

15.º do 71.º Ano

Lisboa, 16 de Outubro de 1958

Número 1700

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



Centrais eléctricas e Subestações, Protecções para redes eléctricas, Tracção eléctrica, Válvulas electrónicas — Emissores. Em armazém no Porto: motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica, pára-raios, Válvulas electrónicas, etc., etc.



Auto-transformadores de 220/150 kv. destinados à subestação de PEREIROs da C. N. E. depois do desembarque no Porto de Lisboa

SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O

C-109 nf



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

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-2—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, 1905; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

1700



16—OUTUBRO—1958



ANO LXXI

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

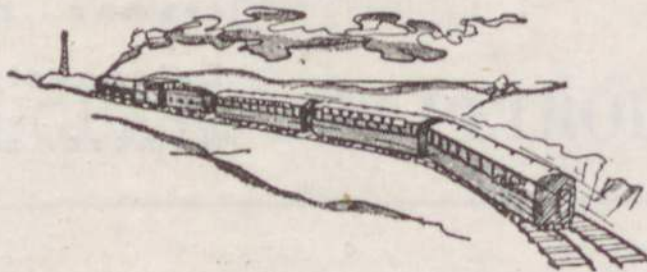
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

O Congresso Internacional de Caminhos de Ferro em Madrid	463
As Festas em Portugal — Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por B. WOŁOWSKI.	469
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	471
Linhas Estrangeiras	471
O que todos devem saber	471
Caminho de Ferro do Vale do Vouga	472
Imprensa.	472
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT.	473
Parte Oficial	474
Publicações recebidas	475



O Congresso Internacional de Caminhos de Ferro em Madrid

A sessão solene de abertura presidiu o Ministro das Obras Públicas de Espanha

A sessão solene de abertura realizou-se em 29 de Setembro, às 17 horas, no grande salão da Delegação Nacional dos Sindicatos de Madrid, cujas amplas instalações foram postas à disposição dos organizadores do Congresso.

A sala estava vistosamente engalanada com as bandeiras de todas as nações participantes.

Mais de 500 delegados e numerosas senhoras assistiram à cerimónia.

A essa sessão estiveram presentes todos os delegados dos Caminhos de Ferro Portugueses, srs.:

Major Mário Costa, General Frederico Vilar, Eng.^{os} Branco Cabral, R. de Espregueira Mendes, Júlio José dos Santos, Joaquim Augusto de Barros, A. S. Canavezes Júnior e J. da Cunha Monteiro, pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; Eng.^o Mário Dias Trigo, pela Direcção dos Transportes Terrestres; Eng.^{os} Carlos Manitto Torres e Jorge Emílio de Melo Vieira, em representação do Ministério do Ultramar; Dr. Manuel Fernandes, Coronel Robert James Walker, Eng.^{os} José Duarte Ferreira e Augusto Carlos Scherleyer Pereira, em representação dos Caminhos de Ferro de Benguela; Eng.^{os} Horácio Brasão de Freitas e F. A. Soares de Seixas, pelo Caminho de Ferro de Moçambique; Eng.^o Vasco Ventura Outeiro, pelo Caminho de Ferro de Moçâmedes; Eng.^{os} Santos Silva e Raul da Costa Couvreur.

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

Presidiram os Srs. D. Jorge Vigón, Ministro das Obras Públicas; M. de Vos, Director-Geral da Société Nationale des Chemins de Fer Belges e Presidente da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro, e o Sr. D. Agustin Plana Sancho, Secretário do Ministério das Obras Públicas e Presidente da Comissão Local de Organização. Na bancada de honra ocuparam lugares os Srs. Sanchez Arjona, Secretário-Geral da Organização Sindical; D. José Maria Garcia Lomas y Cossio, Vice-Presidente do Conselho de Administração da *Renfe* e da

Comissão Local de Organização; D. Pascual Lorenzo Ochando, Director-Geral de Ferrocarriles, Tranvias y Transportes por Carretera e Vice-Presidente da Comissão Local de Organização; D. José Perez Pozuelo, engenheiro de Caminos de la Direccion General de Ferrocarriles, Tranvias y Transportes por Carretera e Secretário-Geral do Comité Executivo da Comissão Local de Organização.

Na segunda Presidência tomaram assento os Srs. J. M. Goursat, Director da Região Norte da Société Nationale des Chemins de Fer Français e Vice-Presidente da Comissão Permanente da Associação Internacional; Sir Gilmour Jenkins, Secretário Permanente do Ministério de Transportes e Aviação Civil da Grã-Bretanha e membro do Comité de Direcção da Comissão Permanente da Associação; E. Dorges, Secretário-Geral Honorário de Obras Públicas e Transportes, Delegado Geral de Assuntos Internacionais do Ministério de Obras Públicas, de Transportes e Turismo de França, membro do Comité de Direcção da Comissão Permanente da Associação; M. Crem, Director dos Serviços de Exploração da Société Nationale des Chemins de Fer Belges e Vice-Presidente do Comité Permanente da Associação; Sir John Benstead, Presidente Adjunto da British Transport Commission, da Grã-Bretanha e membro do Comité de Direcção da Comissão Permanente da Associação; e D. José Puig Batet, Director da *Renfe*.

Numerosos membros da Comissão Permanente ocuparam outros lugares da Presidência.

O Ministro das Obras Públicas e Vice-Presidente de Honra da Comissão Local de Organização deu as boas-vindas aos delegados nos seguintes termos:

Ex.^{mos} Senhores; Senhoras e Senhores:

Em 21 de Março de 1954, enquanto a Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro tinha, em Londres, a sua XVI reunião, o Governo espanhol concordou em convidar a Associação para que celebrasse, em Madrid, a próxima sessão do Congresso; e o oferecimento transmitido



Na inauguração da exposição de «Arte Ferroviária», no Congresso Internacional, o Ministro das Obras Públicas de Espanha, D. Jorge Vigón, acompanhado pelo subsecretário do mesmo ministério e presidente da Comissão Local de organização do congresso, D. Augusto Plana e de D. José García Lomas, presidente da Comissão Executiva, observa os quadros «Trens de arte»

como era de rigor, por intermédio do Governo Belga, foi aceite gostosamente.

E hoje cumpre-me a mim agradecer em nome do Governo Espanhol esta vossa deferência, graças à qual se reaviverá em muitos a lembrança daquelas jornadas de Maio de 1930, durante as quais tiveram lugar, nesta mesma Madrid, a reunião do vosso XI Congresso.

Poderia parecer que a Associação adquiria nova vida, ao reunir-se aqui esta brilhante representação de Governos e de Administrações, entre a qual se destacam numerosas personalidades de alto valor científico e de extraordinário relevo económico.

Mas a vida da Associação não é rígida por um processo biológico intermitente. É uma vida sem soluções de continuidade, vigorosa e forte, que se encarna nesta meritíssima Comissão Permanente, à qual me comprazo em dedicar uma saudação cordial, nascida do respeito e da gratidão que merece o seu labor contínuo, abnegado e fecundo.

Quisera aclarar, ainda que seja mui resumidamente, as razões das quais nascem esta gratidão e respeito.

Não estão, certamente, os nossos caminhos de ferro nas condições que desejaríamos e que a nossa economia precisa inexcusavelmente. Mas estamos esforçando-nos para alcançá-las; e por isso são particularmente interessantes para nós as questões técnicas que vão aqui discutir-se.

As que cabem ao envelhecimento — e a segurança, em consequência — das pontes metálicas e das pontes de betão têm para nós, no momento em que estamos modernizando a nossa infraestrutura, um interesse particularíssimo; como o estudo dos métodos de soldadura, do transporte e colocação dos carris de grande comprimento e do seu processo de desgaste, hão-de brindar-nos com ensinamentos para a tarefa em que estamos empenhados de renovar a nossa via no ritmo das nossas possibilidades.

Penso, sem embargo, que nenhum tema pode ser tão interessante para todos como o da exploração dos caminhos de

ferro. É necessário abrir caminho por onde, em cada caso, se possa chegar ao esquema de organização do serviço que assegure a maior perfeição e a máxima economia. Mas também — e sobretudo — é necessário abarcar o problema total do transporte com um só olhar. Eu diria com um só golpe de vista fraterno, para significar com ele que não me parece judicioso levantar entre os diversos meios de transporte questões de concorrência.

Se os meios de transporte se utilizam racionalmente, cada um terá o seu próprio âmbito de acção e a sua esfera própria de competência, enfim, a sua vida própria.

Creio radicalmente equivocado o vaticínio dos que auguram o desaparecimento do caminho de ferro no prazo de poucos lustros.

Por isso, fundamentalmente, penso que nem um só dos problemas que se vão trazer aqui possa ser-nos alheio: a construção, equipamento e utilização das automotoras, a conservação das locomotivas eléctricas — que irão sendo aqui, cada dia, mais numerosas — os problemas de modernização dos trabalhos administrativos... estão no primeiro plano do nosso interesse.

Não deve estranhar-se, por isso, que ao aproximar-me despido de conhecimentos de um mundo de técnicas tão complexas, e ao comparecer ante vós, que ocupais o nível mais alto no mundo ferroviário, o faça com uma grande timidez científica.

Devo fazê-lo, em troca, com maior segurança e desembaraço, como representante, neste acto, do Governo Espanhol.

Em seu nome, senhores Congressistas, lhes dou as boas vindas.

Não encontrareis aqui brilhantes realizações ferroviárias. Achareis só, talvez, a impressão de um grande esforço; seguramente, uma compreensão aberta e uma receptividade técnica capazes de participar nas maiores audácias da imaginação e nas mais altas e atrevidas teorias; achareis, sobretudo, uma cordialidade sem par, a oferta de uma amizade sincera e um

ilimitado desejo de colaboração. E estou seguro de que, como sempre que se ajustam dois afectos, à hora de nos separarmos todos havemos de sentir como que se um breve laço se quebrasse no fundo do nosso coração.

Este discurso foi longamente aplaudido.

M. de Vos, Presidente da Comissão Permanente, em resposta proferiu as seguintes palavras de agradecimento:

Ex.^{ma} Senhor; Senhoras e Senhores:

Em 5 de Maio de 1930, as centenas de Delegados Officiais que assistiam à XI Sessão da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro reuniram-se em Madrid na sala das Sessões do Palácio do Senado.

Sua Majestade El-Rei D. Afonso XIII dignou-se aceitar a presidência de honra da assembleia.

Hoje, 520 participantes, que representam 114 Administrações Ferroviárias e Organismos diversos, cuja exploração se estende a 602.700 quilómetros de vias férreas, são novamente hóspedes de Espanha.

É difícil definir sem atraiçoar os sentimentos que experimentamos encontrando-nos nesta terra modelada numa civilização secular, possuidora de um passado glorioso e de um presente que em nada o cede, no meio de uma população com o sentido nato da grandeza e que cultiva as mais altas virtudes entre as quais brilham, particularmente, a generosidade natural e uma ampla concepção das leis da hospitalidade.

Este sentimento precede, por sua vez, de uma profunda consideração e da autêntica alegria que procuram a corrente de uma irresistível simpatia.

Quis Sua Excelência o Chefe do Estado dar às nossas reuniões brilho mais rutilante acedendo ao desejo que quise-mos poder formular rogando-lhe que ocupasse a presidência de honra da nossa XVII Sessão.

Expressamos-lhe a nossa respeitosa gratidão.

Ao Governo Espanhol, a Sua Excelência o senhor General D. Jorge Vigón, Ministro das Obras Públicas, a nossa calorosa gratidão pelo vivo interesse posto nos nossos estudos e pelo seu poderoso apoio.

Saudamos as personalidades presentes. Dado o seu número e valor da importância das suas funções, não nos é possível citá-las pessoalmente. Que, pelo menos, se digne tomar cada qual a parte da homenagem que lhe corresponde.

A Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, a RENFE e a Comissão Local cumulam-nos de atenções encantadoras; esforçaram-se em adivinhar os nossos menores desejos e, particularmente, amenizar a aridez dos nossos trabalhos com momentos de distração consagrados aos puros deleites que proporciona o espectáculo dos prestigiosos tesouros artísticos que tanto abundam no vosso belo país. Já para começar, e a dois passos daqui, se encontra o maravilhoso Museu do Prado...

Como encontrar as palavras que fariam falta para expressar o nosso reconhecimento?

Não posso fazer melhor do que dizer-vos quão felizes nos sentimos aqui.

Quero convidar-vos, senhoras e senhores, a recolher-nos um instante na recordação dos membros da Comissão Permanente falecidos desde a Sessão anterior. São os senhores:

Félix Fiori, Charles Guffet, Tenente-Coronel Sir Alan Mount, Fritz Steiner, H. D. Ward Smith, Sir Ralph Wedgewood, René Claudon, Tenente-Coronel Wilson e Sir James Milne.

Se materialmente não estão connosco, permanecem por suas obras e continuam intensamente presentes nos nossos corações.

A indústria dos transportes atravessa um desenvolvimento sem precedentes.

A alta produtividade em todos os sectores de actividade

multiplica os intercâmbios de bens, desde as matérias primas aos produtos acabados e as grandes obras públicas exigem a utilização de poderosos meios para o aprovisionamento ou evacuação de diversos materiais.

Quanto ao transporte das pessoas, os métodos modernos de organização permitem reduzir o número de horas de trabalho, sem diminuir por isso, por vezes até aumentar os salários, assim como conceder férias pagas o que atinge as classes modestas da população que se consagra, cada vez em maior número, às viagens turísticas.

Assim, pois, os indivíduos não se deslocam apenas por necessidade e, aos privilegiados que o fazem por puro deleite, se junta actualmente a massa do grande público.

O ar, a água, a estrada e o caminho de ferro repartem entre si um tráfego intenso que já a estrada, cujas possibilidades de absorção não são ilimitadas, sofre frequentemente de engarrafamentos e deve ser objecto de severas medidas regulamentares para limitar os riscos de acidentes.

Esta situação inspirou a M. Boyaux, Director-Geral honorário da S. N. C. F. a profecia seguinte, cujo humor podeis saborear:

«A condução de um automóvel numa autopista onde os veículos se seguem uns aos outros quase sem descontinuidade, chegará um dia em que aparecerá impondo uma fadiga excessiva. Pensar-se-á, então, em fazer-se essa condução automática, e talvez se imagine uma espécie de cabo condutor ao qual o veículo vá ligado, por assim dizer, electricamente. Não se vê que a via férrea realiza todos os problemas que então se podem apresentar, e não se vê que se não existisse o caminho de ferro haveria que inventá-lo?».

Quando a estrada está gelada, quando o canal se congelou, acode-se ao caminho de ferro como socorro, e este serve além da sua numerosa clientela habitual, esta outra nova que, normalmente, se não utiliza dele.

Continua sendo o meio de transporte terrestre mais seguro, o mais regular, o mais poderoso, o mais rápido entre os grandes centros e, com o seu material moderno, o mais confortável.

Tende, mediante as combinações caminho de ferro — estrada: comboio e automóvel, veículos mistos, contentores, etc., a aproximar-se da flexibilidade oferecida pelo automóvel e, também, nalguns casos, a igualá-lo.

No conjunto da sua organização o caminho de ferro utiliza, ou prepara-se para utilizar, todas as formas de energia, assim como os últimos progressos da electrónica, da cibernética e da investigação operacional.

É claro que se as administrações de alguns dos grandes países pudessem, em rigor, resolver todos os problemas no escalão puramente nacional não teriam interesse em isolar-se, antes tudo poderiam ganhar uniformizando o mais possível as soluções a adoptar. Demais, as redes dos pequenos países ficariam atrasadas se as deixassem abandonadas às suas próprias forças.

O caminho de ferro elimina as fronteiras e deve poder assegurar internacionalmente uma continuidade de serviços de alta qualidade.

Esta exigência é uma das causas da notável solidariedade que une os ferroviários do mundo inteiro.

A Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro tem por tarefa magnífica pôr em comum o fruto das experiências adquiridas em todas as partes e preparar resolutamente o futuro.

Especialistas eminentes, qualquer que seja a sua nacionalidade, comunicam à Associação o resultado dos seus estudos e formulam as suas sugestões construtivas.

Como a matéria é infinitamente extensa, nem todos os problemas se podem abordar no curso de uma mesma sessão do Congresso. Para fazer um trabalho útil, é costume que a Comissão Permanente escolha as mais actuais.

As dez teses eleitas, cada uma das quais leva consigo numerosas subteses, foram distribuídas, segundo a matéria tratada, por cinco secções. Vinte e um relatores consultaram os países membros da nossa Associação. O resumo dos textos assim como as propostas de conclusões a discutir foram publicadas num folheto que contém 148 páginas de apertado texto.

Basta recordar que estas 148 páginas não são mais que um resumo para dar conta da extensão do trabalho preparatório realizado pelos especialistas e da importância da tarefa que as secções vão desenvolver.

Resta-lhes, senhores, proceder às nomeações tradicionais.

Primeiramente, submeto aos vossos votos a proposta de conferir ao Excelentíssimo senhor General D. Jorge Vigón, ministro das Obras Públicas, o título de Vice-Presidente de Honra.

Depois sugiro-lhes chamar à Presidência da Sessão o Excelentíssimo senhor D. Agustín Plana Sancho, subsecretário de Obras Públicas, Presidente do Conselho de Administração da RENFE.

Não ignorais que foi ele quem assumiu brilhantemente a esgotante missão de presidir à Comissão Local, cuja abnegação já assinalai, bem como as suas requintadas atenções.

Estareis de acordo, não o duvido, em nomear Vice-Presidente D. Pascual Lorenzo Ochando, Director-Geral dos Caminhos de Ferro, Tranvias e Transportes por Estrada do Ministério de Obras Públicas, e D. José Maria Garcia-Lomas y Cossio, Vice-Presidente do Conselho de Administração da RENFE.

Os dois são demasiadamente conhecidos para que eu realce os seus méritos excepcionais.

Registo, senhores, a vossa adesão a estas propostas. A unanimidade que receberam constitui uma vibrante

homenagem dirigida às eminentes personalidades sobre quem recaiu a vossa eleição. Queiram elas aceitar esta manifestação Excelentíssimo Senhor, Senhoras e Senhores:

Comprovo, no começo do nosso trabalho, tanto entusiasmo posto ao serviço de tanta competência, que me alvoroço pensando já no resultado final da nossa Reunião. E não me coloco somente no plano científico, mas também no plano humano, pois vejo estreitarem-se antigas amizades novas tão benéficas para a aproximação dos povos e do reino da paz. *(Prolongada ovação)*

O Sr. Plana, Subsecretário do Ministério das Obras Públicas e Presidente da Sessão, pronunciou o seguinte discurso:

Excelentíssimo Senhor, excelentíssimos e ilustríssimos senhores, senhoras e senhores:

As minhas primeiras palavras ante este Congreso, no momento em que pela vossa bondade fui designado para presidir às sessões da grande concentração de ferroviários de grande parte do mundo que aqui se celebra, hão-de ser de saudação. Palavras de saudação entusiástica e respeitosa.

De saudação entusiasta e respeitosa, em primeiro lugar, ao nosso Vice-Presidente de Honra, o Excelentíssimo Senhor Ministro das Obras Públicas, que hoje nos honra com a sua presidência e que ostenta aqui a representação de Espanha e do seu Governo. Nesta minha saudação envolvo o verdadeiro agradecimento desta Assembleia e o pedido, excelentíssimo senhor, que façais presente a Sua Excelência o Chefe do Estado Espanhol, que toda esta família ferroviária e muito especialmente os ferroviários espanhóis põe toda a sua boa vontade e todo o seu entusiasmo para se tornar digna da distinção que S. Ex.^a nos concedeu ao aceitar a Presidência de Honra deste Congresso.



Os delegados portugueses que estavam presentes na inauguração do congresso: os Eng.^{os} Mário Dias Trigo, Branco Cabral, Major Mário Costa, Eng.^{os} Carlos Manito Torres e Júlio José dos Santos, Coronel Robert James Walker, Eng.^{os} Raul da Costa Couvreur, R. Espregueira Mendes, Joaquim Augusto de Barros, José Duarte Ferreira, Augusto Carlos Scherleyer Pereira, Vasco Ventura Outeiro, Santos Silva, Dr. Manuel António Fernandes, Eng.^{os} Horácio Brasão de Freitas, Jorge Emílio de Melo Vieira e F. A. Soares de Seixas. No segundo plano o nosso Director. Nesta foto não figuram os srs. General Frederico Vilar e os engenheiros J. da Cunha Monteiro e A. S. Canavezes Júnior, os quais, no momento, se encontravam ainda em sessão

A minha saudação também respeitosa e emocionada, para todas as nações aqui representadas na Associação Internacional e para os seus Chefes de Estado, pedindo-vos, senhores Delegados, que lhes façais presentes os melhores votos de ventura, em nome dos vossos companheiros, os ferroviários espanhóis.

E a saudação do meu coração para vós, que ao vir a Espanha para celebrar estas importantíssimas reuniões, me acabais de nomear vosso Presidente. Não poderei corresponder a tanta honra, nem com a minha ciência nem com os meus juízos, pois a Presidência que me outorgais supera em muito aquilo que vos posso oferecer com a modéstia da minha personalidade. Mas ficai certos de que há alguma coisa que vos posso oferecer e oferecer-vos a uma altura digna do posto com que me honrais: o meu coração; por isso vos saúdo com ele e, por isso, desde este momento já é vosso.

O Governo Espanhol ao oferecer, em 1954, a nossa capital para sede desta XVII Sessão do Congresso Internacional

Cada sessão do Congresso coloca um padrão na evolução da técnica e na economia dos transportes ferroviários e, poder ligar esses progressos ao nome da Espanha é uma honra que profundamente agradecemos ao Presidente e membros da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso.

Vão ser examinados estes dias, e nas nossas reuniões, trabalhos importantíssimos que desenvolvem os temas que acaba de enunciar no seu discurso o nosso Presidente da Associação Internacional. Mas, através das técnicas depuradas que presdem a esses trabalhos, pode ver-se facilmente o trabalho diário dos seus autores e pode descobrir-se o homem do laboratório, o engenheiro da via ou das oficinas, o financeiro o economista; todos eles se revelam no esforço constante do estudo ou de realização prática, no seu trabalho diário, que parece obscuro e que num dia como hoje nos ilumina a todos descobrindo as maravilhas dos progressos da ciência.

Creio na capacidade do caminho de ferro para sobreviver



Na conferência à Imprensa, a que nos referimos no número anterior, o Vice-presidente de Administração da Renfe, sr. D. Garcia Lomas, saúda M. de Vos, Presidente da Associação Internacional, que se vê à direita do sr. D. A. Krah, Vice-presidente do Comité Executivo

de Caminhos de Ferro, reservou ao nosso País uma honra que, por unanimidade, o confirmásteis e que reconheceram aqueles que foram encarregados dos trabalhos de organização da Sessão, assim como a grande família ferroviária espanhola, que se sente muito orgulhosa de receber como hóspedes, na sua Pátria, tantos ilustres visitantes, delegados dos Governos e das administrações ferroviárias nesta sessão. Em nome também dos ferroviários da minha Pátria e como Presidente da Red Nacional de Los Ferrocarriles Españoles, permiti-me fazer-vos chegar o mais afectuoso abraço de boas vindas.

As nossas relações com a Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro, através de muitos anos, tiveram já um momento de íntima compenetração, quando em 1930, se celebrou em Madrid a XI Sessão do Congresso. Ao renová-las agora, com o pretexto da XVII Sessão que hoje se inaugura, sentimos também reviver dentro de nós aqueles antigos laços de amizade e cooperação internacional, que em Espanha tiveram sempre fundas raízes.

num mundo como o actual, aonde todas as técnicas, incluídas do transporte, avançam em ritmo vertiginoso, e creio nele porque estou convencido da flexibilidade do caminho de ferro para adaptar-se, usando precisamente, destas novas técnicas nas missões que há-de desempenhar dentro do futuro quadro dos transportes; algum exemplo temos em Espanha bem característico desta minha afirmação, e por isso no caminho de ferro está em vias de implantação definitiva o que até agora foi um ensaio, mas um ensaio afortunado de uma nova técnica ferroviária, que eu creio há-de chegar o momento em que poderá dizer-se que revoluciona a técnica do transporte ferroviário no nosso País.

Não vereis em Espanha uma rede ferroviária perfeita; não. Falta-nos muito para isso, mas temos razões muito importantes para nos firmarmos na ideia de que é preciso e urgente chegar ao seu aperfeiçoamento, posto que possuímos uma rede ferroviária que, se não é muito extensa em relação à superfície do nosso solo, se encontra dotada de características muito difíceis de traçado e demais, foi tratada duramente

por circunstâncias adversas. A nossa esperança no progresso e na sobrevivência do caminho de ferro funda-se, ao lado de realidades económicas incontrovertíveis, na existência e na colaboração de todos aqueles organismos ferroviários internacionais que têm como timbre mais característico um profundo sentido de cooperação e harmonia mundiais e que, sem dúvida, conquistarão o favor do seu crescente poder de captação, o engrandecimento técnico-económico e financeiro do caminho de ferro como elemento universal de paz e de progresso. Em Espanha tratamos de seguir já rapidamente esse caminho, pois estamos iniciando a melhoria do caminho de ferro com o único esforço do nosso trabalho, a melhoria do nosso caminho de ferro, cujas instalações, como todos deveis saber, saíram em penoso estado de destruição e de envelhecimento depois de longos períodos de agitação política, indecisões e conflitos que hoje, felizmente, terminaram.

Com tal fim e tendo em conta a impossibilidade de superar tais circunstâncias iniciais numa gestão de empresa privada, o Governo Espanhol tomou o encargo da Rede Ferroviária que era dividida pelas antigas companhias exploradoras das suas antigas concessões, e criou, em 1941, a Rede Nacional de los Ferrocarriles Españoles com aspecto de empresa paraestatal, regida e administrada pelos princípios das empresas industriais de economia privada.

Nestas condições e com a ajuda decidida do Estado, que compreendeu a importância enorme do caminho de ferro, realizaram-se nestes últimos anos transformações sumamente importantes, ao abrigo de um Plano Geral de Reconstrução, cujos objectivos praticamente se conseguiram, plano que o Governo por proposta do então Presidente da Rede Nacional e antigo Vice-Presidente de Honra do XV Congresso, o inolvidável Conde de Guadalhorce. Hoje, senhores, a Presidência da Rede passou a mãos muito mais modestas, as minhas, e neste momento temos postas as nossas esperanças num novo plano que apresentámos ao Governo, o Plano Geral de Modernização, com o qual queremos dar às reformas que se estão levando a cabo na Rede Nacional, um ritmo acelerado e um final próximo, com o que pretendemos alcançar a máxima eficácia. Não vou desenvolver o Plano, neste momento, mas bastar-vos-á saber que as suas directrizes fundamentais são a melhoria total da via em toda a rede e a electrificação em linhas completas e, essencialmente e em brevíssimo prazo, as linhas básicas da Rede Espanhola. Isto, junto a grandes aperfeiçoamentos fundamentais no nosso material, coloca-nos na esperança de um porvir muito brilhante, e queríamos que estas realizações estivessem terminadas num plano quinquenal.

Começamos já a trabalhar no Congresso, e neste momento eu repito o meu agradecimento profundo à Assembleia pela honra que acaba de me conferir ao nomear-me Presidente da XVII Sessão que hoje se inaugura, e espero poder sair-me bem do cometimento que me foi conferido, tendo em conta a colaboração que, estou certo, encontrarei em todos vós. Concórdia e paz são necessários para que os tra-

balhos do nosso Congresso sejam frutuosos. Concórdia e Paz, sei-o bem, têm sido sempre as características das reuniões desta Associação Internacional de Caminhos de Ferro. Conto com elas, senhores!

Senhores:

Devemos agora completar a mesa da Sessão e constituir o seu Secretariado.

Proponho-vos, e creio corresponder assim ao desejo de toda a Assembleia, designar como Secretários Gerais:

Monsieur Paul Ghilain, Secretário Geral da Comissão Permanente, e D. José Perez Pozuelo, engenheiro de caminhos, Director Geral de Caminhos de Ferro, Tranvias e Transportes por Estrada e Secretário Geral da Comissão Local de Organização.

E como Secretários-Gerais Adjuntos:

Mister James Leslie Harrington, Chefe da Oficina de Serviços Internacionais da Comissão Britânica de Transportes, e D. Jesus de Lasala, Subchefe de Departamento, Gabinete de Estudos Gerais e Económicos da RENFE e Secretário-Geral Adjunto da Comissão Local.

Tenho que unir-me às palavras do Presidente da Associação Internacional, ao recordar as grandes figuras que hoje faltam entre nós, porque a vida se acaba e a morte os levou. Eu peço a todos que, em estreita união, elevemos ao Céu uma oração por alma destes antigos companheiros que aqui faltam.

Espero também, como Presidente da Comissão Local de Organização, que a vossa estadia em Espanha seja grata para todos; assim o desejo. Espanha recebe-os com os braços abertos, e ainda que, no princípio, eu tivesse dito que me sentia orgulhoso por tê-los como hóspedes no nosso País, sei bem que Espanha, quando entrega o seu coração, o entrega completo e, portanto, para nós não sois hóspedes, sois espanhóis como os demais.

Por último quero dizer-vos que realmente estou orgulhoso de ocupar a Presidência da Sessão que agora começa. Estou orgulhoso porque pela primeira vez participo nestas tarefas da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro. Dessa Associação Internacional que tantos e tantos serviços prestou ao caminho de ferro do mundo e que, estou convencido, há-de continuar a sua vida com as mesmas características que tem desde que foi fundada na Bélgica. Por outro lado estou orgulhoso de vos receber a todos, porque com a vossa presença nos honrais muito nestes dias. Tende em conta que quem vos diz estas palavras é um espanhol, um espanhol mais, mas todos os espanhóis estamos convosco unidos em corpo e alma a partir deste momento.

O senhor Plana foi muito aplaudido ao findar o seu discurso.

Seguidamente o Sr. Ministro das Obras Públicas declarou aberta a XVII Sessão do Congresso, que terminou às 17 h. e 45 m.



AS FESTAS EM PORTUGAL

Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta

Viagem da Família Real Notas e recordações de viagem

por B. WOŁOWSKI

Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguilar

VIII

Da Figueira a Mangualde

Agora que conhecemos a linha da Beira-Alta em toda a sua extensão, podemos retomar a descrição da viagem real de inauguração e mencionar os episódios mais importantes da visita da família real nessa rica província da qual o novo caminho de ferro tem o nome.

O comboio real, a partir da Figueira da Foz, parava em todas as estações.

A Companhia esmerou-se. Era todavia secundada nos preparativos da recepção pelas municipalidades locais do percurso.

Da Figueira à Pampilhosa não há a assinalar outra coisa que a solicitude das populações dos arredores acudindo a todas as estações ornamentadas com bandeiras e escudos. Quase em toda a parte as tribunas cheias de senhoras, gritos de alegria, vivas e filarmónicas.

Na Pampilhosa o comboio real parou de novo muito tempo. Aqui despediram-se de Suas Majestades determinadas altas personalidades que as suas ocupações reclamavam em Lisboa. Citaremos entre elas o Sr. Mendes Leal, ministro de Portugal em Paris, que voltava para Sintra na companhia do Sr. Carlos Santos da Silva, um dos administradores dos caminhos de ferro portugueses.

Passando em Luso, vimos a casa, toda ornamentada, do Sr. Duparchy, o empreiteiro geral.

Fogo de artifício era lançado à passagem do comboio real de todos os lados desta imensa propriedade. Era original e encantador.

Deixando Luso, o comboio percorreu regiões muito férteis, mas que as populações não tiveram ainda tempo de se desfazer da sua simplicidade primitiva.

Os honrados camponeses da Beira-Alta não podiam cair em si de espanto vendo pela primeira vez a locomotiva atravessando o espaço.

Acerca disto, um dos empreiteiros ⁽¹⁾ da linha, Sr. Emídio da Silva, contou-me que um dos camponeses dos arredores da Guarda lhe dissera: — «Querem-nos fazer acreditar que é muito extraordinário? Ora! Geralmente atrelam-se os cavalos à frente duma carruagem; os senhores colocam os cavalos no interior da carruagem, e é tudo».

Esta honrada gente tinha vindo de muitas léguas em redor para ver o monstro fumegar.

No começo não queriam subir para as carruagens, mas apesar de tudo depressa se familiarizaram com o caminho de ferro, e vão algumas vezes visitar o país.

Esperava encontrar os camponeses com trajes festivos. Nada disso. A população tem um aspecto macilento e pobre. Ninguém aqui possui as necessidades naturais da vida activa própria das regiões munidas de comunicações fáceis.

As mulheres, as crianças, os velhos, os homens válidos, corriam atrás do comboio real para ver a família do soberano. A rainha, com a expressão da sua fisionomia melancólica e suave, produzia nestas populações uma admiração simpática muito visível.

O príncipe real D. Carlos e o infante D. Afonso, que são dois bonitos jovens louros, pareciam interessar muito os camponeses.

Em cada estação descia da minha carruagem e ia o mais perto possível do salão real, estudar as fisionomias e as impressões. Estas almas simples e honestas conservam no fundo do seu coração o culto da

(1) Manuel Emídio da Silva nunca foi engenheiro como erradamente escreveu Wolowski (*Nota do tradutor*).

realeza e consideram o monarca como um ser quase sobrenatural. Era por isso que muitos camponeses se punham de joelhos ao avistá-lo. Via-os muito tempo com o pescoço estendido na direcção do comboio real caminhando a toda a velocidade, as mãos juntas sobre o peito, seguindo enternecidos essa visão fugitiva. Têm para poder contar durante muitos anos aos seus netos a visita de El-Rei.

Santa Comba-Dão está magnificamente situada. Aqui a recepção foi muito cordial, como aliás em toda a parte, mas a estação era uma das mais importantes e tinha muita gente.

Em Carregal do Sal, uma senhora subiu ao salão-real para oferecer à rainha um ramo de flores.

Distribuiu-se também em Carregal do Sal aos convidados uma poesia de autor anónimo.

Se esses versos são de um poeta de aldeia, então ainda são mais curiosos.

SAUDAÇÃO

O Carregal

No dia da inauguração solene da Linha Férrea da Beira Alta

(Ao digno representante da Companhia)

*Perante o facho intenso do progresso,
Que em seus jorros de luz sobre as nações,
Dissipa a ignorância o véu espesso,
Não existem pequenas povoações.*

*O Carregal é, nesta via imensa,
Que na Europa vai de polo a polo,
Um jardim de Paris, ou de Florença,
Pois pertence da Europa ao nobre solo.*

*E a máquina a vapor, galgando os montes,
Tem do alado hipógrifo a arrogância;
Une as terras, confunde os horizontes,
E elimina o vocábulo — distância.*

*Transformam-se em cidades as aldeias,
Todo o povo se torna cidadão
Da grande capital, que à luz das ideias
Novas, se abriu — a Civilização.*

*Salvé, vapor que nos visitas. Diz
Por nós de povoação em povoação,
Que lhe abre os braços e as saúda feliz
O Carregal, o seu modesto irmão.*

*E que em teu seio tépido, nas salas
Comuns que nos oferece, ele irá,
De um dia a outro vê-las e abraçá-las,
E pedir lhes que venham também cá.*

*Cada terra luzindo os seus brasões
Permutará os seus primores, seus dons,
Cada qual tem seus méritos, florões
Da indústria própria, úteis, bons.*

*Nós brindamos-lhes pomos deliciosos,
Vinhos óptimos, mil dons da agricultura,
Lindos rios, jardins, bosques umbrosos,
De um clima puro a cópia e a fartura.*

Tendo já feito a descrição da linha, não quero repetir-me citando os nomes das estações deste caminho de ferro, e limitar-me-ei a dizer que em toda a parte a recepção foi entusiástica.

Às 7 horas e 20 minutos da tarde o comboio chegou à estação de Mangualde, situada cerca de 2 quilómetros e meio da vila, deste nome, onde se encontra o palácio da Condessa de Anadia, que recebeu os soberanos durante três dias.

Mangualde

A recepção de Mangualde revestiu um carácter muito especial. Uma nobre família portuguesa recebeu Suas Majestades debaixo do seu tecto. Aqui, verdadeiramente, apresentava-se a ocasião de estudar os costumes dos habitantes de todas as classes da sociedade.

O palácio de Mangualde foi construído no século XVII por Simão Pais, tio da família, comendador de Malta.

O possuidor actual é o Conde Manuel Pais, sob a tutela de sua mãe a condessa viúva, filha do Visconde da Torre de Moncorvo, antigo ministro de Portugal em Londres, falecido no seu posto em 1851.

A condessa desposou em segundas núpcias, o Sr. Joaquim Ponces de Leão de Carvalho ⁽¹⁾, deputado, filho mais velho duma antiga família da província da Beira-Alta cujas propriedades não são muito afastadas de Mangualde.

O palácio chama-se em português: Casa dos Pais de Mangualde ⁽²⁾.

A Condessa de Anadia teve do seu primeiro marido três filhos. O Conde Manuel de Sá Pais do Amaral foi nomeado por Sua Majestade moço fidalgo da Casa Real; ao segundo filho, D. José, foi-lhe dado o título de Visconde de Alverca; ao terceiro filho, quando foi apresentado a Suas Majestades, o rei quis também conferir-lhe um título, mas a condessa sua mãe pediu ao rei, devido à pouca idade deste, para diferir o favor real ⁽³⁾, não desejando abusar da bondade do soberano que honrava já bastante toda a família aceitando a hospitalidade em sua casa.

A vila de Mangualde foi magnificamente embandeirada e iluminada com muito gosto.

Na entrada do palácio o dono e a dona da casa esperavam os soberanos.

A condessa estava de chapéu, o que significava

(1) Depois Conde de Vilar Seco (Nota do tradutor).

(2) Hoje Palácio Anadia (Nota do tradutor).

(3) Recebeu o título de Conde de Alferrarede (Nota do tradutor).

que desde esse momento o rei e a rainha eram os únicos senhores do palácio.

Os convites para o jantar eram feitos em nome do rei.

O palácio de Mangualde, tornado histórico em Portugal pela estadia da família real, merece uma descrição especial.

É um palácio com quatro fachadas diferentes de pedra dura admiravelmente cinzelada e cuja construção data do fim do século passado.

A entrada possui larga escadaria de granito, talvez a mais bela de Portugal, e as paredes estão ornamentadas com quadros de faiança, chamados em português azulejos, representando caçadas antigas, e alguns grandes quadros a óleo.

O primeiro andar compõe-se de seis salas, das quais uma notável pelas pinturas do tecto. As paredes são pintadas a fresco por artistas italianos. O mobiliário é de um velho jacarandá, estofado de veludo.

A biblioteca, uma sala de jantar com belos estuques, uma enorme cozinha, e onze quartos de cama. Num dos quartos de cama, abrindo um armário, aparece uma pequena escada escondida que conduz a uma casa de banho.

O segundo andar divide-se em seis enormes salas, uma sala de jantar e treze quartos de dormir.

A primeira sala de entrada, que é ao mesmo tempo uma sala de bilhar, é notável pelos seus azulejos representando assuntos mitológicos de grandeza natural; o mobiliário é antigo, o das outras salas moderno.

A sala de visitas tem bons azulejos, que representam o globo terrestre no seu conjunto; ainda aqui o mobiliário é antigo. Os quadros e os espelhos têm molduras de madeira verdadeiramente fina e vêm-se magníficas porcelanas da Índia. Nesta mesma sala há alguns magníficos quadros da família Anadia, por Pellegrini.

Há ainda nas águas-furtadas esplêndidas salas. Vastos e grandes pátios, onde se encontram as cavalariças e as recolhas, rodeiam o palácio, que tem um aspecto senhorial duma grande magnificência.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

Continuam a efectuar-se os trabalhos preparatórios para o alargamento da bitola da linha Luanda-Malange e seus ramais, que vai passar de 1 m. para 1,067 m., medida internacional africana.

Conjuntamente com esses trabalhos de alargamento, vão efectuar-se importantes rectificações do traçado, computando-se em cerca de 200 mil contos, o custo deste melhoramento.

Linhas Estrangeiras

BÉLGICA

O Ministro das Comunicações, numa reunião do Conselho efectuada recentemente, apresentou um relatório sobre as dificuldades financeiras da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro belgas e as medidas aconselháveis para as remediar.

Em virtude do aumento das despesas de mão-de-obra e dos materiais, da não-aplicação dos aumentos tarifários solicitados e da baixa das receitas do tráfego de mercadorias em relação com a recessão económica, o orçamento de exploração da S.N.C.F.B., para o exercício de 1958, acusava no momento da sua elaboração, em Dezembro de 1957, um «deficit» inicial de 906 milhões, «deficit» que devia ser compensado pelos aumentos tarifários e pelo aumento das indemnizações compensatórias do Estado para as cargas anormais.

Naturalmente, em virtude, por um lado, da aplicação ao pessoal da S. N. C. F. B. das novas escalas barémicas do pessoal subalterno e médio (remunerações e pensões), aprovadas, no respeitante ao pessoal do Estado, por decreto-real de 1 de Abril de 1958, bem como do aumento das cotizações para abonos de família e, por outro lado, por causa do agravamento da recessão económica, resulta um «deficit» inicial da referida sociedade para o ano de 1958 calculado em 2.366 milhões.

Segundo o parecer unânime da comissão interministerial para o saneamento financeiro da S.N.C.F.B., o Conselho decidira fazer a concessão de um adiantamento de tesouraria na importância de 1.903 milhões por conta dos créditos da folha dos ajustamentos orçamentais do exercício de 1958. Impõe-se, por esse facto, um vasto programa de saneamento, o qual se encontra actualmente em estudo.

O que todos devem saber

Notas de 500\$00 e de 100\$00 retiradas da circulação

O Banco de Portugal resolveu retirar da circulação as notas de 500\$00 — chapa 6, ouro, com a efígie do Infante D. Henrique, e as notas de 100\$00 — chapa 5, ouro, com a efígie de João Pinto Ribeiro.

Até 31 de Dezembro estas notas continuam em circulação para todos os devidos efeitos e não podem, portanto, ser pelo público recusadas nos pagamentos, recebendo-as ou trocando-as o Banco até àquele dia, nas caixas de sua sede em Lisboa, na sua Caixa Filial, no Porto, e das suas outras delegações.

Depois de 31 de Dezembro as referidas notas deixam de estar em circulação trocando-as, porém, o Banco em qualquer tempo, mas somente nas caixas da sua sede em Lisboa.

Caminho de Ferro do Vale do Vouga

As próximas Comemorações do Cinquentenário da sua exploração e a Vila da Feira

Neste ano em que se vai celebrar o cinquentenário da abertura à Exploração do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, merece bem continuarmos a descrever, ao correr da pena, alguns recantos de interesse turístico e histórico dignos de visita de quantos apreciam a paisagem maravilhosa do Norte de Portugal.

O Caminho de Ferro, com a sua rapidez e as notáveis comodidades nele introduzidas recentemente, facilitam a visita a esses lugares de privilégio. Viajar não é apenas uma bela distração do espírito, mas também uma lição magnífica de amor à nossa terra e aos seus valores. — Todo o português que viaja na sua própria terra, torna-se mais orgulhosamente português. E se o viajante é estrangeiro, não tenhamos dúvidas de que a beleza da paisagem lusitana o converterá, facilmente e para sempre, num grande e sincero amigo do nosso País.

Falemos hoje da histórica Vila da Feira, que se chamava primitivamente «Civitas Santa Maria». O Caminho de Ferro do Vale do Vouga, que a atravessa e serve, contribuiu e continua a contribuir para o seu progresso. Com os céleres comboios «Foguetes», «Rápidos», Directos e Automotoras, a linda Vila da Feira fica a poucos minutos de Espinho — ponto de mudança de via — e a poucas horas de Lisboa. O passageiro pode descer no apeadeiro de Cavaco ou na estação de Vila da Feira.

Desembarcando de preferência no apeadeiro, o visitante terá uma visão mais rápida e completa da beleza panorâmica e do castelo, daquele soberbo castelo «onde Portugal nasceu», na frase feliz do ilustre escritor feirense dr. Vaz Ferreira, da Comissão de Conservação daquele notável monumento histórico. Com efeito, este castelo foi um dos primeiros a apoiar D. Afonso Henriques contra sua mãe D. Teresa.

Como se lê na «Portugaliae Monumenta Historica», o nome de Feira, dado às terras de Santa Maria, apareceu pela primeira vez em diploma oficial no ano de 1117.

Vila da Feira é uma encantadora povoação onde, há 50 anos, Sua Majestade El-Rei D. Manuel II almoçou, em 23 de Novembro de 1908, ao inaugurar-se, nesse dia, o Caminho de Ferro do Vale do Vouga. O saudoso monarca visitou, após a almoço, o castelo, cujas velhas pedras falam expressivamente à nossa imaginação, contando-nos feitos gloriosos. Do alto das suas quatro torres, os nossos olhos deliciam-se com a paisagem maravilhosa. Tudo, em redor, nos surpreende e encanta. Para nascente, uma região que confina com as alturas serranas de Cambra e Arestal; para poente as doiradas areias do litoral, tendo por pano de fundo o majestoso estuário da ria de Aveiro, que se estende das proximidades de Vagos até Ovar; ao sul e ao norte, pinheiros, árvores séculares e os bem tratados jardins de Vila da Feira, com as suas flores, que variam segundo a época.

Visitado o Castelo, impõe-se uma outra visita: é, extra-muros, a formosa capela hexagonal, do século XVII, estilo Renascença. Também oferece bastante interesse a igreja matriz.

Vila da Feira que, no tempo dos romanos, chegou a ser cidade, é hoje cabeça de concelho populoso e importante centro comercial e agrícola. As minas de cobre, chumbo e feldspato, bem como as pedreiras de granito e xisto, concorrem também bastante para a riqueza da linda região.

Imprensa

Diário Popular

Assumi a Direcção do *Diário Popular* o sr. Doutor Martinho Nobre de Melo, professor catedrático da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, escritor ilustre e antigo embaixador de Portugal no Rio de Janeiro.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» cumprimenta o novo Director do *Diário Popular*.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O Santo Padre Pio XII

Com o falecimento, na madrugada do dia 9, do Sumo Pontífice Pio XII, não desapareceu apenas uma das maiores figuras do Mundo Católico: os povos de todos os cultos religiosos e até políticos perderam nesse Homem bom e inteligente um corajoso e leal servidor da Justiça e da Paz.

Foi longo o seu Pontificado. Longo e doloroso, pois se o preocupava o prestígio da Igreja, não o preocuparam menos as lutas que dividiam os homens e ensanguentaram um mundo aflito e desnor-teado. Diplomata insigne e portador de uma cultura excepcional, Pio XII ficará na História como uma das mais nobres figuras da Humanidade. Tendo trabalhado pela grandeza e pela juventude perene da Igreja, lutou também, com coração enternecido, pela felicidade de todos os povos. Enquanto os homens estiverem sob o violento domínio das paixões descon-tradas e de ambições ilimitadas, os homens nunca poderão considerar-se nem felizes nem livres. No amor de Deus é que os homens se encontrarão no mesmo plano. O amor fraterno é o caminho aberto e certo da felicidade, da justiça e da liberdade. Eugénio Pacelli — era este o nome do grande Papa Pio XII — foi um servidor de Deus e dos homens. Assim a História, serena e imparcialmente, o inscreverá nas páginas consagradas à conquista da Li-berdade e da Justiça.

Congresso Internacional de Caminhos de Ferro

Os povos para se estimarem entre si e se impo-rem ao mútuo respeito, precisam de se conhecer melhor. A realização de Congressos Internacionais, de carácter científico ou técnico e artístico, quer em Portugal, quer em vários países estrangeiros, a que nós, geralmente, não faltamos, tem contribuído para um espírito mais compreensivo de justiça e de colaboração. Acaba de efectuar-se em Madrid o XVII Congresso da Associação Internacional de Ca-minhos de Ferro, em que participou uma delegação nossa. Os espanhóis, como os portugueses, sabem receber exemplarmente os seus hóspedes: — com o coração nas mãos. Mais de 500 congressistas repre-sentaram, nessa grande reunião, mais de quarenta países. Eis como o Caminho de Ferro, sempre jovem e actual, concorreu mais uma vez para a aproxima-ção e entendimento dos povos.

Os nossos artistas



Velha ponte sobre o Rio Ul

Aquarela de João Marques

VIRÁ

*Virá, de manso, inesperadamente,
braços abertos... a sorrir virá;
quando vier, ninguém — nem eu, sòmente —
o saberá.*

*Virá, de leve, num frémito alado,
asas rasgando a imensidão.
E como, às vezes, tenho, já, sonhado,
não chegará em vão.*

*Virá. Súbito, todos, num assombro,
hão-de fitar essa Visão, sem par;
virá pousar a mão, sobre o meu ombro
apenas, sem falar.*

*Virá riscar o Tempo, com um gesto,
como num golpe de asa, risca o Espaço.
Virá riscá-lo, tímido, modesto,
como quem passa.. simplesmente um traço.*

*Virá, sem que a trombeta dê sinal.
Virá sereno, só e ignorado...
— sem coro triunfal —
... pela simples razão de ser esperado.*

Virá...

(Do livro *Fantasia*)

MANUEL PEDROSO GONÇALVES



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIOS DAS OBRAS PÚBLICAS E DAS COMUNICAÇÕES

Decreto-Lei n.º 41 900

O «Diário do Governo», n.º 219, I Série, de 9 de Outubro de 1958, publica o seguinte:

Tornando-se necessário assegurar o prosseguimento dos estudos e trabalhos relativos à transposição do Tejo em frente de Lisboa, em fase preparatória do concurso para a realização deste empreendimento e com base no relatório da comissão nomeada pela portaria dos Ministros das Obras Públicas e das Comunicações de 16 de Junho de 1953;

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

Artigo 1.º Ficam autorizadas a Junta Autónoma de Estradas e a Direcção-Geral de Transportes Terrestres, respectivamente, a promover a realização dos estudos e trabalhos preparatórios do concurso para a execução das obras rodoviárias e ferroviárias para a transposição do Tejo em frente de Lisboa, incluindo as vias de acesso nas duas margens, para o que poderão contrair os correspondentes encargos e celebrar os contratos que se tornem necessários, nas condições aprovadas pelo Ministro competente.

Art. 2.º As despesas a que der lugar no corrente ano a execução do disposto no artigo anterior serão suportadas pela dotação inscrita no capítulo do orçamento da despesa extraor-

dinária do Ministério das Obras Públicas relativo à construção de estradas e pontes ou pelas receitas próprias do Fundo Especial de Transportes Terrestres, conforme digam respeito a estudos e trabalhos de natureza rodoviária ou ferroviária.

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

Paços do Governo da República, 9 de Outubro de 1959. — AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ — *António de Oliveira Salazar* — *Pedro Theotónio Pereira* — *Júlio Carlos Alves Dias Botelho Moniz* — *José Pires Cardoso* — *João de Matos Antunes Varela* — *António Manuel Pinto Barbosa* — *Afonso Magalhães de Almeida Fernandes* — *Fernando Quintanilha Mendonça Dias* — *Marcello Gonçalves Nunes Duarte Mathias* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Vasco Lopes Alves* — *Francisco de Paula Leite Pinto* — *José do Nascimento Ferreira Dias Júnior* — *Carlos Gomes da Silva Ribeiro* — *Henrique Veiga de Macedo* — *Henrique de Miranda Vasconcelos Martins de Carvalho*.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª Repartição (Secção de Via e Obras)

O «Diário do Governo» n.º 241, II Série, de 14 de Outubro de 1958, 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 do Pocinho, incluindo a expropriação de quatro parcelas de terreno do lado esquerdo da linha, entre os postos quilométricos 171,140 25 e 171,322 70, constantes da planta parcelar, considerando-se sem efeito a portaria publicada no «Diário do Governo» n.º 223, 2.ª série, de 23 de Setembro findo.

Ministério das Comunicações, 8 de Outubro de 1958. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 — Lisboa
Telefone: 3 50 35

Publicações recebidas

Boletim Trimestral do Banco de Angola

Recebemos o n.º 3 do «Boletim Trimestral do Banco de Angola», referente aos meses de Julho, Agosto e Setembro. Abre com a notícia de ter sido homenageado, pelos corpos gerentes do Banco, em reunião do Conselho Geral, o sr. Comodoro Vasco Lopes Alves, Governador daquela instituição de crédito, por motivo de, na recente remodelação ministerial, lhe ter sido conferida a pasta do Ultramar.

Além de vários assuntos económicos, de grande interesse tanto para os exportadores como para os importadores, o Boletim, no respeitante ao movimento dos Caminhos de Ferro na Província, informa-nos que no segundo trimestre o número de passageiros foi maior que no primeiro, mas em contrapartida houve menos tonelagem de carga. Dos 275.295 passageiros obteve-se uma receita de 6.169 contos e pelas 826.748 toneladas transportadas, a receita cobrada atingiu 111.883 contos.

O quadro seguinte mostra-nos qual foi o movimento de passageiros e carga nos quatro caminhos de Ferro de Angola e respectivas receitas:

	Passageiros		Carga	
	Número	Receita (contos)	Tonelagem	Receita (contos)
C. F. de Amboim . . .	2.312	63	8.818	1.078
C. F. de Benguela . .	194.321	3.504	695.645	100.420
C. F. de Luanda . . .	66.356	1.889	68.669	8.135
C. F. de Moçâmedes ⁽¹⁾	12.306	713	53.616	2.250

⁽¹⁾ Apenas se refere ao movimento dos meses de Abril e Maio.

Grémio da Lavoura de Abrantes, Constância, Sardoal e Mação (*Exercício de 1957*)

Deste Grémio, com sede em Abrantes, recebemos o Relatório e as Contas referentes ao Exercício de 1957. Da sua acção, em favor dos interessados, falam claro as contas e os serviços prestados.

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL

FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

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

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.

(a Santos) — **LISBOA**

Telefone 66 4972

OURO — PRATAS ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

BAETA

JOALHEIROS



65, Rua Aurea, 67 — **LISBOA**

PORTUGAL

TELEFONE 2 6329

Teleg. BAETAS

FILIGRANAS — JÓIAS — PEDRAS PRECIOSAS

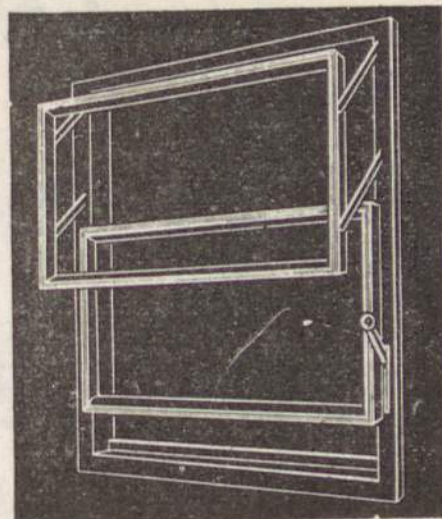
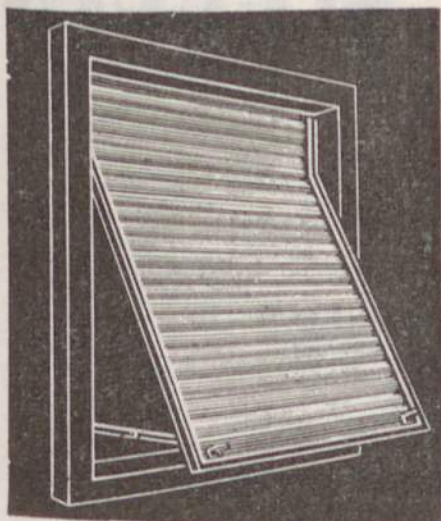
JANELAS E STORES EM ALUMÍNIO ANODIZADO

Anodização e Coloração do Alumínio

LUZARPURO

Sociedade de Construções e Representações Luzarpuro, Lda

Rua Gualdim Pais, 88 — LISBOA — Telef. 84 25 87



SOREFAME

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

* CARRUAGENS * CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)
* FURGÕES * VAGÕES *

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.

AMADORA E LOBITO
PORTUGAL



A MAIS ANTIGA COMPANHIA DE SEGUROS PORTUGUESA



150 ANOS

de actividade seguradora

Rua Aurea, 100 - 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)



End. Teleg. EUROPÉA
TELEFONE: 2 0911

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA

Hotel Francfort

SANTA JUSTA



EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA



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

O preferido pelos africanistas



Telefones: 30747 30748 — 30749 — 30776
Telegramas: HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

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

ARMAZÉM

A ZAMBUJA

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Rua Luís Pinto Moitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A

A Ç O S  B O E H L E R

AÇOS FINOS
Para todos os fins
STOCK PERMANENTE

UNIVERSAL

LISBOA

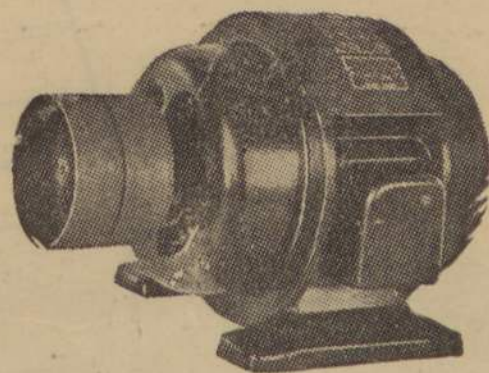
85 — Rua de S. Paulo — 87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31 — Rua de Ceuta — 33

Telefones 25045-46



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13
Telef. 668061/5 (5 linhas) LISBOA



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE