

9.º do 72.º Ano

Lisboa, 16 de Julho de 1959

Número 1718

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

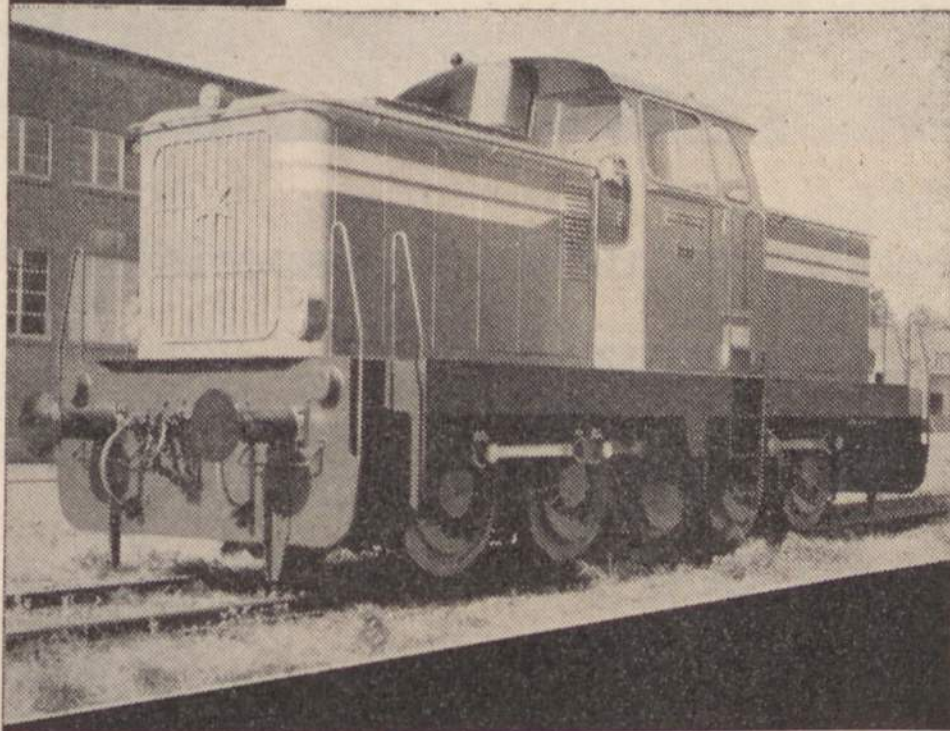
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20458 — LISBOA



HENSCHEL

LOCOMOTIVAS
DIESEL-HIDRÁULICAS

Fabrico de **HENSCHEL-WERKE** nas potências compreendidas entre
180 e 2 200 HP.



Em todas as combinações de rodados e eixos-motores, desde os mais simples de 2 eixos-motores, até às mais potentes máquinas com 2 bogies de 2 eixos ou de 3 eixos cada (B-B ou C-C).

Além destes tipos «standard» **HENSCHEL-WERKE** executa todos os modelos até **3.600 HP**, conforme as condições da linha e serviço a que se destinem.

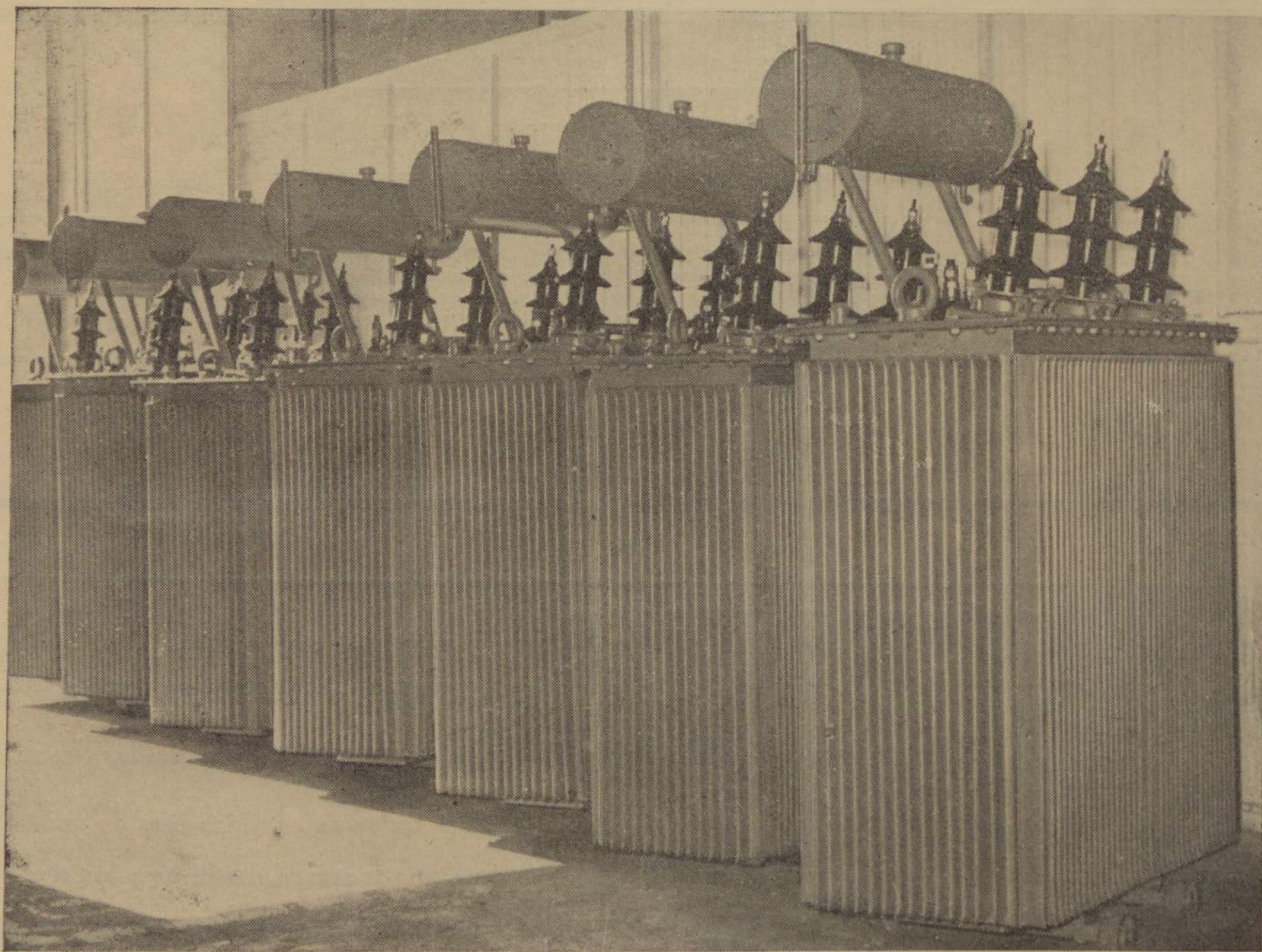
REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIÃO, 23 - LISBOA

HENSCHEL - WERKE GMBH KASSEL

TRANSFORMADORES E N A E

Licença Siemens – Schuckert

Para os serviços auxiliares da electrificação dos Caminhos de Ferro da C. P., foram preferidos pela *Alsthom de Paris* os transformadores E N A E



Transformadores de perdas reduzidas e especiais
de perdas extra reduzidas.

Gama de Potências de 5 a 1.600 KVA

Tensões até 35.000 Volts

Empresa Nacional de Aparelhagem Eléctrica

Av. 24 de Julho, 158 — L I S B O A

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO
AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telef. 32151/4 e 32161/4

PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. 28475/9

End. Teleg.: TRANSPORTES

Companhia União Fabril

A MAIOR ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL E COMERCIAL DA PENÍNSULA

SUPERFOSFATOS

ADUBOS

SULFATO DE COBRE

ENXOFRES

BAGAÇO PARA ALIMENTA-
ÇÃO DE GADOS

INSECTICIDAS

ÓLEOS INDUSTRIAIS

ÓLEOS COMESTÍVEIS

AZEITES

SABÕES



ÁCIDOS

VELAS

TECIDOS

CARPETES E PASSADEIRAS

CAPACHOS DE CAIRO

SACARIAS DIVERSAS

METALÚRGICA DO FERRO E
AÇO

CONSTRUÇÕES E REPARA-
ÇÕES DE NAVIOS

LISBOA — Rua do Comércio, 49

PORTO — Rua Sá da Bandeira, 86

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)

Caldas da Cavaca

(Aguiar da Beira)

Estância de tratamento e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

Água muito fluoretada, a mais fluoretada do mundo, contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias como se prova com valiosas referências de muitos médicos, que pomos à disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

PENSÃO AVENIDA

Ótimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados,
de aluguer, para famílias

Dirigir correspondência ao gerente das

CALDAS DA CAVACA

Aguiar da Beira ou pelo telefone 6126
ou para **Lisboa** Rua do Arsenal, 108, 1.º - telef. 31311



End. Teleg. EUROPÊA
TELEPHONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá, Egipto e África do Norte.

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO



DECLARAÇÕES
DUM CENTENÁRIO

Usar Óculos?
Para Quê?

*
EU USO

LÂMPADAS
LUMIAR

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL
O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR \$550 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq.
(a Santos) — LISBOA
Telefone 66 4972

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA - 2 — Telefone: P B X 20158 Direcção: 27520

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

1718



16 — JULHO — 1959



ANO LXXII

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

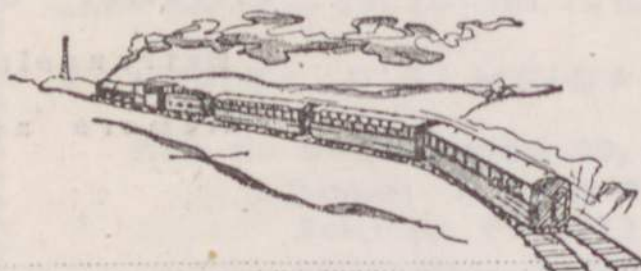
COLABORADORES:

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

No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo Eng.º <i>FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	265
Sociedade Estoril	269
Caminhos de Ferro Ultramarinos	271
Publicações recebidas	271
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	272
Viagens e Transportes	273
Vida Ferroviária	273
Os nossos mortos	273
Estações floridas	273
O Canal de S. Lourenço.	273
Parte oficial.	274
Ecos & Comentários.	276
Recortes sem comentários	277
Linhas Estrangeiras	278



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

A companhia, durante todas estas negociações, e sobretudo os seus obrigacionistas estrangeiros, promoveram uma «terrível campanha de descrédito» contra o nosso país nas bolsas estrangeiras, campanha que recrudesceu quando, em 10 de Março de 1869, o governo tomou posse das linhas e que só abrandou e finalmente se extinguiu quando lhe foram pagos mais aqueles 266 contos. ⁽¹³⁾

Três dias depois, — 13 de Março de 1869 — tornou-se efectiva essa posse, em todo o material fixo e circulante, acessórios, instalações e dependências.

E conta Eduardo do Noronha ⁽¹²⁾ que, quando os engenheiros do governo se apresentaram para tomar posse das linhas, não encontraram resistência, mas deparou-se-lhes a bandeira inglesa desfraldada na estação de Vendas Novas.

Mandaram-na arrear com todas as honras, os representantes da companhia lavraram o seu protesto, mas os ligeiros incidentes diplomáticos, que se levantaram, depressa se desfizeram, tão clara era a posição do governo.

As linhas tinham, «até essa data custado 6.304 contos, encontrando-se quase inteiramente desprovidas das mais rudimentares instalações para serviço de mercadorias e com um término acanhado e defeituoso».

Notemos — e isto serve para se verem as dificuldades que encontra quem consulta velhos livros — que, na «Revista de Obras Públicas e Minas», ⁽¹⁴⁾ esses números são apresentados como: 2.705:625\$000 réis pagos à companhia, em ajuste de contas na liquidação final e de 6.910:616\$413 réis do custo total desta parte das linhas Sul e Sueste ao Estado, segundo contas apresentadas ao parlamento em sessão de 1878, e assim descrimnadas:

Subvenção à companhia nacional	549.916\$630
Fornecimento de madeiras	357.250\$533
Fiscalização da construção e exploração	89.234\$793
Compra à companhia nacional	939.730\$950
Exploração feita pelo governo	301.588\$011
Subvenção à companhia do Sueste	1 967.270\$466
Compra à companhia do Sueste	2.705.625\$000
	6.910.616\$413

estando apenas concluídos 70 quilómetros da linha do Sul, 123,160 Km. na do Sueste e obras incompletas nos seus prolongamentos, no valor de 1.387:375\$421 réis.

*

Tinham nascido, pois, na rede do Sul do Tejo, os «Caminhos de Ferro do Estado», que por tantas vicissitudes haviam também de passar, ao longo dos anos, até, finalmente, ao arrendamento em 1927. E, por certo, na ideia já de organizar os seus serviços, o governo nomeara algum tempo antes, em 2 de Outubro de 1866, para os dirigir, o engenheiro **João Evangelista de Abreu**, cujo nome vimos já, aureolado da mais justa fama, nos trabalhos das linhas do Leste e do Norte, mas que havia deixado para regressar, depois de cinco anos de ausência, em 1 de Junho de 65, ao serviço da Escola do Exército. ⁽¹⁵⁾

A construção não parara, pois, durante todo esse longo período de difíceis e laboriosas negociações.

A passagem da fronteira em Paymogo, para ligar com as linhas espanholas, celebrara-se por um acordo internacional em 1868. ⁽¹⁶⁾

Esse atravessamento da fronteira pela linha de Beja a Huelva fora estudado por uma comissão constituída pelo Engenheiro fiscal da construção da linha do Sueste, Boaventura José Vieira, por parte de Portugal, e pelo engenheiro chefe de 2.ª classe D. Manuel Arambuzer, por parte de Espanha.

Fizeram reconhecimentos em toda a extensão do rio Chança, que serve de fronteira, procurando determinar o melhor ponto na direcção da Aldeia Nova, povoação portuguesa, e Paymogo, espanhola, que foram consideradas as preferíveis para estações fronteiriças.

Outra comissão mixta nomeada já em 1864 apresentara a sugestão de uma linha que, de Lisboa, seguisse até Beja e continuasse por Serpa, Aldeia Nova, Paymogo e Gebraleon, até Huelva e Sevilha, ligando assim o Alentejo com a Andaluzia.

Aqueles dois engenheiros dão o maior relevo às dificuldades da fronteira definida pelo Chança:

«Uma larga e profunda fenda, aberta nos terrenos primitivos, as suas encostas de grande inclinação, tendo dos lados assentadas ligeiramente inclinadas até às divisórias do Malagon e do Guadiana; este terreno é por tal forma irregular que parece o efeito da ebulição antes da consolidação da crosta terrestre e, achando-se a diferença de nível repartida por pequeno espaço, era difícil um traçado aceitável com poucos movimentos de terra em xistos primitivos.» ⁽¹⁾

Procuraram aqueles engenheiros várias directrizes, tendo sempre em vista que fossem, tanto quanto possível, igualmente onerosas para os dois países. Finalmente, optaram por um traçado, desde Paymogo, para vencer a divisória do Chança e do Malagon, que segue por algum tempo, para depois começar a descer até ao rio e, finalmente, atravessar a fronteira em linha recta pela passagem de Torresilha, entrando em Portugal pelo barranco daquele nome, a princípio com dificuldades, que depois diminuem até Aldeia Nova, a ganhar a divisória do Chança e do Guadiana.

A montante desta passagem — diz o relatório daqueles engenheiros — haveria outra mais fácil para Portugal, mas tão desvantajosa para o país vizinho que destruiria o princípio acima estabelecido.

Neste traçado, a obra de arte importante seria uma ponte de 45 metros de altura e 300 metros de extensão, com 4 vãos, de 52,50 m. os dois centrais e de 45 m. os laterais. Previa-se um tabuleiro metálico com vigas de rótula e pilares de cantaria que teriam nos xistos boas fundações. Mas, dada a escassez da boa pedra na região, admitia-se também que os pilares fossem metálicos, o que ficaria para ulterior estudo definitivo.

O Conselho de Obras Públicas, ouvido em 26 de Novembro de 1868, ⁽¹⁾ salienta as dificuldades descritas e, embora com falta de elementos suficientes da apreciação da solução proposta — pecha que, como vimos, é constante —, pressupõe que os referidos engenheiros, cuja categoria técnica sob todos os aspectos é indiscutível, não se teriam poupado a esforços para lhe dar a melhor solução e, portanto, a acha aceitável, inclusive a ponte metálica.

Sob o ponto de vista de traçado, escreve mesmo:

«Julga o Conselho que, não obstante apresentar uma curva pelo lado de Leste, está no caso de se considerar uma das melhores linhas para o caminho de ferro entre Aldeia Nova e Paymogo.»

*

A linha de Beja ao Guadiana foi inspeccionada em Agosto de 1869 por uma comissão, afim

de poder ser autorizada a sua abertura à exploração.

O respectivo relatório foi enviado em 27 daquele mês ao Conselho de Obras Públicas e Minas que, por sua vez, o apreciou em parecer de 4 de Outubro seguinte. ⁽¹⁾

Na opinião da comissão, que a examinou, a linha estava em condições de ser entregue ao serviço público desde logo, mas com uma velocidade inferior a 30 quilómetros à hora, salientando, além de pequenos defeitos de assentamento, outros mais sensíveis como pouca sobrelargura nas curvas.

A linha chegava apenas a dois quilómetros do Guadiana e o Director da companhia fazia notar o inconveniente dessa deficiência, pois obrigava os passageiros e mercadorias a atingirem a margem oposta em diversos veículos, atravessarem o rio em barcos para, depois, serem obrigados ainda a percorrer mais dois quilómetros até chegarem ao comboio, série de incómodos, de sujeições, de aborrecimentos que, desde logo, eram bastantes para mostrarem as condições deficientes da exploração, já até ali bem pobres, pois que, desde Beja, a linha não tocava povoação alguma importante, passava a 2,5 quilómetros da aldeia de Baleizão e parava nas proximidades da pequena povoação de Quintos, a dois quilómetros da margem do Guadiana.

A Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas reconhece a razão de ser dessas observações, mas não pode deixar de emitir a opinião de que tal se não deve fazer sem primeiro se determinar, em definitivo, o lugar mais conveniente para estabelecer a ponte e prolongar a linha para além do rio.

A opinião do Director da companhia era de tal modo pessimista que entendia ser tão insignificante o tráfego previsto que não justificaria, sem prejuízo, comboios diários e propunha reduzi-los a um comboio de ida e volta nos dias de mercado, ou seja apenas um dia por semana, e ir buscar as mercadorias a Baleizão e Quintos, quando ali fossem entregues.

Todas estas considerações, que a Junta Consultiva considerava justificadas, levaram-na a emitir o seguinte parecer:

1.º Que se devia fazer o estudo definitivo da localização da ponte e prolongamento do caminho de ferro, para além do rio, até entroncar com os caminhos de ferro espanhóis.

2.º Que fosse autorizado o estabelecimento de comboios diários, no referido dia de mercado, e extraordinários quando a empresa o julgasse necessário.

3.º Que, nestas condições, podia a linha ser aberta à exploração.

O que daqui podemos claramente concluir é

que esta linha se iniciava nas mais pobres condições de vida.

*

Por seu lado, no ramo de Beja a Casével, cuja construção fora entregue por concurso a um empreiteiro de nome Martins Touset, a recepção provisória em 25 de Agosto de 1870 consta de um auto que a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas (que entretanto substituíra o Conselho de Obras Públicas) apreciou em parecer de 12 de Setembro desse mesmo ano. ⁽¹⁾

Verificou-se que o projecto aprovado fora cumprido e o preço unitário de 631\$290 réis por metro. Os trabalhos haviam sido executados «com solidez e perfeição» e estavam todos concluídos, com excepção de pequenas reparações.

E, assim, o auto de recepção podia, para todos os efeitos, ser aprovado.

A recepção definitiva, cerca de ano e meio depois, em 10 de Janeiro de 72, foi aceite sem quaisquer objecções depois de examinada também pela Junta Consultiva em 30 de Janeiro. ⁽¹⁾

*

No ramo de Évora, foram os vários lanços igualmente recebidos, primeiro provisoriamente, e, passado o prazo legal, em recepção definitiva em datas que não vale a pena fixar, e vão de Julho de 72 a Agosto de 73.

Mas, em vespas quase da abertura do troço de Évora a Estremoz, em 13 de Março de 1873, o Director do Caminho de ferro do Sueste expunha ainda ao governo a deficiência de locomotivas de que dispunha para garantir o serviço desse prolongamento da linha de Évora e da do Sul, de Beja e Casével, já aberto à exploração.

Contentou-se, de resto, na eterna mesquinhez das nossas coisas, com mais duas locomotivas.

E fazia notar que, quer em planta quer em perfil, esses troços eram de mais difícil exploração porque a tal mesquinhez e talvez visão deficiente permitiram curvas de pequenos raios e fortes declives.

A Junta Consultiva, depois de pormenorizada discussão sobre o tipo de locomotivas que convirá adoptar, ⁽¹⁾ reconhece — 15 de Abril de 1873 — que «não tem os elementos indispensáveis para designar os tipos mais convenientes para a exploração da linha do Sueste», mas que «para uma exploração económica convém o menor número possível de tipos» e que as locomotivas Sharpe, que aquele Director propõe, com 11 toneladas por eixo, satisfazem tanto para os «pesados comboios de mercadorias entre Barreiro, Beja e Évora, como para exploração dos ramais de grandes declividades».

*

De qualquer modo, porém, após todas as vicissitudes de que demos ligeiro panorama, em 2 de Novembro de 1869 foi aberto à exploração o troço de **Beja a Quintos**; em 20 de Dezembro do ano seguinte, o de **Beja a Casével**, prolongando-se, assim, a linha, a partir de Beja, em dois sentidos: por um lado, na direcção da fronteira, a caminho de Andaluzia; por outro, na direcção do Algarve; finalmente, em 5 de Setembro de 1871, de Évora a **Vale do Pereiro**; à **Venda do Duque** em 10 de Março e até **Estremoz** em 21 de Dezembro de 1873.

E preciso notar que esta designação «Estremoz», corrente a esse tempo e, portanto, neste período da história dos nossos caminhos de ferro, não corresponde bem à realidade e pode originar confusões.

É que a estação que, a esse tempo, servia aquela vila e foi muitos anos o término da linha, era a de **Ameixial**, a uns três quilómetros aproximadamente de Estremoz e da qual o casario desta importante povoação, dominado pela torre altaneira do seu castelo, se vê a pouca distância.

*

Da inauguração até Estremoz dava notícia o «Jornal do Comércio» do dia 23 de Dezembro:

«Pelas 7 3/4 da manhã de ontem, partiu da ponte da estação dos Caminhos de ferro do Sul para o Barreiro o vapor «D. Carlos», levando os convidados que iam assistir à inauguração da linha férrea de Évora a Estremoz. Neste trajecto o vapor gastou trinta minutos.

«No Barreiro estava já pronto um comboio composto de quatro salões, duas carruagens, um «break» e a máquina «D. Luís» que teve o primeiro prémio na exposição de Londres, em 1862.

«Esta máquina foi feita para comboios expressos de quinze carruagens. A sua velocidade regular é de quarenta milhas por hora e tem por autor o sr. Beyer Peacock.

«Do Barreiro ao Poceirão contam-se 30 quilómetros que o comboio percorreu em trinta e cinco minutos; dali a Vendas Novas, 57 quilómetros; gastou uma hora e cinco minutos. Do Barreiro ao entroncamento de Casa Branca, gastou duas horas e quatro minutos. Chegou a Évora às 11 horas e 20 minutos. O comboio partiu às 11 horas e 55 minutos. Chegou a Venda do Duque às 12 horas e 13 minutos.

«Nesta estação a máquina largou o comboio por não servir para curvas muito apertadas e as rodas estarem demais distanciadas umas das outras. Foi substituída pela máquina «Faro», feita para curvas de trezentos metros. As rodas são mais pequenas e a distância menor. Foi com a veloci-

dade de seis milhas por hora. Recebeu nesta estação o eng^o Lecrenier.

«O caminho está um pouco áspero e em alguns pontos as linhas estão um pouco apertadas, fazendo com que o verdugo da roda vá roçando e dificultando o andamento.

«No sítio da Ribeira do Ter, há uma ponte de 75 metros de comprimento. O maior pegão tem 14 metros de altura. Os pegões são formados de cantaria até ao sítio onde pode chegar a água, e daí para cima de alvenaria. O resto da armação da ponte é de ferro. Ao passar aí o comboio, foram lançados ao ar muitos foguetes.

«À uma hora e trinta e cinco minutos chegava o comboio a Estremoz. Gastou em todo o trajecto 4 horas e 50 minutos.

«Logo depois da paragem, fizeram os sacerdotes a bênção do comboio.

«Na estação estavam o sr. general Maldonado, seu Estado Maior, Câmara de Estremoz e mais autoridades civis e militares. A estação estava embandeirada e uma filarmónica tocava o hino de D. Luís.

«Era imponente a vista do campo, coalhado por milhares de pessoas; estava formado o regimento de Lanceiros de Victor Manuel, na força de trezentos cavalos e dividido em esquadrões. Havia além disto uma quantidade imensa de carretas do Alentejo, muitos homens e mulheres a cavalo.

«A vila estava embandeirada. Arcos e foguetes não faltaram, e muitos outros sinais de público regozijo».

A nossa pequena rede ao sul do Tejo ficou, então, totalizando, a contar do seu início em 1855, — data da constituição da primeira empresa —:

Da estação do Barreiro a Casével . . .	195,908 quilómetros
De Casa Branca a Estremoz.	78,080 »
De Pinhal Novo a Setúbal	12,809 »
De Beja a Quintos	19,309 »
	306,106 »

*

Em Casével ficou a linha do Sul parada, sem continuação, cerca de 18 anos; a de Sueste, cerca

de 9 anos em Quintos; a de Évora, 22 anos em Estremoz; e o prolongamento para além de Setúbal tem de aguardar nada mais nada menos do que 59 anos. Meio século!

Não será, pois, muito arbitrário considerar como encerrada aqui a primeira fase do desenvolvimento da nossa rede ferroviária ao sul do Tejo.

*

Mas, antes de darmos este capítulo por terminado, anotemos algumas características das linhas, cuja vida, digamos, legal acabamos de descrever rapidamente.

«O perfil longitudinal das linhas do Sul e Sueste — escreve o Prof. Vicente Ferreira — pode classificar-se sob o ponto de vista da exploração, como difícil. ^(a)

«Supomos que, para reduzir ao mínimo as despesas de construção, se adaptou excessivamente o traçado ao terreno, apresentando por vezes uma sucessão de pequenos trainéis de poucos centos de metros, alguns com fortes inclinações.

«As rampas alternam com os declives em tão rápida sucessão que deve ser difícil tirar das máquinas bom rendimento, sujeitas como estão a bruscas e repetidas variações de esforço de tracção».

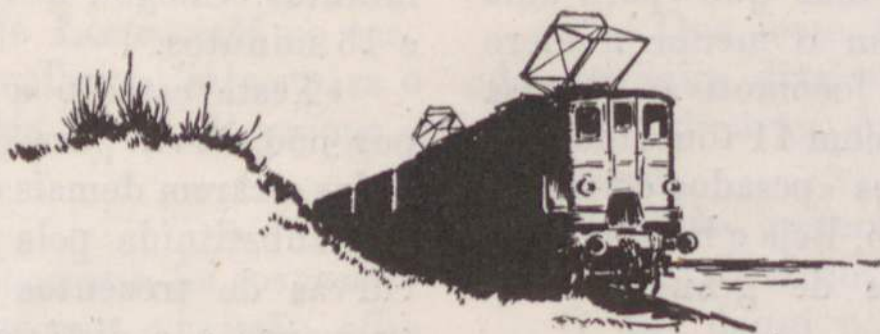
E, talvez melancolicamente, Vicente Ferreira acrescenta:

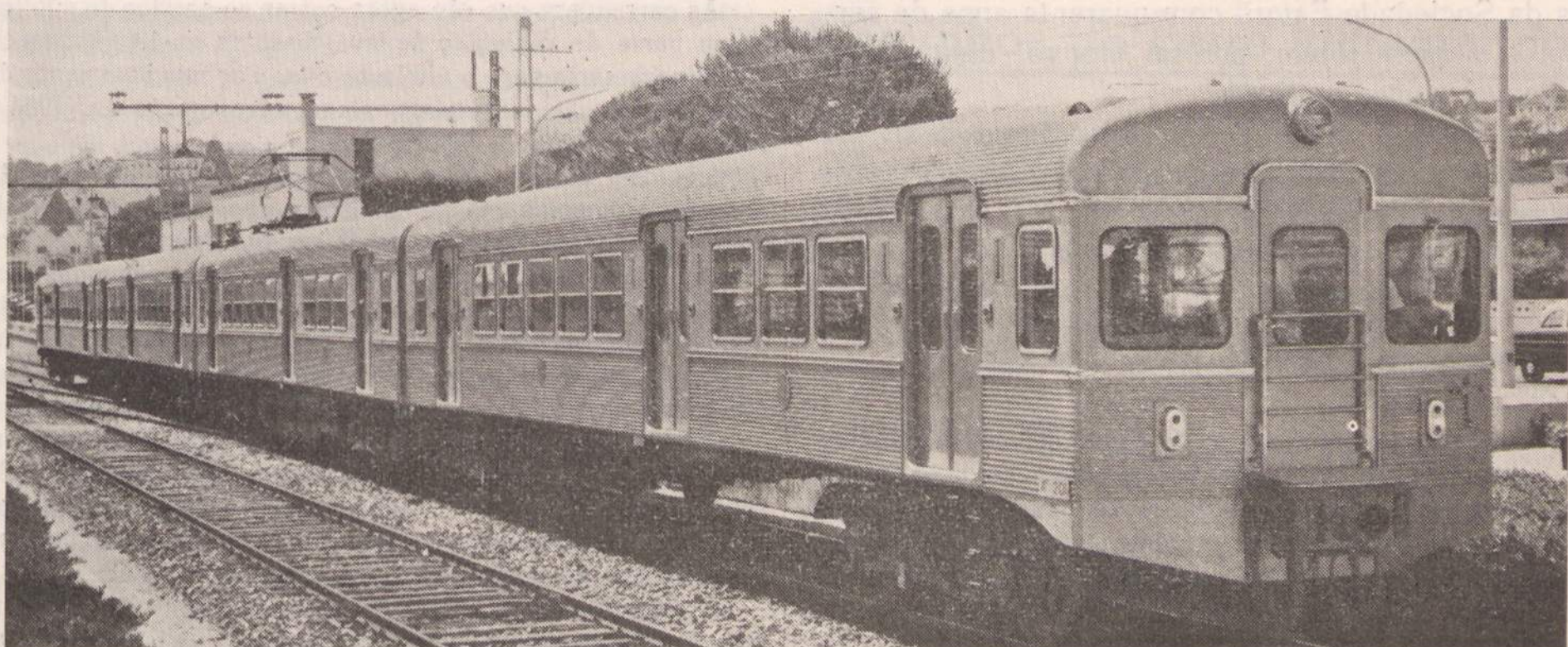
«As linhas de construção mais recente estão, sob este ponto de vista, em piores condições que as antigas».

Vimos como o próprio Conselho de Obras Públicas considerou estas linhas com carácter bastante secundário, admitindo características técnicas de que hoje sofremos as consequências, e, por isso, já em 1876, dizia Sousa Brandão: ⁽¹⁸⁾ «não nos ilustram muito sobre o modo de traçar os caminhos de ferro, nem de os executar com economia e com arte».

^(a) O Prof. Vicente Ferreira refere-se à totalidade das inhas, das quais os troços, até agora descritos, são ainda os mais fáceis.

(Continua)





A unidade quádrupla automotora, inaugurada no dia 13 de Julho

Sociedade Estoril

Na viagem inaugural do novo material circulante tomaram parte os ministros da Economia e dos Transportes

O sr. dr. António Amaral de Figueiredo, presidente do Conselho de Administração da Sociedade Estoril, no discurso que proferiu no banquete oferecido aos seus convidados, anunciou melhoria de serviço: mais comboios e comboios mais rápidos e mais cómodos

A Sociedade Estoril, que continua pondo em prática o plano apresentado em 1954, inaugurou, na tarde de 13 do corrente, com partida do Cais do Sodré, às 20.15, a primeira das três unidades quádruplas, com que vai melhorar consideravelmente o transporte de passageiros entre Lisboa e Cascais.

Naquela composição, de carruagens de perfil moderno e elegante e óptimas acomodações, que o público não deixará de apreciar e agradecer, seguiram os srs. Ministros das Comunicações e da Economia, e outras entidades oficiais e particulares, e representantes da Imprensa.

Após a viagem, realizou-se no Hotel Palácio, do Estoril, um banquete oferecido pela Sociedade Estoril aos seus convidados.

Presidiu à refeição o sr. dr. António Amaral de Figueiredo, ilustre presidente do Conselho de Administração daquela empresa, que tinha, à direita, os srs. Ministro da Economia; Secretário Nacional da Informação; presidente da Câmara Municipal de Oeiras; Prof. Mário de Figueiredo, presidente do

Conselho de Administração da C. P.; dr. Fernando Olavo, chefe do gabinete do Ministro da Economia, e eng.º Francisco Melo e Castro; e, à esquerda, os srs. Ministro das Comunicações; presidente do Município de Cascais; director-geral dos Transportes Terrestres; eng.º Cancela de Abreu, presidente da Junta de Turismo da Costa do Sol; chefe do gabinete do Ministro das Comunicações e o vice-presidente das Corporações. E em lugares de relevo viam-se ainda os srs. eng.º Mário Costa, Conde de Penha Garcia, Dr. Mário Reymão Nogueira e general Frederico Vilar, membros do Conselho de Administração da C. P.; eng.ºs Roberto de Espregueira Mendes e Pedro de Brion, respectivamente director-geral e subdirector da C. P.; D. Elisa Carneiro, assistente social da Sociedade Estoril; Eng.ºs Luís Costa, Miranda Coutinho, Mário Trigo; João Carlos Alves, Quirino da Fonseca, Carlos Brasão, Alexandre Cardoso e Duarte Bello; drs. Campos Figueira, Alberto de Figueiredo, Fausto de Figueiredo, Jorge de Vasconcelos, Manuel Morgado e cinco funcioná-

rios da Sociedade Estoril com quarenta anos de serviço, e a quem foram, por tal motivo, distribuídos emblemas comemorativos.

Aos brindes, falou em primeiro lugar o sr. dr. António Amaral de Figueiredo, cujo discurso reproduzimos na íntegra, a seguir:

«Senhores Ministros,
Senhor Secretário Nacional de Informação,
Senhores Presidentes das Câmaras Municipais,
Meus Senhores:

Entrou hoje em circulação a 1.^a das 3 unidades quádruplas que, juntamente com 4 carruagens reboques, — ao todo 16 unidades portanto — foram construídas pela indústria portuguesa. Aproveitamos o ensejo para, no fim deste jantar, premiar, como merecem, os funcionários que em 1959 completam 40 anos de serviço.

Pareceu-nos que a conjugação destas circunstâncias teria o significado bastante para pedir a V. Ex.^{as} o favor da vossa comparência. Com a maior satisfação verificámos que V. Ex.^{as} entendiam como nós e nos davam a honra e o prazer de aceitar o convite.

Cumpro gostosamente o meu dever saudando, em nome da Sociedade Estoril em primeiro lugar, os membros ilustres do Governo da Nação aqui presentes, Senhor Ministro da Economia e Senhor Ministro das Comunicações. Agradeço a presença de Suas Excelências a este jantar, como agradeço também a presença do Senhor Secretário Nacional de Informação, dos Senhores Presidentes das Câmaras Municipais e de todos V. Ex.^{as}.

* * *

Meus Senhores. No vasto plano de investimento que a Sociedade Estoril entendeu dever encarar para fazer face ao acréscimo do tráfego de passageiros destacava-se, como parcela principal, a que dizia respeito a material circulante. Foram consultados 25 possíveis fornecedores. A grande maioria não chegou a apresentar propostas, por ter achado demasiado curto o prazo pedido para a entrega da encomenda. Seis firmas responderam ao concurso. A proposta mais favorável, em preço e em prazo, foi a de uma firma portuguesa — a Sorefame — com quem firmámos o contrato respectivo, no valor de 34.000 contos, e que o cumpriu por forma a dar-nos inteira satisfação.

Neste curtíssimo relato vai o melhor dos elogios, que me dispensa portanto de quaisquer outras explanações sobre pormenores de menor significado.

Vossa Excelência, Senhor Ministro da Economia, que tem a seu cargo a vasta e pesada responsabilidade de dirigir a economia nacional, — honra lhes seja pela forma como o vem desempenhando — há-de ter ouvido com agrado a afirmação dos factos que acabo de referir.

A Sorefame soube trabalhar a um nível internacional, e será certamente a este nível, mais cedo ou mais tarde, que terá de trabalhar toda a indústria que quiser subsistir.

Na verdade, cada vez será mais difícil procurar as soluções nacionais dos problemas. Teremos de as encontrar para além das nossas fronteiras.

A nossa mentalidade terá que evoluir neste sentido e, para tanto, será necessário que a mentalidade de cada um dos que têm a seu cargo a administração de empresas, saiba fazer a sua evolução.

A Sociedade Estoril tem sempre curado de se pôr a par, em matéria de transportes suburbanos, com os progressos e aperfeiçoamentos da técnica moderna, e de manter um serviço que se equipare aos correspondentes serviços lá de fora, procurando que as deficiências fatais de uma exploração de transportes suburbanos não sejam superiores às admissíveis, quando vistas por um ângulo comum a qualquer país.

As carruagens que vão agora entrar ao serviço do público fazem parte de um plano de investimentos em 1.^o estabelecimento necessário para o eficiente e regular funcionamento da nossa exploração ferroviária, plano apresentado em 1954 e posto em execução de então para cá.

Não vou cansar Vossas Excelências com a enumeração dos melhoramentos em curso. Não serão todos eles visíveis por si próprios, mas todos terão um significado prático nos resultados obtidos. Limitar-me-ei a dizer que a soma das despesas pagas e das encomendas firmadas eleva-se neste momento a 78 000 contos. Não pecarei certamente por exagero ao afirmar que o seu montante definitivo não deverá andar longe dos 100.000 contos, se é que esta verba não vier a ser ultrapassada.

Esta empresa nunca foi tímida. Soube sempre usar, e continua a usar, de um certo saudável optimismo nas suas realizações. Espera que V. Ex.^a, Senhor Ministro das Comunicações reconheça o seu desejo de acertar e de progredir no bom, desempenho do serviço público que lhe está confiado.

V. Ex.^a disse-nos um dia que nos poderíamos dar portanto mais satisfeitos na medida inversa das críticas feitas ao nosso serviço. Reconhecemos o acerto do conceito, e reconhecendo embora que não damos, porque nunca poderemos dar, inteira satisfação aos 20 milhões de passageiros que transportamos anualmente, esforçamo-nos sempre por ter presente a norma indicada por V. Ex.^a.

Porque assim também pensamos, tivemos que enfrentar investimentos muito vultosos, e porque eles têm que estar integralmente amortizados em prazo relativamente curto, temos que manter o nível actual da nossa receita.

O caso prende-se com o problema das tarifas que breve terá que ser posto. Não é este o momento azado para tratar do assunto em pormenor.

Farei apenas uma afirmação: se fosse possível manter o actual regime das 3 classes, a Sociedade Estoril não precisaria de mexer nas suas tarifas actuais, que datam de 1932. Sucede porém que o tal condicionamento internacional dos problemas de que há pouco falava, levou o nosso País a aderir ao sistema das 2 classes preconizado e adoptado hoje por esse mundo fora. Estamos perante uma realidade, quer ela seja considerada boa ou má.

A Sociedade Estoril terá que se curvar perante os factos, o que implicará um condicionamento de preços diferente do actual embora, no seu conjunto, não superior ao actual. Uns pagarão menos e ficarão calados; outros pagarão um pouco mais e farão ouvir as suas queixas. A todos podemos anunciar melhoria de serviço: mais comboios e comboios mais rápidos e mais cómodos.

Peço agora licença a V. Ex.^{as}, Senhores Ministros, para dirigir algumas palavras aos funcionários que vão ser premiados.

No almoço que se realizou no ano passado, no Tamariz, foram distribuídos os primeiros emblemas de ouro e o prémio pecuniário aos 6 primeiros funcionários que completavam os 40 primeiros anos, de actividade ferroviária desta Sociedade.

No final do jantar desta noite vão ser distribuídos os emblemas a outros 5 bons e zelosos funcionários que completam este ano o mesmo tempo de actividade ao serviço da empresa.

Ao Concelho de Administração e à Direcção da Sociedade Estoril é particularmente grato poder sentar à sua mesa os 5 funcionários que — cada um dentro da sua esfera de actividade — nos auxiliaram, durante 40 anos, a desempenhar a nossa missão.

Cito os seus nomes e os seus cargos actuais: José Rodrigues Damião, escriturário de 1.^a classe; Américo Sequeira condutor de 1.^a classe; José Maria Oliveira Martins, chefe do serviço de Fiscalização; Francisco Pereira, chefe de estação de 1.^a classe, e Virgílio Rosado, chefe de estação de 2.^a classe.

Aponto o seu exemplo e formulo, em nome da empresa, os desejos mais sinceros pelas suas prosperidades pessoais, ao mesmo tempo que lhes agradeço a colaboração prestada,

tanto à actual administração e direcção como às nossas antecessoras durante o longo período de 40 anos.

Muitos poucos poderão testemunhar como eles a grande evolução havida de 1919 a 1959, o que, hoje como há 40 anos, se mantém nesta empresa tão vivo como então, o ideal de bem servir e do progresso. Cumpre-nos continuar, um e outro, já que herdámos a grata, mesmo que pesada, responsabilidade de continuar a obra dos fundadores desta Sociedade Estoril

É essa mesma responsabilidade, que não data de ontem porque existe há já algumas décadas, que implica determinado conceito na nossa maneira de proceder. Esse conceito foi maravilhosamente sintetizado pelo Senhor Presidente do Conselho — a quem de longe, como português e como Presidente do Conselho de Administração da Sociedade Estoril, presto as minhas sinceras e agradecidas homenagens —: «estudar com dúvida e realizar com fé».

Agimos sempre nesta casa de acordo com aquele sábio ensinamento, e nunca nos tem faltado a fé, depois do estudo de qualquer problema nos ter levado à conclusão de que ele pode ser resolvido. E vastos e intrincados problemas tem sido possível estudar e resolver, com especiais cautelas e obrigações, porque temos a nosso cargo um serviço público, tal como hoje a C. P. e a Carris e amanhã o Metropolitano.

Aproveito o ensejo de me referir às empresas que têm connosco as afinidades do transporte por «rail» para cumprimentá-las muito amistosamente nas pessoas dos seus representantes que nos deram o grato prazer de se associar a esta festa, pedindo-lhes que a considerem um pouco como festa de família. Temos problemas comuns, e sempre soubemos até hoje, como estou certo de sabermos amanhã, manter úteis e proveitosos contactos.

Uns dos outros poderemos colher ensinamentos que serão da maior utilidade na eficiência das nossas explorações, e que se poderão traduzir em melhorias para o público que se utiliza dos nossos meios de transporte.

Ainda no capítulo das referências, não poderia acabar estas palavras sem uma menção especial para a Imprensa. Conhecedor da força que está nas suas mãos, conhecemos também a forma como sabe utilizá-la, o que merece consequentemente o nosso respeito e a nossa admiração. Julgo ter podido sintetizar nestas poucas palavras o muito que poderia dizer de bom ou de elogioso acerca da sua meritória actividade. Nos nossos cumprimentos à Imprensa englobo a grande imprensa diária e a imprensa regional, aqui também presente na pessoa do representante do jornal «A Nossa Terra» de Cascais.

Senhores Ministros e meus senhores. Acabo as minhas palavras renovando os agradecimentos da Sociedade Estoril pela presença de V. Ex.^{as} e desejando a todos, e a cada um, as melhores felicidades pessoais.»

Fez depois uso da palavra o sr. eng. Angelo Fortes, director da Sorefame, que saudou os Ministros presentes. Recordando a actividade do antigo subsecretário de Estado do Comércio e Indústria, hoje Ministro da Ecónomia, sr. Eng. Ferreira Dias, afirmou que este membro do governo deixou no desempenho daquele lugar uma legislação de incalculáveis serviços para o País. Em seguida, proferiu algumas palavras de homenagem à memória de Fausto Figueiredo, a quem a zona da Costa do Sol deve muito do que ela é e que, como ferroviário, se notabilizou pela sua visão e pelas suas actividades. Referindo-se ao novo material, que tinha entrado em circulação na linha de Cascais, disse que ele foi inteiramente architectado, calculado e fabricado pelos serviços técnicos e fabris da Sorefame, e que na

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

O seguinte quadro, que reproduzimos, com a devida vénia, do n.º 6 de «Boletim Trimestral do Banco de Angola» (Abril-Junho de 1959) refere-se ao movimento dos quatro Caminhos de ferro de Angola, no primeiro trimestre deste ano:

CAMINHOS DE FERRO	Passageiros		Carga		
	Número	Receita (contos)	Tonelagem	Gado (cabeças)	Receita (contos)
C. F. do Amboim . . .	2.522	81	6.918	—	1.242
C. F. de Benguela (*) . .	104.383	2.214	393.497(**)	2.456	59.685
C. F. de Luanda. . . .	63.458	1.952	95.300	1.456	7.899
C. F. de Moçamedes (*)	10.675	507	45.661	901	2.672

(*) Respeita somente aos meses de Janeiro e Fevereiro.
(**) Inclui 193.030 toneladas de transportes de serviço.

Publicações recebidas

Boletim Trimestral do Banco de Angola

Deste Boletim, publicado pela Repartição de Estudos Económicos do Banco de Angola, recebemos o n.º 8, que, como os anteriores, contém matéria de grande interesse.

Dando-nos um panorama amplo e geral de todas as actividades agrícolas e industriais da Província, inclui também informações sobre o movimento dos portos de Luanda, Lobito e Moçambique, dos caminhos de ferro (1.º trimestre de 1959) e dos Transportes aéreos (1.º trimestre de 1959).

O presente n.º 6 do Boletim, correspondente aos meses de Abril, Maio e Junho, fecha com um trecho do discurso que o sr. Presidente do Conselho proferiu em 23 de Maio e em que abordou, entre outros, os problemas africanos.

sua construção colaboraram vinte engenheiros, trinta desenhadores e quinhentos operários.

Falaram seguidamente os srs. Ministros da Economia e das Comunicações, o primeiro para brindar pela «pioneira da electrificação dos caminhos de ferro em Portugal» e pela Imprensa; o segundo para afirmar que acreditava firmemente não só nos caminhos de ferro, cujos serviços são indispensáveis na vida dos países, mas também nas possibilidades da indústria nacional.

Fechou a série dos brindes o sr. dr. José Beja da Costa, assistente da União dos Sindicatos Ferroviários, para enaltecer a Sociedade Estoril e todas aqueles que a vem servindo com dedicação.

O jantar terminou com a entrega do emblema de ouro aos cinco funcionários com quarenta anos de serviço, e a quem o sr. dr. António Amaral de Figueiredo se referiu no seu discurso.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Homenagem à memória dum grande amigo de Lisboa

Entre os ilustres amigos de Lisboa figura, pelo seu grande amor a esta cidade, Manuel Emydio da Silva. Decorreu, em 1958, o centenário do seu nascimento. A data não foi esquecida. O nome desse homem a quem se deve, em grande parte, a grandeza e a beleza do nosso Jardim Zoológico — um dos mais aprazíveis recantos de todo o País — continua vivo no espírito e no coração de quantos o conheceram e estimaram e na gratidão do povo de Lisboa. Em homenagem à sua memória ilustre, uma Comissão de amigos e colaboradores reuniu, em dois grossos volumes, sob o título de *Cousas & Lousas*, os notáveis artigos que Manuel Emydio da Silva, sob o pseudónimo de *L. Mano*, publicou no «Diário de Notícias», de 1903 a 1910.

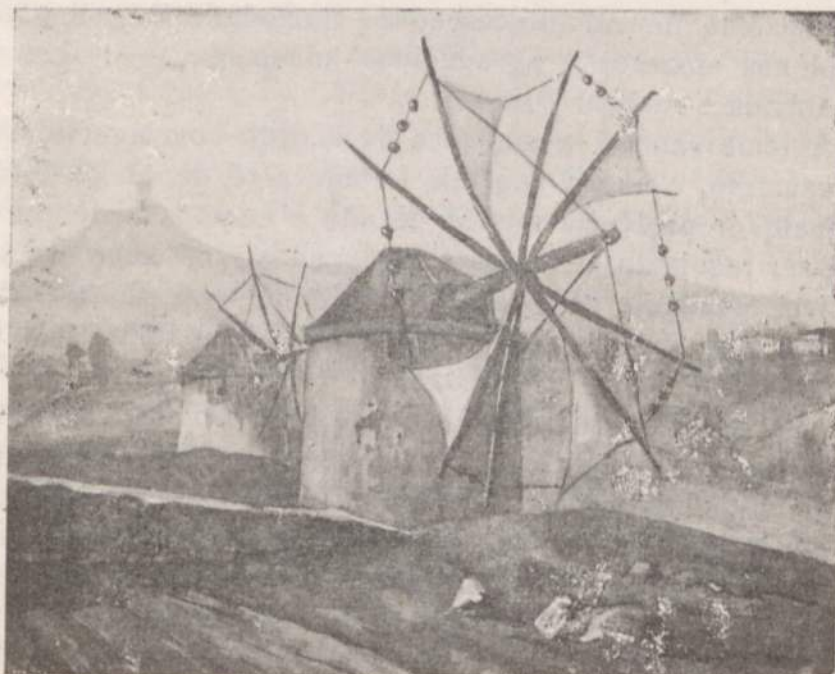
Com interesse lemos essas páginas. Elas reflectem não apenas uma cultura variada, mas constituem uma prova de que o seu espírito estava sempre atento a vários problemas da vida nacional e do progresso da cidade que tanto amou. E o mais curioso é que muitos dos seus artigos não perderam actualidade. O mérito dos autênticos escritores reside em serem sempre actuais e oportunos.

Um rapaz de setenta anos

Acabo de ler, em «O Século», de 11 do corrente, uma notícia que deve ter surpreendido muita gente. Trata-se de um aluno de mais de 70 anos que, com altas classificações, está no Porto a concluir os preparatórios para a Faculdade de Medicina. Esse aluno é o sr. coronel Alexandre Teodoro dos Santos Fonseca a quem, desta minha humilde página, presto as minhas sinceras homenagens. O seu amor ao estudo é uma lição magnífica para a mocidade.

Quando, na minha juventude, fiz, no University College, de Londres, um curso de férias sob a direcção do insigne Professor Daniel Jones, encontrei, entre os 250 alunos inscritos, pessoas de todas as idades e de quase todas as raças, entre os 18 e os 60 e tantos anos. Compreendi então que a velhice não existia verdadeiramente: o que havia, o que se via com frequência, eram velhos de 20 anos, que não compreendiam a vida, e rapazes de sessenta, que sabiam vivê-la com dignidade e com inteligência.

Os nossos artistas



MOINHOS EM MONTELAVAR

Aquarela de João Rosa Rodrigues

ARTE POÉTICA

Por NORBERTO ÁVILA

*O poema há-de nascer do íntimo da alma,
límpido e natural
como o regato que nasce do seio da montanha,
como uma gota de orvalho numa pétala de rosa;
deve sair dos lábios do poeta
harmoniosamente,
preso nas asas do sonho que o domina;
deve, por fim, entrar no coração dos homens
com a mesma limpidez com que nasceu.
Porque é preciso que os homens
sintam dentro de si a Poesia,
— a Poesia humana e verdadeira.*

ART POÉTIQUE

Traduit par GASTON-HENRI AUFRÈRE

*Le poème doit naître du tréfonds de l'âme,
limpide et naturel
comme le ruisseau qui naît au sein de la montagne,
comme une goutte de rosée sur un pétale de rose;
il doit sortir des lèvres du poète
harmonieusement,
prisonnier des ailes du rêve qui le domine;
il doit, enfin, entrer dans le cœur des hommes
avec la même limpidité qu'il naît.
C'est pourquoi il faut que les hommes
sentent la Poésie en eux-mêmes
— la Poésie humaine et vraie.*

Viagens e Transportes

Novo horário da linha de Sintra e o novo apeadeiro de Santa Cruz de Benfica

No domingo, 12 do corrente, entrou em vigor o novo horário de comboios na linha de Sintra, que difere sensivelmente do antigo.

Com o estabelecimento do novo horário, foi aberto à exploração o novo apeadeiro de Santa Cruz de Benfica, situado entre a estação de Benfica e o apeadeiro de Damaia.

Construção de dois navios para o transporte de passageiros entre Lisboa e o Barreiro

Na Administração da Companhia Portuguesa dos Caminhos de Ferro procedeu-se à assinatura do contrato de construção com os Estaleiros Navais de Viana do Castelo, de dois navios para transporte de passageiros no Tejo entre Lisboa e o Barreiro.

Trata-se de duas unidades modernas, com a velocidade de 13 nós e acomodações para 1.012 passageiros com bom tempo e 560 com mau tempo. Construídos de ferro, medirão 50 metros de comprimento por 9,5 de boca e terão um deslocamento de 425 toneladas.

Serão dois barcos de casco metálico, com magníficos salões e recintos ao ar livre, quatro portalós em correspondência com os átrios de ré e de vante e acessos amplos a todos os alojamentos.

Assinaram o contrato, por parte da C. P., os Srs. Prof. Mário de Figueiredo e Eng.^o Mário Costa, e por parte dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo, o administrador-delegado, Sr. Jacques de Lacerda.

Vida Ferroviária

Fusão das Associações de Socorros Mútuos

Na sede da Previdência do Ferroviário Português reuniram-se recentemente os representantes desta associação com os das congéneres, para tratar dos assuntos respeitantes à fusão das Associações de Socorros Mútuos dos Ferroviários e cujo projecto de estatutos da futura Previdência dos Ferroviários de Portugal se encontra em estudo pelas entidades oficiais competentes.

Foi resolvido continuar a estudar este transcendente assunto e considerar o actual boletim «A Previdência» como propriedade das três mutualidades a fundar e não só da Previdência do Ferroviário Reformado, como tem sido até esta data. Mais foi deliberado que a próxima reunião dos representantes das três associações se efectue no Porto.

Os nossos mortos

D. Irene Lopes Banhos Katzenstein

Faleceu em Lisboa, no dia 3 do corrente, sepultando-se, no dia seguinte, no Cemitério Alemão, a sr.^a D. Irene Lopes Banhos Katzenstein, viúva do comerciante sr. Eduardo Katzenstein, fundador da firma desta capital Eduardo Katzenstein, Lda., mãe dos srs. Heinrich, Friedrich e Wilhelm Katzenstein, e irmã da sr.^a D. Bertha Lopes Banhos e do nosso director, sr. Carlos d'Ornellas.

À família enlutada, e, especialmente, ao nosso querido Director, os redactores, o pessoal da administração e o quadro da tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresentam sentidos pêsames.

Estações floridas

Foi ajardinada a estação de caminho de ferro de Vila Franca de Xira

Por louvável iniciativa do sr. Mário Amaral da Silva, zeloso e actual chefe da estação do Caminho de Ferro de Vila Franca de Xira, procedeu-se, ali, ao ajardinamento da gare e dos terrenos contíguos. Com essa iniciativa, embelezou-se o local e deu-se mais dignidade ao edifício, tanto mais que a estação tem à sua beira o aprazível jardim Constantino Palha.

Felicitemos o sr. Mário Amaral da Silva que, por essa obra, se mostrou um ferroviário modelar e concorreu para o embelezamento da estação de Vila Franca de Xira.

O Canal de S. Lourenço

que liga o Atlântico ao lago Michigan, fez de Chicago um porto de mar

Desde o dia 25 de Abril, (a inauguração oficial realizou-se no dia 26 de Junho) que o Atlântico se encontra ligado, pelo canal de Lourenço, ao lago Michigan.

Este canal tem 183 quilómetros de extensão, 8,25 metros de fundo mínimo e liga, através de enormes eclusas e declives, os 1300 quilómetros navegáveis do rio S. Lourenço aos 1800 quilómetros de canais que ligam os grandes lagos entre si.

Esta obra portentosa, que honra a engenharia do nosso tempo, e custou, na nossa moeda, 28 milhões de contos, representa cinco anos de trabalho activo, em que se ocuparam 22 mil operários e técnicos canadianos e norte-americanos.

Foi assim que Chicago se tornou num grande porto de mar, com a característica de ser o mais afastado do Oceano, em todo o mundo, e de estar situado a 175 metros de altitude.

O novo porto, que passou a chamar-se Dutulh, pode receber navios até 12.000 toneladas.

A realização desta obra resultou da colaboração entre o Canadá e os Estados Unidos.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 42 312

(Continuação)

Art. 13.º — As divisões dos transportes aéreos e as explorações de portos e caminhos de ferro de Angola e Moçambique passam a designar-se direcções de exploração.

Art. 14.º — O quadro comum dos engenheiros dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes do ultramar, criado pelo Decreto n.º 30 690, de 23 de Dezembro de 1947, compreende as seguintes categorias e cargos:

Categorias e lugares	Número de lugares	
	Angola	Moçambique
Quadro		
4 engenheiros directores:		
Director dos serviços	1	1
Subdirector dos serviços	1	1
16 engenheiros-chefes:		
Director de exploração	3	4
Subdirector de exploração	1	3
Adjunto da direcção dos serviços (electro-técnico e mecânico)	1	2
Chefe da divisão de estudos e construção (civil)	1	1
41 engenheiros de 1.ª classe		
Chefes de serviço:		
De movimento e tráfego	3	3
De via e obras	2	3
De electricidade	3	3
De material e tracção	2	3
De obras (transportes aéreos)	1	1
De compras e armazéns	1	1
De manutenção (transportes aéreos)	1	1
Chefes de oficinas	3	4
Chefe de brigada de estudos e construção	2	4
21 engenheiros de 2.ª classe:		
Adjuntos dos chefes de serviço:		
De movimento e tráfego	—	1
De via e obras	2	5
De electricidade	—	1
De material e tracção	2	3
Adjuntos do chefe de oficinas	2	3
Adjuntos do chefe de brigada	2	—
Quadro complementar		
12 engenheiros praticantes	6	6

Art. 15.º — Os cargos referidos no artigo anterior só podem ser desempenhados por engenheiros, providos nos termos dos artigos 3.º, 4.º e 5.º e seus parágrafos do Decreto n.º 36 690, de 23 de Dezembro de 1947.

§ único. — São mantidos, no regime em que estão providos e até à vacatura dos cargos, os actuais chefes de serviço não engenheiros, correspondendo-lhes os vencimentos fixados no mapa I.

Art. 16.º — Sem prejuízo do disposto no artigo 134.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, os engenheiros contra-

tados ou em comissão em lugares dos quadros dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes das províncias de Angola e Moçambique à data do presente decreto podem requerer entrada no quadro comum, no qual ingressarão, tendo em conta o tempo e o mérito do serviço prestado, independentemente da idade, desde que reúnam as necessárias aptidões para o desempenho do cargo.

§ único. — Caso não seja requerido ingresso no quadro nos termos deste artigo, serão os contratos denunciados para o termo dos respectivos prazos, salvo se as exigências do serviço o contra-indicarem.

Art. 17.º — Os vencimentos a abonar aos engenheiros são os que competem à classe que lhes pertence no quadro comum, acrescidos das gratificações constantes dos mapas I ou III, devidas pela função exercida.

Art. 18.º — Mantém-se para os engenheiros praticantes o disposto no artigo 32.º do Decreto n.º 37 217, de 7 de Dezembro de 1948.

Art. 19.º — Os cargos de directores de exploração dos transportes aéreos são providos, em regime de contrato ou nomeação, por pilotos aviadores militares ou comerciais ou por engenheiros-chefes do quadro comum, devendo em qualquer dos casos terem reconhecida capacidade técnica e administrativa. Os actuais chefes de divisão consideram-se providos nos cargos de director de exploração dos transportes aéreos, no mesmo regime em que se encontram, sem necessidade de novo contrato, portaria, visto ou posse.

Art. 20 — É integrado, para todos os efeitos legais, no quadro comum, na província de Moçambique, o cargo criado pelo artigo 2.º do Diploma Legislativo n.º 1432, de 3 de Abril de 1954, daquela província, o qual passa a designar-se de subdirector da exploração dos transportes aéreos e será provido por um engenheiro-chefe do quadro comum, de entre os mencionados no artigo 14.º deste diploma.

Art. 21.º — O pessoal dos serviços dos portos, caminhos

Sociedade de Perfumarias Dorlan, Lda.

São estes os produtos que oferecemos às cantinas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e às de todas as organizações com o desconto máximo

PASTA DENTÍFRICA CHLORODONT

anti-carie c/fluor, a pasta alemã com 70 anos de existência, agora ao serviço da saúde em PORTUGAL.

LEOKREM

o creme de beleza alemão à base de vitaminas! O único que contém a vitamina SOL.

VITAPOINTE

o creme capilar mais imitado, mas nunca igualado.

VITABRIL

para o homem moderno, cuidadoso da beleza do seu cabelo, o mesmo que VITAPOINTE é para a mulher.

CHAMPÔ VITAPOINTE // ÁGUAS DE COLÓNIA DOR-

LAN // PETRÓLEO QUÍMICO DORLAN

BRILHANTINAS a fabricar a pedido

ELIXIR CHLORODONT // LAIT DE BEAUTÉ VITA-
POINTE, com vales de 100\$00 em produtos.

RUA ANTÓNIO MARIA BAPTISTA, 20

— LISBOA-PORTUGAL —

Telef. 840243

de ferro e transportes, com excepção dos engenheiros que pertencem ao quadro comum, referido no artigo 14.º, constitui, em cada província de Angola e Moçambique, um quadro privativo.

§ 1.º — O provimento dos cargos do quadro privativo far-se-á por nomeação ou contrato, conforme as disposições dos diplomas orgânicos dos serviços e respectivos regulamentos privativos.

§ 2.º — A requerimento dos interessados, poderá ser dispensado, por despacho ministerial, no provimento de cargos do quadro privativo, que o Conselho de Administração reconheça exigirem larga experiência ferroviária, o mínimo de habilitações literárias a que se refere o artigo 13.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino, podendo ser então admitidos aos concursos para aqueles cargos funcionários com prática e conhecimentos adequados que satisfaçam às restantes condições legais.

Art. 22.º — São extintos os quadros de pessoal permanente contratado e eventual dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes das províncias de Angola e Moçambique, considerando-se integradas no quadro privativo as diversas categorias actualmente existentes nos quadros extintos.

§ único — O quadro privativo compreenderá, para cada categoria, o número de unidades correspondentes à soma das existentes nos actuais quadros de nomeados e contratados do pessoal permanente e eventual.

Art. 23.º — Os actuais contratados podem ser nomeados para o quadro privativo, nas classes e categorias que possuam ou lhe pertençam pela designação fixada no mapa I anexo, desde que tenham, pelo menos, dois anos de serviço nessa categoria, com boas informações, e se os cargos não deverem ser exercidos exclusivamente em regime de contrato, segundo os regulamentos dos serviços. A aplicação deste artigo far-se-á independentemente da idade, sem prejuízo do disposto no artigo 134.º do Estatuto do Funcionalismo Ultramarino.

Art. 24.º — O pessoal assalariado constitui um quadro especial, variável conforme as necessidades de serviço. De futuro, no quadro do pessoal assalariado só podem ser feitas admissões de operários e trabalhadores que forneçam um esforço predominantemente físico ou para as mais baixas categorias de cada classe, mas sempre com a mesma designação correspondente ao quadro permanente.

§ único — O pessoal assalariado do quadro referido neste artigo tem preferência para a admissão nos cargos do quadro privativo, desde que satisfaça às condições previstas nos regulamentos respectivos.

Em Moçambique não é aplicável aos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes o disposto na Portaria Provincial n.º 7660, de 15 de Janeiro do 1949.

Art. 25.º — São alteradas as seguintes designações do pessoal, sem carência de nova nomeação, visto ou posse :

A) No quadro comum dos engenheiros dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes :

Designação actual	Passa a designar-se
Engenheiro director de exploração adjunto.	Engenheiro subdirector de exploração.
Engenheiro chefe do serviço de movimento, tráfego e tarifas	Engenheiro chefe do serviço de movimento e tráfego
Engenheiro adjunto de exploração (Lobito)	Engenheiro chefe do serviço do movimento e tráfego
Engenheiro chefe do serviço de material e oficinas de aviação.	Engenheiro chefe do serviço de manutenção.
Engenheiro adjunto dos transportes aéreos	Engenheiro chefe das oficinas.
Engenheiro chefe da conservação de aeródromos	Engenheiro chefe do serviço de obras (T. A.).

B) No quadro privativo de Angola :

Designação actual	Passa a designar-se
Adjunto do chefe do material, tracção e electricidade . . .	Chefe de secção técnica.
Adjunto comercial (T. A.). . .	Chefe do serviço comercial (T. A.).
Adjunto do tráfego	Despachante de tráfego de 1.ª classe.
Encarregado de aeródromos de 1.ª e 2.ª classes	
Ajudante de escritório. . . .	Aspirante.
Praticante de escritório	
Capataz (conferente de carga) e conferente de carga	Capataz conferente de carga.
Capataz de partido de 1.ª e 2.ª classes	Capataz de via de 1.ª e 2.ª classes.
Chefe de movimento (T. A.) . . .	Chefe de operações.
Chefe do serviço de abastecimento de água	Chefe da secção de abastecimento de água.
Condutor de comboios.	Condutor de trens de 1.ª classe.
Condutor de via e obras	Inspector de via e obras
Contínuo europeu	Contínuo.
Despachante de voo	Despachante de operações de 1.ª classe.
Electricista de 3.ª classe (servindo de relojoeiro).	Relojoeiro de 2.ª classe.
Encarregado de aeródromos de 3.ª classe	Despachante de tráfego de 2.ª classe.
Encarregado de automotoras e automóveis.	Encarregado de automotoras.
Encarregado de carruagens . . .	Encarregado da limpeza de carruagens.
Encarregado de oficinas (T. A.)	Mestre geral de oficinas.
Encarregado do silo do porto do Lobito	Encarregado de silos.
Enfermeiro/a auxiliar de 1.ª classe	Enfermeiro/a auxiliar.
Enfermeiro a de 1.ª classe . . .	Enfermeiro/a visitador/a
Enfermeira de 1.ª classe (visitadora)	
Escriturário principal	Chefe de secretaria.
Escriturário de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes	Primeiro, segundo e terceiro-oficial.
Factor de 2.ª classe.	Factor auxiliar.
Guarda-freios de 1.ª classe . . .	Condutor de trens de 2.ª classe.
Guarda-freios de 2.ª classe . . .	Guarda-freios.
Inspector comercial.	Inspector de tráfego e tarifas.
Inspector de contabilidade e fiscalização de 1.ª classe.	Inspector de contabilidade e fiscalização.
Inspector de contabilidade e fiscalização de 2.ª classe.	Subinspector de contabilidade e fiscalização.
Inspector de movimento, tráfego e tarifas de 1.ª classe.	Inspector do movimento.
Mestre geral	Mestre geral de oficinas.
Operário chefe de brigada. . . .	Chefe de brigada (oficinas)
Operários motoristas e motoristas que prestam serviço nos portos conduzindo guindastes e outro equipamento automóvel	Mecânico condutor de guindastes automóveis.

(Continua)

Essas & Comentários

O caso de um actor que nunca viajou de avião

Glenn Ford, grande actor de cinema, visitou, recentemente, a Espanha, tendo chegado a Madrid no dia 5 de Março. Vinha de Paris. Não utilizou, como tantos outros artistas, o automóvel e muito menos o avião. Glenn Ford gosta de viajar por caminho de ferro e conserva-se fiel à sua preferência. Dormir descansadamente, na cama de um vagão ferroviário, é um dos seus grandes prazeres. Aos jornalistas que aguardavam, em Ávila, a sua presença, declarou, para surpresa deles, que nunca havia subido a um avião.

O caminho de ferro, apesar da concorrência do automóvel e do avião, ainda se mantém, orgulhosamente, à frente dos diversos sistemas de transportes terrestres, pois procura actualizar sempre as suas comodidades e aumentar a sua velocidade.

O exemplo do actor Glenn Ford não é um caso isolado. Viajar por caminho de ferro, numa carruagem moderna, é, actualmente, um prazer e sê-lo-á durante muitos anos.

Os programas da Televisão Portuguesa

Não há dúvida — ninguém a terá, certamente — que, com a Televisão Portuguesa, se conquistou entre nós um indiscutível, brilhante e necessário progresso, quer sob o ponto de vista recreativo, quer sob o ponto de vista cultural. Com a imagem acompanhando admiravelmente o som, o espectáculo tornou-se mais completo e «sugestivo»: é, ao mesmo tempo, uma sessão de cinema e uma leitura ilustrada de noticiário. Sem sair de casa, na comodidade de um maple, o pacífico cidadão, graças ao engenho humano, tem uma hora de arte e uma hora de reportagem animada. Mas a Televisão Portuguesa, que já concluiu a fase experimental, que, valha a verdade, foi brilhante e mais do que auspiciosa, habituou-nos, embora nem sempre com regularidade, a programas que nos fazem esquecer e perdoar as sessões pouco animadas.

Escrevemos isto a propósito de um dos últimos programas da Televisão, não para uma crítica severa, mas, simplesmente, para manifestar a nossa estranheza: há pouco tempo apreciámos o filme — *A importância de ser Ernesto*, de Oscar Wilde, assim como apreciámos um recital de João Villaret. Pois bem: passaram-se meses e o filme de Oscar Wilde voltou a exhibir-se, mas com outro título: *A importância de ser Leal*, como voltou a repetir-se o antigo recital poético de João Villaret. Onde está a variedade dos programas? E, sobretudo, em que ficamos: a comédia de Oscar Wilde intitula-se *A importância de ser Ernesto* ou *A importância de ser Leal*? A que se deveu, na última exibição, a mudança do

título? A uma embirração dos Ernestos? Não cremos. A razão deve ser outra. E que português empregam nas legendas!...

Mais uma tipografia isenta de impostos e contribuições

A «Casa dos Rapazes» de Viana do Castelo foi dotada de uma moderna tipografia que serve de escola aos seus protegidos a quem presta assistência permanente.

Assistiram ao acto inaugural os srs. governador civil e presidente da Câmara e outras autoridades, civis, militares e religiosas, que foram recebidas pelas direcções, interna e externa, da Casa dos Rapazes, constituídas pelos srs. eng. João Correia, dr. José Alpoim e eng. Valença, e pelas sr.^{as} D. Maria Augusta Alpoim, D. Natália Ribeiro e D. Filomena Ferreira.

Na nova oficina tipográfica concentraram-se, depois, as autoridades, tendo usado da palavra o rev. Constantino Macedo, fundador e assistente da instituição. Começou por dizer que a «Casa dos Rapazes» de Viana do Castelo constituía uma manifestação de fé e de solidariedade cristã e que, ao cabo de sete anos de existência, tinha resistido a todas as dificuldades. Disse, depois, que a tipografia importou em 320 contos, mas que só foi paga ainda a importância de cem contos, confiando na Providência para que a parte restante seja liquidada no prazo de 4 anos, conforme foi estipulado.

Falaram, depois, o presidente do Município de Viana e o chefe do distrito. Por sua vez, o educando João Araújo usou da palavra em nome dos seus companheiros, expressando a sua gratidão aos dirigentes e benfeitores da «Casa dos Rapazes».

Finalmente, o bispo auxiliar, D. Francisco Maria da Silva, que antes havia procedido à bênção das máquinas, discursou para realçar a transcendência da obra da «Casa dos Rapazes», que reputou de magnífica.

Só diremos que é mais uma das muitas tipografias que trabalham em concorrência à indústria, sem contribuições e sem quaisquer impostos.

Que dirá a isto tudo o «Grémio dos Industriais de Tipografia»?...

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

Recortes sem comentários

A agonia da tartaruga

Embora existam tartarugas terrestres, as que aparecem na Madeira são aquáticas e de água salgada.

Há dias um barco de pesca de Câmara de Lobos, encontrou e pescou um grande exemplar com cerca de 500 quilos, e se não é das maiores, pois no mar das Antilhas existem exemplares com 1300 a 1500 quilos, era digna de ser admirada.

Belo exemplar que logo foi aproveitado pela benemérita instituição dos Bombeiros Voluntários Madeirenses, para fazerem uns tantos escudos, com que aumentaram os seus fundos.

Até aqui é normal e racional, partindo do princípio de que quem quer espectáculos paga.

Para que o animal se conservasse mais dias, não a mataram, deixando-a morrer lentamente, pois se assim não fizessem, o animal entrava em decomposição e não rendia tanto dinheiro.

Manteve-se o animal vivo ainda que causasse sofrimento ao dito animal, mas primeiro o dinheiro, depois o resto. A certa altura, aparece a tartaruga com um olho vazado, donde corria um líquido viscoso, aumentando ainda mais o sofrimento do animal e até de muita gente que o foi ver.

Mas a agonia da tartaruga continuou, pois até os racionais que a visitavam não a pouparam ao coice e houve uma ocasião em que quatro deles saltaram para cima do animal para que este se movesse e pudessem avaliar toda a sua força.

Isto é bárbaro, não é próprio de gente que se considera civilizada. Isto não é próprio duma terra que diz ser a terceira cidade do País.

Ainda se compreende que apareçam animais racionais com instintos tão baixos, o que não se compreende é que publicamente haja quem permita as suas manifestações.

Não havia na benemérita instituição um voluntário que estivesse presente e evitasse a certos indivíduos, manifestações de sentimentos tão ordinários?

Há muita maneira de arranjar dinheiro; pelo trabalho honesto, com o jogo do bicho, com a escravatura branca, o assalto à mão armada, etc., mas com a agonia da tartaruga só na cabeça de gente com os sentimentos muito embotados.

Esperando que tais espectáculos não se repitam, pedimos, a quem de direito, que não os consintam.

E para terminar, vejamos quanto ganharam os 12 pescadores que apanharam a tartaruga. Segundo os informes que colhemos, na lota rendeu 70\$00. Tirando os vários encargos que recaem numa pesca de 70\$00, devia ter ficado para o dono do barco e pescadores cerca de 50\$00, o que deve dar 4\$00 a cada pescador.

O que se passou com a tartaruga, acontece com tudo o que mete intermediários, e daqui a minha pergunta: Não era preferível deixar a tartaruga a dormir sobre as ondas do mar...?

(Castro Jorge—«Eco do Funchal», 14-6-1959)

Automóvel a vapor

Um automóvel a vapor, concebido por Charles Keen, percorre mais de 10 quilómetros, com um litro de água natural.

Keen, que tem 55 anos e é industrial em Madison, no Wisconsin, levou treze anos e gastou mais de 100.000 dólares, para aperfeiçoar e construir esse carro.

O engenho de Keen, com caldeira de alta pressão e sistema de aquecimento do tipo maçarico, pode desenvolver 1.000 libras de pressão apenas em 35 segundos. A caldeira não corre o risco de explodir, graças ao limitado volume de vapor que contém, durante todo o tempo. A caldeira e o sistema de aquecimento estão sob o «capot» e o vapor actua automaticamente sobre os dois cilindros do motor, situado nas traseiras do veículo.

Coincidência

Carta dum leitor ao «Daily Mail»: «No decurso deste século, os agressores da Grã-Bretanha tiveram todos uma

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

Linhas Estrangeiras

JAPÃO

O Japão, país que mede 368.000 quilómetros quadrados de extensão e possui uma população que vai além de 80 milhões de habitantes, levou as suas linhas férreas a todas as regiões para poder servir, com economia e eficiência, o enorme movimento de passageiros e mercadorias.

A rede dos caminhos de ferro tem a extensão total de cerca de 28.000 quilómetros e abrange 42.200 quilómetros de linhas, das quais 34.568 pertencem ao Estado e as restantes a 188 empresas particulares. O material que circula nestas linhas é constituído pelas seguintes unidades:

Locomotivas	6.541
Carruagens	28.859
Vagões de carga	146.925

Além deste material existem outros tipos de veí-

característica comum: os seus nomes compunham-se de seis letras e todos terminavam pela mesma segunda sílaba. Assim: Krug-er; Kais-er; Hitl-er; e agora Nass-er.

D' «Comércio do Porto»

Finalmente, junto da estátua de Sousa Martins, acabaram-se as flores e as «rezas»

Durante a madrugada passada, por determinação superior, uma camioneta da Câmara Municipal passou pelo Campo de Santana, e alguns operários, ao fim de duas horas de trabalho, retiraram todos os vasos e ramos de flores que ornavam a estátua de Sousa Martins. Foram retirados 340 jarros, elevado número de garrafas e vasos que estavam colocados à base do monumento, com argamassa de cimento.

No local passaram a estar de serviço permanente alguns guardas da P. S. P., com a incumbência de proibir as estranhas manifestações de espiritismo que, diariamente, ali se viam e que constituíam um espectáculo impróprio para uma cidade como Lisboa. É bom lembrar que naquela zona se situam o Patriacado e o Ministério da Educação Nacional; diversas pessoas, de todas as categorias sociais, viam-se ali, por vezes, de joelhos, de olhos postos em êxtase, e a rezar o terço.

As autoridades tomaram esta decisão, para acabar com aquele ridículo.

Nunca as mãos lhes doam.

(De A Voz, de 21-V-959)

culos para transporte quer sobre carris quer em funiculares.

Foi em 1872 que se inaugurou o primeiro caminho de ferro japonês, que ligava Tóquio a Iokoama.

Em todas as suas linhas actuais circulam 10 biliões de passageiros e são transportadas cerca de 200 milhões de toneladas de carga, encontrando-se a quarta parte da rede electrificada.

O Japão, que importava todo o seu material ferroviário da Alemanha, Inglaterra e Estados Unidos, a pouco e pouco foi-se libertando da indústria estrangeira. Assim, em 1891, constituiu-se a primeira fábrica particular de material móvel; e em 1915 a indústria japonesa já conseguia satisfazer as necessidades das empresas dos caminhos de ferro do país.

As características principais da indústria japonesa são a de montagem e a de fabricação de acessórios. A primeira divide-se em indústria de material novo, de modificação do existente e de reparação.

Existem actualmente no Japão mais de 20 organizações de montagem, algumas suficientemente grandes para produzirem qualquer tipo de veículos e outras menores, que fabricam apenas vagões de carga.

Segundo o tipo de veículos, são as seguintes as companhias capazes de as produzir:

Locomotivas a vapor	6
Locomotivas diesel	8
Locomotivas eléctricas	8
Carruagens eléctricas	15
Carruagens de passageiros	16

As fábricas de acessórios, em número de 36, suprem as demais de tudo o que é necessário a um caminho de ferro: aços laminados, material fundido, freios de ar comprimido, material de aquecimento e de refrigeração, motores eléctricos, molas, mobiliário, acabamento de carruagens para passageiros, etc.

Empregam-se nessas fábricas 35.000 operários e mais de 10.000 técnicos ou funcionários administrativos.

A capacidade anual de produção pode ser avaliada em 700 locomotivas, 2.000 carruagens de passageiros de várias classes e 13.000 de todos os tipos.

A técnica japonesa não é de nível inferior à da Europa e dos Estados Unidos. Os seus engenheiros estão a par de todas as inovações e aperfeiçoamentos. Devido a esses factos, já em 1939 o país começou a exportar para a Coreia, Formosa, China e Tailândia uma enorme produção de material móvel, e a partir de 1946 a sua produção encontrou mercados no sudoeste da Ásia, Índia, Birmânia, Paquistão, Filipinas, Rússia e até na própria América Latina.

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

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Julho de 1909)

Comboios de Recreio

A companhia da Beira Alta poz em circulação, desde hoje, dois comboios que facultam agradáveis digressões, facilitando aos habitantes do Porto, Granja, Espinho e Aveiro virem de manhã, pelo rapido da Companhia Real almoçar e passar o dia no Bussaco, regressando á noite pelo rapido ou pelo omnibus.

Serve igualmente o comboio ascendente para os passageiros com o mesmo destino, das estações desde Alfarellas, idos pelo c.º 17 norte, os quais podem voltar no comboio que a Companhia Real estabelece tambem desde hoje, chegando a Coimbra ás 9 44 da noite.

Os nossos colaboradores

Engenheiro Frederico de Quadros Abragão

Acompanhado de sua Esposa, seguiu para Praga, o nosso ilustre colaborador e prezado amigo, sr. Engenheiro Frederico de Quadros e Abragão, subchefe da Divisão e Via e Obras da C. P., que ali foi tomar parte na reunião anual da União Internacional dos Caminhos de Ferro, que se efectuou naquela capital da Checoslováquia, de 16 a 22 de Junho.

Com o mesmo fim, seguiram também para Praga os srs. Engenheiros Sebastião Horta e Costa e Júlio dos Santos, respectivamente Chefes das Divisões de Material e Tracção e da Exploração; e dr. César Teixeira, Chefe do Serviço de Previdência Ferroviária e Abono de Família.

A todos os distintos representantes da C. P., a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta os seus melhores cumprimentos.

Novas instalações da Companhia de Navegação «Swissair»

O sr. Eric Haenssler, ilustre director da Companhia Suíça de Navegação Aérea S. A. «Swissair», para assinalar a abertura das novas instalações desta organização, na Avenida da Liberdade, 220, ofereceu na quarta-feira, 1 do corrente, um beberete à Imprensa, Rádio e Televisão. Entre a numerosa assistência, encontravam-se o sr. Erwin Egger, Encarregado das Relações com a Imprensa, da Embaixada da Suíça, e os principais colaboradores da Companhia.

No seu discurso, escutado com muito interesse, o sr. Eric Haenssler fez a história sucinta dos progressos da «Swissair» em Portugal e anunciou que no início do Verão de 1960 se inaugurarão serviços com aviões de jacto, tudo dependendo apenas da execução das obras de adaptação do Aeroporto de Lisboa.

Na nossa Redacção

Eng. D. Gabriel Uriguen

Acompanhado de sua esposa, deu-nos a agradável surpresa da sua visita à nossa Redacção o sr. Engenheiro D. Gabriel Uriguen, ilustre funcionário superior da RENFE e nosso prezado amigo e colaborador, que veio propositadamente a Lisboa para visitar o nosso director, sr. Carlos d'Ornellas, que se encontrava adoentado.

Ao sr. Eng.º D. Gabriel Uriguen, que conta nesta sua casa velhos amigos, agradecemos, sensibilizados, a gentileza da sua visita.



A GRANDE MARCA INGLESA DE MÁQUINAS DE LAVAR ROUPA

Apresenta

A Servis «S» POPULAR

UM MODELO VERDADEIRAMENTE REVOLUCIONÁRIO COM OU SEM AQUECIMENTO DE ÁGUA

PRÁTICA

BONITA

RÁPIDA

BARATA



A máquina média, mas com capacidade suficiente para uma família numerosa.

A NOVA Servis "S" POPULAR NÃO TEM PÁS

Tem bomba eléctrica para esvaziar. Lava 3 Kg. de roupa em 4 minutos, gasta \$20 por hora de trabalho.




CONVIDAMOS V. EX.ª

A ASSISTIR A UMA DEMONSTRAÇÃO NO "STAND" DOS REPRESENTANTES

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, L.ª

AV. FONTES PEREIRA DE MELO, 37, TEL. 59181 - LISBOA

ONDE TODOS OS MODELOS Servis SE ENCONTRAM EM EXPOSIÇÃO

Norte: M. SIMÕES JR. LDA. Rua de Santo António, 208 - PORTO

A Ç O S  BOEHLER

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

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

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal

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

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

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

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A

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



Centrais eléctricas e Sub-estações, 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

Sociedade Portuguesa de MÁQUINAS BULL, LDA.

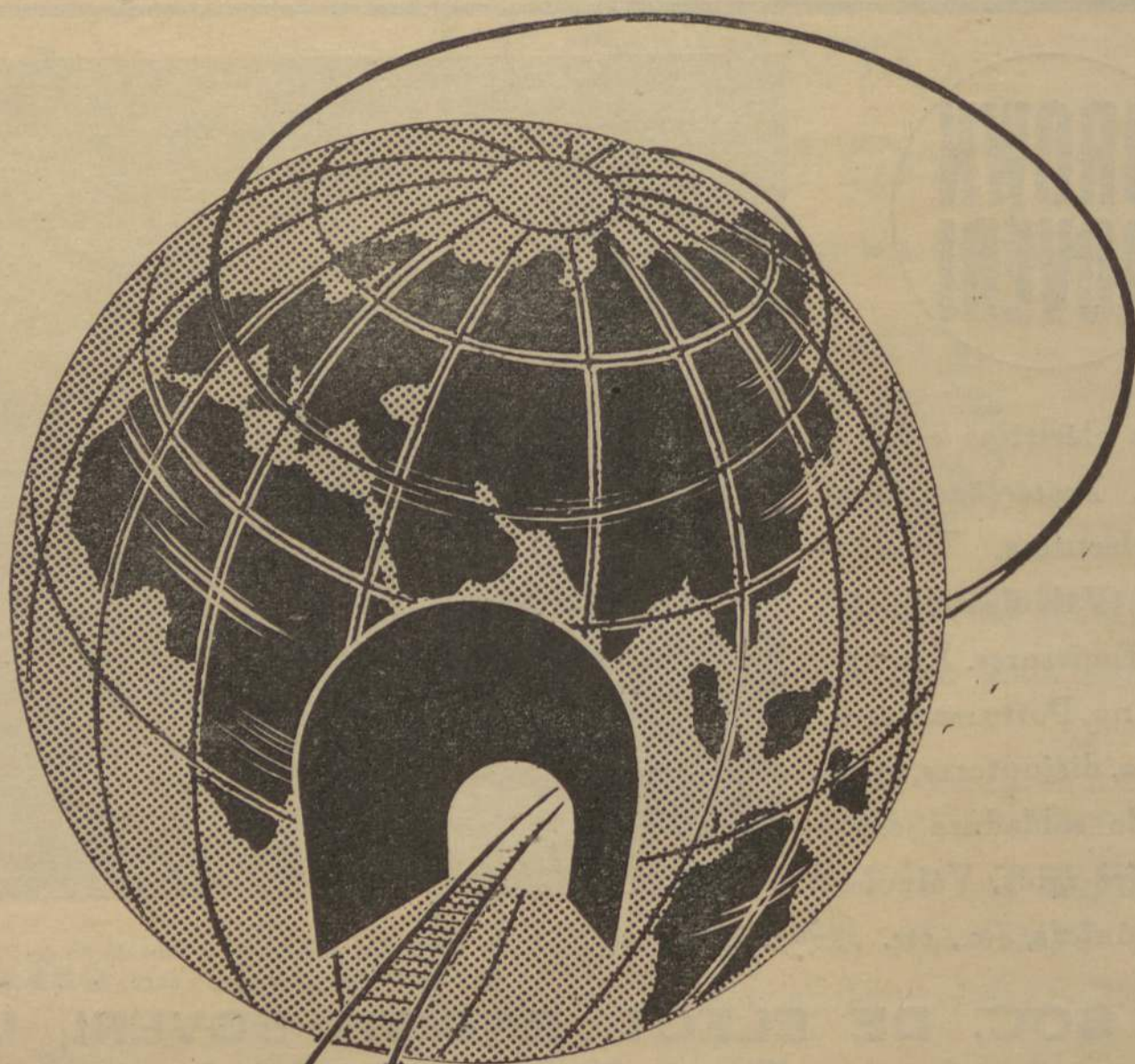
Fornecedores da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portugueses

**M á q u i n a s
Electro-mecânicas
e Electrónicas
de Contabilidade**

RUA RODRIGO DA FONSECA, 82, 1.º - E.

TELEFONE 4 2 4 4 2

L I S B O A



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE