direcção Geral de Transportes Terrestres, 2 de Abril de 1957. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

## MINISTÉRIO DA ECONOMIA

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

#### CAMINHO DE FERRO DA BEIRA

#### Concurso para a apresentação do projecto e construção das oficinas de serralheiros de vagões das oficinas gerais do Caminho de Ferro da Beira.

O «Diário do Governo», III série, n.º 91, de 18 de Abril de 1957, publica o seguinte:

Está aberto concurso público, até às 15 horas do dia 4 de Junho de 1957, para a apresentação do projecto e construção das oficinas de serralheiros de vagões das oficinas gerais do Caminho de Ferro da Beira.

A base de licitação é de 5:500.000\$.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques ou Beira o depósito provisório de 137.500\$.

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

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

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, em Lourenço Marques, 7 de Março de 1957. — Pelo Director dos Serviços, *F. F. Pinto Elyseu*.

#### Divisão de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira

##### Serviço de armazéns do Caminho de Ferro da Beira

#### 2.ª Secção

#### Concurso n.º A/CFB/I/I-II/57

O «Diário do Governo», III série, n.º 93, de 20 de Abril de 1957, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 14 horas e 30 minutos do dia 3 de Julho de 1957, para o fornecimento de:

Um torno para torneamento das cintas dos rodados de locomotivas e um torno vertical.

O programa de concurso, modelo da proposta e caderno

de encargos encontram-se patentes: na Beira, na 2.<sup>a</sup> secção dos armazéns do Caminho de Ferro da Beira; em Lourenço Marques, na 2.<sup>a</sup> secção dos armazéns gerais; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane; no Lumbo, nos armazéns de Moçambique, e, em Lisboa, na Direcção-Geral do Fomento do Ultramar.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 100.000\$.

A validade das propostas: mínimo, sessenta dias.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns do Caminho de Ferro da Beira, na cidade da Beira.

O desenho encontra-se à venda na 2.<sup>a</sup> secção dos armazéns do Caminho de Ferro da Beira ao preço de 45\$.

Serviço de Armazéns da Divisão de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, na Beira, 1 de Março de 1957.

— O Director dos Serviços, *Pereira Leite*.

#### Direcção dos Serviços de Exploração e Material

##### 3.<sup>a</sup> REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo», III série, n.º 86, de 12 de Abril de 1957, publica o seguinte:

Em conformidade com o artigo 2.º do Decreto-Lei, n.º 27665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro das Comunicações de 3 do corrente, o aditamento à tarifa especial interna n.º 1, pequena velocidade alterando as disposições da alínea A) do § 1.º do capítulo II desta tarifa, relativamente à quantidade de fósforos que pode conter cada embalagem de cartão, cujo projecto foi apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 6 de Abril de 1957. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

Em conformidade com o artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro das Comunicações de 3 do corrente mês o aditamento à tarifa especial n.º 3, passageiros, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o fim de estabelecer a taxa de 6\$ pela inscrição individual para a compra antecipada de bilhetes nas estações de origem dos comboios.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 6 de Abril de 1957. — O Engenheiro Director Geral, *José António Miranda Coutinho*.

## Caminhos de Ferro Ultramarinos

### ANGOLA

Estão muito adiantados os trabalhos da construção do caminho de ferro do Congo. Na primeira fase, a linha irá até Nova Caipemba, num percurso de 265 quilómetros, estando orçamentado em 400.000 contos o custo destas obras, que deverão estar concluídas dentro de cinco anos.

O primeiro troço parte da estação desta cidade, segue junto às instalações da fábrica de cimento e alcança o Cacuo. Antes da estação de Quifangonde, volta à esquerda, passa o rio Bengo (a jusante da ponte rodoviária) e continua paralelo à estrada. Atravessa a lagoa do Panguila para terminar alguns quilómetros mais adiante. O troço seguinte sai da bifurcação Caxito-Barra do Danda, a montante da Fazenda Gratidão, atravessa a baixa do Caxito, deste modo servindo a Fazenda Tentativa e remata depois de atravessar o Lifune, a jusante da ponte da estrada.

Os terceiro e quarto lanços compreendem: do Lifune ao rio Onzo, que a via atravessa; para a jusante de Nambuanguo, segue as margens do rio Uembia, corta a estrada Nambuanguo-Ambriz e continua pelo vale do Uembia até às suas nascentes. Segue para o rio Cabuta, ultrapassa os rios Lulumba e Calambinga, atravessa o vale do Quinza e chega a Nova Caipemba, depois de passar pelos campos em que se travou a célebre batalha de Ambuíla, junto ao rio Loge. Fica, assim, assegurada a saída para o Norte, estando a 50 quilómetros em linha recta de Carmona (Uige), capital do distrito e centro de uma região agrícola magnífica.

Este caminho de ferro, que vai desempenhar um importante papel económico, deve atingir um tráfego anual de 600.000 toneladas, considerando-se neste cálculo não apenas as regiões apontadas, mas ainda a grande zona do Norte do Loge, onde estão S. Salvador, Quixote, Maquela Damba, Vale do M'Bridge e Quimba e onde a Companhia União Fabril tem uma produção de cerca de 20.000 toneladas de fibras.

Nas grandes obras utiliza-se material produzido por

**CABOS ARMADOS E TELEFÓNICOS, L.<sup>DA</sup>**

PORTUGAL

Administração e Serviços Comerciais

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

# Recortes sem comentários

## Confraternização de escritores e jornalistas

Com o fim de estabelecer um amplo convívio, alguns escritores e jornalistas reuniram-se ontem num almoço de confraternização.

Tomaram parte algumas dezenas de intelectuais e muitas senhoras escritoras, entre as quais as sr.<sup>as</sup> D. Laura Chaves, D. Oliva Guerra, dr.<sup>a</sup> D. Adelaide Félix, D. Etelvina Lopes de Almeida e D. Alice Ogando. Encontravam-se entre os convivas os srs. António Sérgio, da comissão organizadora: Armindo Rodrigues, Orlando Vitorino, Robertó Nobre, Mário Domingues, Assis Esperança, Ferreira de Castro, Cristiano Lima, Fernando Namora, Julião Quintinha, Urbano Tavares Rodrigues, etc. Falaram muitos oradores, que focaram a necessidade de um convívio mais amplo para que possa vir a tornar-se mais efectiva uma boa tradição nas relações entre todos os homens de letras, velhos e novos. Foram tratados vários assuntos, entre os quais a questão de direitos de autor.

(Do «Diário de Notícias»)

## O elefante e o comboio

NOVA DELI — Um elefante fez descarrilar a locomotiva de um comboio de passageiros ao investir contra a máquina, em Parsa Bazar, próximo de Patna, no norte da Índia.

O elefante atacou o comboio quando este circulava lenta-

mente. A locomotiva descarrilou e o paquiderme morreu em consequência do choque. Nenhum dos passageiros do comboio ficou ferido. — (R.).

## Casa dos Açores

Acarinhamos por bitola do nosso bem querer, tudo quanto se prende com a Casa dos Açores do Rio de Janeiro. Essa instituição bem o merece, porque era ela própria primeiro a ajudar-se.

A Casa dos Açores, de Lisboa, por seu turno, resolveu, através duma direcção em que há membros impermeáveis ao marasmo, à rotina e à mornaça, restaurar o antigo prestígio daquela instituição. E vai indo muito animadoramente, reaparecendo, ressurgindo das «cinzas» qual outra Fénix. Volta a ser o solar dos açorianos e das ilhas, de todas as ilhas dos Açores!

Assim, e em seguimento de outras, realizou-se, ali, anteontem, uma conferência sobre S. Miguel, tendo o Governador de Ponta Delgada dr. Carlos de Paiva sido o conferencista. Antes houve quem falasse da Terceira e do Faial. De futuro não deixará de se ouvir o que convier sobre as de mais ilhas.

Tudo isto é prestígio que se restaura, esforço que se acumula, dinamismo que se expande.

A Casa dos Açores, de Lisboa, ajuda-se a si própria! Nós também a apoiaremos tal como fizemos á do Rio de Janeiro.

(Do «Diário Insular», Angra do Heroísmo)

## Lisboa desportiva

# CASA PIA ATLÉTICO CLUBE

12

**C**ONSTITUÍDO exclusivamente por ex-casapianos, o «Casa Pia Atlético Clube», fundado em 3 de Julho de 1920, ainda hoje é considerado um dos mais sólidos baluartes do Desporto puro, visto pelo lado do verdadeiro amadorismo.

Nas suas fileiras militaram nomes cheios de prestígio, qual deles o mais importante no já longo historial do Desporto Português.

Ao princípio, quando se fundou, o «Casa Pia» era um dos maiores entre os grandes; mas, depois, viu-se forçado a deixar passar à frente outras agremiações de maiores possibilidades financeiras, sem nunca, no entanto, deixar de contribuir com importantíssima quota-parte para o prestígio e valorização do Desporto Nacional.

Sempre amparado nas mais sinceras e desinteressadas dedicações, o «Casa Pia» tem inclusivamente lutado com o próprio Destino; e cada palmo de terra do seu Estádio de Pina Manique é um testemunho da maravilhosa mística casapiana que nunca volta a cara quando é necessário trabalhar ou pugnar pela sobrevivência do seu querido clube.

Esta vontade inquebrantável, este «querer» que tantos impossíveis tem tornado possíveis, ainda hão-de conseguir que o «Casa Pia» volte, no futuro, a ocupar o lugar a que lhe dá direito o seu prestigioso passado.



# FEIRA DE PARIS

## Um parque de material, em miniatura, para Obras Públicas

O progresso da técnica francesa no que se refere a material de Obras Públicas tem suscitado inúmeras vocações e uma importante firma francesa de brinquedos apresentará na Feira de Paris uma colecção muito completa desse material, em escala reduzida.

Citamos, entre outros brinquedos mecânicos, um camião com «carrosserie» basculante por meio de uma alavanca, que executa diversas operações e é dotado de iluminação eléctrica, e uma grua gigante que tem a altura de ..... 66 cms., munida dum balde que sobe e desce automaticamente e a cuja árvore podem ser dadas inclinações diferentes.

A pequenada poderá ainda, mediante o conteúdo de uma única caixa e o engenho dos engenheiros em embrião, vir a montar diversas viaturas como um camião-grua, um pronto-socorro para automóveis, um camião super-pesado, um camião com reboque para rolos de cabos e um camião betoneira basculante, sendo todas as peças de plástico indeformável e inquebrável.

### «Bilhete de turismo» para o «Metro» e autobus

O «bilhete de turismo» criado especialmente pela Administração Autónoma dos Transportes Parisienses para os turistas estrangeiros, permitirá visitar Paris e a sua periferia em metropolitano e autobus com um único bilhete.

O «bilhete de turismo» é válido para 7 dias consecutivos e dá direito a fazer quantas viagens se desejem, em todas as linhas do metropolitano (1.<sup>a</sup> classe) e autobus.

É concedido mediante a apresentação do passaporte ou do documento que o substitua. Fora da França vende-se nas agências oficiais da Sociedade dos Caminhos de Ferro Franceses, em determinados bancos e nas sucursais da Havas-Exprinter.

Em Paris é vendido pelos serviços turísticos da R. A. T. P. e no Banco Nacional do Comercio e Indústria.

### Material de obras públicas — Veículos muito pesados...

Além dos modelos para estrada, estarão expostos na Feira determinados veículos que foram especialmente concebidos para as tarefas mais árduas: transporte em terrenos difíceis de material para enrocamento ou para grandes trabalhos em pedreiras ou terraplenagens.

Estes diversos veículos, de carga ou tractores, são equipados segundo a sua importância com um motor Diesel de 90 a 150 CV. Dotados dum guindaste ou de equipamento especial que permite a adaptação duma escavadora, duma separadora, etc.,

# Imprensa

## «Correio do Ribatejo»

Entrou em novo ano de existência o semanário «Correio do Ribatejo», que se publica em Santarém sob a direcção do ilustre jornalista sr. Dr. Virgílio Arruda. Fundado com o título de «Correio da Estremadura», por seu pai, o saudoso jornalista João Arruda, a quem o seu distrito ficou a dever grandes serviços, este semanário mantém com dignidade e jamais interrompido brilho a sua alta posição na Imprensa do País.

Felicitemos o sr. Dr. Virgílio Arruda pelo aniversário do seu prestigioso «Correio do Ribatejo» e aproveitamos a oportunidade para lhe agradecer todas as referências amáveis, de boa camaradagem, que nunca deixa de fazer a propósito dos nossos números especiais.

podem ser utilizados para o reboque de cargas muito pesadas para estaleiros de difícil acesso, deslocando no total 35 a 45 toneladas.

### A iluminação eléctrica sem lâmpadas nem tubos

As lâmpadas eléctricas e os tubos de néon entrarão no domínio do passado?

Uma grande firma americana, que exporá na Feira de Paris, parece ter feito grandes progressos na técnica da iluminação e apresentará chapas de vidro muito delgadas, com a superfície de 10×10 cm., e que utilizadas no revestimento das paredes e tectos se tornam luminiscentes devido a um simples reóstato e tomam diversas cores que vão do branco ao amarelo, passando pelo verde, rosa ou azul pálido.

Este processo abre sem dúvida novos horizontes à técnica da iluminação.

### A estação de Metropolitano Franklin Roosevelt

A estação de metropolitano Franklin-Roosevelt, após as obras de modernização, foi recentemente inaugurada. A nova construção compreende uma grande sala para a distribuição de bilhetes — o mezzano — onde existem numerosas vitrinas. O tecto e as paredes dos cais são luminosos e decorados com painéis publicitários e a reprodução de quadros dos mestres realizada com fragmentos de vidros. Obras de Manet, Van Gogh, Dufy, Cézanne, Bonnard, Picasso e outros adornam os cais da estação.

Estes melhoramentos fazem parte dum plano de modernização de todas as estações do metropolitano de Paris.

# JARDIM ZOOLOGICO

## Inauguração do novo «Restaurante Popular da Mata»

Na tarde de 17 de Abril, os representantes da Imprensa visitaram mais uma vez, a convite da Administração do Jardim Zoológico, aquele nosso lindo parque a fim de assistir à inauguração de um novo melhoramento: o «Restaurante Popular da Mata». Como o seu nome indica, esse melhoramento destina-se às classes populares que, principalmente aos domingos, afluem àquela aprazível zona do Jardim, com seus farnéis, e que de hoje em diante poderão fornecer-se ali de refrescos, bolos e refeições leves.

Os convidados foram recebidos pelos srs. General Luís António de Carvalho Viegas, Administrador-Delegado, Drs. Armando Cancela de Abreu e José Coelho da Cunha, José Jacinto Parreira, e os funcionários inspector Saúl Guerra e Sena de Carvalho.

Os jornalistas visitaram as instalações do gorila

e em seguida, no Restaurante Popular, foram obsequiados com abundante e fino refresco.

O sr. General Luís António de Carvalho Viegas, dirigindo-se, em nome do Conselho de Administração, aos representantes da Imprensa para lhes agradecer o interesse com que têm seguido sempre os progressos do Jardim, lamentou não estar presente o sr. Prof. Fernando Emígdio da Silva, a quem o Jardim tanto devia. Referindo-se ao Restaurante Popular, afirmou que o Jardim ao mesmo tempo que proporcionava, com as suas instalações, uma diversão à população de Lisboa, ia realizando uma obra social. A propósito, lembrou as actividades que, nesse sentido, ali tem desenvolvido notável e generosamente a Senhora D. Maria Antónia Emígdio da Silva, com a colaboração de outras senhoras.

Em breve, os frequentadores do Jardim Zoológico poderão verificar novos e importantes melhoramentos, com os quais se embelezará muito mais ainda um dos mais amplos e admiráveis parques da Europa.

Não nos esqueçamos — ninguém o poderá esquecer e ignorar — que a esses melhoramentos continua ligado também o nome do insigne artista e architecto sr. Raul Lino.

## Manuel Lourenço Ferreira

LAVANDARIA E CARBONIZAÇÃO  
CARDAÇÃO, FIAÇÃO E TINTURARIA DE LÃS

FIOS PARA CROCHET, BORDAR  
E INDÚSTRIA DE MALHAS

**MORTÁGUA**  
(PORTUGAL)

Telefone N.º 4

## União dos Comerciantes de Sal de Aveiro, Lda.

ARMAZENISTA - GROSSISTA DE SAL

■■■

Escritório: CAIS DOS MERCANTEIS, N.º 8

Armazéns: CANAL DE S. ROQUE

Telefones: 25 / 210 / 582 / 599

**AVEIRO**

## ARMAZÉNS DE AVEIRO, L.<sup>DA</sup>

Sortido completo de fazendas brancas, lãs, lanifícios e retroseiro. Calçado, Loça esmaltada e de alumínio, vidros, colchoaria, artigos de viagem, etc. Tudo de superior qualidade

Os maiores vendedores das Loças de Porcelana da VISTA ALEGRE

Avenida Dr. Lourenço Peixinho—AVEIRO—Telefone 49

Telefone 729

Telegramas SOME GAL

## SOC. MERCEARIAS DO VOUGA, L.<sup>DA</sup>

Rua Comandante Rocha e Cunha—AVEIRO

ARMAZENISTAS

Mercearias — Cereais — Legumes — Cafés

Telegramas: BAPTISTAS

Telefone: 159

## Baptista & Irmão, Lda.

IMPORTADORES ARMAZENISTAS

Ferro — Chapa — Tubos — Materiais de Construção e Sanitários

Agentes de: CIMIANTO (Fibro-Cimento) — Tintas DIRUP

Rádios NORDMENDE

Fabricantes de: REDES DE ARAME PARA QUAISQUER FINS

**DROGARIA**

Praça da República

**OVAR**

ARMANDO PINTO CATALÃO — Suc. de José Maria Pinto Catalão

Armazém de Cal, Cimento, Telha, Tijolo, Tintas e outros materiais de construção

Telefone, 82

**OVAR**

**Wayne Tank & Pump Company, Ltd.**

Bombas eléctricas para gasolina e gasoil — Compressores de ar — Elevadores para carros — Aparelhos de lavagem — Bombas de alta pressão — Enroladores de mangueira para ar, água e óleo.

**Fruehauf Trailer Company**

Atrelados e semi-atrelados de 8 a 20 toneladas de carga útil — Atrelados basculantes automáticos — Atrelados frigoríficos — Zorras de 15 a 100 toneladas.

Empilhadores accionados a gasolina, gasoil e eléctricos — Tractores industriais de reboque e basculantes.

**Bay State Abrasive Products Co.**

Abrasivos para todos os fins.

**Exide**

BATERIAS

Representantes exclusivos para Portugal:

**KEITH A. WOOD (Herdeiros)**

Largo de Santos, 1-1.º, Esq. Telef. 66 14 25  
**LISBOA**

**A. de la Llave**

**Exploração Porcina (Rua de Vila Meã, 7 — PORTO)**  
que pode ser admirada por todos os visitantes

Presentemente, há na Exploração Porcina de A. de la Llave magníficos leitões castrados e reprodutores prontos a sair

No seu longo historial, a Exploração Porcina de A. DE LA LLAVE regista a seguinte e valiosíssima lista de galardões: 156 primeiros prémios; 70 segundos prémios, 3 terceiros prémios, 30 Menções honrosas; 50 Diplomas de honra; 64 Medalhas de Ouro; 18 Medalhas de Prata; 4 Taças; 2 Meias Libras

**EXPLORAÇÃO PORCINA A. DE LA LLAVE:**

**Rua de Vila Meã, 7 (Corujeira)**

**PORTO**

Telefone 52219

## **SOCIEDADE LUSITANA DE DESTILAÇÃO, LDA.**

**ÁLCOOL RECTIFICADO**

**EXTRA-NEUTRO**

**95-96° GAY LUSSAC**

**ÁLCOOL DESNATURADO**

**90-91° GAY LUSSAC**

SEDE:

LARGO DE SANTOS, 13-1.º-ESQ. — **LISBOA**

Telefones 661168-9 — 670881

FILIAL:

RUA DAS CARMELITAS, 100 — **PORTO**

Telefone 22913

INSTALAÇÕES FABRIS:

RIACHOS — **TORRES NOVAS** — Telefone 2028

Endereço Telegráfico «ALCOOL»



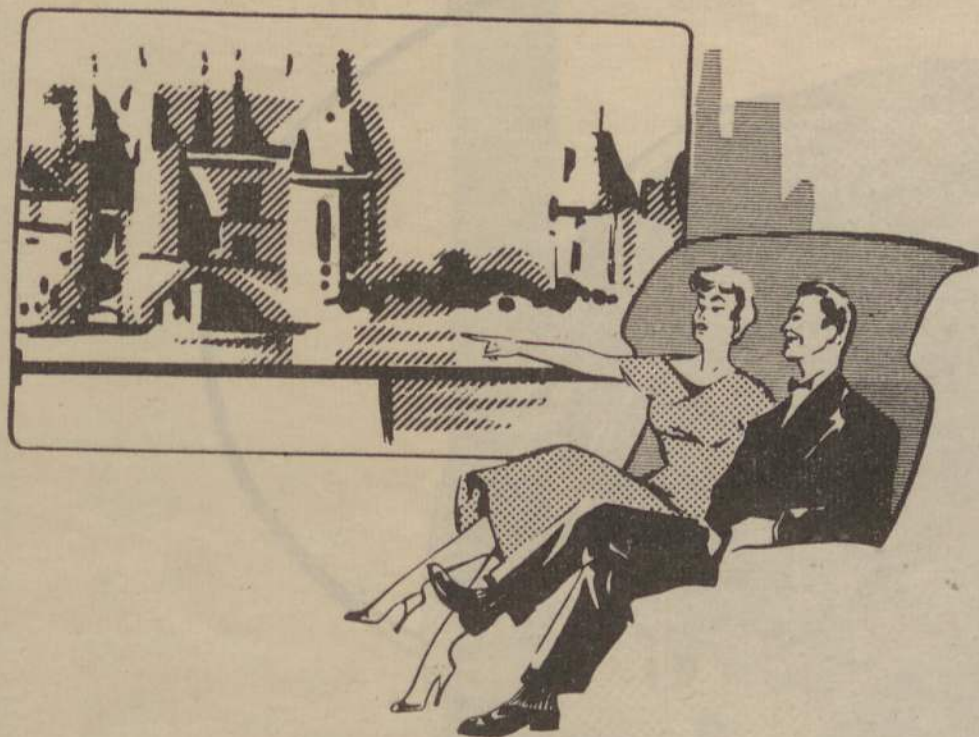
**TIMKEN**

BRITISH TIMKEN LTD.

CAIXAS DE EIXO  
PARA  
CAMINHOS DE FERRO

REPRESENTANTES  
**C. SANTOS LDA.**  
29, AVENIDA DA LIBERDADE, 41  
LISBOA

REGISTERED TRADE MARK TIMKEN — MADE IN ENGLAND



## Vá a FRANÇA de comboio

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

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

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

Bilhetes nas agências de viagens.



**CONFORTO  
RAPIDEZ  
ECONOMIA**

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

INFORMAÇÕES:

# CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Av. José António, 57, • MADRID • Telef. 47 20 20

VISITE A



## FEIRA DE PARIS

25 Maio a 10 Junho

A MAIOR CONCENTRAÇÃO  
DA INDÚSTRIA MUNDIAL

FACILIDADES AOS VISITANTES



INFORMAÇÕES

Av. da Liberdade, 69 — LISBOA

Telef. 31915



## SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS L<sup>DA</sup>

IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

AÇOS DE LIGA, ALUMÍNIO, ANTIMÓNIO, ARAMES,  
BRONZE, CHUMBO, COBRE, ESTANHO, FERRO,  
LATÃO, METAL BRANCO, METAL ANTI-FRICÇÃO,  
METAIS FOSFOROSOS, RÉDES, SOLDAS,  
TOMBAC, TORNEIRAS, TUBOS, ZINCO, ETC.

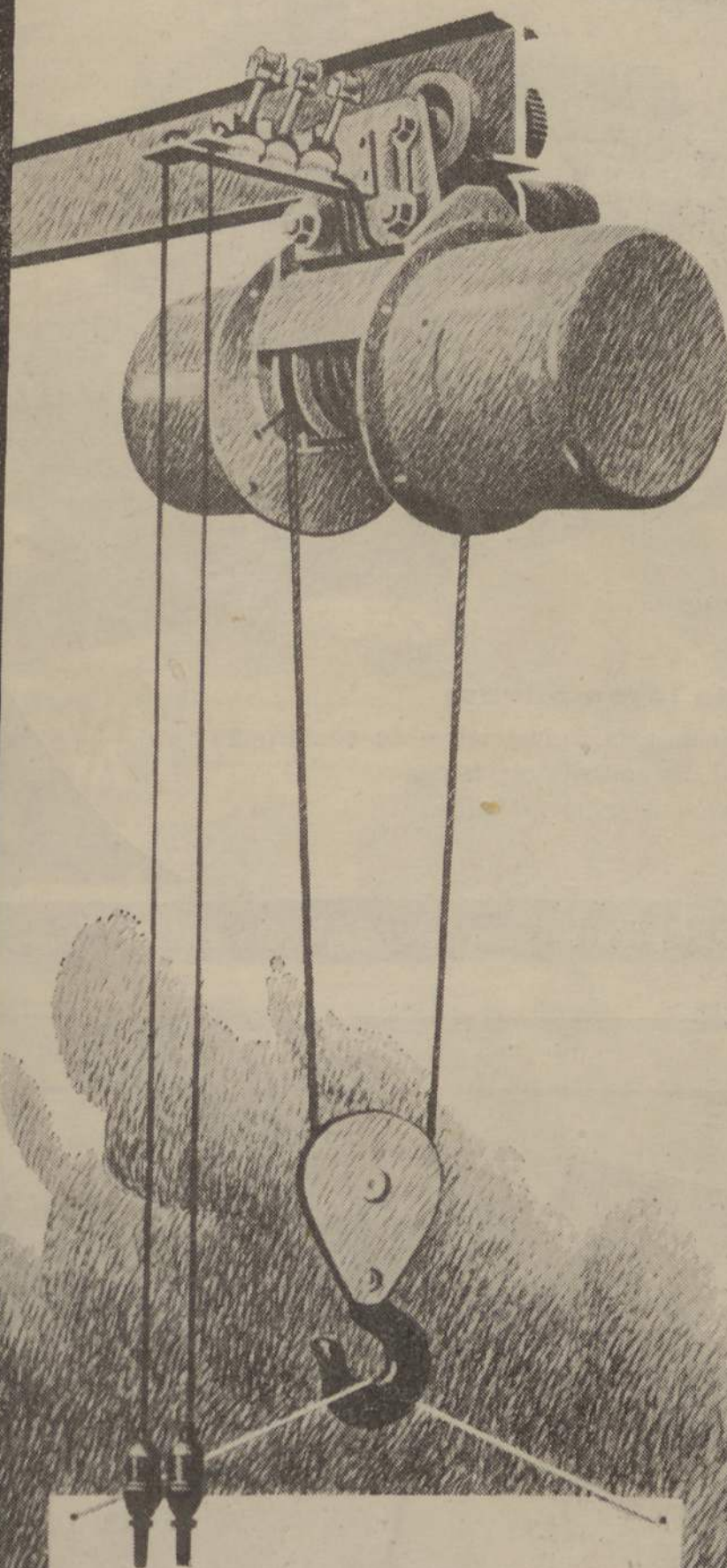
RUA DA BOA VISTA, 48

TELEF. 30066 - 21574 - TELEG. SAM-LISBOA



**O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA**

**BENZO-DIACOL**  
**VENCE A TOSSE**



Para todas as fábricas

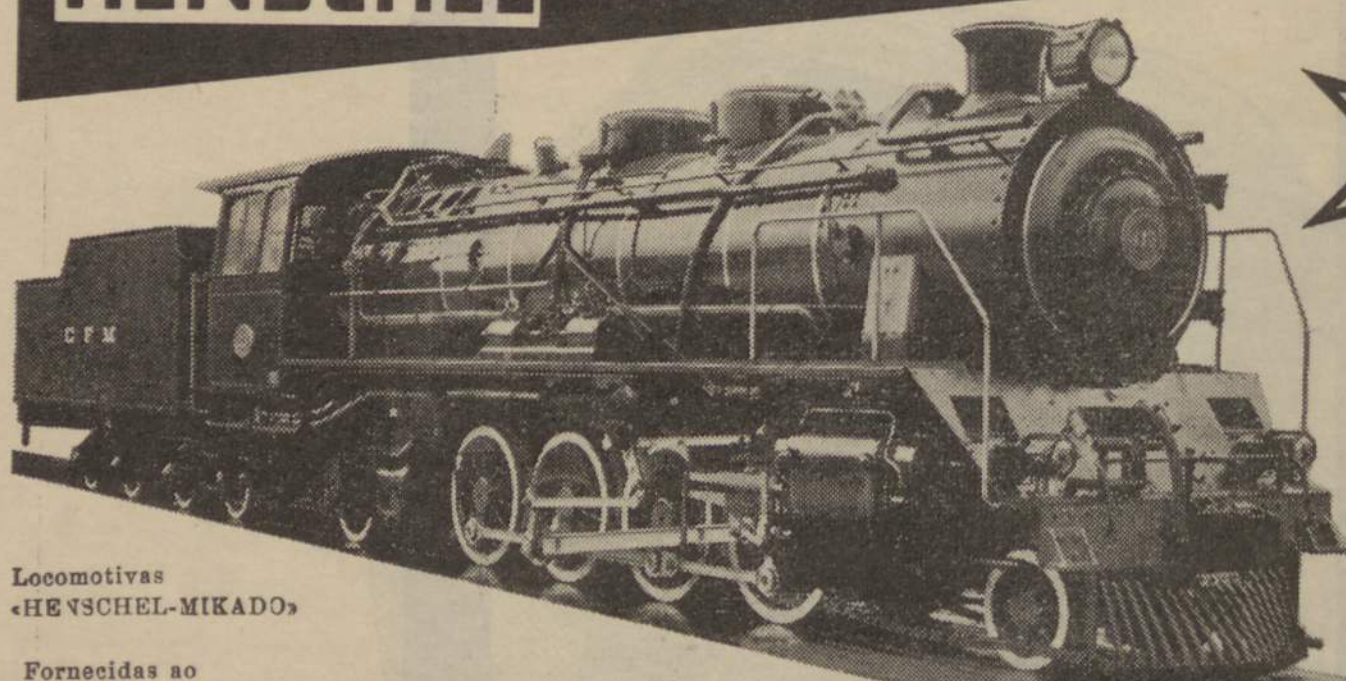
**MONTA-CARGAS ROLANTE NIKEX**

Execução de primeira ordem,  
manejo fácil

**ENTREGA IMEDIATA**

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

**BUDAPESTE 4 — B. P. 103 — Hungria**  
**Telegramas: Nikexport — Budapeste**

**HENSCHEL**

Locomotivas  
«HENSCHEL-MIKADO»

Fornecidas ao  
CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

**Programa de fabricação de locomotivas:**

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

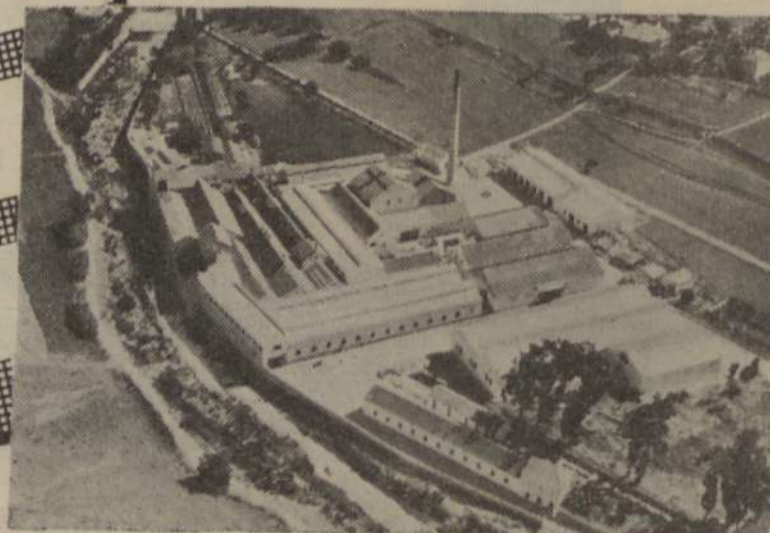
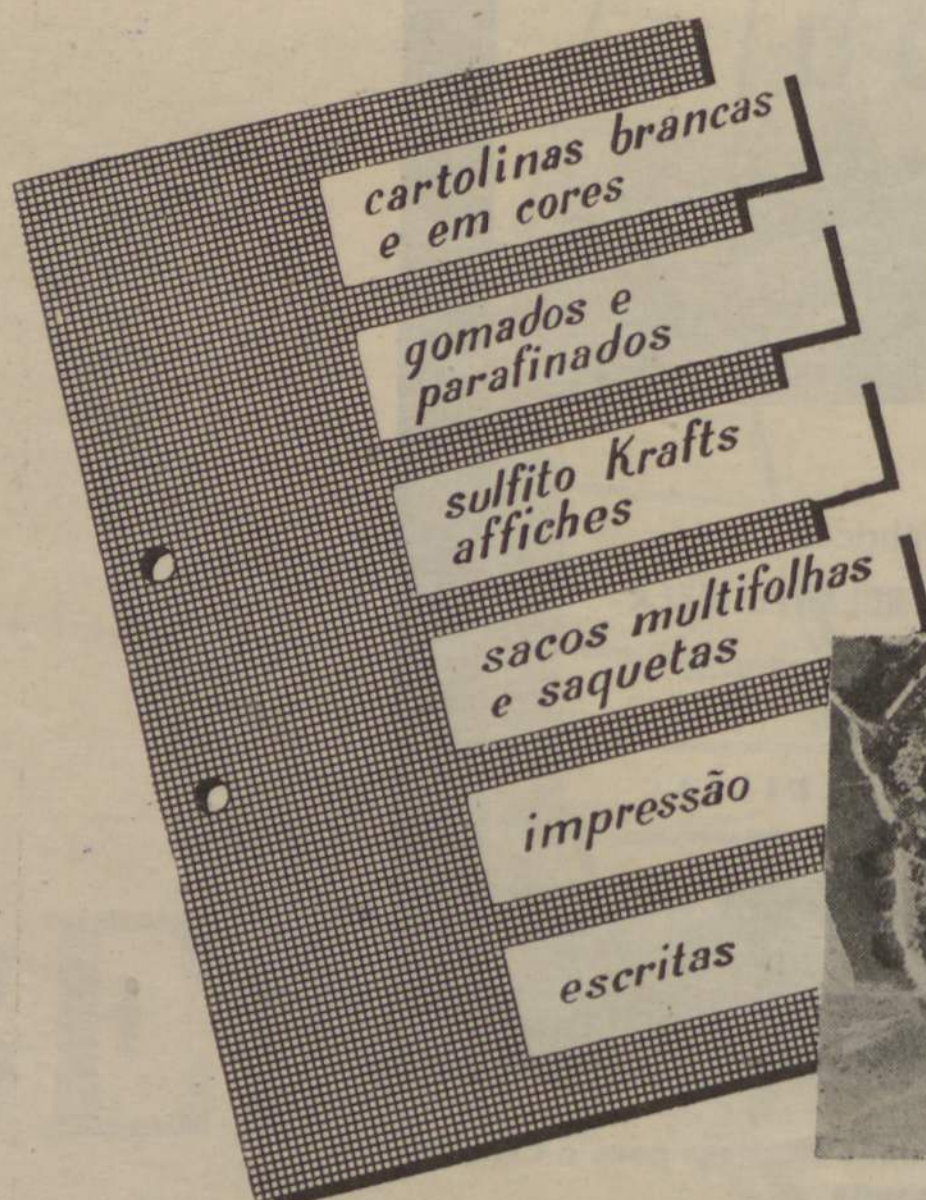
**HENSCHEL & SOHN KASSEL**

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

PAPEIS

*Graham*

DA  
FABRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA  
TOJAL — LOURES



GUILHERME GRAHAM JR. & C.<sup>a</sup> — Rua dos Fanqueiros, 7 - Lisboa — Rua dos Clérigos, 6 - Porto



*Por cortesia de Victoria State Railways*

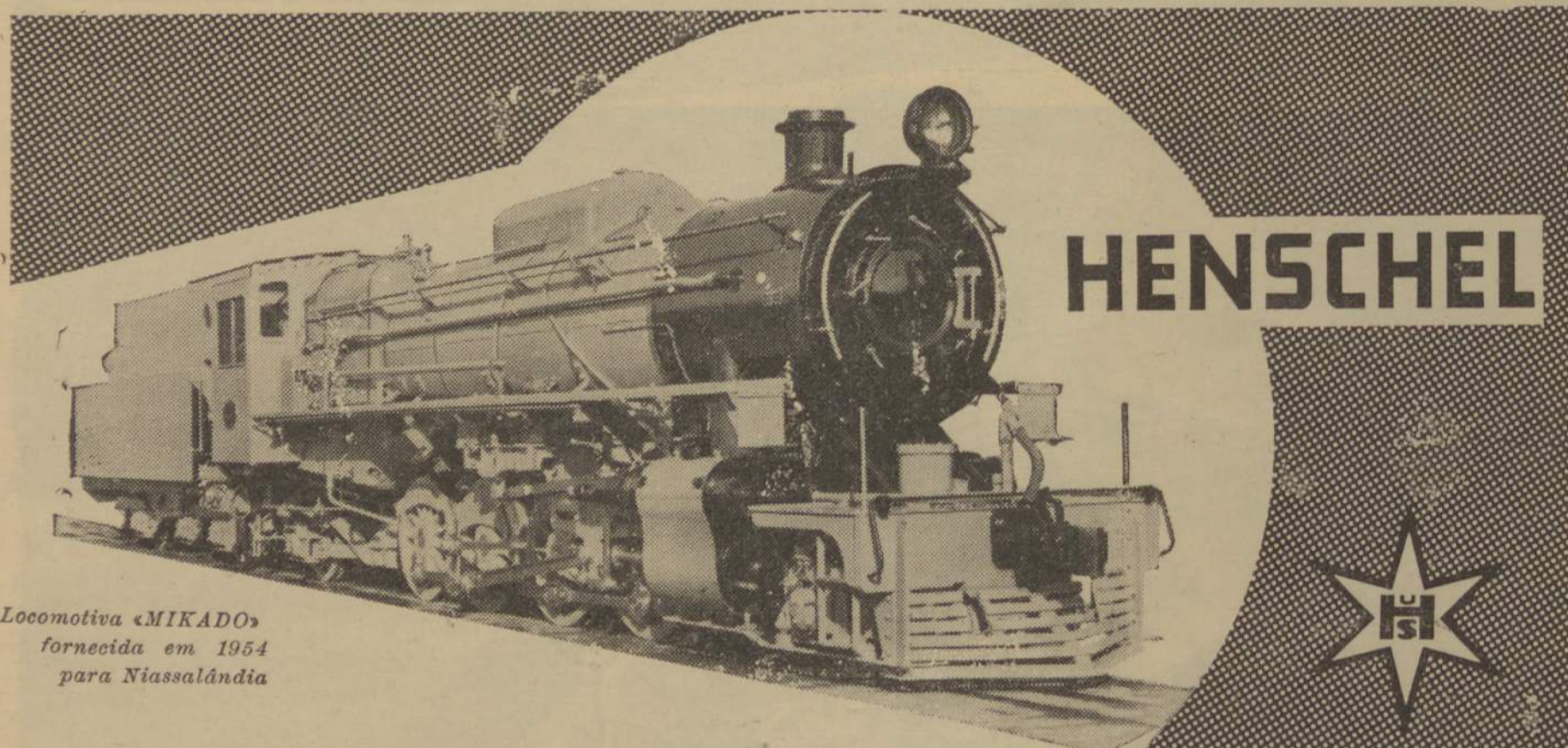
## A BP E O CAMINHO DE FERRO

Desde as clássicas locomotivas a vapor, às mais modernas, accionadas por motores Diesel, os transportes ferroviários tem encontrado nos seus sistemas de tracção o auxílio da BP.

Por detraz deste prestigioso símbolo, existe uma vasta Organização de pesquisa, exploração, produção e abastecimento dos mais eficientes lubrificantes de que o caminho de ferro necessita.



COMPANHIA PORTUGUESA DOS PETRÓLEOS BP



*Locomotiva «MIKADO»  
fornecida em 1954  
para Niassalândia*

**Programa de fabricação de Locomotivas:**

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

**HENSCHEL & SOHN KASSEL** REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIAO, 23 - LISBOA

**Material eléctrico de alta qualidade**

**CONSTRUÇÃO SUÍÇA.**

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

**Edouard Dalphin**

**BROWN  
BOVERI**



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

ESCRITÓRIO

**PALÁCIO DO COMÉRCIO**

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

TELEFONE: 2 34 11

**PORTO**

69751-X