

21.º do 70.º Ano

Lisboa, 16 de Janeiro de 1958

Número 1682

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

6, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

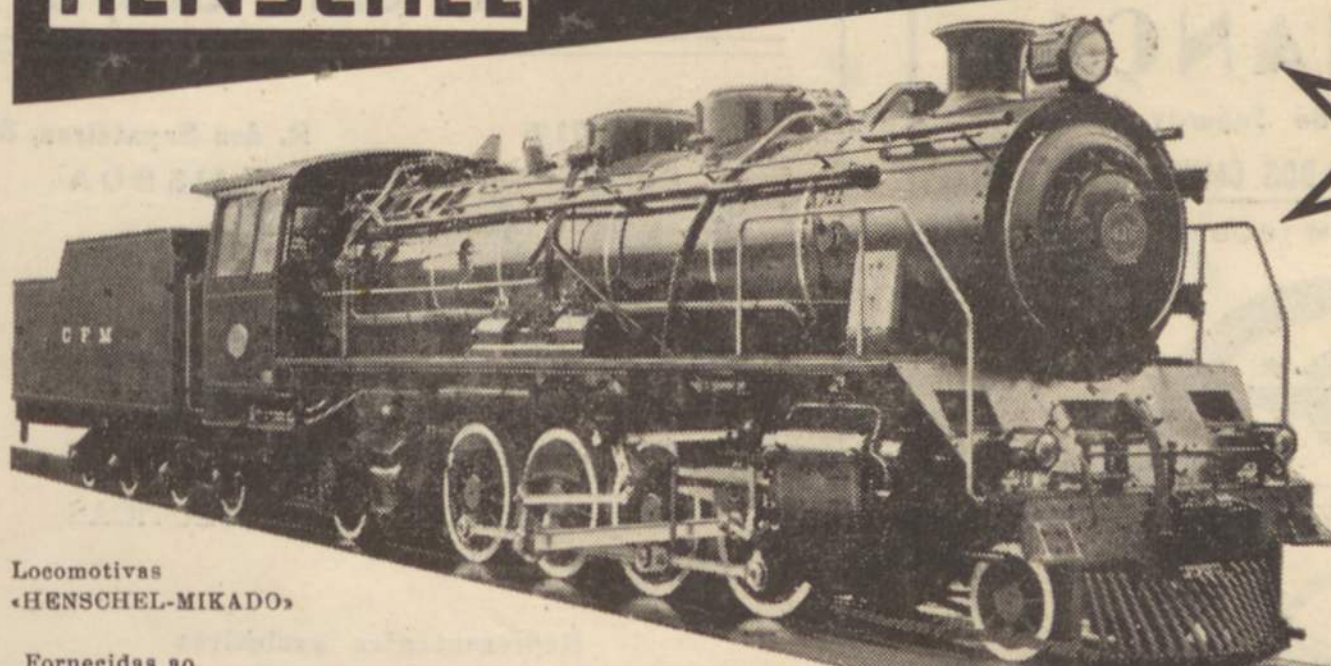
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 20158 — LISBOA

HENSCHEL



Locomotivas
«HENSCHEL-MIKADO»

Fornecidas ao
CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Programa de fabricação de locomotivas:

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

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

MÁQUINAS E APARELHOS EM AÇO INOXIDÁVEL

para Indústria Química e Tinturaria

INSTALAÇÕES completas para a extracção de óleos e farinhas de peixe

MÁQUINAS para a Indústria de Cerâmica

FILTROS PARA CORRECÇÃO DE ÁGUAS PARA FINS INDUSTRIAIS

FUNDIÇÃO FERRO - AÇOS E LIGAS ESPECIAIS

ALFREDO ALVES & C.^A (FILHOS)

Engenheiros - Construtores: **C. G. ALVES** (Dec. n.º 32 204)

E

FÁBRICAS VULCANO E COLARES

(ENCORPORADA EM 1945)

Rua da Academia das Ciências, 5 — Lisboa — Tel. 31710-31719-P. A. B. X. — Teleg.: FREDALVES

AGÊNCIA no Porto: Praça de D. João I, n.º 25, 1.º — Tel. 24771

COMPANHIA DE SEGUROS «BONANÇA»

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

FUNDADA EM 1808



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

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira 283, 1.º
Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Telef. } 366171/5
31753

R. dos Sapateiros, 39
LISBOA

Importadores e Exportadores

DROGAS

PRODUTOS QUÍMICOS

ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

Representantes exclusivos
dos

Produtos NÍVEA, Adesivos TESA
e LEUKOPLAST

Fornecedores de

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

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 1924
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1682



16 — JANEIRO — 1958



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

O Caminho de Ferro no desenvolvimento do Turismo, por <i>FERNANDO CAMPOS</i>	59
A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário, pelo Eng.º <i>CARLOS MANITTO TORRES</i>	61
Cumprimentos de Boas Festas	65
Dos livros e seus autores	65
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	66
Vida Ferroviária	67
Imprensa	67
Espectáculos	67
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	68
Publicações recebidas	68
O IX Congresso Pan Americano de Caminhos de Ferro e uma exposição de material moderno.	69
A Nova Linha Férrea Orense-Zamora, por <i>GUERRA MAIO</i>	70
Recortes sem comentários	71
Ateneu Ferroviário	71
Há 50 anos	72



O Caminho de Ferro

no desenvolvimento do Turismo

Por FERNANDO CAMPOS

A ninguém surpreenderá o afirmar-se que o caminho de ferro constitui o meio de transporte que mais tem contribuído para o desenvolvimento do turismo. Assim o reconhecem e proclamam numerosos especialistas que aos problemas turísticos consagraram a sua esclarecida atenção e dentre os quais me permitirei salientar um moderno tratadista espanhol, o dr. José Inácio de Arrillaga, que, na sua obra *Sistema de Política Turística* consagra aos assuntos ferroviários um extenso e bem documentado capítulo.

Nessas páginas, que muito lucrariam em conhecer todos aqueles que se debruçam com justificado interesse sobre os problemas momentosos do turismo, refere o citado tratadista os motivos por que se deve ao caminho de ferro esse impulso a que aludimos, e que julgo oportuno registar.

Em primeiro lugar, porque ele permite o transporte de multidões, — o que tornou possível as viagens não só de indivíduos isolados, mas de grupos numerosos; depois, porque as condições dos comboios tornaram fáceis, cómodos, agradáveis e seguros os deslocamentos, — e ao ponto, até, de a própria viagem, neste meio de transporte, constituir um prazer que estimula a sua realização. No conceito do referido autor, «sem o caminho de ferro, o turismo não teria existido, ou teria, pelo menos, retardado o seu aparecimento até há umas duas ou três dezenas de anos em que os automóveis e, especialmente, os autocarros permitiram viajar por estrada grande número

de pessoas em condições eficientes de rapidez, comodidade e economia».

Também um escritor suíço, F. Chenaux, no seu estudo *O papel dos caminhos de ferro no desenvolvimento futuro dos transportes*, se manifestava em sentido idêntico, ao dizer que o «turismo e os desportos não estão reservados aos privilegiados da fortuna. Todas as classes sociais se interessam e participam neles. Os entusiastas do *week-end* transferem-se, em massa, aos sábados à tarde, para o campo ou para a montanha. Pretendem ser transportados o mais depressa possível e a preços módicos. O caminho de ferro é, de todos os meios de transporte, o mais apto a dar-lhes satisfação, sendo o melhor para efectuar transportes maciços, concentrados em dois ou três dias da semana».

No tratado a que nos reportámos, observa o dr. Arrilaga que o caminho de ferro, como todos os outros meios de transporte, tem por objectivo vencer o obstáculo do espaço, pelo que, para o caracterizar, importa compará-lo com o automóvel e o avião, — os dois transportes que lhe fazem concorrência, no que respeita aos viajantes, visto o navio estar excluído, por se mover num meio diferente. E recordamos, seguidamente, de que os caminhos de ferro, que eram o meio de transporte por excelência no século passado, — tendo anulado todos os que existiam até ao seu aparecimento — sofreram forte competição e têm sido superados, quanto à mobilidade e à velocidade, pelo automóvel e pelo avião. Desse facto resultou terem sofrido, no

transporte de viajantes, considerável concorrência, a qual, se não assume extrema gravidade — é porque o caminho de ferro conserva ainda determinadas características que os outros meios de transporte não apresentam.

A crescente afluência de passageiros aos caminhos de ferro, atribui-a o referido tratadista à comodidade proporcionada pelas carruagens e ao baixo preço das tarifas ferroviárias. É inegável que o automóvel compete com o caminho de ferro em velocidade, mas o mesmo não sucede no que se refere a capacidade de carga, segurança e comodidade de transporte. As grandes peregrinações, as concentrações desportivas, etc., não seriam possíveis sem o concurso do caminho de ferro, que pode transportar alguns milhares de pessoas de cada vez, podendo, igualmente, formar um número importante de comboios em cada linha.

A segurança proporcionada pelos caminhos de ferro e o exacto cumprimento dos horários constitui outra vantagem manifesta sobre o transporte de automóvel, — o mesmo se podendo dizer da comodidade oferecida durante a viagem, que permite comer, dormir, mover-se e ler em marcha, e em condições que o automóvel não permite. E, além disso, — no parecer de um autor suíço atrás citado — «o caminho de ferro é o único meio de transporte que garante a possibilidade de deslocamento em todas as estações do ano e em condições bem definidas e inalteráveis, unilateralmente, tanto sobre tarifas como sobre horários».

Outra vantagem do caminho de ferro consiste na circunstância de os passageiros poderem levar consigo uma bagagem apreciável, e, em furgão à parte, um número ilimitado de volumes, — o que não sucede no automóvel, de capacidade limitada.

Relativamente ao avião, diz-nos o tratadista que podem aduzir-se a seu respeito as mesmas razões expostas ao encarar o transporte automobilístico, — muito em-

bora as vantagens e os inconvenientes apontados sejam ainda mais salientes, visto que o comboio incute uma sensação de segurança muito superior ao avião; a capacidade de transporte é infinitamente maior; o preço mais favorável e a possibilidade de efectuar as viagens, independentemente das circunstâncias meteorológicas, mais vantajosa no caminho de ferro. Pelo contrário, — no que se refere à rapidez, é manifesta, como todos sabem, a superioridade do transporte aéreo.

E o autor do *Sistema de Política Turística* — cujo pensamento a respeito da importância dos transportes ferroviários pretendemos resumir neste breve artigo — conclui as suas autorizadas considerações afirmando que o caminho de ferro, pelas suas próprias características e apesar de todas as concorrências, tem uma missão a cumprir, não sendo facilmente substituível, conforme passa a demonstrá-lo, em seguida, por meio de curiosos dados estatísticos. Da sua leitura atenta se infere que, nos últimos anos e em diversos países europeus, a actividade ferroviária continua a desenvolver-se, embora numa proporção inferior à que o aumento das populações deveria determinar.

No que diz respeito a Espanha, escreve o dr. Arrillaga que a contribuição dos caminhos de ferro para o desenvolvimento do turismo, — principalmente das Companhias ferroviárias privadas da primeira época — foi importantíssima, não só porque esse meio de transporte é o único capaz de permitir o turismo em massa, mas ainda porque foram elas as primeiras a fazer a propaganda das belezas turísticas do país, por meio de publicações e de serviços combinados com empresas de navegação, de autocarros e de hotéis.

Creio que o mesmo poderia dizer-se dos caminhos de ferro portugueses, bastando recordar o meritório empreendimento dos *Expressos Populares*, que tão grande e justificado êxito alcançaram e tanto têm contribuído para estimular o turismo nacional.

A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário

Pelo Eng.º CARLOS MANITTO TORRES

(CONTINUAÇÃO)

d) LISBOA, SINTRA, TORRES VEDRAS, FIGUEIRA, ALFARELOS
(LINHAS DE SINTRA E OESTE)
(241,400 kms. de v/l)

A construção destas linhas teve, desde época bastante recuada, antecedentes que vale a pena recordar.

Pela lei de 26 de Julho de 1855 aprovou-se o contrato, de 30 de Setembro anterior, com o conde de Claranges Lucotte, para a efectivação de diversos trabalhos entre os quais avultava a construção de um caminho de ferro, desde o forte marginal de S. Paulo (Lisboa) a Sintra, pelo vale de Algés, o qual seria completado por dois ramais partindo daquela última estação, um em direcção a Cascais e outro para Colares.

Surgidas dificuldades várias e perdidos alguns trabalhos já efectuados, a tentativa terminou pela rescisão do contrato em 27 de Março de 1861.

Em 25 de Outubro de 1869 concedeu-se ao duque de Saldanha o estabelecimento de um caminho de ferro do tipo Larmanjat, sobre estrada, servindo o Lumiar, Torres Vedras, Caldas da Rainha e Alcobaça, concessão ampliada em 11 de Julho de 1871 para o percurso Lisboa-Sintra e em 29 de Agosto seguinte para o percurso Belém-Cascais; transferida a concessão a uma companhia inglesa em 27 de Fevereiro de 1872, fez-se a construção entre Lisboa a Sintra e Torres Vedras e iniciou-se a exploração que, por falta de recursos, veio a terminar — e com ela a tentativa — em 1877.

Em Janeiro de 1880 submeteu-se ao Parlamento o teor dum contrato celebrado no mesmo mês com a Companhia Real para a construção de uma linha que, partindo da estação de Lisboa, seguiria pelo vale de Chelas a Torres Vedras, Caldas da Rainha, S. Martinho, Marinha Grande e Pombal, linha cuja exploração gosaria de garantia de juro de 6 %.

Em 31 de Janeiro de 1882 (prejudicada a anterior solução pela queda do Governo) nova proposta se fez ao Parlamento, desta vez para dois grupos distintos de linhas, um desde Alcân-

tara a Torres Vedras com ramais para Sintra e para a Merceana e outro desde Torres Vedras por Caldas, S. Martinho, Leiria, Figueira da Foz e seu ramal para Alfarelos, onde entroncaria com a linha do Norte.

O primeiro grupo foi contratado com a casa Henry Burnay & C.^a e o segundo com a Companhia Real, mas mesmo este a primeira concorrente se obrigava a tomar no caso de desistência da segunda.

Longe de se realizar esta hipótese, a Companhia, assumindo o compromisso da construção do segundo grupo, acordou com a firma Henry Burnay & C.^a, em 9 de Maio de 1883, a cessão das linhas do primeiro grupo. Em 15 de Maio de 1885 foi oficialmente solicitado o trespasse da concessão, o qual foi autorizado por despacho ministerial de 28 de Julho e com a garantia de juro de 5 %.

A construção seguiu de perto e com relativa presteza os antecedentes administrativos já descritos.

Assim abriu-se à exploração Alcântara-Terra a Sintra em 2 de Abril, Cacém a Torres Vedras em 21 de Maio e Torres Vedras a Leiria em 1 de Agosto de 1887; Leiria à Figueira da Foz em 17 de Julho de 1888, Amieira a Alfarelos em 8 de Junho de 1889 e a concordância de Alfarelos em 25 de Maio de 1891.

A dupla via entre Campolide e Cacém estabelecia-se em 1895.

e) SANTA APOLÓNIA E BENFICA
(9,781 kms. de v/l)

Por alvará de 7 de Julho de 1886 foi concedida à Companhia Real, sem encargos para o Estado, a construção de uma linha que, partindo de Xabregas e seguindo até Benfica, constituísse a ligação entre as linhas do Norte e Leste, por um lado, e a de Oeste por outro; por alvará de 23 de Junho de 1887, foi permitida à Companhia Real a construção desta linha em dupla via e a de duas ligações acessórias da mesma e destinadas a permitir a fácil adução dos trens de Leste e

Norte à futura estação central, que se projectava construir no Terreiro do Duque.

A ligação Leste era constituída pela concórdância Chelas-Poço do Bispo (Braço de Prata) e a ligação Oeste pela concórdância Sete Rios-Campolide. A ligação Santa Apolónia-Benfica foi aberta à exploração em 20 de Maio de 1888 e as duas concórdâncias referidas em 5 de Setembro de 1891, depois de inaugurada a estação central e a via urbana que se destinavam a servir.

f) LINHA DE CASCAIS
(25,718 kms. de v/l)

Ao abrigo do disposto no art. 33.º do contrato de 5 de Maio de 1860 e pelo alvará de 9 de Abril de 1887, foi a Companhia Real autorizada a construir e explorar (começando pelo troço entre Cascais e o limite oeste da primeira secção das obras do Porto de Lisboa) a linha de Lisboa-Cais dos Soldados a Cascais, constituída pela ligação marginal entre as estações de Cais dos Soldados e Alcântara e pelo prolongamento desta linha até à referida vila.

Segundo o parecer da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, de 21 de Agosto de 1879, a linha marginal referida (Cais dos Soldados-Cascais) era considerada como um ramal da linha de Leste.

A abertura à exploração realizou-se de Pedrouços a Cascais em 30 de Setembro de 1889, de Pedrouços a Alcântara-Mar em 6 de Dezembro de 1890 e de Alcântara-Mar a Cais do Sodré em 4 de Setembro de 1895.

A dupla via ficou estabelecida de início entre Pedrouços e Caxias e inaugurou-se entre Caxias e o Estoril em 1 de Outubro de 1890, entre o Estoril e Cascais em 21 de Maio de 1892, entre Pedrouços e Belém em 25 de Junho de 1896, entre Belém e Alcântara-Mar em 28 de Julho do mesmo ano e entre Alcântara-Mar e Cais do Sodré em 4 de Julho de 1897.

O decreto n.º 1046 de 14 de Novembro de 1914 autorizou a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a arrendar a exploração da linha de Cascais, mediante a obrigação, por parte do arrendatário, de estabelecer a tracção eléctrica.

Ao abrigo desta autorização, a companhia concessionária assinou com a Sociedade Estoril, em 7 de Agosto de 1918, o contrato de arrendamento da linha referida.

g) LINHA URBANA DE LISBOA
(3,616 kms. de v/l)

Pelo alvará de 9 de Abril de 1887, foi concedida à Companhia Real a construção e exploração duma linha urbana, em via dupla, ligando uma estação central de passageiros e mercadorias, a construir nas imediações da Praça de D. Pedro,

com a linha de Lisboa a Sintra e Torres Vedras, no vale de Alcântara.

O túnel respectivo (entre as Águas Livres e a estação central do Terreiro do Duque), obra de vulto em cujo estudo geológico se consagrou o nome de Choffat, foi totalmente perfurado em Abril de 1889; terminava-se entretanto a Estação Central, obra igualmente notável, pelas dificuldades topográficas que teve de vencer, para o meio e para a época.

São hoje discutíveis a localização, a amplitude técnica e explorativa, as características gerais e—no que toca ao edifício—a própria feição architectónica desta obra conjunta, chave dos serviços urbanos de Lisboa; mas ver claramente além do seu tempo é privilégio que excede a condição humana, e a verdade é que, seja como for, a dupla realização representou no momento e significa ainda hoje, pelo menos, um grande impulso dado ao serviço ferroviário, ao bom nome da capital e ao progresso do País, tanto mais de louvar, quanto é certo que não correspondia, na ocasião, a exigências do tráfego ou interesse imediato da Companhia.

O primeiro comboio transpôs o túnel em Maio de 1889, a inauguração das duas obras realizou-se em Maio de 1891 e a abertura efectiva à exploração em Junho do mesmo ano.

O pequeno troço, também de índole urbana, ligando a linha de Oeste ao ramal de Cascais (Alcântara-Terra a Alcântara-Mar), cuja construção fora igualmente autorizada pelo já referido alvará de 9 de Abril de 1887, abriu, por sua vez, à exploração em Agosto de 1891.

h) LINHA DA BEIRA BAIXA
(211,200 kms. de v/l)

É coeva dos primeiros passos do caminho de ferro entre nós (1845) a ideia de um traçado que, transpondo o Tejo na Barquinha, atingisse a fronteira de modo a seguir a Madrid por Talavera e Casarubia.

A ideia reaparece na lei de 26 de Fevereiro de 1876 e na proposta de 7 de Fevereiro de 1879, tomando finalmente corpo na proposta de 9 de Janeiro de 1883, que, após larga discussão, veio a ser transformada na lei de 26 de Abril seguinte, logo completada, em 2 de Agosto, pela abertura do concurso para a construção.

Tendo os concorrentes protestado, aliás justamente, contra uma das condições reguladoras do resgate, foram estas modificadas e aberta nova praça, à qual concorreu a Companhia Real; o contrato provisório, lavrado em 15 de Novembro de 1883, foi aprovado pela lei de 26 de Maio de 1884, a qual, todavia, consignava que a concessão não se tornaria definitiva, sem que a Companhia reformasse os seus estatutos no sentido de passar

a ser de nacionalidade portuguesa a maioria dos seus administradores.

Não sem alguma relutância, a Companhia sujeitou-se à condição imposta (estatutos de 25 de Junho de 1885) e o contrato definitivo para a construção e exploração, no qual se consignava a garantia de juro de 5,5 %, foi então assinado, em 29 de Julho de 1885. A construção iniciou-se no fim do mesmo ano e a abertura à exploração realizou-se de Abrantes à Covilhã em 6 de Setembro de 1891 e da Covilhã à Guarda em 11 de Maio de 1893.

i) TRANSVERSAL DE VENDAS NOVAS

(69,400 kms. de v/l)

A ideia da ligação das linhas de Leste com as do Sul vem, como já vimos, de 1864.

Muito posteriormente, entre 1883 e 1886, petições diversas se produziram para que a ligação se efectivasse ou por Estremoz, Souzel e Portalegre ou por Vendas Novas, Coruche e Santarém.

Esta última ligação (aliás estudada para via férrea sobre leito próprio em 1886/7) foi primeiro tentada por meio de via férrea americana sobre estrada e mixta sobre estrada e leito próprio (alvarás de 22 de Setembro de 1887 e 13 de Dezembro de 1888), tentativas que não chegaram a resultar.

A concessão da linha foi dada por alvará de 22 de Setembro de 1887 e em Dezembro de 1888 o concessionário organizou a «Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais, cujos estatutos tiveram aprovação em 30 de Novembro de 1894 e que, por cessão dos direitos do concessionário, se propunha a construção e exploração da linha, cujo projecto teve variantes diversas, sucessivamente aprovadas desde 1888 a 1890.

Em 1889 e 1892 realizou a concessionária gestões e tentativas de acordo para que a Companhia Real tomasse o encargo da construção e exploração da sua linha, gestões que só tiveram efeito pela autorização governamental de 11 de Maio de 1900, sendo o contrato entre as duas companhias assinado em 3 de Maio de 1902.

Realizada a construção de Vendas Novas ao Setil, foi a linha inaugurada em 14 de Janeiro de 1904.

Em 10 de Maio de 1928 aprovou-se a minuta de contrato entre a Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, elaborada em virtude do alvará de 13 de Dezembro de 1888, pelo qual aquela cedia a esta os seus direitos de concessionária da linha do Setil a Vendas Novas; em 21 de Junho seguinte foi autorizada à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a emissão de obrigações indispensável ao cumprimento do contrato anterior.

Finalmente, em 27 de Junho de 1928 foi lavrada entre as referidas companhias (e em 30 do mesmo mês confirmada pelo Governo) a escritura de cessão pela qual a Companhia dos Meridionais transferia à dos Caminhos de Ferro Portugueses a concessão completa da linha do Setil a Vendas Novas, incorporada assim desde então, nas linhas daquela empresa. A linha descrita completa-se com o troço, a construir, Alcácer-Vendas Novas.

LINHAS ARRENDADAS

LINHAS DE VIA LARGA DO SUL E SUESTE E MINHO E DOURO

(1.281,817 kms. de v/l)

Pelo decreto n.º 12.684 de 16 de Novembro de 1926, foi o Governo autorizado a abrir concurso entre companhias nacionais para concessão da exploração das linhas férreas do Estado (Sul e Sueste e Minho e Douro) conforme as bases anexas ao mesmo decreto.

Para efectivar este objectivo foram o anúncio e programa do concurso, datados de 17 de Novembro de 1926, aprovados por portaria de 18 de Novembro do mesmo ano e tornados públicos no dia 22 seguinte.

Nomeada, por portaria de 4 de Janeiro de 1927, a comissão de recepção das propostas, realizou-se o concurso em 7 do mesmo mês, verificando-se terem sido apresentadas dez propostas relativas ao arrendamento das duas redes ou somente ao do Minho e Douro, pelas empresas a seguir mencionadas:

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

Companhia União Fabril

Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Banco Burnay

Companhia Industrial Resineira

Companhia Geral de Construções

Ouvidos, sobre o concurso e as reclamações produzidas por alguns concorrentes, os pareceres do Conselho Superior de Caminhos de Ferro e da Procuradoria Geral da República (o primeiro dos quais preferia a proposta da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses) e tendo o Ministro do Comércio elaborado sobre o assunto um relatório fundamentado, foi, conforme despacho do Conselho de Ministros de 22 de Janeiro de 1927, resolvido adjudicar a exploração das redes do Estado à dita Companhia, desde que a mesma aceitasse determinadas alterações às bases incluídas no programa do concurso.

Esta decisão ministerial foi expressa no decreto n.º 13.260 de 9 de Março de 1927, o qual

autorizou o Governo a contratar o arrendamento com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses segundo as novas bases, resultantes da alteração das primitivas.

Assinado o contrato, nestas condições, entre o Estado e a companhia em questão, em 11 de Março de 1927, tomou a empresa arrendatária posse das linhas e iniciou a exploração por sua conta em 11 de Maio seguinte.

Estabelecendo o art.º 37.º do contrato que a arrendatária só com autorização do Governo poderia trespassar a outrem os direitos e obrigações do mesmo contrato derivados, o decreto n.º 14.612 de 19 de Novembro de 1927 concedeu a autorização necessária para o trespasso do arrendamento a outras empresas, na parte relativa às linhas de via reduzida do Minho e Douro.

Assim, por contratos lavrados, em 27 de Janeiro de 1928, entre o Estado, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e as novas sub-arrendatárias (Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal e Companhia Nacional de Caminhos de Ferro), tomaram estas o sub-arrendamento das linhas do Tâmega, do Corgo e do Sabôr, ficando o arrendamento contratado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses limitado às linhas de via larga.

Estas linhas, a sua evolução e características são em outro ponto, oportunamente, descritas, pelo que nos dispensamos aqui de maior referência.

LINHAS SOB CONTRATO

a) LINHA DE ARGANIL

(35,013 kms. de v/l)

A concessão da linha de Coimbra a Arganil foi feita à Companhia do Caminho de Ferro do Mondego pelos alvarás régios de 10 de Setembro de 1887 e 8 de Novembro de 1888. O primeiro fixava a via de 1 metro, naturalmente indicada para a região, e o segundo estabelecia a de 1^m,67.

Em 12 de Novembro de 1888, constituía-se definitivamente a companhia indicada e o projecto definitivo da linha recebia aprovação pela portaria de 11 de Janeiro de 1889.

Porém, dificuldades financeiras e dissidências com o empreiteiro determinaram a interrupção dos trabalhos quando se encontravam já bastante adiantados e, falhadas as diligências para a concordata com os credores e a obtenção de novos capitais, a Companhia requereu suspensão de pagamentos, que lhe foi deferida por sentença do Tribunal do Comércio de Lisboa de 24 de Outubro de 1895.

O mesmo tribunal sentenciou, em 18 de Fevereiro de 1897, a falência da Companhia, passando a gerência da massa falida a ser exercida pelo Conselho Fiscal.

Posteriormente conseguiu a Companhia um

acordo com o empreiteiro e com os credores privilegiados e (mediante a concessão da garantia de juro de 5 % para emissão de obrigações, conforme a lei de 1 de Julho de 1903) entabulou negociações com a Companhia Real para a conclusão da linha e sua exploração, tendo o contrato respectivo sido assinado em 22 de Novembro de 1904.

A abertura à exploração de Coimbra à Louzã, efectuada já pela Companhia Real, fez-se em 16 de Dezembro de 1906.

Pelo decreto 8.910 de 8 de Junho de 1923 foi concedida a garantia de juro de 7 % para a construção do 1.º lanço (Louzã-Várzea de Góis).

A construção começou, desde Louzã, em Agosto de 1924, tendo o decreto 14.775 de 19 de Novembro de 1927 concedido à empresa a linha de Arganil a Santa Comba Dão e a redução da bitola para 1^m,0. A abertura à exploração do troço Louzã-Serpins, em via larga, realizou-se em 10 de Agosto de 1930.

b) RAMAL DE ALJUSTREL

(8,200 kms. de v/l)

Por alvará de 28 de Novembro de 1925 foi dada à «Société Belge des Mines de Aljustrel» a concessão dum caminho de ferro mineiro de via larga (nas condições gerais do decreto 9.044) ligando o seu jazigo de Algaes com a estação de Aljustrel-Castro Verde, na linha do Sul, sob a condição de que a concessionária faria no ramal, além dos seus transportes de minério, a exploração de passageiros e mercadorias.

Sob o ponto de vista mineiro, esta linha viria substituir a de via reduzida que, ligando os jazigos de Algaes e S. João do Deserto com a estação da Figueirinha, conduzia o minério ao transbordo para o material do Sul e Sueste.

Por portaria de 9 de Julho de 1928 foi autorizada a abertura provisória da linha em questão, tornando-se definitiva a exploração logo que fossem realizados os trabalhos indicados pela comissão de vistoria.

Por despacho de 22 de Dezembro de 1928 foi aprovado com alterações o contrato de 25 de Outubro do mesmo ano, celebrado entre a «Société» e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, para a exploração por esta do ramal em questão, durante todo o tempo em que a referida Companhia explorasse por arrendamento as linhas do Sul e Sueste.

Removidos os obstáculos anteriores com a realização dos trabalhos impostos pela comissão de vistoria e pela celebração do contrato de exploração, foi o ramal inaugurado definitivamente em 2 de Junho de 1929.

A designação «Ramal de Aljustrel» estende-se ainda ao percurso, a construir, desde a estação de «Aljustrel-Vila» até à transversal de Sines.

(continua)

Cumprimentos de Boas Festas

Enviaram-nos cumprimentos de Boas Festas, gentileza que agradecemos e retribuimos:

Coronel José Pereira Pascoal, Eng.º Celestino da Costa Alvo, Alfredo de Moraes, Silva Bastos, Eng.º Almeida Henriques, Fomento Comercial de Papelaria, Lda.; D. Juan B. Cabrera, Direcção da Biblioteca do Pessoal de Trens e Revisão da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; John Fulton, João Salgueiro da Costa, António Neves, Carlos Neves, Manuel Roque Rodrigues, Grupo de Forcados Profissionais de Lisboa, representado pelo Cabo Adelino de Carvalho, Carlos Sequeira, Jayme Machado Alves, Soares & Antunes, Lda.; Estabelecimento Oliveira Valença, Olavo Cruz, Lda.; Eng.º Eduardo Ferrugento Gonçalves, Pintor A. Batalha, Manuel Ferreira Elias, José Rego Figueira, Coronel Eduardo Quintanilha, Carlos Empis, Dr. Ernesto Sanchez, Carlos Trindade, Manuel A. Parreira, Carlos Purvis, Inspector Manuel Martins d'Almeida, Pedro Louceiro, António Lopes Portelinha, Clemente Espanadal, D. Francisco Xavier de Echarri, Joaquim Lopes da Neta, Américo Rodrigues Cordeiro, Artur Fernandes Alves Ribeiro, Américo Amaral dos Santos, Domingos Jorge, Horácio Novais, António Marçal Sabino dos Santos, Sebastião Saraiva, Manuel Escudero Campos, Luís dos Santos Bagorro, António Garçôa, Eng.º Carlos Manitto Torres, Domingos Mega, Carlos Alberto França, Alberto Garcia Lisboa, Cláudio Corrêa de Oliveira Guimarães, Francisco Mauhin Gonçalves, Carlos dos Santos Martins, Artur Martins, Fernando Mattos Cerqueira, Carlos Augusto Sourton Rei, João Carlos da Silva Júnior, Carlos Silva Moreira, Fernando Assunção Vicente, Manuel Casqueiro Haderer, Christolino Gonçalves, Joaquim Pedro Ondas Soares, João Duarte Coimbra, Eng.º Salvador d'Almeida, Joaquim Marques, Ernesto Costa, Jorge Silva, Carlos Flores Carreira, Sidónio Ferreira, Luciano da Silva Nobre, Carlos Alberto Dias, Adriano Castilho, Fausto Nunes Dias, director de «Vida Ribatejana», Dr. S. Rosenthal, Carlos Santos Cruz, João Augusto Calheiros de Magalhães, José Miguel Pavão, Major Adalberto Ferreira Pinto, Saphera da Costa, António A. da Silva, Vitor Leal Correia, Sociedade de Artigos Gráficos, Lda.; Nova Empresa de Taxis Neta, António Nunes da Silva, Senna, Botto & Leitão, Lda.; Galeria Henry, A. Rodrigues, Lda.; J. Pereira da Silva, Fotogravura União, Lda.; J. Cañas, Luís M. Hasse, Ch. Lorilleux, Chaves & Rezende, Lda.; Papelaria Fernandes, Metalúrgica das Salgadeiras, Lda.; Somafel, Sociedade de Materiais Ferroviários, Lda.; Piloto & Santos, Lda.; Pensão Café-Restaurante Mosteiro, Alcobaça; Simão Guimarães, Filhos, Lda.; Richard Gãns, S. A., Madrid; Arméis & Moreno, Lda.;

Dos livros e seus autores

Trovas do meu Bailado

Por António da Cunha Correia Júnior

Os portugueses sempre foram das sete partidas do Mundo. Foram e continuam a ser. Eis que, de Karachi, Paquistão, nos chega, com dedicatória amiga, um livro do poeta açoriano António da Cunha Correia Júnior. Funcionário do Ministério dos Negócios Estrangeiros, Cunha Correia, depois de ter saído de Goa para Nova Delhi, transitou, finalmente, para Karachi, capital do Paquistão, país amigo. Para matar saudades da Pátria e presentear amigos, reuniu, num volume, várias composições poéticas, umas escritas ainda no seu tempo de estudante, outras rimadas mais recentemente. São quadras singelas e correntes como as águas puras e cantantes das nascentes das nossas ilhas: Eis uma das suas poesias:

Festa do Dia

*Domingo. Festa do dia.
Todos na Missa e, mal entro,
Estava a igreja vazia,
Com tanta gente lá dentro...*

*É que tu tinhas saído
Antes da bênção do vinho.
Foi um domingo perdido.
Fiquei na igreja sòzinho.*

*Ir à Missa e não te ver,
Meu amor, isso é pecar...
É rezar sem se saber
O que se está a rezar.*

Mas este volume tem uma particularidade que vale a pena mencionar: o próprio autor é que o compôs tipograficamente, com o material que lhe foi possível adquirir, no Oriente, tendo a impressão começado aos 21 dias do mês de Julho de 1955, na *Cosmopolitan Press*, New Delhi, India, e terminado aos 10 dias do mês de Junho de 1957, Dia de Portugal, na *Union Press*, Karachi, sob a direcção do sr. C. F. Gonsalves.

Em toda a parte se encontram portugueses que se lembram da Pátria e dos amigos que por cá deixaram.

A António da Cunha Correia Júnior apresentamos sinceras felicitações pela publicação do seu livro e os nossos agradecimentos pela oferta de dois exemplares, um para o Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e outro para o seu redactor efectivo.

Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide, Feira das Indústrias Portuguesas, Comissão Administrativa da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, J. C. Alvarez, Lda.;

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

1958

O Ano Velho despediu-se com um dia luminoso, de sol claro, como se fosse o último sorriso da Primavera. O Ano Novo de 1958, porém, entrou com chuvas copiosas. Casamento com chuva, é bom sinal, diz o povo com a sua sabedoria feita de experiência. Ano que começa com chuva — afirmam, esperançados, os lavradores — é ano de abundância. Encaremos com optimismo — e já vamos a meio do mês de Janeiro — o Ano de 1958 e sejamos um pouco justos para com o ano que findou há duas escassas semanas. Alguma coisa se fez que não nos envergonhará pelo tempo adiante, antes será um testemunho permanente do nosso sentido de actualidade e progresso. Portugal continua a ser visitado por turistas europeus e americanos, conquistando, em cada estrangeiro, não só um admirador mas um amigo. O turismo que, numa definição antiga, era apenas uma indústria, é agora muito mais: é uma arte subtil de compreensão e amizade.

Garrett, numa deliciosa página das suas imortais *Viagens na minha terra*, afirmou que o vinho do Porto, glória nacional, contribuía para a saúde dos nossos aliados ingleses. Achamos que para um mundo doente e irrequieto o melhor remédio será convencer os homens a provarem com mais frequência os nossos vinhos e a virem bebê-lo no próprio país de origem e contemplar as nossas paisagens maravilhosas e sorridentes.

O ano de 1957 não foi mau. O ano de 1958 será muito melhor. Sejam optimistas, que o optimismo é uma força criadora e uma graça divina.

Martinho da Fonseca

Columbano, cujo primeiro centenário do seu nascimento se comemorou em Novembro, não só com as exposições da Sociedade Nacional de Belas Artes e Museu de Arte Contemporânea, mas também com a reedição, pela «Portugália», das admiráveis *Cartas a Columbano*, por esse mago da prosa que é Manuel Teixeira Gomes, deixou vários discípulos ilustres. Um deles é o pintor Martinho da Fonseca que, no próximo dia 21, vai ser homenageado em Évora pelos seus discípulos.

Nesse dia, Martinho da Fonseca inaugurará, na Escola Industrial, de que é professor, uma exposição com quadros da sua autoria e trabalhos escolhidos dos seus alunos.

Columbano, que tanto estimava os seus discípulos, não deixaria, se ainda fosse vivo, de visitar, em Évora, a exposição de Martinho da Fonseca, para felicitar o pintor por essa muito justa homenagem.

Arte religiosa



Um dos altares da Igreja de S. Francisco-Porto

CANTIGAS DO TERREIRO

Com a viola afinada
Vamos nós todos cantar :
Não há remédio melhor
Para a gente se curar !

«Tristezas não pagam dívidas. .»
— Tem o ditado razão —
Deixa correr o ribeiro,
Dá largas ao coração.

Além da graça de Deus,
Recebi outra riqueza :
De ter vindo pobre ao mundo
E ser feliz na pobreza.

Das virtudes que eu mais amo
É a humildade a primeira :
Como água no pucarinho,
Entrega-se toda inteira !

Ruy Galvão de Carvalho

Vida Ferroviária

«Berço do Natal Ferroviário»

A Senhora Condessa de Penha Garcia presidiu à cerimónia da distribuição de berços e enxovais

Por generosa iniciativa das senhoras do Serviço de Estatística e Mecanografia, há anos que se vem realizando o «Berço do Natal Ferroviário», pequena festa familiar, mas de profundo sentido humanitário, que tem por objectivo a distribuição do berços e enxovais a filhos de modestos agentes da C. P.

A distribuição, no Natal de 1957, foi feita sob a presidência da Senhora Condessa de Penha Garcia, ilustre Presidente da «Obra das Mães.» À cerimónia assistiram os srs. Engenheiros Roberto de Espregueira Mendes e António Branco Cabral, respectivamente, director-geral e secretário-geral da C. P., Conde de Penha Garcia, Eng.º Frederico de Quadros Abragão, Professor Doutor João Faria Lapa, Dr. Francisco Pinto de Macedo, Dr. Carlos de Albuquerque, Dr. Lobo Alves e a Comissão do Berço do Natal Ferroviário, constituída pelas senhoras D. Cacilda Moreira, D. Maria Amália Braga, D. A. Fernandes e Dr. Costa Lopes.

Esteve também presente à cerimónia o nosso director, sr. Carlos d'Ornellas, na sua qualidade de presidente do grupo onomástico «Os Carlos» que, como no Natal de 1956, ofereceu à Comissão um berço e um enxoval, com a condição de que fossem também dados a um Carlos recém-nascido.

Momentos antes da distribuição, o sr. Dr. Francisco Pinto de Moledo leu uma alocução, da qual reproduzimos, a seguir, algumas passagens:

Senhora Condessa:

Permita que sejam para V. Ex.^a, minha Senhora, as minhas primeiras palavras. Serão palavras de agradecimento e de reconhecimento. De agradecimento pela elevada honra que V. Ex.^a nos concedeu de presidir a esta singela festa; de reconhecimento pela valiosa e espontânea oferta que V. Ex.^a nos trouxe.

Embora a título meramente particular, a presença de V. Ex.^a a este acto quase familiar não pode fazer-nos esquecer que V. Ex.^a é a eminente Presidente da Obra das Mães, à qual o seu excelso coração tem consagrado extremos de bondade e carinho. A presença de V. Ex.^a traz-nos, pois, a certeza de estarmos trilhando um bom caminho e procurando seguir a palavra de Deus, certeza que, partindo de V. Ex.^a, profundamente nos desvanece.

Ao sr. Conde de Penha Garcia, que há momentos apenas chegou de Bruxelas e que, apesar dos incómodos de tão longa viagem, não quis deixar de nos honrar também com a sua presença, queremos significar o nosso alto apreço e o vosso imenso reconhecimento pela extrema bondade do seu gesto e pelo carinho com que tem sempre acompanhado esta obra, carinho que muito nos penhora.

Cumprido este grato dever que a consciência nos impune, cabe-nos ainda agradecer a presença do Sr. Director-Geral, do Sr. Secretário-Geral e de todos os funcionários da

Imprensa

«Jornal do Comércio»

Assumiu a direcção do «Jornal do Comércio» o ilustre escritor sr. Dr. Fausto Lopo de Carvalho que, até 31 de Dezembro e desde há meses, vinha desempenhando, ao lado do sr. Dinís Bordalo Pinheiro, as funções de Director-Adjunto.

Por esse facto, o sr. Dinís Bordalo Pinheiro, que durante vinte e cinco anos exerceu, sem interrupção e com o maior brilho, as funções de Director daquele prestigioso órgão da Imprensa, cessou o desempenho do seu cargo.

Ao Director cessante, com quem mantivemos sempre a melhor das camaradagens, os nossos cumprimentos. Ao novo Director, os nossos votos de muitas felicidades no desempenho das suas altas funções.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Helena e os Homens».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Entre feras e homens».

Companhia que quizeram também honrar este acto com a sua presença a todos os títulos ilustre.

Mas quem, porém, merece os nossos maiores agradecimentos são as Senhoras do Serviço de Estatística e Mecanografia pelo inefável prazer espiritual que mais uma vez nos proporcionam com esta festa tão simples, mas de tão elevado significado moral. Nos sombrios tempos que atravessamos, em que o egoísmo norteia os actos de quase todos, consola profundamente a alma observar este alto exemplo de fraternidade humana e de elevado espírito cristão.

É preciso que se diga, é necessário que se acentui que estes enxovais que vão ser agora distribuídos a filhos de modestos trabalhadores da C. P. foram executados pelas mãos desses Senhores, com recursos que eles particularmente angariaram, numa cruzada de bem fazer que data já de 8 anos.

Depois de um dia de trabalho intenso, quando tinham direito a um merecido repouso, têm ainda ânimo para esquecer as suas fadigas e sacrificar por vezes as exigências dos seus lares para se consagrarem a esta obra de tão grande altruísmo: dar um pouco de conforto e de calor a algumas criancinhas filhas de modestos servidores da Companhia.

Antes de terminar e para que estas palavras não fiquem incompletas, devo ainda agradecer ao Sr. Carlos d'Ornellas, Presidente do Grupo Onomástico «Os Carlos» e ilustre director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», a oferta de um berço e de um enxoval, que, em nome daquele Grupo, nos quis fazer, pela 2.^a vez, com a única condição de ser destinado a um pequenino Carlos. A espontaneidade do seu gesto e o carinho que ele revela sensibilizou-nos profundamente e, por isso, aqui lhe consignamos publicamente os nossos melhores agradecimentos.

Muito obrigado a todos.»

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

Sob a proficiente orientação do director da exploração do Porto e Caminho de Ferro e com o apoio da direcção dos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes e do vice-presidente da Comissão Administrativa do Fundo de Fomento de Angola, procedeu-se, já, aos necessários estudos para execução imediata das seguintes obras:

Actualização do cadastro da linha de Luanda; beneficiação da via; levantamento do ramal do Calumbo e sua substituição por uma estrada; eliminação de material de 20 e 25 quilogramas por metro nas linhas em exploração e sua substituição por material de 30 quilogramas; renovação de cerca de 200 quilómetros de material de 30 quilogramas em más condições e aumento da densidade das travessas de 1.200-1.300 por quilómetro para 1.400-1.500; montagem de novos circuitos de linhas telegráficas e telefónicas para substituição e modernização dos actuais; balastragem da via; aquisição de equipamento de via e material de tracção circulante e preparação do existente para o alargamento; estudo e execução, por administração directa e por empreitada, de cerca de 100 quilómetros de variantes e correcções de traçado que acabarão praticamente com as rampas integrais; construção de novas estações e apeadeiros, destacando-se as estações de Malange, Quizenga (com a sua instalação de carregamento de minérios) Lucala, Carmona (também com um novo centro exportador de manganês) Salazar, Luinha, e as estações já construídas do Cacuso e Catete.

Nestes importantes melhoramentos de que vão beneficiar os Caminhos de Ferro de Luanda serão investidos cerca de duzentos mil contos.

— Encontra-se praticamente concluído o prolongamento do caminho de ferro de Moçâmedes até ao Dondo, a 600 quilómetros daquela cidade do litoral angolano. Já é possível, nestas condições, levar a cabo o empreendimento há muito desejado de abrir o ramal de 90 quilómetros, que há-de ligar o centro ferroviário do Dondo às minas de ferro de Cassinga e assegurar a rápida expansão das actividades extractivas nos vastos jazigos dessa região. Graças à projectada ligação, para a qual a empresa concessionária das minas de Cassinga deve adiantar a verba de 150 mil contos, será viável a extracção anual de 500 mil toneladas de minérios de ferro nos referidos jazigos e o seu transporte até ao porto de Moçâmedes. Também neste serão necessários alguns trabalhos de adaptação, de modo a facilitar o trânsito dos minérios entre a linha principal e os cais de embarque. Entretanto, os trabalhos na linha férrea de moçâmedes prosseguem, aguardando-se que até ao final de 1958 fique construída a fracção entre o Dondo e Vila Serpa Pinto — esta última situada a 770 quilómetros da estação de Moçâmedes.

Publicações recebidas

«Os Lusíadas»

A edição monumental de «Os Lusíadas», apresentada, com desenhos e estampas do notável artista Lima de Freitas, pela «Artis», constitui, como temos dito, uma dígna homenagem a Luís de Camões, que continua a ser, pela beleza formal e pelo espírito que anima a sua obra, o nosso maior poeta nacional.

«Os «Lusíadas» são o poema das navegações marítimas, ao mesmo tempo que reflectem com esplendor o heroísmo e o feitio amoroso e lírico da nossa raça.

O fascículo 8, agora recebido, contém as últimas estâncias do canto VI e as primeiras vinte e três do canto VII.

E, como sempre, magníficos os desenhos e as estampas de Lima de Freitas.

O estudo do eminente Professor Doutor Hernâni Cidade será publicado no último fascículo.

Liga dos Combatentes da Grande Guerra — *Relatório das gerências de 1954/55.*

Foi distribuído pelos sócios e pela Imprensa o Relatório da Liga dos Combatentes da Grande Guerra referente às gerências de 1954/55.

Estamos na presença de um documento de grande interesse, com o qual a Direcção da Liga não só nos dá conta das suas actividades, mas também nos fala, em termos nobres e enérgicos, da atitude assumida, com uma nota oficiosa, perante as agressões de que fomos vítimas na Índia, por parte do sr. Nehru e seus sequazes. Essa atitude, como não podia deixar de ser, teve a consagração numerosas manifestações de aplauso e solidariedade.

No jantar de confraternização realizado em 29 de Julho de 1954, na sua sede social, os srs. Robert Corail e Jean Ollivier, em nome, respectivamente, dos combatentes belgas e franceses residentes em Portugal, proferiram algumas palavras de grande amizade pelo nosso País.

Também a «Union des Anciens Combattants Français résidant au Portugal», bem como a sua delegação no Porto, e ainda os combatentes britânicos residentes naquela cidade nortenha, encorajaram a atitude da Liga aplaudindo com o calor dos seus aplausos a sua nota oficiosa.

O Relatório refere-se, em diversos capítulos, além de outros factos, a quatro importantes acontecimentos: romagem dos combatentes belgas a Portugal, chefiada pelo general Timperman; a romagem dos combatentes portugueses à França e à Grã-Bretanha, presidida pelo sr. General Ferreira

O IX Congresso Pan Americano de Caminhos de Ferro e uma exposição de material moderno

No dia 30 de Agosto de 1957 inaugurou-se, em Buenos Aires, no salão nobre da Faculdade de Direito, o «IX Congresso Pan Americano de Caminhos de Ferro».

O Presidente da República Argentina, General Pedro Eugénio Aramburú, altas personalidades, corpo diplomático e delegados de todos os países da América assistiram à solene cerimónia inaugural.

Ao iniciar-se o Congresso fizeram uso da palavra os Engenheiros Eduardo M. Huergo e Dante A.

Martins; a visita ao nosso País dos antigos combatentes portugueses residentes no norte da França; e romagem dos combatentes portugueses aos campos de batalha de Angola e Moçambique.

A Liga dos Combatentes, que conta mais de trinta anos de actividade, continua a prestar às vítimas da guerra grandes serviços em matéria de assistência. Em 1954 a verba despendida atingiu 837.915\$00 e em 1955 a verba, com o mesmo destino, subiu a 903.920\$96.

Agradecemos à benemérita colectividade a oferta a esta Redacção de um exemplar do Relatório das Gerências de 1954 e 1955.

Dicionário de Música — por Tomás Borba e Fernando Lopes Graça

Recebemos o fascículo n.º 21 da notável obra «Dicionário de Música», iniciada pelo Professor Tomás Borba e completada, a pedido deste, pelo seu discípulo, o compositor e escritor Fernando Lopes Graça.

Esta obra, primorosamente apresentada por «Edições Cosmos», é ilustrada, em todos os fascículos, com reproduções de quadros, retratos de compositores e executantes célebres, de instrumentos musicais.

No presente fascículo lêem-se com interesse as biografias da violoncelista portuense Guilhermina Suggia, nascida em 27 de Junho de 1878 e falecida aos 72 anos, na sua cidade natal, em 31 de Julho de 1950, e do chefe de orquestra italiano Arturo Toscanini, falecido em Nova Iorque em 16 de Janeiro de 1957.

Eis aqui uma obra de grande interesse cultural, que nenhum estudioso deixará de possuir na sua biblioteca.

Ardigó, presidentes, respectivamente, da Comissão Organizadora. Em nome de todos os delegados falou o Eng.º Gustavo de Sagaón.

A primeira reunião, então com o nome do Congresso Sul-americano, efectivou-se em 1910, também em Buenos Aires. As reuniões seguintes realizaram-se no Rio de Janeiro, em 1922; Santiago, em 1929; Bogotá, em 1941; Montevideo, em 1946; Havana, em 1948; México, em 1950; Washington, em 1953 e em 1957 novamente em Buenos Aires.

Foi em 1941 que o Congresso, dado o interesse que vinha despertando, admitiu no seu ambiente todos os povos das Américas, passando a ter o nome de «Associação do Congresso Pan-americano de Caminhos de Ferro.» Os principais objectivos destas reuniões são o progresso dos recursos ferroviários das Américas e o fomento de acordos internacionais que facilitem o trânsito e as comunicações entre os países irmãos. Do Congresso fazem parte os governos das 21 repúblicas americanas, companhias de caminhos de ferro e indústrias especializadas.

A sede da Comissão Permanente do Congresso é em Buenos Aires.

Os trabalhos do IX Congresso foram distribuídos por cinco secções — as quais se reuniram nove vezes, a fim de examinarem as 250 teses seleccionadas. Além dessas reuniões o Congresso teve mais cinco secções plenárias.

Os temas foram assim distribuídos:

Secção A: — Vias e Obras; Secção B: — Material e Tracção; Secção C: Exploração; Secção D: — Contabilidade, Estatística, Tarifas, Conservação e Administração; Secção E: — Legislação, Pessoal e Assuntos gerais.

A maior parte das reuniões realizou-se no Palácio do Congresso. O Governo Argentino deu todo o apoio aos congressistas, concedendo-lhes passe livre gratuito em todas as linhas do país, sem restricções e por um prazo que se prolongou até o dia 8 de Novembro. Além disso, proporcionaram-se aos participantes da reunião diversas viagens, das quais a mais interessante foi a de Mar del Plata, onde tiveram a oportunidade de admirar as linhas da «F. C. General Roca», numa extensão de 400 kms., e em moderníssimas carruagens de fabricação holandesa.

Colaborando com o Congresso e a exemplo do que aconteceu nos Estados Unidos, o Governo Argentino patrocinou uma exposição, que constituiu uma notável expressão dos últimos progressos da indústria ferroviária, na Argentina e noutros países.

Essa exposição, que ocupou uma área de 9.000 metros quadrados, situada junto ao Ministério dos Transportes, nas proximidades da Plaza del Retiro, foi aberta ao público no dia 31 de Outubro.

A Nova Linha Férrea Orense-Zamora

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

NÃO foi ideia nova a linha directa de Madrid a Vigo, com uma ramificação para a Corunha. Há mais de meio século que, com esse fim, foi criada a Companhia do Caminho de Ferro Medina-Zamora-Orense-Vigo, a qual só fez a linha nos dois pontos extremos, ou seja na parte de construção fácil e populosa do percurso, de Medina a Zamora e de Orense a Vigo; e só há cerca de 30 anos, Primo de Rivera ordenou que se fizesse o resto do traçado e à custa do Estado, a qual, no último Verão, foi aberta inteiramente à exploração, faltando agora o ramal de Orense a San Tiago de Compostela, já aberto ao serviço até Carballino, para se estabelecer a linha directa da Corunha para Madrid, o que deve acontecer em meados de 1958.

As dificuldades que houve a vencer foram enormes, bastando dizer que o percurso Orense Zamora, (249 quilómetros) tem 95 túneis dos quais 88 de Orense a Puebla de Sanabria (143 quilómetros) e um deles com mais de 6.000 metros e outro com 4.000. Todos eles são numerados nas duas bocas e em grandes caracteres para que sejam bem vistos pelos passageiros.

Três grandes pontes apenas, uma à saída de Orense, alta e audaciosa, sobre o Rio Minho, outra logo após Puebla de Sanabria, e a terceira sobre a parte estreita da grande albufeira de Esle. São três notáveis obras de arte que muito honram a engenharia espanhola.

A linha é de via única; toda a plataforma está porém, feita, assim como pontes e túneis, para ser assente a dupla via, quando disso houver necessidade. Em todo o trajecto, na parte Orense-Zamora, não há passagens de nível, passando estradas e caminhos vicinais por cima ou por baixo da linha, como já se fez na de San Tiago de Compostela à Corunha, assim como no ramal, em construção, Orense-Santiago.

As estações são verdadeiramente notáveis, pela sua amplitude e pelo conforto nelas oferecido aos passageiros. Largas e extensas plataformas, alpendres acolhedores, aquecimento central em todas as dependências, fontanários em quase todas, que as nossas poucas têm, o que se deve, certamente, no tempo da construção, à ideia de que se não devia

prejudicar o negócio da água a copo, hoje quase desaparecido, assim como a moderna venda em bilhas, que faliu pelo exagerado preço a que nelas foi elevado o custo do precioso líquido. Junto de algumas das nossas estações brota água deliciosa, que poderia ser posta ao alcance dos passageiros, como na Samardã, Nuemi, Mangualde, Ermida, Albergaria, Alpedrinha, Benespera, etc.

As casas para o pessoal da nova linha espanhola foram construídas a 100 metros ou mais das estações, para que a passagem dos comboios não perturbe o sossego de quem lá mora. Todas as estações e dependências têm electricidade, fornecidas por fios em postes colocados ao longo da linha, ao contrário dos do serviço, que são subterrâneos, para que o vendaval, frequente nas montanhas, não os deite abaixo, prejudicando a circulação dos comboios.

O trajecto é extremamente pitoresco. Os túneis sucedem-se e totalizam 88 quilómetros de extensão, ou seja 20% do percurso e em muitos sítios ainda as últimas carruagens dos comboios estão dentro de um, já a máquina entra em outro, deixando aos passageiros curtas e sinistras paisagens, algumas verdadeiramente dantescas. E quando a linha coleia as encostas estende no fundo dos vales quadros bucólicos e verdejantes a perder de vista.

A linha parte de Orense da cota de 134 metros para subir a 1.087 em La Mesquita e descer depois a 639 em Zamora. Uma artéria verdadeiramente de montanha. Em certo ponto, vêem-se terras de Bragança cujos focos de luz da cidade, em noites escuras, são bastante impressionantes.

A estação de Orense, vasta e à maneira alemã, tem largas passagens subterrâneas ligando todas as plataformas e a atingir o átrio que tem também enorme largueza. Tudo com as maiores comodidades para os passageiros. De notável há ainda a estação de Puebla de Sanabria, em estilo ciclópico, a dois quilómetros da povoação, que na passagem vemos encarpitada num outeiro, e com o casario deitando para ruas íngremes e estreitas, de um intenso e agradável pitoresco.

Banhos de Molgas também tem a sua estação a 300 metros do balneário, o que lhe deve aumentar a

Recortes sem Comentários

Rainhas de beleza em apuros

BOGOTÁ (Colúmbia), 5. — Unidades reforçadas da Polícia salvaram três «rainhas de beleza», levadas por mais de 3.000 excitados manifestantes, durante uma parada realizada nesta cidade.

Os manifestantes tiraram do automóvel Mercedes Daquero, «Rainha dos Desportos da Colúmbia», e Mabel Villaveces, «Miss» Tolima, e transportaram-nas, aos ombros, até á chegada das autoridades. A terceira «Rainha», Elsa von Halle, «Miss» Bogotá, fugiu espavorida, antes que fosse levada em triunfo pela multidão.

O incidente causou estas perdas e danos: ambos os automóveis foram destruídos; um guarda perdeu a sua pistola de serviço; a «Rainha dos Desportos» perdeu o chapéu e «Miss» Tolima ficou sem os sapatos. — (A. N. I.).

Caixa roubada com cobra dentro

WEST PALM BEACH (Flórida), 8 — Um gatuno roubou uma caixa de cartão, que se encontrava no automóvel de Fred Weigner, no parque de estacionamento fronteiro ao tribunal desta cidade.

A surpresa do gatuno deve ter sido muito grande quando abriu a caixa, pois esta continha uma cobra cascável, com quase dois metros de comprimento. — (A. N. I.).

«ATENEU FERROVIÁRIO»

Com uma sessão solene, realizada, no dia 12 do corrente nas salas da sua sede, o «Ateneu Ferroviário», prestante associação cultural do pessoal da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, comemorou o XXIII aniversário da sua fundação. Presidiu o sr. eng.º José António Alveu, em representação do sr. Director-Geral, Eng.º R. de Espregueira Mendes, que estava ladeado pelos srs. Aníbal Pereira Fernandes e António Portugal Lima, respectivamente, vice-presidente da assembleia geral e delegado da Federação das Sociedades de Recreio.

Fizeram uso da palavra os srs. Joaquim Alves Cardoso, presidente da Direcção do Ateneu Ferroviário, que historiou a vida daquela colectividade, e Vitor Afonso, Manuel Gonçalves, Pereira Santos, António Bandeira, José Romero, Carlos Conde Pereira, Aníbal Fernandes, António Martins Pereira Alves, António Miguel Portugal Lima, e, por último, a encerrar a sessão, o sr. eng.º José António Alveu.

Em vários números do seu seleccionado reportório se fez ouvir, com muito agrado, a excelente banda do Ateneu Ferroviário.

A Direcção, finda a sessão, ofereceu aos convidados um «vinho de honra».

À noite, realizou-se um animado baile.

À dedicada Direcção do «Ateneu Ferroviário» apresentamos os nossos melhores cumprimentos pelo aniversário de tão prestigiosa colectividade.

frequência, até agora escassa pelas dificuldades de acesso. Adiante de Molgas, está a estação de Castrelo-Verin, a 20 quilómetros desta estância termal e por tanto não longe de Chaves, com fácil acesso com Portugal e donde pode ser estabelecido, em futuro próximo, um serviço de autocarros, assim como de Puebla de Sanabria, com Bragança.

O turismo está tomando tal desenvolvimento em toda a Europa, que não virá longe o dia em que a nossa província de Trás-os-Montes esteja em dois sítios ligada à nova linha férrea Orense-Zamora, à parte o contacto já existente por Valença-Guillarey.

Uma outra ligação rodoviária no extremo norte de Trás-os-Montes se pode vir a realizar aproveitando a passagem internacional pela barragem de Miranda do Douro, mas aqui surge uma dificuldade: falta uma estrada do lado espanhol, uns 12 quilómetros, difíceis de realizar, pois o pequeno traçado não tem terra alguma intermédia que justifique tal obra. O que não acontece de Bragança para Puebla de Sanabria, cuja estrada, embora estreita e de montanha, está feita, não tendo, porém, postos alfandegários nas fronteiras, mas fáceis de estabelecer.

Para a ligação com a Galiza, falta, como disse acima, a conclusão do pequeno ramal de Orense a San Tiago de Compostela, já em exploração nos primeiros 31 quilómetros, até Carbalino. Todavia, os comboios expressos Corunha-Madrid já passam por Orense-Zamora, ligados, como até aqui, com os de Vigo.

Pormenor digno de registo: os comboios expres-

sos pela nova linha de Puebla de Sanabria, só têm, de noite, paragens de serviços dentro daquele princípio de moderna exploração ferroviária, em que se não deve servir estações a horas mortas; sem interesse para elas e para evitar que um passageiro noctívago ou desgarrado entre nas carruagens e abra os compartimentos onde os outros vão a dormir.

O serviço local é feito por dois comboios ónibus e de dia, alguns deles com ligação com Vigo assim como com Medina e além.

Com esta nova e grande artéria ferroviária dá-se um caso bem curioso. A distância de Madrid a Zamora, por Medina, é de 297 quilómetros e por Peñaranda de Brancamonte-Salamanca é de 298, ou seja apenas mais um. Longo tempo se discutiu o caso de se ligar rapidamente a Galiza, com Madrid, por Salamanca, para nele interessar as linhas de Fuentes de Oñoro e de Bejar. Venceu a via Medina. Todavia ficou assegurada a ligação com Salamanca, por meio de comboios curtos entre esta cidade e Zamora, serviço que será prolongado àquelas linhas no próximo horário. Todavia o comboio rápido TAF, tipo dos nossos foguetes, já passa por Salamanca, destacando uma carruagem em Ávila e que, passando por Peñaranda, se vai ligar às outras em Zamora e vice-versa. E' pois natural que de futuro se faça o mesmo com os comboios expressos.

Em breve será inaugurada a gare marítima de Vigo, junto ao cais e quase concluída, o que dará grandes facilidades ao tráfego marítimo-ferroviário.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Janeiro de 1908)

Os cocheiros de Lisboa

Finalmente conseguiu a comissão administrativa do município de Lisboa que os cocheiros de praça se apresentassem decentemente vestidos, desaparecendo das boléas os chapéus á Mazzantini e as calças á bocca de sino.

Foi necessaria uma lucta tremenda e só á muita energia desenvolvida pela comissão se deve que ainda d'esta vez os cocheiros não persistissem na sua teimosia.

A attitude da comissão é digna de louvor pois só assim se conseguiu acabar com um espectáculo de que o estrangeiro se ria e com razão.

Os cocheiros de praça, em Lisboa, andavam em permanente mascarada. Ao menos agora a apparencia já é decente, e é este um dos melhoramentos em que se manifesta a influencia da Sociedade Propaganda de Portugal que não deixou o assunto, no seu affan de querer acabar com o que entre nós ainda existe de sertanejo e retrogrado.

Linhas Portuguezas

Companhia Real. — Estão já sendo applicadas nas carruagens de 1.^a classe nas linhas do Norte, Beira Baixa e Badajoz os thermo-syphões para aquecimento.

Dentro em breve este systema será generalizado a todas as carruagens de 1.^a classe e mixtas das grandes linhas da Companhia.

— Procedeu-se a experiências, que deram bom resultado, para a utilização dos vagons de mercadorias para os transportes de tropas em caso de mobilização.

Brevemente se procederá a novas experiencias.

— Esta Companhia vae adoptar, para o transporte de azeites, uns vagons tanques. Para o calculo do peso do carregamento adoptar-se-ha a base de 0.915 por litro.

— A Companhia Real deu nova organização ao seu serviço de movimento dividindo para esse effeito a sua rede em tres grandes divisões cada uma d'ellas dirigida por um inspector.

Para o effeito da vigilancia e informações, é a rede dividida em onze secções, cada uma d'ellas a cargo de um inspector ou sub-inspector.

A fiscalização superior fica a cargo do inspector principal do serviço central.

São extinctas as actuaes inspecções principaes, e inspecção do pessoal de trens.

O novo serviço já entrou em vigor.

Inharrime. — Está já em Inhambane parte do pessoal que vae fazer o levantamento da projectada linha de Inharrime a Inhambane.



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

ECONÓMICOS E EFICIENTES

CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35





COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS

Capital: 7 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Teleg. EUROPÉA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO. 40-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 TÉRMINUS (1.ª classe)

CIMENTO «TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FABRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO

SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º—Tel. 28953

LISBOA

OURO — PRATAS ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

BAETA
JOALHEIROS



65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

PORTUGAL

TELEFONE 2 6329

Teleg. BAETAS

FILIGRANAS — JÓIAS — PEDRAS PRECIOSAS

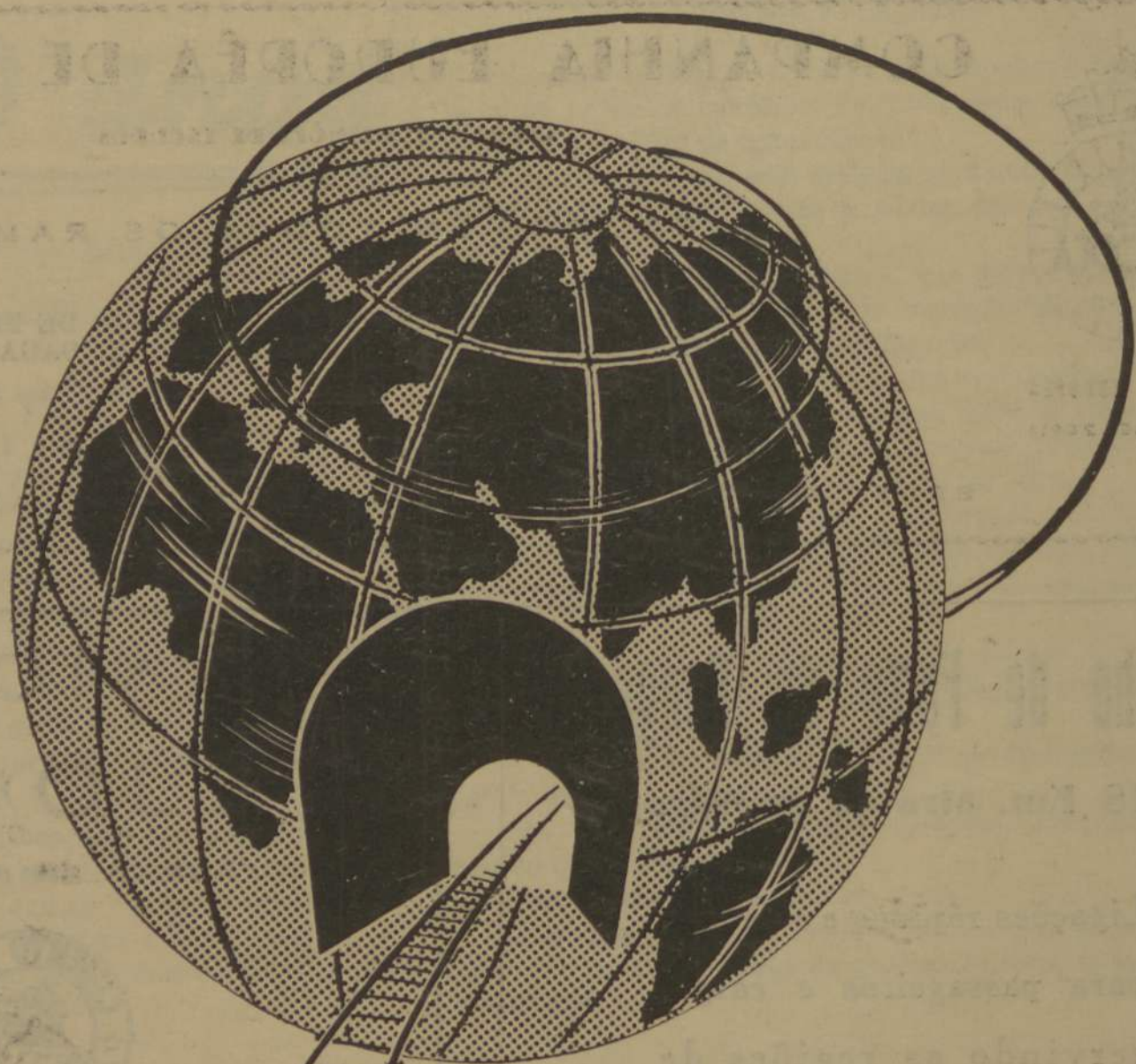
WIESE & C.^A, L.^{DA}

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



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE