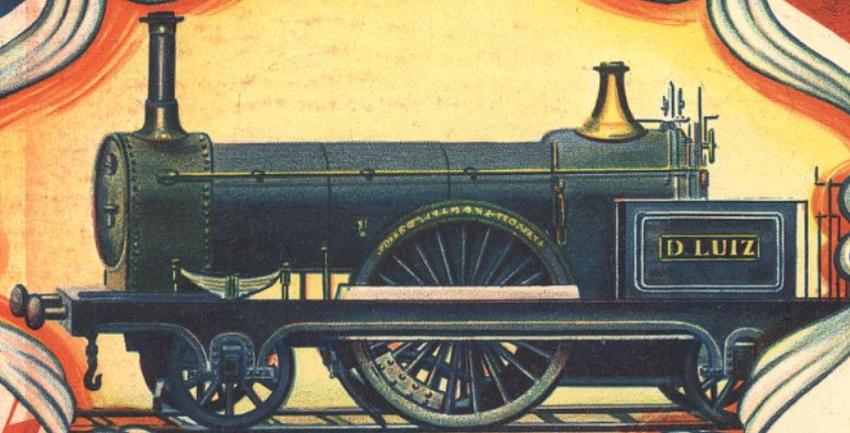


DEPÓSITO LEGAL
L. 154

782



1856

**CONGRESSO
DE CAMINHOS DE FERRO
LONDRES-1954**

GAZETA *DOS* ***CAMINHOS DE FERRO***

ANO LXVII • 16 MAIO 1954 • Nº 1594



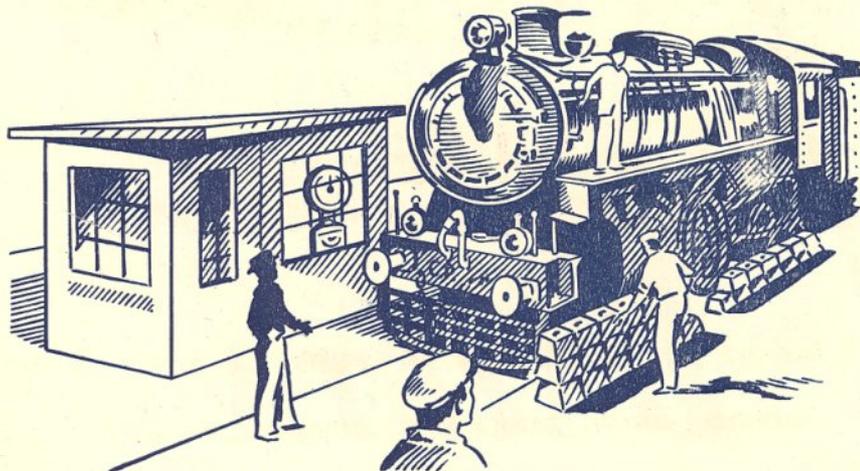
LOCOMOTIVAS
ELÉCTRICA
HENSCHEL

DE TODOS OS TIPOS
PARA QUAISQUER
FINS

Locomotivas do C. F.
Fed. Alemão

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

A PREFERIDA PELAS GRANDES INDÚSTRIAS

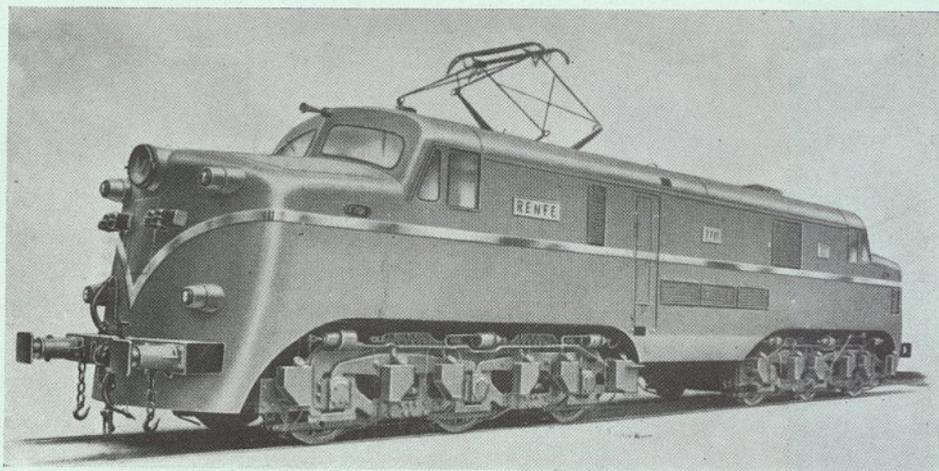


BÁSCULA ROMÃO DE GRANDE TONELAGEM
ROMÃO & COMPANHIA

13, CRUZES DA SÉ, 29 — LISBOA — TELEF. 2 2305

'ENGLISH ELECTRIC'

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS PARA A LINHA
UJO-BUSDONGO, EM ESPANHA



Uma das 63 Locomotivas Eléctricas de 3600 H. P. a 3000 V contínuos
Fornecidas pela THE ENGLISH ELECTRIC C^o, Ltd.
à Red Nacional de Los Ferrocarriles Españoles (RENFE)

THE ENGLISH ELECTRIC COMPANY Limited

QUEENS HOUSE, KINGSWAY, LONDRES W. C. 2

Fábricas em STAFFORD, PRESTON, RUGBY, BRADFORD e LIVERPOOL

REPRESENTANTES:

MONTEIRO GOMES, Limitada — Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Telefone 37083

R. E. B. E. L.

Representantes de Equipamentos Britânicos de Engenharia, Limitada

Distribuidores exclusivos dos seguintes materiais de Caminhos de Ferro

Lubrificadores de carris «ALADDIN»
Escápulas fixadoras de carris «MACBETH»

EXORS. OF JAMES MILLS LTD.
Woodley, Near Stockport, England

Guindastes Automóveis e de Caminhos de Ferro

THOS. SMITH & SONS (RODLEY) LTD.
Rodley, Leeds, England

Pontes Rolantes

JOHN SMITH (KEIGHLEY) LTD.
Keighley, Yorkshire

Vagões de todos os tipos — Bogies completos — Freios
— Bandagens para rodas — Engates

HEAD WRIGHTSON & CO. LTD.
Thornaby-On-Tees, England

Máquinas portáteis para reparação e assentamento de vias
«JONH BULL»

HOWARD PNEUMATIC ENGINEERING CO. LTD.
Eastbourne, Sussex, England

Carregadores de vagões e Empilhadores «HYDRUM»

R. H. CORBETT & CO. LIMITED
Burgess Hill, Sussex, England

Material para formar condutas em betão para passagem de
cabos, drenagem, «DUCTUBE» — Pré-esforçamento
«GIFFORD-UDALL»

DUCTUBE COMPANY LIMITED
Regent House, 235 Regent Street, London W. 1.

Andaimes Metálicos, Escoras, Macacos «MILLS» para
reparação e beneficiação de pontes, viadutos e estações

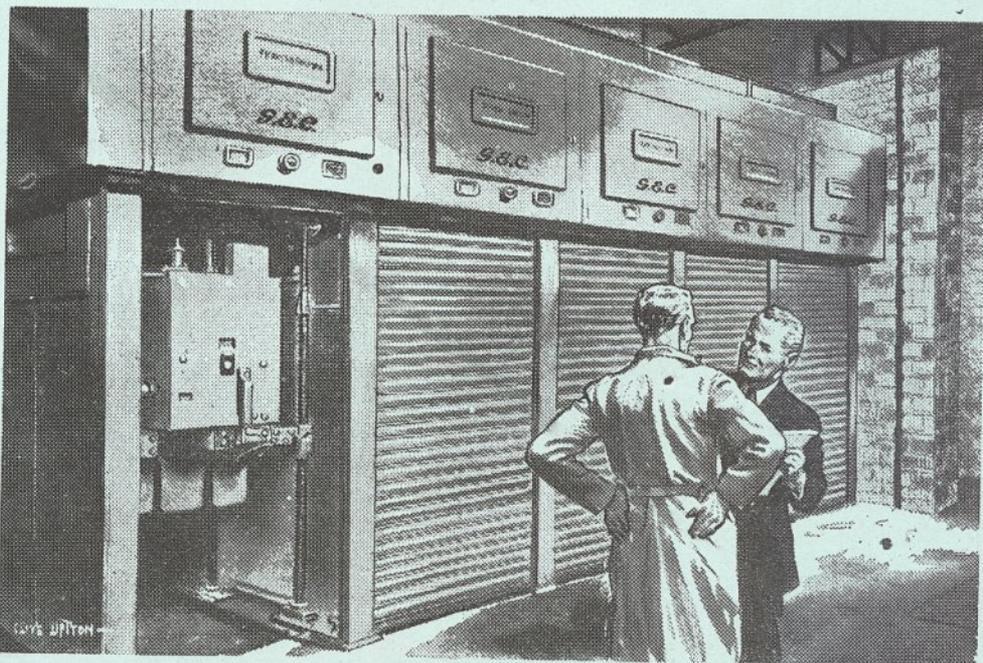
MILLS SCAFFOLD CO. LTD.
Hammersmith Grove, London, W. 6.

Aparelhagem de Raios X e Raios Gamma, para exame de
peças fundidas, soldadas, etc.

M. FALK & CO. LTD.
5, Victoria Street, London, S. W. 1., England

G.E.C.

THE GENERAL ELECTRIC CO. LTD., OF ENGLAND



APARELHAGEM BLINDADA DE CORTE PARA 55.000 VOLTS

The General Electric Co. Ltd.

de Inglaterra

As actividades da G. E. C. abrangem todos os aspectos da engenharia electrotécnica, desde o mais pequeno Interruptor doméstico até Disjuntores de 3500 MVA, equipamentos para Caminho de Ferro, Cabos, Turbo Grupos a vapor e hidráulicos, Telecomunicações, etc.

REPRESENTANTES:

The Engineering Company of Portugal, Ltd.

RUA DOS REMOLARES, 12



LISBOA

BRITISH INSULATED CALLENDER'S CONSTRUCTION COMPANY LIMITED

SUBSIDIÁRIA

— DA —

BRITISH INSULATED CALLENDER'S CABLES LIMITED

GRÃ BRETANHA

A MAIOR ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DEVIDAMENTE APETRECHADA
PARA TRABALHOS DE INVESTIGAÇÃO, FABRICO E MONTAGEM NO
CAMPO DA DISTRIBUIÇÃO E TRANSMISSÃO DE ENERGIA ELÉCTRICA
PARA FORÇA MOTRIZ E COMUNICAÇÕES

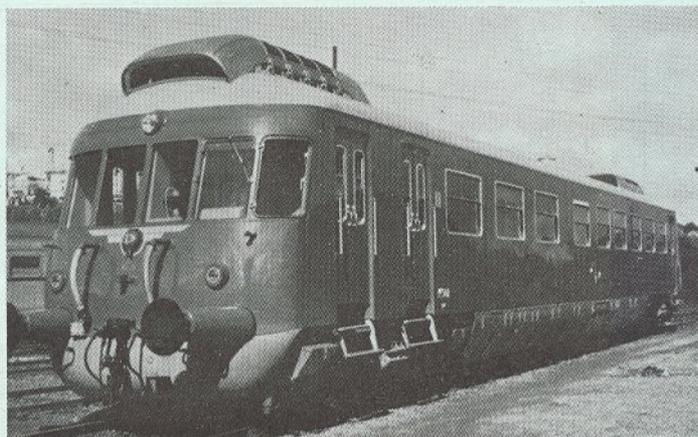


Representantes: F. NÓBREGA DE LIMA, LDA.

LISBOA — LONDRES — PORTO

EQUIPAL Empresa Nacional de Equipamentos L.^{da}

Rua Rodrigues Sampaio, 19, 5.º-A — LISBOA — Telef. 50968



Representantes da N. V. ALLAN & C.^o, Rotterdam, Holanda, fornecedora de automotoras aos Caminhos de Ferro Portugueses e de outras fábricas estrangeiras de material de transportes, de máquinas e equipamentos industriais.

ASEA

EQUIPAMENTOS E
MATERIAL PARA A

ELECTRIFICAÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO



Representantes:
JAYME DA COSTA, LDA.

LISBOA — PORTO

MOTORES DIESEL



VERTICAIS E HORIZONTAIS
Normalmente aspirados e sobrealimentados
95 a 220 B. H. P.



As novas automotoras «ALLAN» adquiridas pela C. D. são equipadas com motores A. E. C. de 11,3 litros, horizontais, sobrealimentados



Representantes gerais:
E. PINTO BASTO & C.^a LDA.
Av. 24 de Julho, 1, 1.º — LISBOA
Telef. 31581 (10 linhas)

MATERIAL FERROVIÁRIO

Material circulante
 Instalações de derivação
 Cabrestantes para manobra de material rolante
 Planos inclinados (elevadores)
 Placas Giratórias
 Transbordadores
 Locomotivas
 Aparelhos para mudar eixos e bogies
 de locomotivas
 Parafusos, crapauds e tirafundos

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

Rua do Alecrim, 12-A

Representante das seguintes firmas:

Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolaget
 A/B Svenska Järnvägsverkstäderna
 Windhoff — Rheiner Maschinenfabrik
 Windhoff Akt. — Ges.

H. B. Seissenschmidt A. G.

Secção Marítima: Telef. 34 331

Secção Técnica: Telef. 23 497

**MATERIAL ROLANTE
SIMMERING****PARA CAMINHOS DE FERRO**

Aços finos e de construção Roechling
 Chapas e material de construção Yoest



Máquinas e Motores-Ferramentas e Parafusos
 Lingotes de ferro para fundição--Todas as ligas
 de ferro--Tintas de água--Alumínio--vernizes, etc.



Importação e Exportação

Companhia Hanseática, L.^{da}

Rua do Ourc, 191, 3.º, 4.º e 5.º

Telefs. } 2 1370
 } 2 0780
 } 2 8047

Teleg. HANSEATA

LISBOA**Corporação Industrial do Norte**— **Fábrica de Tintas e Vernizes** —

DE TODAS AS QUALIDADES
 E PARA TODAS AS ESPECIALIDADES



RUA DE BENTO JÚNIOR
 TELEF. 4594 - 8595

PORTO**SEPULCHRE, Limitada**

|| LISBOA || PORTO ||

Material Ferroviário

AGENTES DE

USINES ÉMILE HENRICOT

Court St. Etienne - BÉLGICA

AÇOS ESPECIAIS — Peças moldadas,
 peças forjadas ou barras laminadas

MATÉRIAS PRIMAS PARA A INDUSTRIA
 (METAIS E PRODUTOS QUÍMICOS)

Em LISBOA — Calçada de Santos, 19

Telefones: 6 4497 - 6 4185 - 6 4967

Liège, Bruxelas, Bombaim, Calcutá, etc.

NA METROPOLE E NO ULTRAMAR

AS CAIXAS DE EIXO E OS
ROLAMENTOS DE ROLETES

TIMKEN

FAZEM PARTE DO EQUIPAMENTO DE ORIGEM DAS :

LOCOMOTIVAS DE VAPOR (C. F. L. e C. F. L. M.)
LOCOMOTIVAS DIESEL-ELECTRICAS (C. P.)
LOCOMOTIVA ELÉCTRICA (S. E.)
MOTORA ELÉCTRICA
e
CARRUAGENS (S. E.)

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:

C. SANTOS, L.^{DA}
AV. DA LIBERDADE, 24-41
LISBOA

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



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

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

SEDE — Rua do Ataíde, 7-A
LISBOA

← →

LOBITO - LUAU (FRONTEIRA) - 1.348 Qlms.

Capital: Esc. 330.000.000\$00

— :: — ou £ 3.000.000 — :: —

← →

O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL

← →

Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, F. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: •LOBITANGA-
LISBOA // LONDRES // LOBITO

COMPANHIA

«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

///

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8552 — 2 8953

Motores a gasolina e petróleo
BERNARD e VILLIERS

Motores Diesel
BERNARD — VENDEUVRE
de 6 a 90 C. V. — 1.000 1.500 r. p. m.

IMPERIAL KEIGHLEY (IK)
de 6 a 70 C. V. — 650 a 240 r. p. m. (lentos)

Bombas, para todas as profundidades e todas as capacidades

Grupos moto e electro-bombas

Bombas para poços profundos e bombas submersíveis

Peças sobressalentes para todas as máquinas vendidas

Motores eléctricos — Disjuntores automáticos, reguláveis, para luz e força motriz — Cabines transformadoras de alta tensão — Aparelhagem eléctrica de alta e baixa tensão — Pequenas máquinas ferramentas eléctricas

Mecano Eléctrica, Lda.

Rua da Boa Vista, 84-94

Av. dos Aliados, 156-162

LISBOA

PORTO

Telef. 22300 e 31396 PBX

Telef. 20513 e 28758

LUSALITE

CHAPAS ONDULADAS PARA COBERTURAS; CHAPAS LISAS PARA TECTOS, DIVISÓRIAS E REVESTIMENTOS; CHAPAS DECORATIVAS PARA LAMBRINS

TUBOS PARA ÁGUA COM E SEM PRESSÃO; TUBOS PARA SANEAMENTO E VENTILAÇÃO

ALGEROZES, CUMIEIRAS E TODOS OS COMPLEMENTOS DE COBERTURA

CALEIRAS PARA IRRIGAÇÃO DE CAMPOS DE CULTURA; RESERVATÓRIOS DE 30 A 1.000 Lts.; COLMEIAS — FLOREIR S; ETC., ETC., ETC. —

Corporação Mercantil Portuguesa, L. da

Rua de S. Nicolau, 123 — LISBOA — Telef. 2 2091-2-3

Agentes depositários nas principais localidades do País e Ultramar

MAQUINAS E APARELHOS

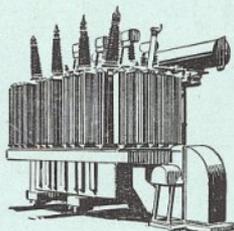
BADEN



SUIÇA

Fornecimento de locomotivas eléctricas, turbinas a gaz, troleibuses, centrais eléctricas completas.

Turbinas a vapor industriais para todas as potências utilizáveis, turbinas de contra-pressão.



Transformador

Electrificação de fábricas, motores eléctricos, transformadores, mutadores a vapor de mercúrio, emisoras de radiodifusão, válvulas para rádio, etc., etc., fabricação da:

S. A. BROWN BOVERI & Cie

Representada em Portugal por

EDOUARD DALPHIN

R. DE SÁ DA BANDEIRA, 481, 2.º-D. (Palácio do Comércio) — PORTO

TELEFONE 2 3411

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1984
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos) 1904

Agentes no Norte: *MATTOS CERQUEIRA, Lda.*, R. de Santo António, 145, 1.º—Telef. 23494—Porto
Delegado em Espanha *JUAN B. CABRERA*, Apartado 4069 Madrid

1594



16 — MAIO — 1954



ANO LXVII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
(semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrasados 7\$50 — Números especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

COLABORADORES:

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Prof. Doutor J. C. FÁRIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTES
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

À propos de la Réunion Plénière à Londres de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer, par l'ING. <i>EUR RAUL DA COSTA COUVREUR</i>	101
Delegados portugueses ao Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro	105
O Congresso dos Caminhos de Ferro em Londres	105
O Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro em Londres, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i>	109
London at Sunrise, por <i>WILLIAM WORDSWORTH (1710-1850)</i>	112
A Economia e a Técnica nos transportes, pelo <i>Doutor J. FÁRIA LAPA</i>	115
Cooperação anglo-lusa nas guerras da Europa, pelo <i>General RAUL ESTEVES</i>	121
O Conde de Carnarvon, por <i>FERNANDO CAMPOS</i>	127
Há 50 anos	130
Parte Oficial	132
Publicações recebidas	135
A Vila de Ovar.	134
Curiosidades da Imprensa estrangeira. por <i>JORGE RAMOS</i>	135
A Linha Lancaster-Morecambe-Heysham dos Caminhos de Ferro Britânicos.	136
Material Eléctrico para os Caminhos de Ferro Brasileiros	137
Recortes sem Comentários	138
Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro «Sempre Fixe»	139



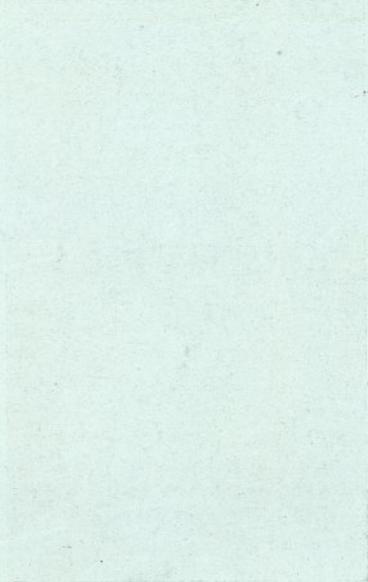
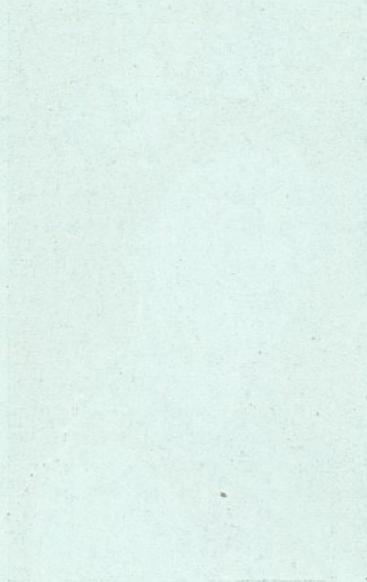
Sua Excelência o Presidente da República



Sua Majestade a Rainha Isabel II

On the occasion of the Railways International Congress in London, the *Gazeta dos Caminhos de Ferro* respectfully pays its tribute to Her Majesty Queen Elizabeth II, the beloved and gracious Head of the British Commonwealth of Nations

Por ocasião do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro em Londres, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* presta respeitosamente homenagem a Sua Majestade a Rainha Isabel II, querida e augusta Soberana da Comunidade das Nações Britânicas



À propos de la Réunion Plénière à Londres de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer

Par l'ING.^{EUR} RAUL DA COSTA COUVREUR
MEMBRE D'HONNEUR DE LA COMMISSION PERMANENTE DE L'A. I. C. C. F.



A réalisation, à Londres, de la XVI^e session plénière de l'A. I. C. C. F. au cours de la 69.^e année de son existence, suscite au vieux *cheminot* que je suis, sur demande du Directeur de la *Gazeta dos Caminhos de Ferro* pour son numéro spécial lors de cette réunion, le peu des mots qui suivent m'associant à la manifestation de vitalité de que ce Congrès fait preuve.

On crie partout l'anachronisme du chemin de fer devant la supériorité incontestable, dit-on, que, sous divers aspects, les modernes systèmes de transport ont réussi à obtenir, et on «*conseille un coup de balai pour faire disparaître ce moyen de transport démodé*» selon l'affirmation de Mr. l'ingénieur en chef Roger Guibert de la S. N. C. F. lors d'une conférence à Londres il y a quelques années.

L'évolution constante des sciences et des techniques en même temps qui modifie et améliore incessamment toutes choses qui grâce à leurs qualités peuvent tenir bon devant elle, fait aussi, en opposition, périr celles qui ne parviennent pas à s'ajuster aux nouvelles conditions de vie qu'elle permet, ou mieux, qu'elle impose.

Donc, si en présence des avantages que, d'ailleurs en quelques cas on ne peut pas laisser de reconnaître aux systèmes de transport par route ou aérien, on ne doit pas encore dire, *feu le chemin de fer*, c'est évidemment parce qu'il n'aura pas laissé d'assimiler les fruits de l'évolution que l'effort de l'homme produit, et c'est, sans doute, parce que des circonstances spéciales lui permettent et avèrent la possibilité de maintenir des conditions de vie, dans la Vie.

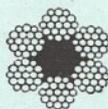
En effet en aucun autre système l'évolution que le progrès scientifique a occasionné dans les qualités et dans la diversité des matériaux et que celui technique a permis dans une foule de leurs applications s'est effectué dans un ensemble si complet que dans le chemin de fer.

Qui veuille se pencher sur les successifs cahiers de charges imposés à la fourniture du matériel de Voie, et de Traction et de Transport, et qui veuille s'attarder à passer en revue les modifications introduites dans la réglementation de leurs mise en œuvre et dans les conditions auxquelles doit satisfaire le matériel circulant dans son exécution et pour le service, ne pourra pas laisser des constater comme les exigences demandées s'accordent avec les résultats des études scientifiques et techniques qui s'en rattachent et avec le désir de surpasser aujourd'hui ce qui était bon hier.

Qui ne méconnaisse pas les modifications incessamment introduites dans la vieille locomotive à vapeur, soit en ce qui se rapporte à l'accroissement de la pression dans la chaudière, soit dans la nature du combustible utilisé, soit dans des détails inhérents à son fonctionnement qui ont porté Nordmann à assurer que la machine à vapeur *n'est pas ni surannée ni désuète*; que deux ans après l'apparition de la première automobile à moteur à essence de Daimler, une ligne près Stuttgart employait le même moteur dans ses tramways; que depuis près de quarante ans le moteur Diesel équipe des locomotives; qui n'ignore pas que l'emploi de l'électricité dans la traction des trains a devancé de près de vingt ans son emploi dans le *trolleybus*; qui soit en connaissance des essais de l'emploi des turbines à vapeur et même de celles plus modernes, celles à gaz, pourra considérer anachronique le chemin de fer ?

Qui ne s'obstine pas à fermer les yeux à la reconnaissance des perfectionnements portés à la sécurité de la circulation et à l'amélioration du mouvement des trains par le moderne système de centralisation de leur commande; aux commodités offertes aux voyageurs soit dans les voitures mêmes, soit dans la composition des trains, soit dans leur vitesse, soit dans l'exactitude des horaires; aux procédés que les chemins de fer utilisent pour rendre aux clients les marchandises qui leur sont confiées dans le meilleur état par le choix des heures de marche des trains, par l'emploi de wagons spéciaux, etc., et à ceux, parfois extraordinaires, pour leur livraison dans le plus bref délai et dans les meilleurs conditions *du porte à porte*, peut en conscience demander le *coup de grâce* pour ce système de transport que, hélas! quand il manque durant peu de jours que ce soit, c'est alors que malgré son *anachronisme* on s'aperçoit bien de son indispensabilité par le trouble que les autres moyens de transport malgré leur *supériorité* ne parviennent pas à surmonter ?

Non!... Le chemin de fer ne se déroba pas aux devoirs que lui impose la haute composition technique de ses cadres directeurs; ses roues ne devenant pas tournantes sur place au *terminus* du long chemin parcouru; le chemin de fer ne s'endormant pas à l'ombre des contraintes légales sur les concurrents; pouvant dire à l'instar de Johnnie Walker... *born 1825 still going strong*... je pense pouvoir à mon tour répéter, en opposition à ses détracteurs, les mots de Mr. Guibert... *et le chemin de fer vivra!*





Major de Engenharia Mário de O. Costa
Administrador da C. P.



Eng.º Raúl da Costa Couvreur
Membro de honra do Congresso



Dr. Mário Malheiro Reimão
Administrador da C. P.



Eng.º Artur Alberto M. Campos Henriques
Subdirector da C. P.



Eng.º Roberto de Espregueira Mendes
Director Geral da C. P.



Engenheiro Fernando d'Arruda
Chefe de Divisão de Material e Traction



Eng.º Constantino S. B. de Carvalho
Subchefe de Divisão da C. P.

Delegados portugueses
AO
Congresso Internacional
DOS
Caminhos de Ferro



Eng.º Júlio José dos Santos
Subchefe de Divisão de Exploração da C. P.



Eng.º José Duarte Ferreira
Delegado do Caminho de Ferro de Benguela



Eng.º Eugénio Sales Lane
Administrador do Caminho de Ferro do Amboim



Eng.º Carlos Manitto Torres
Delegado do Caminho de Ferro de Benguela



Eng.º Jorge E. de Mello Vieira
Do Conselho de Administração dos P. C. F.
e T. Angola

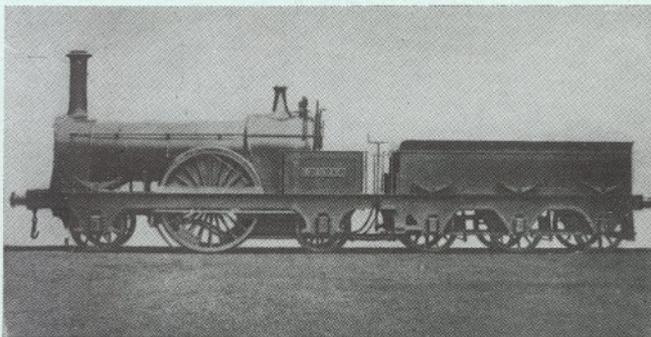
An Historical Locomotive

Built in 1855 in Manchester, by *Beaver, Peacock & Co.*, it is the oldest Portuguese locomotive.

On the 26th October 1856 (98 years ago!) it had the honour of hauling the royal train to open the first public railway service in Portugal, for which auspicious occasion it received the name of *D. Luis*, then the brother of king *Peter V.*

It did its duty for more than half a century, never losing its good reputation and always eminently respectable.

The day came when it was withdrawn and now it is retired but kept as a famous and notable warrior, always proud of its good British origin.



Locomotiva Histórica

Construída no ano de 1855 em Manchester, nas oficinas *Beaver, Peacock & Co.*, é ela a mais antiga das locomotivas portuguesas.

No dia 26 de Outubro de 1856 (há 98 anos!), teve a honra de puxar o comboio real para inaugurar o primeiro serviço público de caminhos de ferro em Portugal, para cuja auspiciosa ocorrência

lhe foi dado o nome de *D. Luis*, o então infante irmão do rei *D. Pedro V.*

Cumpriu o seu dever durante mais de meio século, jamais perdendo a sua reputação e sempre eminentemente respeitada.

Um dia veio em que foi afastada do serviço e agora, em retiro, é guardada como um famoso e notável guerreiro, sempre orgulhoso da sua boa origem britânica.

O Congresso dos Caminhos de Ferro em Londres

ESTE ano, o sexagésimo sétimo da publicação da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», é marcado pela reunião do décimo sexto Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, que se efectua em Londres de 19 a 26 do corrente mês.

O momento é, pois, oportuno para a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» saudar todos os membros convidados a tomar parte em tão importante reunião que, sem dúvida, contribuirá para um maior aumento de facilidades nas viagens por caminho de ferro.

Perante as circunstâncias presentes criadas pela competição existente entre as companhias ferroviárias e as várias organizações de tráfego aéreo e rodoviário, o Congresso será uma demonstração prática dos bons resultados que podem sempre obter-se por intermédio de um sistema de transportes por caminho de ferro propriamente organizado, tendo em vista o que já foi possível efectuar e o que ainda resta por fazer.

Este assunto deve ser tratado na sua totalidade, não esquecendo os interesses financeiros comuns às diversas companhias, assim como os actuais novos factores dos tempos presentes, os quais entrando em jogo, affectam sempre o tráfego ferroviário de passageiros e mercadorias através de todos os continentes.

Diversos são os problemas de ordem técnica que vão ser discutidos, desde os aspectos financeiro e económico da exploração à modernização dos edificios das estações ferroviárias, desde o exame técnico e económico dos sistemas de tracção eléctrica, aos meios e métodos para melhorar o rendimento das locomotivas a vapor; desde o recrutamento do pessoal à participação dos Caminhos de Ferro nas empresas que exploram os transportes por estrada, sendo estudados ainda outros assuntos, todos eles referentes ao funcionamento do sistema ferroviário.

Em todas as sessões e em todas as questões a tratar estará presente a representação portuguesa, que abrange não só os caminhos de ferro metropolitanos mas também os caminhos de ferro ultramarinos, ou sejam os caminhos de ferro de Angola e Moçambique.

* * *

Como representantes da C. P. seguem para Londres os srs.: Eng.º Mário Costa, Dr. Malheiro Reimão, e Eng.º Espregueira Mendes, Director-Geral; Branco Cabral, Campos Henriques, Fernando Arruda, Constantino de Carvalho e Júlio José dos Santos, e, na qualidade de membro da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, o sr. Eng.º Mário Dias Trigo.

O Ministério do Ultramar será representado pelos srs. Eng.ºs Francisco dos Santos Pinto Teixeira, Inspector Superior de Fomento; Eugénio Sales Lane, Administrador do Caminho de Ferro de Amboim; Fernando Augusto Soares Seixas, Director da Divisão de Exploração de Moçambique; Jaime Amâncio Cruz, Adjunto Electrotécnico da Direcção dos Serviços de Moçambique; Jorge Emilio de Melo Vieira; membro do Conselho de Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola e Raimundo Rodrigues Serrão, Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola.

Como representantes do Caminho de Ferro de Benguela seguem os srs. Eng.ºs José Duarte Ferreira e Carlos Manitto Torres.

A todos apresentamos os nossos cordiais cumprimentos com desejos de feliz êxito na sua actuação.

Programa dos trabalhos que preencherão a XVI Sessão da Associação Internacional do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

1.ª Secção: Vias e Trabalhos

QUESTÃO 1

Quais são as tendências actuais em matéria de organização da conservação da via; modos de determinação dos trabalhos a executar e, em particular, as possibilidades de utilização das carruagens registadoras; organização da execução dos trabalhos, incidência da mecanização; importância das pistas

para a evolução do pessoal e das máquinas. Aspecto económico e financeiro.

Relatores: *Bélgica e Colónia, Espanha, França e União francesa, Grécia, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Portugal e Ultramar, Suíça, Síria e Turquia*: M. Feyrabend, Engenheiro Chefe, Chefe da Divisão da Conservação no Serviço da Via e Construções da Região Sueste da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses, Rue Traversière, 15, Paris.

Alemanha, Áustria, Bulgária, Hungria, Polónia, Roménia, Checoslováquia e Jugoslávia. M. Schraw. Dr. Engenheiro Ministeriahaf, Deutsche Bundesbahn, 59, Bieberer Strasse, Offenbach, Main.

Américas do Norte e do Sul, África do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido, e Suécia: M. M. Hjelte Claussen, Engenheiro da Via, Caminhos de Ferro do Estado dinamarquês, 40, Sölvgade, Copenhagen K.

QUESTÃO 2

Modernização dos edificios das estações ferroviárias e métodos de financiamento empregados para a realizar.

Estandarização das unidades de construção aplicável às construções dos Caminhos de Ferro.

Relatores: *Alemanha, Austria, Bélgica e Colónia, Bulgária, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Países-Baixos, Polónia, Portugal e Ultramar português, Roménia, Suíça, Síria, Checoslováquia, Turquia e e Jugoslávia*: Eng.º José Chedas Bogarim, Engenheiro Chefe da Divisão do Material da Direcção Geral dos Transportes Terrestres, Lisboa.

Américas do Norte e do Sul, Africa do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: Dr. F. F. C. Curtis, Arquitecto, The Railway Executive, British Railways, 222, Marylebone Road, London N. W. I.

2.ª Secção: Tracção e Material

QUESTÃO 3

Exame técnico e económico das características fundamentais dos sistemas de tracção eléctrica adop-

tados hoje com o fim de determinar se há, e em que medida, razões pertinentes para preferir um ou outro destes sistemas.

Em particular, há razões referentes a:

- a) alimentação da energia,
- b) linha aérea e as instalações fixas da via,
- c) material de tracção,
- d) despesas de exploração e de conservação.

Relatores: *Alemanha, Austria, Bélgica e Colónia, Bulgária, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Húngria, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Polónia, Portugal e Ultramar, Roménia, Suíça, Síria, Checoslováquia, Turquia e Jugoslávia*: Prof. Dr. Eng.º C. Guzzanti, Inspector Geral da Motorização Civil e dos Transportes Concedidos, Roma.

Américas do Norte e do Sul, Austrália (Commonwealth) Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: Mr. S. B. Warder, Chief Officer (Electrical Engineering), The Railway Executive, British Railways, 222, Marylebone Road, London N. W. I.

QUESTÃO 4

Meios e métodos para melhorar o rendimento das locomotivas a vapor.

- a) aumento da pressão do vapor,
- b) tipo das grelhas,
- c) sobreaquecimento do vapor,
- d) preaquecimento de água de alimentação,
- e) tratamento das águas, etc.

Relatores: *Alemanha, Austria, Bélgica e Colónia, Bulgária, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Húngria, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Polónia, Portugal e Ultramar português, Roménia, Suíça, Síria, Checoslováquia, Turquia e Jugoslávia*: Ing. Manlio Diegoli, Inspector Chefe no Serviço de Material e Tracção dos Caminhos de Ferro do Estado Italiano, Florença.

Américas do Norte e do Sul, Austrália (Commonwealth) Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido, e Suécia: Mr. C. T. Long, Assistant Chief Mechanical Engineer (Motive Power) South African Railways, Johannesburg.

3.ª Secção: Exploração

QUESTÃO 5

Comunicações radiofónicas na exploração de caminho de ferro.

Relatores: *Alemanha, Austria, Bélgica e Colónia, Bulgária, Espanha, França e União francesa, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Polónia, Portugal e Colónias, Roménia, Suíça, Síria, Checoslováquia, Turquia e Jugoslávia*: Eng. J. Frishchauf, Referent für Fernmeldewesen in der Generaldirektion der Osterreichischen Bundesbahnen, 9, Elisabethstrasse, Viena.

Américas do Norte e do Sul, Africa do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: Mr. S. G. Hearn, Operating Superintendent, London Midland Region, British Railways, Euston Station, London N. W. 1, e Mr. J. H. Fraser, Chief Offiur Engineering (Signal & Telecommunications) Railway Executive Hoadquarters, 222, Marylebone Road, London, N. W. 1.

QUESTÃO 6

a) O telecommando dos postos de sinalização: realizações técnicas, registos da exploração.

b) Dispositivos de manobra e de comando eléctricos dos sistemas de agulha, articulados e elásticos.

Relatores: *Bélgica e Colónia, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Portugal e Colónias, Suíça, Síria e Turquia*; M. J. Nogués, Subdirector da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis, Estación Príncipe Pio, Madrid.

Alemanha, Austria, Bulgária, Hungria, Polónia, Roménia, Checoslováquia e Jugoslávia. Prof. Dobmaier, Ministerialdirigent, Deutsche Bundesbahn, Bieberer Strasse, 59, Offenbach, Main.

Américas do Norte e do Sul, Africa do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: Mr. Sorvik, President Engineer at the Electrical Department of the Executive Offices, Norwegian Railways, Oslo.

4.ª Secção: Ordem Geral

QUESTÃO 7

Modernização dos métodos a adoptar para o recrutamento do pessoal em nome e em qualidade.

Renovação harmoniosa dos quadros, reservas indispensáveis, proporção dos efectivos permanente e temporária.

Parte da intervenção do serviço médico no recrutamento.

Relatores: *Alemanha, Austria, Bélgica e Colónia, Bulgaria, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Polónia, Portugal e Ultramar Português, Roménia, Suíça, Síria, Checoslováquia, Turquia e Jugoslávia*: Dr. Huyberechts, Director Geral Adjunto da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro belgas, 18, Rue de Louvain, Bruxelas e M. Berghmans, Inspector Chefe da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro belgas. O mesmo endereço.

Américas do Norte e do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Ialandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas com a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: Mr. F. Lemass, Chief Offices, Coras Iompair Eireann, Kingsbridge Station, Dublin (Irlanda).

QUESTÃO 8

Determinação dos princípios de organização geográfica e funcional de uma rede ferroviária.

Simplificação e compressão da Administração dos caminhos de ferro.

Relatores: *Alemanha, Austria, Bélgica e Colónia, Bulgária, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Polónia, Portugal e Ultramar Português, Roménia, Suíça, Síria, Checoslováquia, Turquia e Jugoslávia*: M. Dugas, Director dos Estudos Gerais da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro franceses, 88, Rue Saint-Lazare, Paris.

Américas do Norte e do Sul, Africa do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: M. Bengt Adamson, Superintendent of the Operating Department, Swedish State Railways, Stockholm.

QUESTÃO 9

Participação dos Caminhos de Ferro nas empresas que exploram os transportes por estrada.

Relatores: *Alemanha, Austria, Bélgica e Colónia, Bulgária, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Polónia, Portugal e Ultramar Português, Roménia, Suíça, Síria, Checoslováquia, Turquia e Jugoslávia.* Dr. G. Dreyer, Secretário Geral adjunto dos Caminhos de Ferro Federais Suíços, Berna.

Américas do Norte e do Sul, Africa do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egito, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República da Irlanda, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Países Baixos, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas com a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: M. Tissot Van Patot (J. P. B.) Chief of the Division Cabinet and General Policy of the Netherlands Railways, Utrecht.

5.ª Secção: Caminhos de ferro económicos e coloniais

QUESTÃO 10

Desgaste dos carris nas curvas:

a) efeitos da circulação de locomotivas e automotoras com bogies motores;

b) características do assentamento da via nas curvas e particularidades do material rolante, que podem provocar um desgaste prematuro dos carris.

Relatores: *Alemanha, Austria, Bélgica e Colónia, Bulgária, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Portugal e Ultramar, Roménia, Suíça, Síria, Checoslováquia, Turquia e Jugoslávia:* M.

Ripert, Chefe do Serviço da Via da Sociedade Geral dos Caminhos de Ferro Económicos, Cité de Londres, 4, Paris.

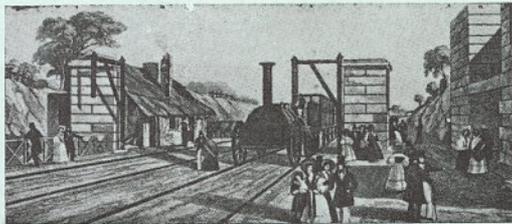
Américas do Norte e do Sul, Africa do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, Iraque, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: Mr. Venkataramayya, Chief Structural and Permanent Way Designer, Central Standards Office, Indian Railways, New Delhi (India).

QUESTÃO 11

Protecção das linhas aéreas, das subestações, das locomotivas e automotoras contra os incidentes de ordem eléctrica (sobretensão, sobrecargas, curtos-circuitos, raios...).

Relatores: *Alemanha, Austria, Bélgica e Colónia, Bulgária, Espanha, França e União Francesa, Grécia, Hungria, Itália, Luxemburgo, Países Baixos, Polónia, Portugal e Ultramar, Roménia, Suíça, Síria, Checoslováquia, Turquia e Jugoslávia:* M. Vrielynck, Director do Serviço Tracção e Material da Sociedade Nacional belga dos Caminhos de Ferro Vicinais e M. De Boedk, Engenheiro Chefe do mesmo Serviço, 14, Rue de la Science, Bruxelles.

Américas do Norte e do Sul, Africa do Sul, Austrália (Commonwealth), Birmânia, Ceilão, Dinamarca, Egipto, Finlândia, Índia, Indonésia, Irão, República Irlandesa, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Reino Unido da Grã-Bretanha e Norte da Irlanda e Territórios cujas relações internacionais estão asseguradas sob a responsabilidade do Reino Unido e Suécia: Mr. T. S. Pick, Electrical Engineer, London Transport Executive, 55, Broadway, London S. W 1.



O Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro em Londres

Por CARLOS DE BRITO LEAL

COM a reunião do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro em Londres, que vai ter a sua primeira sessão no dia 19 deste mês e deverá ser encerrado no dia 26, vem a propósito recordar alguns dos congressos anteriores, cuja convocação é sempre feita pela Comissão permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, criada em Bruxelas no ano de 1885.

Não se realizam todos os anos e o intervalo de tempo que medeia entre cada um, varia conforme as possibilidades de reunião bem como os locais onde têm lugar, como a seguir indicamos:

1.º — em 1885.	. . .	Bruxelas
2.º — » 1887.	. . .	Milão
3.º — » 1889.	. . .	Paris
4.º — » 1892.	. . .	S. Petersburgo
5.º — » 1895.	. . .	Londres
6.º — » 1900.	. . .	Paris
7.º — » 1904.	. . .	Washington
8.º — » 1910.	. . .	Berne
9.º — » 1922.	. . .	Roma
10.º — » 1925.	. . .	Londres
11.º — » 1930.	. . .	Madrid
12.º — » 1933.	. . .	Cairo
13.º — » 1937.	. . .	Paris
14.º — » 1947.	. . .	Berne
15.º — » 1950.	. . .	Roma
16.º — » 1954.	. . .	Londres

É, pois, a terceira vez que os representantes das companhias possuidoras de uma rede superior a 200 quilómetros de linha, limite mínimo para a sua admissão ao congresso, se reúnem em Londres.

Há 59 anos, referindo-se ao primeiro desses congressos, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que nele se fazia representar pelo seu saudoso fundador L. de Mendonça e Costa, noticiava, entre outros pormenores:

«Está inaugurado o 5.º Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro e começado os seus trabalhos, que só terminarão no dia 9 de Julho. Desde há muitos dias que afluem à capital de Inglaterra, vin-

dos de toda a parte, os congressistas representantes dos Estados aderidos à associação do congresso ou às companhias.

«A última porção, uns cem representantes das companhias francesas, do Estado austríaco e da companhia do sul da Austria, vieram no dia 25, num comboio especial, que a companhia do norte da França organizou para esse fim, comboio composto de onze salões e outros veículos de luxo, entre os quais o mais longo e luxuoso era do Estado austríaco em que vinha o chevalier Bilinski, presidente da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro daquele país, Emile Leber, inspector chefe das fiscalizações e outros funcionários superiores.

A viagem do comboio fez-se por vezes com uma velocidade pasmosa, especialmente à saída de Paris para dar linha a um comboio ordinário que seguia o que nos transportava, com um intervalo de cinco minutos.

De Dover, dois comboios especiais partiram com os convidados um para a estação de Victória outro para a de Charing Cross, onde à chegada todos notámos a rapidez pasmosa com que o serviço do despacho das bagagens foi feito.

No dia 26 realizou-se a abertura do congresso na feia galeria do museu imperial de South Kensington, sendo essa sessão presidida pelo príncipe de Gales (1), como estava no programa, o qual fez um discurso felicitando-se por ver ali reunidos os membros do congresso na capital da nação em que se estabeleceu a primeira linha férrea.

Respondeu-lhe Mr. Dubois, presidente do congresso e director do Estado belga, agradecendo ao príncipe a comparência e exaltando o alto alcance desta reunião. Falou ainda o presidente da secção inglesa «Sir» Andrew Fairbairn e em seguida os congressistas reuniram para eleger a mesa.

A galeria onde se realizou a sessão, assemelha-se a um barracão de madeira que nos parece pouco próprio para uma sessão desta importância.

As asnas que sustinham o tecto estavam apenas

(1) O futuro rei Eduardo VII.

ornadas com bandeiras e troféus, vendo-se ao centro a bandeira da Índia e aos lados as de todas as nações entre as quais a portuguesa, que era o terceiro galhardete à direita do presidente.

À noite os congressistas foram recebidos nas esplêndidas salas do ministério dos Negócios Estrangeiros, em Westminster, por «Sir» James Brice, presidente da Câmara de Comércio.

A reunião foi enormemente concorrida de congressistas, senhoras e convidados, ostentando aquelas as mais elegantes toilettes e os mais ricos adereços de brilhantes, alguns de um valor extraordinário.

As salas e mais ainda do que elas, a bela escadaria de entrada, que estavam ornadas com o mais fino gosto com enormes feixes de flores, davam um efeito surpreendente com a sua rica ornamentação, repletas da mais alta sociedade londrina e o príncipe de Gales.

No dia 27 os congressistas partiram para várias excursões.

Fala-se que a próxima sessão do congresso terá lugar em Constantinopla ou Stokolmo».

No seu número de 18 Julho de 1895, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» acerca do Congresso, noticiava ainda, referindo-se às recepções aos congressistas:

«Longas viagens, grandiosos banquetes, tudo foi preparado com esmero e largueza não só aos congressistas, como aos membros da Imprensa com suas famílias. Todas as linhas de caminho de ferro lhe foram livremente franqueadas sem o menor reparo e sem mais exigência do que mostrar — quando isso mesmo se não prescindia, o que era quase sempre — o bilhete do congresso.

No meio de tanta amabilidade, uma coisa se notou: a falta de elemento oficial.

Mas o Estado inglês não possui caminhos de ferro e isso explica até certo ponto a sua ausência em todos os actos do congresso.

A rainha Vitória, cedendo a instantes rogos para deixar ver o seu castelo de Windsor, fez limitar de tal forma a distribuição de convites que uma grande parte dos congressistas ficou descontente.

As principais questões discutidas nas sessões do congresso foram:

Reforçamento das vias em vista do aumento de velocidade dos comboios; bifurcações; construção e experiência de pontes metálicas; caldeiras, fornalhas e tubos de máquinas; locomotivas dos comboios de grande velocidade e vagões para os mesmos; tracção eléctrica; aceleração do transporte de mercadorias; sinais; factagem e camionagem; organização dos serviços; regulação de litígios; mostrador de 24 horas; sistema decimal; exploração de caminhos de ferro económicos; história, organização e resultados do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro».

Como se vê, a tendência geral do Congresso foi a discussão dos meios a empregar para o aumento

de velocidade e para o desenvolvimento das linhas económicas.

Na questão de velocidade e a questão do reforçamento da via, os delegados europeus declararam que consideravam já grande velocidade a marcha a 80 quilómetros à hora, entendendo-se que não se deve por enquanto ultrapassar 120 quilómetros.

Os delegados das ilhas britânicas não satisfeitos, fixaram em 100 quilómetros o que chamam rapidez e os da América concluíram que a velocidade expressa no seu país não é inferior a 150 quilómetros à hora.

«A velocidade inglesa já de si estava constatada nas várias excursões oferecidas pelas companhias aos congressistas, especialmente na de Crew, pela North Western, e na de Derby, pela Midland, nas quais a velocidade mínima raro desceu a 80 quilómetros e muitas vezes atingiu mais do máximo de 100 quilómetros.

«Isto nunca o estudo dos engenheiros ou os futuros congressos dirão quanto se avançou neste ponto.

A sessão de encerramento realizou-se no dia 9 de Julho às 11 horas, presidida por lord Stalbridge, que fez um brilhante discurso, congratulando-se pelo grande alcance dos trabalhos do congresso e toda a sua cooperação.

As companhias, disse, têm sido acusadas de cuidarem mais dos seus interesses do que da segurança do público; mas quando se ler as conclusões deste congresso, o público convencer-se-á que elas cuidam acima de tudo de garantir a perfeita segurança dos caminhos de ferro e melhorar o seu serviço em todo o sentido. Terminou exprimindo o seu agradecimento aos srs. Dubois e Weissenbruk, representantes dos caminhos de ferro do Estado da Bélgica.

Em seguida procedeu-se à nomeação dos membros da comissão permanente, saindo eleitos: presidente o sr. Leon Belinsky, do Ministério do Comércio; Courtenay, secretário do Board of Trade; o visconde Emylin, presidente da Great Western; Armytage, do London-Lancashire; Behrens, director da Midland; Oakley, presidente da Great Northern, do London and North Western; Roosevelt, secretário da Embaixada Americana em Londres; Thomson, 1.º vice-presidente da Pennsylvania Railroad; Clark; presidente da New York; Haven e Ely, presidente da Pennsylvania».

No seu número de 16 de Junho de 1925, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», pela pena do falecido e ilustre engenheiro J. Fernando de Sousa, publicava a propósito do 10.º congresso, o segundo que se ia reunir em Londres:

«Antecipou-se um pouco a data da convocação do Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro em Londres para que essa data pudesse coincidir

com o centenário da inauguração do caminho de ferro de Stokton a Darlington.

«O Ministério do Comércio e Comunicações é representado pelos srs. Álvaro de Sousa Rego, director geral interino dos caminhos de ferro e delegado do Governo; Oliveira Simões, director geral do comércio; J. Fernando de Sousa, vogal da Junta Consultiva; Teixeira de Queiroz, engenheiro da Direcção Geral, Estêvão da Silva e Costa Couvreur, engenheiros do Ministério.

Os caminhos de ferro do Estado são representados pelos srs. Pinto Teixeira, administrador geral; Plínio e Silva, director do Sul e Sueste; Rodrigo Monteiro, adjunto do administrador geral; Tristão de Almeida, chefe de tracção do Minho e Douro; Manito Torres, vogal do Conselho Fiscal; Bravo, subdirector do Minho e Douro e Amorim, subdirector do Sul e Sueste.

Os delegados da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses são os srs. Vasconcelos Correia, administrador: Ferreira de Mesquita, director geral; Lima Henriques, chefe de exploração, Vicente Ferreira, chefe de construção; e Pedro Dinis, chefe de material e tracção, que representa igualmente a Companhia Nacional.

A Companhia da Beira Alta é representada pelos srs. Silva Viana, administrador delegado e engenheiro inspector Amorim.

A direcção dos caminhos de ferro das Colónias tem como representantes: os srs. Cerveira e Albuquerque, director geral do Ministério e Ernesto Navarro, chefe de repartição.

Tem, pois, Portugal 10 representantes no Congresso.

As Companhia da Póvoa, Guimarães e Vouga não têm representação por não atingirem as respectivas linhas a extensão mínima de 200 quilómetros.

Para terminar, transcrevemos os seguintes períodos de um notável artigo do ilustre engenheiro sr. Raúl da Costa Couvreur, colaborador e membro do conselho directivo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que esteve presente naquele 2.º Congresso em Londres, artigo que foi publicado aqui no número 1321, de 1 de Janeiro de 1943.

«Os Congressos de Caminho de Ferro merecem um lugar de destaque nos Congressos Internacionais e a presença a tais Congressos é de interesse não só para aqueles que a eles assistem, com o propó-

sito de ouvir e principalmente de ver, mas também para o próprio país.

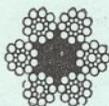
Com efeito, em tais Congressos só se não fazem representar os países improgressivos e eu penso que aqueles que querem marcar a sua posição não devem perder a oportunidade de o fazer».

Felizmente Portugal não tem nunca faltado aos Congressos de Caminho de Ferro, e na sua representação contam-se nomes que têm marcado na engenharia portuguesa como Cândido Xavier Cordeiro, autor de vários trabalhos de valor e, para o caso, de uma fórmula de sobrelevação, cuja aplicação, explicando determinado facto no último Congresso de Paris, eu tive a honra de recordar em *Nota* publicada no boletim da Associação; Paulo Benjamim Cabral, ilustre director geral dos Correios e Telégrafos e escolhido para relator no Congresso de 1900; Manuel Afonso de Espregueira, Ministro da Fazenda e director geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses; João Veríssimo Mendes Guerreiro, membro da Comissão Permanente e que aos seus conhecimentos técnicos aliava a ilustração de um homem extraordinariamente viajado e uma notável cultura geral de literatura arqueológica, belas artes, etc.; José Fernando de Sousa, cuja combatividade e patriotismo eu tive ocasião de ver explodir em determinado Congresso perante uma atitude insólita que beliscava o nosso amor próprio de portugueses, e, finalmente o nome do desditoso e nável engenheiro Manuel Paiva Couceiro, que aliava à sua competência o muito apreciado e perfeito domínio de várias linguas, de que era conhecedor».

.....

Assim escreveu para a *Gazeta* em 1943, o ilustre engenheiro sr. Raúl da Costa Couvreur, expressando brilhantemente a significação de um Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, em face da representação de Portugal.

Vai, pois, inaugurar-se no dia 19 do corrente mês o terceiro congresso realizado em Londres, e mais uma vez delegados portugueses verdadeiramente ilustres, irão garantir uma representação sapiente numa assembleia em que se farão ouvir grandes competências, de todo o mundo, em matéria ferroviária.



LONDON AT SUNRISE

Earth has not anything to show more fair:
 Dull would he be of soul who could pass by
 A sight so touching in its majesty:
 This city now doth like a garment wear

The beauty of the morning; silent, bare,
 Ships, towers, domes, theatres, and temples lie
 Open unto the fields and to the sky,
 All bright and glittering in the smokeless air.

Never did sun more beautifully steep
 In his first splendour valley, rock, or hill;
 Ne'er saw I never felt, a calm so deep!

The river glideth at his own sweet will:
 Dear God! the very houses seem asleep;
 And all that mighty heart is lying still.

William Wordsworth (1770-1850)



LONDRES AO NASCER DO SOL

Não mostra o mundo nada mais formoso!
 Dureza de alma sofre o caminhante
 A quem não move o quadro majestoso
 Que da manhã o manto radiante

Sobre a cidade põe. Mudo e deserto
 Está o teatro, o templo, a torre, a nave,
 Que olham o céu ou vão pelo campo aberto
 Brilhando ao ar imaculado e suave.

Nunca o Sol, ao nascer, tanta beleza
 Deixou por monte ou vale ou por devesa.
 Jamais vi, nem senti, tal quietação.

Do rio corre a água mansamente,
 As próprias casas dormem calmamente
 E em paz repousa o imenso coração.

Tradução do *Dr. João H. Anglin*

A Economia e a Técnica, nos transportes

— Notas à margem de um artigo —

p e l o D o u t o r J . F A R I A L A P A

EM artigo que mão amiga fez chegar até nós (1), o sr. Eng.º Louis Armand, director-geral da Société Nationale des Chemins de Fer Français (S. N. C. F.), aborda um aspecto do problema da concorrência dos meios de transporte que não tinha até hoje, nos parece, chegado ainda ao conhecimento do grande público.

Além do desejo de chamar para ele a atenção dos que se interessam por este problema, propomo-nos observar algumas considerações nesse artigo produzidas.

O seu autor afirma que a evolução dos transportes está sujeita a factores económicos e a factores técnicos, cuja preponderância se alterna, no decurso do tempo. Desde há uma vintena de anos — diz — a técnica tomou avanço considerável sobre a economia, e tal avanço, ou tornará insolúvel o problema da concorrência dos meios de transporte, se não se enfrentar uma política eficaz de coordenação, ou, pelo contrário, se esse avanço for orientado, constituirá, ele próprio, a fonte dos elementos estruturais dessa política.

Na maior parte dos sectores industriais, o progresso rápido das técnicas — esclarece o autor — dá origem a dificuldades; tais dificuldades, porém, vêm, mais cedo ou mais tarde, a ser vencidas pela acção da concorrência. Mas a esta regra faz excepção o sector dos transportes, em virtude de,

nesse sector, a concorrência não poder actuar em condições normais. Esta impossibilidade, atribui-a o autor a três causas:

1.ª — não há identidade de funções entre os diversos meios de transporte; cada um destes assegura, em melhores condições do que os outros, determinados serviços; por isso, é indispensável a sua coexistência; e daí, não poder actuar normalmente o jogo do que o autor chama a selecção natural;

2.ª — no domínio, aliás extenso, em que a concorrência se exerce, ela é falseada pela diversidade de regimes económicos aos quais os serviços de transporte estão submetidos; a prova está em que dos custos de produção de alguns transportes fazem parte elementos que não entram na composição dos custos de produção de outros transportes; assim, o caminho de ferro tem que fazer face à quase totalidade dos encargos com a produção do transporte, ao passo que a navegação por canais não suporta os encargos da construção ou da conservação dos canais;

3.ª — o jogo normal da concorrência é contrariado ainda por intervenção do Poder Público, de alcance muito diferente, em relação a cada meio de transporte; a título de exemplo, o autor cita o caso de certos países auxiliarem, por motivos de defesa nacional, a aviação civil e a marinha mercante, ao passo que, nestes mesmos países, o caminho de ferro é obrigado, sem qual-

(1) «Transports Modernes — Économie et Technique», in «Hommes et Mondes», Agosto 1955.

quer auxílio, a explorar linhas de interesse unicamente estratégico; além disso, o caminho de ferro é fortemente atingido por obrigações extra-comerciais de natureza diversa, contra-partida de um monopólio de facto hoje inexistente — obrigações, essas, que subsistiram e não podem ser modificadas, em virtude de, durante mais de cem anos, terem condicionado a evolução dos caminhos de ferro.

Estes, os pontos de vista do signatário do artigo a que nos reportamos e que nos sugerem algumas considerações. Mas antes de prosseguirmos, seja-nos permitido prestar homenagem ao autor, engenheiro ilustre, cuja inteligência fulgurante e profundo saber já tivemos ocasião de pessoalmente admirar, por mais de uma vez.

O avanço da Técnica sobre a Economia — eis, para o autor, o núcleo germinatório, ou da insolubilidade do problema da concorrência dos meios de transporte, na carência de uma política eficaz de coordenação, ou dos elementos estruturais dessa política, se tal avanço for orientado.

Ora o transporte de bens (materiais ou imateriais) tem mais profunda incidência económica, do que o transporte de pessoas. E no transporte de bens, o transporte assume, com larga prevalência, a feição de bem de produção, ou indirecto

Como bem de produção, a sua troca tem lugar em mercado intermédio. São, em regra, figurantes nesse mercado, como unidades de procura, unidades de produção. E estas, como é sabido, subordinam o seu procedimento económico a rigoroso racionalismo, diferentemente do que se verifica em relação às unidades de consumo, presentes no mercado final, cujo racionalismo económico é muito influenciado por factores de ordem extra-económica.

Por isso, a produção de bens de produção tem de realizar-se em estrita obediência a determinantes de carácter económico, mais estrita ainda que a exigida pela produção de bens de consumo. Assim acontece, portanto, com a produção do transporte.

Em termos empresariais de produção,

e portanto suposta já realizada a opção por um dos empregos alternativos dos bens de produção, as posições da Economia e da Técnica podem deduzir-se dos seguintes atributos: no âmbito da primeira cabe, de início, fixar o volume físico da produção, o produto total, na unidade de tempo; no âmbito da segunda cabe, depois, a formulação de todas as possíveis combinações dos factores produtivos, susceptíveis de facultarem esse produto total, na mesma unidade de tempo; no âmbito da primeira cabe, em terceiro lugar, a escolha, entre as combinações apresentadas, daquela que conduza ao mais baixo custo de produção.

Este nexos ordenativo revela, pelo atributo que ocupa o último lugar da escala cronológica, que no âmbito da Economia permanece latente uma aspiração tendencial, jamais susceptível de completa satisfação: a redução do custo de produção.

É à Técnica que cabe, não exclusivamente embora, mas em larga medida, responder a esse permanente anseio.

Note-se que ao fazermos esta afirmação, não queremos enfileirar com os prosélitos desse tão suspeito movimento da Tecno-cracia, com a derivação do espectacular mas vazio Socialismo da Abundância, que falsamente concluem, atento o progresso da Técnica, por eles considerado como índice absoluto e geral, a futura nulidade dos custos de produção — como se fosse legítimo concluir, pela redução da taxa de mortalidade humana, a imortalidade do Homem.

Mas reconhecemos que em alguns sectores a evolução da Técnica tem conduzido a substanciais reduções dos custos de produção. Estamos até em vésperas, parece, de a Técnica conceder ubiquidade à energia nuclear, o que, só por si, mesmo sem outros elementos adjuvantes, poderá conseguir sensível redução estrutural dos custos em todos os processos produtivos consumidores de energia produzida.

No concernente à produção do transporte, a Economia continua — e continuará — a solicitar o concurso da Técnica, na

prosecução do objectivo redução do custo de produção.

Se assim é, quer dizer, se a Economia mantém latente, perante a Técnica, essa aspiração tendencial, jamais satisfeita, será absurdo supor qualquer avanço da Técnica sobre a Economia — avanço que o autor admite.

Diga-se até que, no relativo à concorrência dos meios de transporte, há que censurar à Técnica o quase nulo progresso que concedeu, no último meio século, ao transporte ferroviário, em flagrante contraste com o progresso que consentiu a outros meios de transporte, nomeadamente ao transporte automóvel e ao transporte aéreo. Há que censurar, embora algumas razões de tal contraste mergulhem as suas raízes em determinantes de ordem económica, na sua maioria relacionadas com as dessemelhanças morfológicas dos mercados dos equipamentos de cada um dos meios de transporte.

Fazemos, porém, a justiça de acreditar que o autor deve querer referir-se, pelo que se conclui do desenvolvimento das suas considerações, às consequências que o progresso da Técnica (verificado em especial nos transportes automóveis e nos transportes aéreos) acarretou para equilíbrio do sistema que regula a exploração dos transportes por caminho de ferro. Mas reporta-se, decerto, não directamente ao condicionalismo económico desse sistema, mas sim ao seu regime jurídico-administrativo, isto é, aos princípios que regem a exploração dos transportes ferroviários e que dimanam, ou de contratos ou de simples actos administrativos, se essa exploração é levada a efeito por concessão, ou de diplomas regulamentares, se ela é prosseguida directamente pela Administração.

Que desse regime jurídico-administrativo decorre um condicionalismo de ordem económica, é incontestável. Mas não é legítimo discutir efeitos, na ignorância das causas.

No caso de exploração concedida, quando o concedente, o Poder Público, há cerca de um século, contratou com o concessionário

a construção e a exploração de caminhos de ferro, facultou a este, em troca da aceitação de determinadas obrigações, o exercício de um certo número de direitos, entre os quais e salvo raras excepções, o do exclusivo dessa construção e dessa exploração.

Esse exclusivo, de construção e de exploração de caminhos de ferro, e só de caminhos de ferro, permanece íntegro. Nada há que assacar, a este respeito, ao Poder Público.

Simplesmente, a Técnica, dispensando grandes progressos a outros meios de transporte, em especial ao da estrada e ao do ar, e assumindo atitude mais parcimoniosa em relação ao caminho de ferro, veio permitir a produção de sucedâneos, muito próximos, do transporte ferroviário. Este alto grau de sucedaneidade deu origem, por sua vez, ao aparecimento, no mercado dos transportes, de condições concorrenciais que afectaram profundamente o significado económico daquele exclusivo.

Mas repare-se que no aspecto de produtor único (e vendedor único) do transporte ferroviário, o concessionário assemelha-se ao monopolista. E é sabido que uma das limitações que se impõem à actuação, no mercado, de qualquer monopolista, é exactamente a concorrência de sucedâneos do bem que produz (e vende).

Decerto, nem o concessionário do transporte ferroviário poderia supor, por mais providente que fosse, nem o Poder Público, concedente, da mesma forma poderia prever, que revolucionárias inovações técnicas viriam consentir a produção de tão próximos sucedâneos do transporte ferroviário, dotados, por isso, de vigorosa força de concorrência.

Mas em face da realidade, a atitude primeira do concessionário só pode ser a da revisão do seu plano de produção. Pelos novos elementos que o mercado e as economias externas lhe ditam, ele tem de fixar o novo produto total, por unidade de tempo — e está no domínio do económico; depois, fixar as combinações dos factores

produtivos que lhe podem facultar esse produto total, na mesma unidade de tempo — e está no domínio do técnico; finalmente, proceder à escolha, de entre todas essas combinações, daquela que se traduzir por mais baixo custo de produção — e está de novo no domínio do económico.

Nesta revisão, à Técnica está reservado lugar de relevância. A ela compete descobrir, inventar, e facultar à Economia o maior número de adequadas combinações de factores produtivos, de forma a possibilitar o fácil nivelamento das produtividades marginais ponderadas (pelo preço) desses factores, tomando para referência a mais alta dessas produtividades.

Estas considerações são ainda válidas, no caso de a exploração ser levada a efeito por administração directa, e não por concessão. Em tal caso, da mesma forma foram afectadas as condições em que decorria a exploração do serviço, e necessário se torna, portanto, rever o plano de produção.

Em qualquer das hipóteses, é chamado o concurso da Técnica, para que, por seu intermédio, se consiga substancial abaixamento do custo de produção, condição essencial para enfrentar a concorrência dos sucedâneos.

O panorama oferecido em todo o mundo pela concorrência aos transportes ferroviários — naturalmente, excepção feita daqueles países em que é predominante o sistema económico de direcção central — parece demonstrar que, até hoje, a Técnica não conseguiu responder a essa premente solicitação da Economia. Desenham-se, é certo, alguns indícios do despertar da Técnica e que permitem alimentar a esperança de, em futuro mais ou menos próximo, alguns progressos se registarem no sentido desejado. A aplicação do motor de explosão e do motor de combustão interna, à tracção no caminho de ferro, a tentativa da opção pelo «leve» em franco abandono da clássica teoria do «pesado», no relativo ao material circulante, são exemplos significantes. Todavia, parece não ter chegado ainda a concretizar-se qualquer tentativa de solução de um dos mais graves proble-

mas técnicos do caminho de ferro: manter intangível, com todas as suas vantagens, o binário roda-carril, mas sem a sujeição à exigência, para o assegurar, dos avultadíssimos capitais fundiários que actualmente requer, mais avultados ainda que os solicitados pela própria Agricultura. Na morfologia dos custos de produção do transporte ferroviário esses capitais traduzem-se por importantes parcelas dos custos fixos, o que leva ao brusco aumento dos custos totais unitários, logo que se verifique um retraimento na produção de prestações de transporte.

Mas até que a Técnica ocorra — se puder ocorrer — à exigência da Economia, não pode esquecer-se que não sendo possível a acomodação da exploração dos serviços ferroviários às condições determinadas pelo surgir de novas formas de transporte dotadas de alto grau de sucedaneidade em relação ao transporte ferroviário, a exploração deste último ressentir-se-á e sem dúvida passará a reflectir a precaridade que para ele resulta da concorrência dessas novas formas de transporte.

Perante tal facto, deve o Poder Público manter-se indiferente, ou deve intervir no sentido de conservar a eficiência dos serviços concorridos?

Qualquer juízo formulado a propósito desta interrogação tem, a nosso ver, de subordinar-se a um pressuposto fundamental, que se relaciona com as dimensões do sistema de transportes ao serviço de uma comunidade. Se o transporte, já de si dotado de utilidade, isto é, de aptidão para satisfazer necessidades, concede, por sua vez, utilidade, a utilidade-espaço (a «new utility of location», dos americanos), aos bens materiais ou imateriais transportados, ele integra-se, como um elemento de produção, no sistema global de produção (produção, na pura acepção económica). Por isso, tal como em qualquer estabelecimento fabril a dose de cada factor produtivo tem de ser balanceada com as doses de todos os outros factores produtivos, assim no processo produtivo global de uma comunidade o sistema de transportes deve ter as dimen-

sões que lhe são ditadas pelas dimensões e estrutura desse processo produtivo. De contrário, se elas são inferiores às deduzidas do balanço dos factores, a produção global é afectada pela deficiência de um dos elementos produtivos e não torna possível a opção pela combinação de factores mais favorável à produção; se são superiores, o sistema de transportes não actua à máxima produtividade e portanto a produção global é também afectada.

Decerto, as dimensões do sistema global de produção da comunidade são variáveis com o tempo. Decerto também, um sistema de transportes primitivamente de dimensões excessivas pode vir a dinamizar necessidades de transporte que ainda se encontram em estado potencial. Mas tais circunstâncias, se condicionam o pressuposto, não o invalidam.

E com tal pressuposto em mente, convém responder à interrogação: os caminhos de ferro, perante o aparecimento e desenvolvimento de outros meios de transporte, já não respondem a necessidades de transporte? Por outras palavras: já é superabundante, no sentido de a sua existência, como elemento componente do sistema de transportes, implicar o excesso das dimensões deste último, ditadas pelo sistema produtivo global?

O professor da Universidade de Londres, Lionel Robbins, não hesita em afirmar que se se quiser conservar caminhos de ferro que não estão de harmonia com as condições actuais da procura, devem eles ser subvencionados a título de monumentos históricos.

A questão só pode ser dirimida pelo critério do Poder Público, sobre se os serviços de transporte ferroviário ainda mantêm a caracterização de serviço público ou se já deixaram de a possuir; em outros termos: se a prestação de transportes ferroviários ainda responde a necessidades colectivas, gerais e permanentes, e que não podem ser satisfeitas pela actividade particular, em regra descontínua e infixa, ou, pelo contrário, se essas necessidades perderam as características de generalidade e

de permanência, e a sua satisfação já pode ser provida pela simples iniciativa particular.

Só o Poder Público é juiz. Mas parece que, pelo menos por ora, os transportes por caminho de ferro ainda devem constituir um serviço público — com exploração concedida, ou com exploração directa, não interessa. E assim parece, por esse meio de transporte dar, por enquanto, satisfação a necessidades a que só o Poder Público consegue prover, respondendo às exigências de regularidade, continuidade, actualidade e destino ao público, exigências que dimanam das características específicas daquelas necessidades (*).

Se assim é, sobre o Poder Público impende o dever, perante a comunidade, de não deixar estiolar esses serviços, que são públicos, facultando-lhes o auxílio necessário e suficiente para anular os efeitos que a concorrência dos sucedâneos lhes acarretou — partindo de princípio que tal concorrência foi legitimada. Qualquer outra atitude diferente desta, implicaria a ofensa do interesse público, pela defesa do qual o Poder Público deve manter contínua vigiância.

A forma que há-de revestir o auxílio, depende das condições que caracterizam a comunidade em que ele tiver lugar, não se limitando essa caracterização ao campo económico, mas excedendo-o até ao político e mesmo até ao social. Desde o simples auxílio financeiro, fazendo recair portanto sobre a comunidade a carga desse auxílio em benefício dos utentes do serviço, às restrições impostas, no mercado dos transportes, à oferta dos transportes sucedâneos, à criação de condições propiciadoras da transformação do carácter suplementar desses transportes, em carácter complementar dos transportes ferroviários, vai extenso formulário, acrescido ainda por formas mixtas, resultantes da combinação das formas primárias.

Salvo a primeira daquelas fórmulas, todas as outras implicam resposta prévia

(*) Entre nós, o Art.º 59.º da Constituição Política continua a emprestar-lhes esse carácter.

à seguinte questão: as prestações de transporte automóvel, dada a expansão deste, devem ser consideradas serviço público? Quer dizer, as necessidades a que elas ocorrem já adquiriram suficiente grau de generalidade e de permanência, de forma que a actividade privada já se demonstra deficiente ou insuficiente para lhes dar satisfação?

Tal como no relativo a idêntica interrogação a propósito da prestação de transporte ferroviário, só o Poder Público tem autoridade para julgar e decidir. Um serviço público não o é em si; só é serviço público aquele que o Poder Público, contemplando circunstâncias actuais, de carácter económico, político, social e até moral, em certos casos, define como tal.

Mas parece que a resposta deve ser afirmativa. Países há, entre os quais o nosso, em que certo número — limitado embora — de prestações de transporte automóvel já são definidas como serviço público.

Se assim se aceitar, desde logo deriva para o Poder Público a obrigação de velar por que as prestações de transporte automóvel, consideradas serviço público, mantenham a plena eficiência e respondam às características de qualquer serviço público: regularidade e continuidade; actualidade; destino ao público.

Estes dois pressupostos fundamentais — carácter público dos serviços ferroviários e carácter público de alguns serviços automóveis —, eventualmente adicionados de pressupostos idênticos em relação a outros meios de transporte (aquáticos interiores, aéreos), nos países em que eles exibam já características que indiquem a sua classificação como serviço público — é que constituem, a nosso ver, a fonte inspiradora da regulação da concorrência, em matéria de transportes.

É esta a base primária que necessita ser discutida e esclarecida.

Não querer firmar essa base, que, repetimos, é primária, e discutir pormenores secundários, é vão, é arriscado e leva a conclusões erradas.

O autor pretende enunciar causas do que chama impossibilidade de actuação da concorrência, em condições normais, no sector do transporte.

A primeira dessas causas seria a não-identidade de funções entre os diversos meios de transporte.

Na realidade, a necessidade de transporte apresenta estrutura complexa, carácter compósito, facilmente verificável quando se considera que a satisfação dessa necessidade implica o recurso a uma série de elementos heterogêneos (velocidade, frequência, segurança, preço, etc.); da prevalência, mutável, de alguns dos elementos estruturais, sobre os outros, resultam combinações diferentes, que dão lugar, por sua vez, a uma diversificação de necessidades de transporte. Por outro lado, cada meio de transporte responde, melhor do que os outros, a uma, ou a algumas dessas combinações, e portanto dessas necessidades.

Daí, a interdependência entre cada necessidade de transporte, heterogênea das outras, e o meio de transporte, heterogêneo dos outros, mais adequado para a sua satisfação. Trata-se do que se pode chamar um factor funcional permanente, em matéria de transportes.

E por isso concluímos, com o autor, ser indispensável a coexistência dos diversos meios de transporte. Mas já não nos é lícito concluir, ao contrário do que o autor pretende, a impossibilidade de actuação normal do jogo da concorrência. Concluímos, sim, pela inversa: é possível a actuação normal da força da concorrência se o Poder Público, fundado nas premissas que enunciámos, a propiciar, enquadrando numa organização dos meios de transporte, cada um destes naquela posição que conceda, ao seu factor funcional, o maior valor.

Vamos até mais longe: é não só possível a actuação normal do jogo da concorrência, mas também é mais fácil facultá-la, do que seria em mercados de bens destinados à satisfação de necessidades menos complexas do que a necessidade de transporte. Em mercados de bens sucedâneos,

destinados à satisfação de necessidades de estrutura elementar, a opção da unidade de procura pode ser influenciada por determinantes de carácter subjectivo. Mas no mercado dos transportes verifica-se este valoroso elemento circunstancial: as necessidades atingem alto grau de heterogeneidade e, para a satisfação de cada uma delas, é determinado meio de transporte, e não outro, que oferece maior aptidão — claro, se a produção dos serviços de transporte for levada a efeito em termos de maximizar a utilidade específica de cada um dos meios de transporte, condição que muito depende da atitude do Poder Público.

Todavia, esta relação não é sempre bi-unívoca, por vezes nem mesmo unívoca. Há, ou pode haver, zonas comuns, ou de sobreposição, a-dentro dos quais a unidade de procura dos serviços de transporte tem de recorrer a numerosos elementos, alguns porventura dotados de leve subjectividade, para conseguir firmar a sua opção.

Quer dizer: a concorrência exerce-se em bases mais positivas, susceptíveis de imprimir mais rigoroso racionalismo ao comportamento da unidade de procura do que aquela que se verifica num mercado de bens destinados à satisfação de necessidades de estrutura elementar.

De resto, podem contar-se os mercados caracterizados pela homogeneidade dos bens neles presentes. A regra, mas regra com amplo carácter de generalidade, é a imperfeição do mercado, portanto a heterogeneidade dos bens nele presentes, heterogeneidade real e heterogeneidade presumida.

A segunda causa, atribui-a o autor ao falseamento da concorrência pela diversidade dos regimes económicos a que estão sujeitos os vários meios de transporte.

Já o dissemos: a nosso ver, a diversidade originária, que deturpa o jogo normal da concorrência, reside nos regimes jurídico-administrativos, e não nos regimes económicos; a destes últimos será, sim, consequente da primeira.

E a exemplificação aduzida pelo autor,

a propósito, não nos parece procedente. Insurge-se o autor contra certas diferenças morfológicas dos custos de produção dos vários meios de transporte, focando em especial — o que é frequente e até vulgar — o facto de o caminho de ferro ter de fazer face à quase totalidade dos encargos resultantes da produção do transporte, em contraste com a navegação por canais (e, acrescentamos nós, com o transporte por estrada), que não suportam os encargos de construção e conservação da respectiva via de transporte.

Não acompanhamos o autor, neste seu protesto. O aparente contraste tem, a nosso ver, justificação.

A via, no caminho de ferro, é explorada, por exigências de ordem técnica, por uma única entidade. Só esta é a beneficiária directa do uso da via; a comunidade só indirectamente beneficia desse uso.

Nas vias aquáticas interiores, como na estrada, o aspecto é diferente. Aí, a comunidade é beneficiária directa. A nenhuma entidade é atribuído o exclusivo do seu uso.

Parece, por isso, estar indicado a empresa ferroviária suportar directa e imediatamente os encargos da construção e da conservação da via que, em exclusivo, explora. Tais encargos devem constituir parcela dos custos de produção. E como a estes têm de fazer face os preços, isto significa que, em princípio, esses encargos, como aliás as remunerações de todos os factores produtivos, devem ser satisfeitos pelos utentes, em troca dos serviços que lhes são prestados. Se o Poder Público entende, ou reconhece necessário, que outros preços, inferiores, devem ser aplicados — então «preços políticos» —, estabelecendo compensação por meio de auxílio financeiro, ou por qualquer outro meio, é aspecto diferente, inconfundível com este, e a que já nos referimos.

O mesmo critério já não é defensável — nem seria exequível — para os transportadores que exercem a sua exploração em rio, lago, canal ou estrada. Pode, sim, discutir-se, se eles devem suportar os encar-

gos de adaptação, construção e conservação da via, mas indirectamente, sob a forma de contribuição fiscal — e portanto, através dos preços, com incidência reflexa sobre os utentes — ou se tais encargos devem ser distribuídos pela comunidade. E a propósito, e só a título de ligeiro apontamento, diremos que, a nosso ver, é especiosa e sem qualquer fundamento sério, a invocação, feita por alguns, dos valores das receitas provenientes dos direitos aduaneiros sobre veículos e combustível ou carburante, destinados aos serviços de transportes, para tentarem provar que já hoje, em alguns países, é adoptado o primeiro critério posto em alternativa.

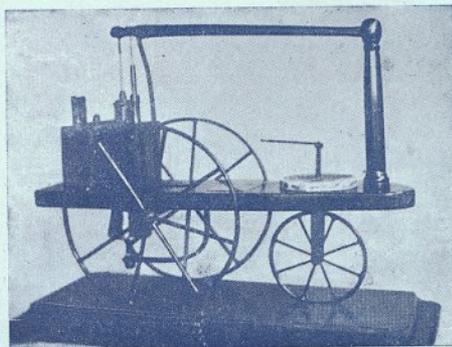
Que, para o caminho de ferro, o encargo a que aludimos concorre fortemente para a elevação dos custos do transporte ferroviário e até, em vultosa proporção, dos custos fixos e portanto acentua a precariedade da gestão financeira da exploração, é incontestável. Mas se o caminho de ferro é ainda um serviço público, e se, por consequência, pelo Poder Público deve ser assegurada a sua plena eficiência, para quê falsear os resultados financeiros da gestão, à custa de pseudo-critérios, deturpadores da verdade?

Como terceira razão perturbadora do jogo normal da concorrência, aponta o autor o alcance, muito diferente, das intervenções do Poder Público, em relação a cada meio

de transporte. E exemplifica a afirmação com o substancial auxílio de certos países à sua aviação civil e marinha mercante, em contraste com o nulo auxílio ao caminho de ferro que, ainda para mais, é obrigado a explorar linhas de interesse exclusivamente estratégico. E para reforçar esta exemplificação, o autor refere-se ainda ao facto do caminho de ferro ser fortemente atingido por obrigações extra-comerciais, como contra-partida de um monopólio de facto, hoje inexistente.

Também neste ponto nos parece dever a observação subordinar-se a critério diferente daquele que o autor adoptou.

Se o Poder Público entende serem de conceder substanciais auxílios a certo meios de transporte, diferentes do caminho de ferro, isso só ao Poder Público diz respeito. Se o Poder Público impõe ao caminho de ferro a obrigação de manter a exploração deficitária de linhas de interesse exclusivamente estratégico, e se lhe impõe ainda obrigações de carácter extra-comercial, tal atitude, não destruindo, antes pelo contrário, reforçando fortemente, o carácter de serviço público do caminho de ferro, afirma, implicitamente, a necessidade de o Poder Público manter a regularidade e continuidade, a actualidade e destino ao público dos serviços que ele produz. Assim o comanda o interesse público, de que o Poder Público é o único garante.



Cooperação anglo-lusa

nas guerras da Europa

Pelo General RAUL ESTEVES

EM obediência ao tema desta nossa conferência, e se quiséssemos remontar à mais alta antiguidade do reino de Portugal, teríamos de começar por invocar o concurso prestado ao nosso primeiro Rei pela armada de cruzados que o auxiliaram na tomada de Lisboa, na qual figurava um importante contingente de guerreiros ingleses sob o comando dos seus famosos chefes Herveu de Glanville e Saherio de Archelles.

No dizer de Osberno, o precioso narrador daqueles feitos, foram esses cruzados ingleses os que mais correcta e lealmente procederam para com o nosso Rei, nas ásperas vicissitudes daquele notável assédio.

Mas, o verdadeiro ponto de partida para o estudo mais concreto da cooperação militar anglo-lusa deve ser a aliança firmada nos tratados do século XIV, pelos quais Portugal e a Inglaterra se constituíram em fiéis aliados, para se prestarem mútuo auxílio nas lutas que houverem de sustentar.

É um ponto interessante a frisar, o facto de se estabelecer numa aliança entre dois países que nenhum contacto terrestre ofereciam nos seus territórios, e que aparentemente se encontravam bem distanciados.

Mas, se atentarmos nas condições especiais da época, em relação às comunicações internacionais, e na situação política da península ibérica, talvez se possa presumir uma certa razão plausível para a aproximação dos dois países aliados.

Na verdade, nos tempos a que se refere a primeira realização do tratado de auxílio anglo-luso, Portugal, constituído em estado independente das outras nações que existiam na península ibérica, e dotado de características próprias que o impediam de ser por elas assimilado, achava-se em luta aberta com o reino de Castela, que o pretendia dominar.

Ora, dadas as suas condições geográficas, não podia o nosso país contar com qualquer auxílio que lhe viesse pelas suas fronteiras terrestres, sendo, aliás, quase inexistentes as vias de comunicação que

lhe pudessem trazer algum longínquo apoio de qualquer nação de além Pirinéus.

Deste modo, pela sua situação na margem do Atlântico, era naturalmente mais possível que tal auxílio lhe pudesse ser prestado por uma potência marítima como era a Inglaterra, cuja posição geográfica em relação à Península Ibérica permitiria que o seu concurso fosse mais rápido e livremente assegurado.

Afigura-se-me ser esta uma hipótese que logicamente se pode admitir para a origem da aliança anglo-lusa na época em que foi iniciada, e as mesmas condições da situação atlântica dos dois países podem ainda explicar a vantagem que, no decorrer dos tempos, ambas as nações encontraram no seu mútuo apoio para assegurar as bases de uma acção marítima, que foi o característico essencial do desenvolvimento das suas actividades nos séculos posteriores.

* * *

Foi em 1373 que se assinou o primeiro tratado de aliança luso-britânico, e com ele obtinha o nosso rei D. Fernando o desejado auxílio para combater os castelhanos que ameaçavam a independência de Portugal.

Esse auxílio, que constava de alguns milhares de homens de armas sob o comando do Conde de Cambridge, desembarcou em Portugal em 1381, mas a campanha em breve foi terminada sem qualquer resultado de maior vantagem.

Mais profícuo foi, porém, o concurso trazido alguns anos depois pelos contingentes de besteiros ingleses, que vieram auxiliar o Mestre de Aviz na gloriosa luta que sustentou pela nossa independência.

Esses besteiros tomaram parte na batalha de Aljubarrota onde, aproveitando as lições de Crécy e de Poitiers, se iniciou entre nós a aplicação do combate a pé, afirmando-se de um modo notável o

imenso valor do grande chefe militar que foi o condestável Nuno Alvares Pereira.

Foi depois da gloriosa vitória de Aljubarrota que o duque de Lancaster, pretendente à corôa de Castela, promoveu que em Maio de 1386 fosse assinado o célebre tratado de Windsor, que definia precisamente as condições da prestação de auxílio mútuo entre os dois aliados.

Na sequência das operações com que continuou a luta contra os castelhanos, tomaram parte alguns milhares de ingleses, até que em 1411 se concluiu a paz entre os beligerantes, ficando decisivamente assegurada a independência de Portugal.

Foi ainda, em reforço desta aliança, que se realizou o casamento de D. João I com a filha do duque de Lancaster, donde proveio a geração daqueles grandes príncipes portugueses, a que o nosso Camões cognominou de «Altos Infantes», e que na história deixaram tão assinalados nomes.

* * *

Com a dinastia de Aviz inaugurou-se, entre nós, a famosa época das navegações, descobertas e conquistas, que se prolongou até aos fins do século XVI, consagrando-se àquelas grandiosas acções todos os recursos e todas as actividades da nação portuguesa.

Por esse tempo na Europa Central desenvolviam-se as prolongadas lutas que ocuparam as principais potências, e que levaram afinal à constituição do grande império de Carlos V.

Demais, as guerras religiosas, resultantes do que se chamou a Reforma da Igreja, também concorreram para manter a actividade guerreira da Europa, até aos princípios do século XVII.

Todos estes factos contribuíram para que a aliança anglo-lusa atravessasse uma fase de certo esmorecimento, quer por parte da Inglaterra ocupada também com as suas dissensões internas, quer porque aatenção dos nossos governantes estava absorvida pelas empresas ultramarinas.

Chegou-se, finalmente, ao nefasto período dos fins da segunda dinastia que, tendo o seu início no reinado do fanático rei D. João III, veio culminar no malfadado governo do cardeal D. Henrique em que, pela criminoso traição de vários e pela vergonhosa apatia de muitos, se estabeleceu no nosso país o anti-patriótico predomínio da influência castelhana que nos levou ao ominoso domínio filipino.

Verificava-se, assim, flagrantemente, o grave perigo que resulta para nós de qualquer intimidade de união com o país vizinho, cuja eterna ambição de absorver Portugal no seu domínio é um factor constante da nossa vida histórica.

Como primeiro acto notável de política externa dessa infeliz união, devemos citar a organização da célebre Armada Invencível que, filiada na orienta-

ção fanática das guerras religiosas da época, se destinava a subjugar a Inglaterra protestante.

O destroço dessa Armada atingiu profundamente o nosso poder naval, e a integração do nosso país na política castelhana trouxe-nos a inimizade da antiga aliada, com graves prejuízos para os nossos domínios de além-mar.

* * *

A gloriosa revolução do 1.º de Dezembro de 1640 pôs finalmente um termo ao longo cativeiro de 60 anos que sofremos sob o jugo espanhol, o qual mais profundamente deixou no espírito português a patriótica aversão por qualquer ligação política com o país vizinho.

Começou, então, a prolongada luta que sustentámos para confirmar o resultado daquele patriótico movimento, a qual constituiu o que se denominou a guerra da Restauração.

Logo de início tratou o novo rei português de restabelecer a antiga e valiosa aliança anglo-lusa, e em 1642 era assinado em Londres um tratado que renovava as condições daquela aliança.

Achava-se, porém, a Europa nessa época ocupada com a guerra dos trinta anos, em que a Inglaterra aliada à França, à Holanda e à Suécia estava combatendo os exércitos da Austria e da Espanha, e, assim, nos primeiros tempos da guerra da Restauração foram as forças portuguesas animadas do seu exaltado patriotismo que fizeram frente ao inimigo, sobre o qual obtiveram assinaladas vantagens que culminaram na gloriosa batalha das linhas de Elvas.

Entretanto, em 1661 celebrava-se um novo tratado que, confirmando os anteriores, continha a expressa cláusula de que a Inglaterra apoiaria Portugal, como se Inglaterra fosse, com toda a sua força.

Foi, então, no segundo período da guerra da Restauração, quando a Espanha, tendo concluído com a França em 1659 a paz dos Pirineus, se voltou com todas as suas forças contra Portugal, que as tropas inglesas vieram prestar-nos o seu valioso auxílio e contribuíram, ao lado das forças portuguesas, para as vitórias do Ameixial e Montes Claros, que gloriosamente puseram termo a uma luta de mais de um quarto de século, e no tratado de paz de 1668 ficou garantida a nossa independência.

* * *

No princípio do século XVIII a chamada Guerra da Sucessão de Espanha veio proporcionar uma nova ocasião de pôr em jogo a cooperação militar luso-britânica.

Nessa guerra a França e a Espanha, defendendo a candidatura do duque de Anjou, neto de Luís XIV, combatiam a coligação da Inglaterra, Alemanha,

Holanda, Portugal, Suécia e Dinamarca, que apoiavam a outra candidatura, a do arquiduque Carlos.

Esta guerra, de princípio, desenvolveu-se nos teatros de operações do Reno, dos Alpes e dos Países Baixos, mas não se alcançando nesses teatros de operações qualquer resultado verdadeiramente decisivo, foi resolvido transferir a luta para o território da própria Espanha, e assim foi pela fronteira de Portugal que se procurou alcançar a decisão da luta.

Na campanha de 1704 o exército anglo-luso teve a defrontar-se com as forças sob o comando do marechal francês Berwick, e pelas suas hábeis manobras conseguiu obrigar este chefe militar a retrogradar para Espanha.

Na segunda campanha, em 1705, o exército português era comandado pelo conde das Galveias, e as forças inglesas pelo conde de Galloway. Depois de várias operações na fronteira, também não se chegou a um resultado decisivo.

Finalmente, em 1706, com o fim de favorecer as operações que se desenrolavam na Catalunha, o exército anglo-luso-holandês avançou para o interior da Espanha e em 26 de Junho entrava em Madrid sob o comando do Marquês de Minas.

Porém, a sequência das operações na Catalunha não secundou este brilhante resultado obtido pelo nosso eminente general, e prolongando-se a luta com várias vicissitudes, veio afinal a terminar a guerra com a paz de Utrecht em 1713.

No meado do século XVIII, acendeu-se ainda na Europa outra grande luta, a guerra dos sete anos, em que a França e a Austria se batiam contra a Inglaterra e a Prússia.

Na primeira parte desta campanha a França não obteve maiores vantagens, o que levou Luís XV a celebrar o célebre «pacto de família», ao qual quis atrair também Portugal. Entre nós, onde governava então o Marquês de Pombal, foi resolvido manter absoluta fidelidade à aliança inglesa.

Para esta campanha foi chamado o general Conde de Lippe para reorganizar o exército português, que atingiu um efectivo de cerca de 50.000 homens, e, com o auxílio dos contingentes ingleses na força de cerca de 7.000 homens, seguiram-se as operações hábilmente dirigidas por aquele eminente general, auxiliado pelo brigadeiro inglês Burgoyne, que nelas bastante se distinguiu.

O exército anglo-luso conseguiu travar a invasão espanhola, e esta curta campanha terminou finalmente em 1763 com o tratado de Paris.

* * *

Neste rápido bosquejo que estamos traçando da intervenção militar anglo-lusa nas guerras europeias, chegamos, enfim, à época das formidáveis lutas travadas contra a França da Revolução e do Império,

nas quais a nossa participação foi a mais longa no tempo da sua duração, e a mais avultada nos recursos nelas empregados.

O nosso exército, que o Marquês de Pombal, com a feliz escolha do conde de Lippe para seu reorganizador, tinha conseguido elevar a um nível satisfatório de disciplina e de eficiência, caíu infelizmente num estado deplorável no desgraçado reinado de D. Maria I, em que se procurou destruir a grande obra daquele estadista.

Foi nestas condições que nós nos achámos envolvidos nas formidáveis e demoradas lutas que assolaram a Europa nos começos do século XIX.

Numa primeira acção em que intervimos ao lado da Espanha na conhecida guerra do Roussillon, em 1794, nenhuma vantagem encontramos para o nosso país, antes sucedeu que, passados poucos anos, esses infiéis aliados espanhóis invadiram em 1801 o nosso país, em união com os franceses e arrebatarem-nos a vila portuguesa de Olivença, que até hoje nos não foi restituída, como era de justiça no cumprimento dos tratados existentes.

Mais tarde, então, iniciou-se, com a invasão de Junot, em 1807, a prolongada luta que veio a constituir a denominada Guerra Peninsular.

A invasão franco-espanhola de 1807, dirigida especialmente contra a Inglaterra, e á qual se respondeu da nossa parte com a passagem para o Brazil dos altos poderes do Estado, e com uma absoluta inércia na defesa do nosso território, veio estabelecer em Portugal o domínio estrangeiro.

No entanto, dentro de pouco tempo a resistência nacional contra os invasores foi crescendo sucessivamente, e, quando a Espanha se levantou afinal contra o domínio dos franceses seus anteriores aliados, também em Portugal rebentou um movimento de revolta, que se propagou desde Trás-os-Montes até ao Algarve.

Esse movimento foi, em breve tempo, apoiado pelas forças inglesas que, sob o comando de Wellington, vieram desembarcar próximo da Figueira da Foz, e, prosseguindo na vitoriosa campanha da Roliça e do Vimeiro, com o concurso das forças portuguesas que se puderam reunir, alcançavam a expulsão do exército de Junot, pela convenção de Sintra, aliás bem pouco vantajosa para os resultados que podia ter obtido.

Foi nesta primeira campanha que se começou a assinalar o incontestável valor militar de Wellington, como chefe de exércitos.

O exército português foi então reorganizado e disciplinado pelo general inglês Beresford, e em pouco tempo pôde figurar honrosamente ao lado dos seus aliados ingleses.

Na segunda invasão francesa, em 1809, que foi comandada pelo marechal Soult, o exército anglo-luso sob o comando superior de Wellington já pôde afirmar o seu valor tomando a ofensiva

contra os invasores e obrigando-os a retirar para Espanha.

Enfim, na terceira invasão, em 1810, dirigida pelo marechal Massena, as forças aliadas anglo-lusas, depois de alcançarem a gloriosa vitória do Buçaco, ofereceram, nas famosas linhas de Torres, a porfiada resistência que motivou a retirada do exército inimigo para além das fronteiras portuguesas.

Seguiram-se, mais tarde, as operações efectuadas pelo exército de Wellington através da Península, as quais foram assinaladas especialmente pelas vitórias das armas anglo-lusas nas batalhas de Fuentes de Oñoro, de Albuera e de Vitória, prosseguindo a sua marcha ofensiva até aos Pirinéus.

Então, Wellington, comandando todas as forças aliadas, inglesas, portuguesas e espanholas, entrou no território francês, e conduziu o seu exército vitoriosamente, pelas batalhas de Orthez e de Tolosa, até próximo de Bordéus, onde foi notificado o início das negociações de paz.

* * *

Depois da Guerra Peninsular, e abstraindo das nossas lutas internas em que algumas vezes interveio um auxílio inglês, prestado em harmonia com as convenções internacionais que então dominavam a política europeia, só passado um século, ou seja na Grande Guerra de 1914-18, é que voltamos a verificar uma activa cooperação militar anglo-lusa em conflitos europeus.

Nesse grande prélio mundial, Portugal, logo desde o seu início se declarou disposto a cumprir os deveres que resultavam da velha aliança luso-britânica.

Nas colónias de Angola e de Moçambique desde 1914 que nos achávamos em luta com os alemães, e essa luta prolongou-se com diversas alternativas até quase ao fim da Grande Guerra.

Na Europa, porém, a nossa acção militar só se realizou, a partir de 1917, com a intervenção do Corpo Expedicionário Português na frente da Flandres ao lado dos nossos antigos aliados.

A participação de Portugal na frente de guerra da Europa, onde figuraram contingentes de todas as nações aliadas, impunha-se necessariamente para afirmarmos a nossa presença que mais nos garantiria uma futura participação nas negociações da paz, para defendermos a integridade do nosso domínio colonial, que tão ameaçado foi pela política alemã.

Mais de 50 mil portugueses se bateram ali, fazendo parte do 1.º exército inglês, e conservando durante muitos meses a ocupação de um sector da frente de combate.

A batalha do 9 de Abril, em que uma formidável ofensiva alemã esmagou literalmente a zona da frente de combate que englobava o sector português, deu ocasião a que muitas unidades portuguesas se distinguissem por uma heróica resistência.

Algumas dessas unidades, reconstituídas em breve tempo, foram depois retomar o seu lugar na luta da ofensiva final que as levou até à Bélgica, onde as encontrou a celebração do armistício que pôs termo às operações.

As elogiosas referências do comando inglês e as distinções conferidas pelos governos aliados podem atestar bem o patriótico serviço prestado a Portugal por aqueles que se bateram na Grande Guerra de 1914-18 ao lado dos nossos velhos aliados ingleses.

* * *

Chegamos, finalmente, à consideração da última Guerra Mundial, e à feição especial que assumiu a nossa atitude em relação às operações militares que directamente interessam à nossa aliança.

Nos primeiros tempos dessa guerra, Portugal limitou-se a manter uma neutralidade armada, aconselhada, de-certo, por quaisquer razões ponderosas, mas nas últimas fases da luta pudemos já apreciar até que ponto foi prestada a sua cooperação.

É facto que não existem ainda documentos oficiais por onde se possam estabelecer claramente todas as características da nossa acção nesse conflito, mas, podemos encontrar uma base para se deduzir qual foi, nessa ocasião, o nosso plano de acção militar, na série de artigos ultimamente publicados num importante jornal da capital, os quais, sem dúvida, devem ter sido baseados em informações obtidas nas estações oficiais, e cuja publicação consentida lhes dá todo o carácter de autoridade.

Cingindo-nos rigorosamente ao que nesses artigos se diz, nós podemos inferir, de um modo seguro, a sequência de medidas militares que foram adoptadas e a orientação geral que lhes foi imprimida.

Assim, parece que, de começo, se encarava a perspectiva de uma invasão do território peninsular por parte das forças alemãs que tinham chegado aos Pirineus, e que para essa invasão se contava verosimilmente com uma certa opposição do país vizinho.

Em todo o caso, e como precaução necessária, foi-se estabelecendo nas nossas ilhas adjacentes um importante núcleo de forças que não só ocorreriam à defesa daquelas posições atlânticas, como ainda seriam um elemento de acção para uma futura reconquista do país invadido.

Este objectivo pode deduzir-se muito claramente do que se narra num dos referidos artigos encimado pelo sugestivo título de «*A fronteira dos Pirineus passa nos Açores*».

Ora, a importância estratégica das nossas ilhas adjacentes está sobejamente demonstrada, e, na colisão em que nos achavamos, o inimigo deveria considerar que, a uma invasão terrestre que empreendesse, corresponderia inevitavelmente a ocupação pelos aliados daquelas importantes bases, o que daria um golpe profundo na guerra submarina.

No procedimento havido nesta conjuntura, podemos encontrar ainda, como base essencial para a sua realização, o reconhecimento do valor derivado da aliança luso-britânica.

Na verdade, só o domínio marítimo assegurado pelas forças navais da nossa antiga aliada poderia permitir, em condições de segurança, o transporte dos efectivos concentrados nas ilhas adjacentes, e só aquele mesmo domínio faria jogar uma ameaça séria contra qualquer ataque que fosse tentado sobre aquelas importantes posições estratégicas.

É interessante frisar a analogia de procedimentos que se pode notar entre o que se passou em 1808 com a invasão de Junot, e o que agora foi planeado na perspectiva da invasão alemã.

Em ambos os casos, o plano adoptado consiste em transferir os altos poderes do Estado para um domínio ultramarino, e abandonar o território continental à invasão do inimigo, e em ambos os casos também o êxito futuro depende essencialmente da acção de um forte poder marítimo.

Nos artigos a que nos referimos vem expressamente citado um interessante livro publicado em Paris em 1947, e que contém os documentos secretos do Ministério dos Estrangeiros do Reich relativos à Espanha e Portugal.

Examinando detidamente tudo o que se contém nesses documentos, podemos encontrar matéria para séria meditação no que particularmente interessa ao nosso país.

Assim, em primeiro lugar, deve salientar-se que o procedimento do Governo português foi muito prudentemente firmado na consideração da grande importância estratégica ligada às ilhas adjacentes, e na grave ameaça que representava para o inimigo a ocupação pelos aliados daquelas bases aéreas e navais. Este facto, por si só, representava um grande triunfo na posse exclusiva do Governo português.

Haveria, naturalmente, que contar também com a resistência oferecida pela Espanha à invasão pelos Pirineus, mas é um facto claramente evidenciado no livro que citámos, que existia no país vizinho uma grande corrente política favorável a essa invasão, com a participação espanhola ao lado da Alemanha, a fim de atacar Gibraltar e possivelmente dominar o nosso país.

* * *

Analizando, agora, a feição assumida por todas as lutas europeias que nesta rápida enunciação temos apontado como campo de acção da cooperação militar anglo-lusa, podemos considerar que os objectivos essenciais que nelas se revelam obedecem a duas finalidades comuns.

Para Portugal tem-se tratado sempre de defender a sua independência e a integridade do seu património territorial.

Para a Inglaterra tem sempre assumido a maior

importância o objectivo de assegurar uma sólida base de operações para as suas lutas com aquelas potências do continente que lhe têm manifestado uma agressiva inimizade.

Assim, considerando ainda o característico essencialmente marítimo que é comum à situação geográfica dos dois países, compreende-se bem que para o poder naval britânico são do maior valor as bases atlânticas na posse do seu aliado português, e para a conservação do Portugal independente importa essencialmente que lhe seja dado o apoio de uma grande potência marítima.

Estas recíprocas considerações levaram os dois países aliados a manterem a sua secular aliança que constituiu um elemento importante na intervenção que possa ter em qualquer conflito europeu.

O poder marítimo foi sempre, e é ainda hoje um factor de grande importância na luta travada em qualquer teatro de operações, e esse facto fica bem assinalado no exame que fizemos de várias campanhas.

Para confirmar o que dizemos bastaria citar a passagem do livro a que temos aludido, em que o adido militar alemão em Madrid, num seu relatório de 7 de Maio de 1941, atribui aos meios militares espanhóis a opinião de que uma acção vantajosa na Península seria obtida quando as esquadilhas alemãs pudessem participar nos combates do Atlântico, partindo das bases portuguesas ocupadas pelas forças espanholas.

* * *

Todas as considerações que temos feito são referidas aos factos do passado histórico dos dois países. Se quisermos, porém, encarar de algum modo a situação que o futuro pode reservar à acção da aliança luso-britânica, a perspectiva apresenta-se hoje muito confusa.

Na verdade, no actual estado político do mundo as circunstâncias que podem ditar o modo de acção dessa aliança oferecem um aspecto deveras singular.

Nos esforços que têm sido empregados para garantir a conservação da civilização europeia, tem-se procurado organizar uma defesa da Europa Ocidental contra os empreendimentos ofensivos de um inimigo provindo do oriente, e instalado para lá da chamada cortina de ferro.

Mas, se atendermos no que se está passando presentemente neste extremo ocidental da Europa, somos levados a concluir que se está formando deste lado uma outra cortina, a dos Pirinéus, na qual também prevalece uma decidida animosidade contra a França e a Inglaterra.

Assim, poderíamos logicamente prever que surgiría, na Europa de hoje, a situação política estabelecida pelo império de Carlos V, e que a Inglaterra e a França se encontrariam entaladas entre

duas cortinas ameaçadoras que tenderiam a esmagá-las no seu avanço simultâneo.

Voltaríamos, então, a um período de lutas análogo ao dos fins do século XVI, que para nós, portugueses, trouxe um bem triste desfecho.

São estas eventualidades que se não devem perder de vista, quando se queira estudar a acção futura da aliança anglo-lusa.

Portugal e a Inglaterra têm-se sempre encontrado unidos pela sua aliança em todos os momentos críticos em que o seu mútuo concurso tem assegurado a defesa da integridade do nosso território e a conservação do poder marítimo britânico, e a lição da História mostra bem que nenhuma outra amizade tem sido mais preciosa para a independência de Portugal.

É com inteira razão que, ainda em Novembro de 1951, o primeiro ministro da Grã-Bretanha, Winston Churchill, numa mensagem dirigida à Sociedade anglo-portuguesa de Londres, dizia :

«Desde 1373 temos sido amigos com os amigos e inimigos com os inimigos. Mais uma vez, como nos dias de Wellington, nos encontramos ombro

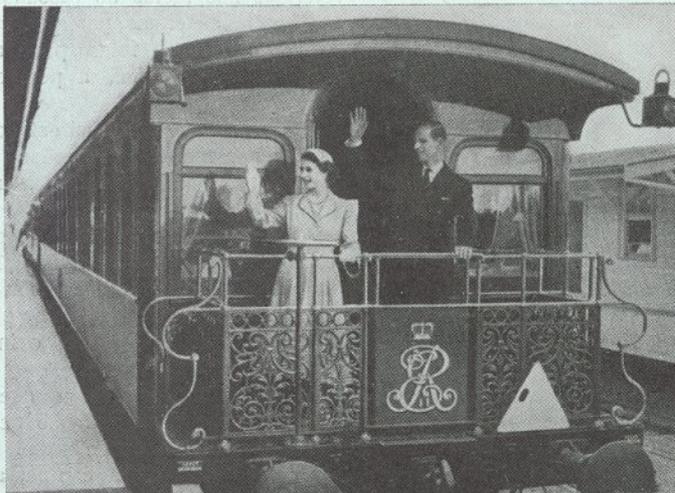
com ombro na defesa da união ocidental. O espírito da nossa antiga aliança ainda vive e a camaradagem de séculos é disso uma garantia. Temos boa vontade e compreensão. Não precisamos mais de política externa nas nossas relações quotidianas».

Também, ainda há poucos dias, e a propósito das pretensões da União Indiana sobre os nossos territórios situados na Índia, o Chefe do Governo português dizia terminantemente que Portugal desde séculos tem tido como constante da sua política externa a aliança com a Inglaterra.

Devemos, portanto, manter a convicção de que, sem quaisquer intenções ameaçadoras, a força da aliança luso-britânica representa sempre um elemento de muito valor para qualquer luta europeia, e constitui o mais seguro penhor da nossa independência e da nossa integridade territorial.

E, aproximando-se agora o momento em que a jovem Rainha de Inglaterra pisa pela primeira vez o solo da península ibérica, nós, seus mais antigos e fiéis aliados, podemos bem enviar-lhe as saudações que do nosso grato coração lhe devemos prestar.

God save the Queen.



Sua Majestade a Rainha Isabel II de Inglaterra e o Duque de Edimburgo, na plataforma do salão real, quando, no dia 22 de Fevereiro, se despediam da população de Bathurst, Austrália

UM TURISTA INGLÊS DO SÉCULO PASSADO

O Conde de Carnarvon

P o r F E R N A N D O C A M P O S

A passagem, em 1955, do oitavo centenário da Real Abadia de Alcobaça, — data que decorreu despercebida mas cuja celebração devia ter revestido foros de verdadeira comemoração nacional — vem dar flagrante actualidade ao relato, tão pouco conhecido, que este turista inglês do século passado nos deixou da sua visita àquela venerando monumento coevo da fundação da nacionalidade portuguesa.

É na sua obra, *Portugal and Galicia, with a review of the social and political State of the Basque Provinces, and a few remarks on recent events in Spain*, editada em Londres, em dois volumes, no ano de 1856, que se encontram as páginas que consagrou à viagem realizada ao nosso País, — e poucos estrangeiros terão escrito a respeito de Portugal com tanto escrúpulo e compreensão da gente e das terras percorridas. Saiu anónima essa obra de que se imprimiu segunda edição, num só volume, em 1861; mas, segundo referia Bernardes Branco, nos seus estudos sobre *Portugal e os Estrangeiros*, pelo catálogo da livraria Hookhom podia verificar-se que fora o conde de Carnarvon quem a escrevera.

Embarcou o autor em Portsmouth, a 28 de Julho de 1827, no vapor Duke of York, e chegava a Lisboa seis dias depois, indo instalar-se numa espécie de hospedaria inglesa que existia então na capital, onde os estabelecimentos desse género escasseavam, não havendo, até, ao que parece, nenhum que oferecesse abrigo aceitável aos estrangeiros de categoria que demandavam a cidade. E, logo ao primeiro contacto, anotava ser bela a entrada do Tejo: «de um lado, a praia está cheia de palácios; do outro, as colinas, ainda que não mui elevadas, ou variadas, possuem altura suficiente para dar realce ao panorama» — conforme escrevia nessas memórias. E acrescentava: «Á medida que iam subindo pelo rio, a beleza da vista crescia. O nobre, mas inacabado palácio da Ajuda coroava o topo de uma elevação, e então toda a cidade de Lisboa, construída sobre os seus sete ladeirentos montes, pendurados sobre o Tejo, gradualmente se revelava; e seus palácios e conventos, espalhados com jardins, viam-se erguer

uns por cima dos outros, e, do rio, apresentavam a perspectiva mais majestosa».

Mais nos informava de que a vista das janelas da casa onde se instalara se alongava sobre a cidade e sobre o rio, «com suas numerosas embarcações e milhares de velas latinas que deslizavam sobre a sua superfície, então iluminada pelos últimos raios do sol poente»; e não deixava de observar que «poucos objectos ferem o espectador com maior admiração do que estas velas peculiares, que são delicadamente belas quando vistas de perfil, e quando observadas de frente assemelham-se a uma borboleta pousada num lugar escuro, com as asas abertas». E registava, ainda, que, pouco depois, tendo surgido o luar, dera uma volta pela cidade, «com uma luz especialmente favorável para cada objecto natural ou artificial».

Mas deixemos as suas lembranças de Lisboa, para atentarmos, de preferência, no relato da visita que fez aos conventos de Alcobaça, do Bussaco e de Tibães, — relato saboroso, sugestivo, que deve inscrever-se, justamente, entre os mais curiosos que nos legaram aqueles turistas estrangeiros de outros tempos que se ocuparam do nosso País em seus escritos.

«Cheguei à pequena vila de Alcobaça — refere o nobre viajante inglês — e parei numa estalagem melhor fornecida de abelhões do que de comidas. Fui, depois, ao mosteiro e enviei uma carta de apresentação. Um frade de maneiras comedidas e agradáveis recebeu-me cortêsmente e levou-me por soberbos cláustros que cercam um outro cheio de laranjeiras. Tornou-se evidente, logo desde a minha primeira apresentação a estes frades, que eles eram muito superiores à maior parte dos da sua ordem, impressão plenamente confirmada pelo conhecimento posterior, porquanto possuíam aquela cortesia e distinção de maneiras que só podem ser dadas pelo nascimento ou longo uso da boa sociedade. E eu posso dizer que as denegridas acusações tantas vezes feitas pelos viajantes contra os frades e ordens monásticas provêm, com singular graça, do pouco gosto de homens que, andando de jornada por um país agreste e privados das comodidades

usuais da vida, se aproveitam com franqueza da sua generosa hospitalidade, recompensando-lhes depois o benefício com asserções que a vontade e a justiça não confirmam e as quais a gratidão e a sensatez deviam moderar». E prosseguindo nas suas judiciosas considerações, a respeito das ordens religiosas, ajuntava:

«Quaisquer que sejam os remotos efeitos da supressão dos conventos mais ricos em Espanha e Portugal, ainda no desprezado estado de agricultura dominante em tão vasta extensão da Península, sua existência foi uma felicidade, e sua abolição é, segundo creio, um mal positivo para o Estado. Os frades foram, muitas vezes, os únicos proprietários residentes numa terra abandonada por seus naturais proprietários; e sua benéfica influência foi visível no aperfeiçoamento de suas propriedades e no aumento do bem-estar da população circunvizinha, pois empregavam no amanho de suas terras grandes capitais e inteligência, empregavam em grande escala a indústria do lavrador e recompensavam-no liberalmente: suas terras eram, em geral, as melhor cultivadas do reino, e a repentina e mal pensada abolição dos conventos, por muitos anos há-de destruir, antes que promover, os interesses da agricultura».

(Falando, em seguida, da livraria do convento, dizia ser ela uma sumptuosa sala decorada com elegância, bem proporcionada e abundante de obras de utilidade, registando que os frades lhe haviam mostrado uma magnífica edição da *Ilíada*, que lhes fora oferecida por Mr. Canning, assim como uma esplêndida reprodução dos *Lusíadas*, que Lady Bute lhes dera de presente. E, a terminar os apontamentos que traçara relativamente à Abadia de Alcobaça, insistia em que a recente secularização desse mosteiro, «um dos monumentos mais sumptuosos do reino», fora, simultaneamente, «um insulto aos preconceitos religiosos do povo, e desagradável ao gosto dos portugueses».

Dali, dirigiu-se o excursionista britânico para o Buçaco, a fim de visitar o local onde se feriu a batalha contra as forças napoleónicas, caminhando sob um sol intolerável e tendo de aguardar por largo

tempo que lhe abrissem a porta do convento, por haver chegado a horas impróprias para a visita. Logrando, por fim, o seu intento, e compelindo o criado a informar o prior da sua chegada, logo o foi seguindo vagarosamente, «por entre uma linda floresta de carvalhos e pinheiros». E assim referia o que se passara, ao dar entrada no mosteiro:

«O prior recebeu-me cortêsmente e pôs diante de mim vinho e peixe salgado, dizendo sentir não me poder oferecer melhor comida, por ser a carne rigorosamente proibida pelos estatutos da ordem. Acompanhou-me depois para a minha cela, onde me deitei na cama, muito feliz por gozar um intervalo de descanso. Estes dormitórios fradescos são bem gratos para o viajante fatigado, por causa da sua frescura, perfeita limpeza e total ausência de cani-

bais alados e trepan-tes que infestam as hospedarias. Quando o frade me levou em volta do convento, fiquei surpreendido com o inquebrantável silêncio que invadia o lugar, silêncio que parecia antes indicar mansão de mortos, que a social habitação de frades. Este profundo silêncio era apenas interrompido pelo eco dos nossos passos e pelo som da voz baixa do meu condutor.»

Quando montou a cavalo para partir, ia já caíndo o sol, e as árvores da mata descreviam sombras alongadas sobre o

terreno; mas foi anotando que o carvalho e o feto lhe traziam ao pensamento os profundos bosques da Inglaterra e que o majestoso cipreste português, com seus ramos ondeantes, imprimia ao ambiente «um carácter de graça oriental». E comentava, ainda, que, apesar da serenidade dessa tarde, não era permitido aos monges passearem à sombra dos arvoredos, «tão activos e engenhosos foram os fundadores deste mosteiro em inventarem meios de aumentar as privações de seus moradores, como se o curso comum das paixões e tribulações humanas não fizessem o cális, de que todos devem beber, suficiente amargo, sem perverter os mais simples ditâmes do senso comum para o tornarem ainda mais intragável».

Deixando, por fim, o convento, entregou-se, depois, por algum tempo ao exame do local onde se deu a batalha do Buçaco. Mas, voltando a falar dos



Mosteiro de Santa Maria de Alcobaça
(Arquivo Pitoresco, 1869)

monges, observava que a sua influência se exercia, principalmente, sobre as classes agrícolas, afirmando que «nenhuma raça mais bela de homens existe em nenhuma parte do mundo do que as classes agricultoras de Espanha e Portugal». E acrescentava o seguinte comentário que vale a pena reproduzir: «Se é verdadeira esta tese, que não posso crer seja negada por aqueles que tiverem viajado bastante por aqueles países, como poderá ser asseverado que a influência dos conventos tem sido em suma contrária ao bem-estar do povo? Os preconceitos protestantes do público religioso da Grã-Bretanha, naturalmente indisposto contra os estabelecimentos monásticos, têm formado uma estranha aliança, neste ponto, com a parte infiel do mundo católico, o qual é unânimemente hostil à sua continuação, e tem assim encaminhado o espirito dos ingleses para um erro grande e geral».

Seguiu, ainda, o viajante para a Galiza, no propósito de estudar e apreciar as belezas e antiguidades dessa região de além-Minho, então muito pouco conhecida dos viajeiros britânicos; mas, por se ter tornado suspeito de espião dos constitucionais, esteve preso, sofreu muitos incómodos e foi, por fim, expulso de Espanha. «Finalmente embarcámos no Minho, um belo rio, e dissemos um final adeus à Espanha, cognominada romântica, país sempre envolvido nas tempestades das dissensões civis. Eu desembarquei na praia de Portugal e respirei livremente».

Alargava-se o memorialista, seguidamente, na descrição da «peregrina beleza do país entre Tuy e Ponte de Lima», donde continuou para Braga, «por entre o mesmo lindo país e detestáveis estradas», enquanto as altas sebes cobertas de flores silvestres lhe recordavam os caminhos das cercanias de Dawlish, em dia primaveril.

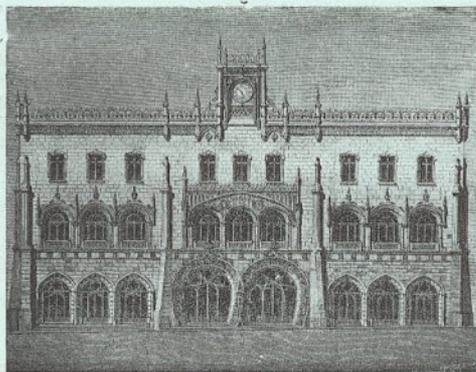
Em Braga, visitou o convento de Tibães, impressionando-o a grandeza do edificio construído no meio de um belo jardim. «A verdura era maravilhosamente rica — escrevia o turista sempre sensível

aos ercantos da vegetação portuguesa — as roseiras na plenitude da sua flor, e todo o campo observado das janelas do convento assemelhava-se a extensos jardins de recreio». Quanto ao recheio, dizia possuir o mosteiro algumas telas de valia considerável, supondo-se existirem dois quadros de Rubens, outro de Rafael e alguns mais da escola italiana, que lhe pareceu poderem ser atribuídos, sem sombra de dúvida, à de Bolonha. Anotava ainda a existência, no convento, de dois painéis de aspecto antigo e que representavam D. Inês de Castro.

Ao terminar as suas apreciações a respeito do povo português, observava que tanto os habitantes de Trás-os-Montes como os do Minho eram tenazmente afeiçoados ao solo natal, assegurando que o povo minhoto sustenta, a miude, que nem o resto de Portugal, nem parte alguma do globo podem competir em beleza com os seus vales...

Não me permitiu a tirania do espaço alongar, como desejaria, as transcrições das memórias, tão pitorescas, do conde de Carnarvon, não me consentindo também que formule, já agora, os comentários que a sua leitura nos sugere. Mas não deixarei de acentuar — como não deixou de o fazer Bernardes Branco, nos estudos a que aludi — que, por esse depoimento, se verifica não terem sido todos os escritores ingleses dessa época inimigos das ordens religiosas.

Assim, o autor desta obra, que relembrei, revelava-se, como vimos, um crítico imparcial, a cuja lúcida inteligência não escapavam os benéficos resultados da acção agrícola e cultural exercida pelas comunidades monásticas na Península, bem como a estranha aliança verificada, no seu tempo, entre «os preconceitos protestantes do público religioso da Grã-Bretanha, naturalmente indisposto contra os estabelecimentos monásticos» e «a parte infiel do mundo católico», então representada, entre nós, pelos arautos do constitucionalismo triunfante.



LISBOA — Fachada da Estação do Rossio

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Maio de 1904)

Dictadura justificada

Foi para nós agradável surpresa, confessamo-lo, a publicação no *Diário do Governo*, sem prévias indiscreções, do decreto com força de lei autorizando o governo a tornar definitiva a adjudicação provisória da concessão das linhas de Braga a Guimarães, Braga a Monção e Viana a Ponte da Barca.

Estava dado para ordem do dia o respectivo projecto de lei, que obtivera parecer favorável das comissões e era bem visto da opposição que o discutiria talvez *pro forma*. Contra a expectativa de muitos vingára o terceiro concurso, obtendo-se uma proposta que vem fixar no solo portuguez importantes capitães estrangeiros. Difficilmente acceptariam estes a situação indefinida de um contracto provisório, cuja effectividade ficava dependente da sanção legislativa em epocha afastada ainda e porventura incerta.

Não era d'esperar a demora que houve na discussão d'esse projecto, que estava dado para ordem do dia e não suscitava objecções valiosas.

Sobrevieram os movimentados episodios parlamentares, que nos abstemos de apreciar e que tiveram por desfecho inesperado e theatral a dissolução e novas eleições, optimo reconstituinte, como é notório, das finanças e da administração.

O respeito supersticioso dos immortaes principios exigia porventura que o projecto de lei ficasse á vista do porto alguns mezes, ainda com risco de se perder a opporrtunidade da construção das linhas. Outras eram as exigencias do interesse publico. Bem se podia invocar em tal caso o *Salus populi suprema lex*.

A *Gazeta*, que não põe o pé no vespeiro da politica, sendo como é, uma publicação puramente technica, não pôde deixar de applaudir a providencia dictatorial. O processo de desatar pacientemente os nós gordios tem o contra de ser lento. A nossa humilde personalidade em casos taes optaria pelo expediente do illustre Alexandre e acha que faz bem quem corta com a espada o que não pode desfazer com os dedos. Abençoada dictadura a que fazendo um innocente *ped de nez* á veneranda matrona da constituição, velha avó costumada já a faltas de respeito, promulga um decreto de salutaes consequencias e incontestavel opporrtunidade.

Tomando a iniciativa d'essa providencia, o illustre ministro das obras publicas demonstra mais uma vez que a melhor politica é a boa administração e que não era mera visualidade espectacular a os seus planos de fomento. Está honradamente cumprida a sua promessa de se empenhar para que a provincia do Minho seja dotada com as linhas ferreas necessarias ao seu progresso. Bem haja por isso.

Pôde portanto o governo fazer reforçar o deposito provisório e lavrar o contracto definitivo. Os engenheiros do concessionario andam já reconhecendo o terreno e vão dar começo aos estudos.

Das linhas concedidas existem ante-projectos elaborados ha cerca de 17 annos, em condições technicas muito diversas porém das que foram agora estipuladas. O limite

dos raios das curvas era de 150 metros descendo a 75 metros, como agora é permitido, o custo da construção é notavelmente diminuido.

Temos já dois exemplos frisantes da influencia que no custo de uma linha em terreno accidentado pôde ter o limite de raios de curvas.

O troço da Regoa a Villa Real com curvas de 150 metros fôra orçado em mais de 40:000\$00 por kilometro.

A adopção do limite de 60 metros elliminou todas as obras de arte dignas de menção, reduzidas agora á ponte do Tanha, e fez baixar o custo kilometrico a menos de metade.

A linha do Pocinho a Miranda fôra escudada para via larga com curvas de 250 metros. Do traçado para via estreita com curvas de 75 metros e rampas de 25 metros resultou economia tal, que basta citar a supressão dos tuneis e a substituição de um viaducto de 300 metros em curva por um pontão de 4 metros.

Considerável economia resultará tambem da melhor flexibilidade que as novas linhas do Minho terão e que lhes permitirá cingirem-se melhor ao terreno.

O novo traçado está bem definido.

A linha de Braga a Guimarães tem de atravessar a Falperra e ir passar proximo das Taipas, devendo-se ligar com a linha de Guimarães a Fafe.

A de Braga a Monção, depois de atravessar o Cavado deve ir procurar a portella do Vade, servindo o melhor possivel os concelhos de Arcos e Villa Verde e passar ali para as aguas do Lima, que atravessará junto de Ponte da Barca. Depois de servir os Arcos terá de subir á portella do Extremo, na qual transporá a divisoria das aguas do Lima e do Minho, descendo em seguida para Monção.

Na linha do Valle do Lima poder-se-hia evitar a ponte sobre o Lima, quer aproveitando a ponte da linha do Minho e saindo em Darque pela margem esquerda acima, quer mantendo sempre o traçado na margem direita.

Contra a primeira solução allegava-se a importancia da população da margem direita nas proximidades de Vianna; contra a segunda surgia a collocação das estações de Ponte de Lima, Ponte da Barca, menos proximo d'estas importantes povoações que o traçado pela margem esquerda permite; além d'isso deixavam de ser servidas varias localidades d'esta margem.

Figurando no plano da viação uma estrada que atravessa o Lima em Lanhezes, occorria naturalmente a construção da ponte com dois taboleiros, de modo que possa ser utilizada pelo caminho de ferro e pela viação ordinaria.

Essa série de considerações determinou pois a adopção da directriz que servira já de base ao estudo do projecto em 1888.

Da importancia do trafego provavel das novas linhas já dissémos ha mezes o bastante. São valiosos afluentes da linha do Minho e por isso o affluxo do seu trafego compensará seguramente o encargo, certamente diminuto, da garantia de juro, do qual não resultará onus para o fundo especial, tanto mais que a secção mais difficil e menos rendosa tem para a construção mais largo praso, dando tempo a afirmar se e desenvolver-se o trafego dos outros troços.

Para completar o systema das linhas do Minho falta prolongar a via larga de Valença a Monção e porventura, mais tarde, de Monção a Melgaço. Em Monção ligam-se a via larga e a via estreita, fechando a malha.

O decreto de 15 de fevereiro de 1900 classificou as linhas complementares da região, determinando com razão

que a linha do Minho fosse prolongada com via larga para montante de Valença.

Havia, é certo, a concessão de um *tramway* a vapor entre Valença e Monção, que não podia porém estorvar o governo de decretar o plano mais conveniente.

Apenas por equidade devia ser sustada a construção do prolongamento de via larga. Favores ou auxilios novos é que de modo algum deviam ser dados áquella concessão. Nem garantia de juro, nem vantagens da base 5.^a da lei de 14 de julho de 1899, nem prorrogações de prazo.

Ou a concessão vinga nos termos em que foi feita e nesse caso o Estado não faz concorrência, ou caduca, ficando de pé o plano da rede complementar.

Foi já mandado fazer o estudo do prolongamento da linha do Minho, como é preceito do decreto de 6 de outubro de 1898.

Ao mesmo tempo a Companhia de Guimarães trabalha activamente na construção do troço de Guimarães a Fafe, tendo modificado o projecto para eliminar d'elle as rampas de 20^{mm} e tornar uniformes as condições de tracção em toda a sua linha.

Seria para desejar que a Companhia tomasse sobre si o prolongamento de Fafe a Moreira de Rei.

Não tardará pois que na provincia do Minho se encontrem em exploração os principaes lineamentos da rede ferroviaria, podendo ser consagrados todos os recursos disponiveis a outras regiões do paiz, mais desfavorecidas. Muito se pôde fazer desde que haja sequencia de planos e continuidade de acção.

Haja vista o que em pouco tempo tem logrado realizar o actual ministro das obras publicas.

Abriram-se já á exploração no anno corrente 70 kilometros da linha de Vendas Novas.

No dia 15, abre o troço de Faro a Olhão. Em julho provavelmente o de Olhão á Fuzeta e antes do fim do anno o da Fuzeta a Tavira sommando os tres 34 kilometros.

Vae adelantada a construção dos 24 kilometros da Regua a Villa Real e dos 23 kilometros de Estremoz a Villa Viçosa. Começou-se a do prolongamento de Setubal á margem do Sado. Vão-se começar os trabalhos na linha de Ponte de Sôr, e da do Pecoimho a Miranda.

Dentro de um anno devem chegar as locomotivas a Villa Real de Santo Antonio.

Proseguem os estudos d'essas e de outras linhas. Adquire-se material circulante. Melhora-se a exploração das linhas existentes.

Que mais se pôde exigir em tão pouco tempo e de que provém essa actividade de bcm agouro, senão da judiciousa acção governativa, que procura administrar bem e utilizar os recursos que a providencia anterior preparara?

O que se está fazendo nas regiões servidas pelas linhas do Estado pôde ser conseguido na região central do paiz, desde que uma lei fecunda em resultados subministre os

meios de acção que em relação áquellas foram creados pela lei de 14 de julho de 1899.

A criação do fundo especial da zona central impõe-se. D'ella depende o progresso futuro de uma zona vasta e importante, hoje menos favorecida.

Com ella se completará a economia do systema, simples e fecundo, que aos acrescimos da receita das linhas ferreas vae buscar os recursos para o desenvolvimento da viação accelerada, á qual se pôde bem applicar a conhecida phrase *vires acquirit eundo*.

J. Fernando de Sousa

Pinheiro Chagas

A «Mala da Europa» abriu uma subscripção para erigir um monumento á memoria d'este vulto da nossa litteratura, tão grandioso que a irradiação do seu talento não mais se apagará da nossa historia.

Jornalista distincto, romancista inspirado, orador de uma fluencia extraordinaria, historiador competentissimo, dramaturgo eminente, Pinheiro Chagas com tão prodigiosa fecundidade espalhou as manifestações do seu talento excepcional, e em todas ellas gravou com mão tão firme o caracteristico do mais desvelado amor pela sua patria, que esta cumpre um dever sagrado eternizando no bronze esse vulto como a sua alma dedicada sempre ao bem se perpetuou na memoria não só dos que viveram com elle como dos que apenas lhe apreciam a grande alma immortal.

A «Mala da Europa» tem, pois, direito a todo o nosso entusiasmo pela meritoria iniciativa com que honrou o jornalismo portuguez, e o nosso completo accordo na realização da ideia que ella, em circular aos collegas, apresenta nos seguintes periodos:

«O monumento a Pinheiro Chagas ficará bem em um dos talhões da nossa ampla e formosissima Avenida da Liberdade. Constituirá, conforme já dissémos, o começo de uma galeria onde deveria ter sido collocado o monumento a Eça de Queiroz, e onde também mais tarde irão ficando, successivamente, Almeida Garrett, Camillo Castello Branco, Anthero, Latino Coelho, Silva Porto, Guilherme Braga e toda a pleiade de intellectuaes que mais teem illustrado as letras e as artes em Portugal.

Será essa galeria o nosso orgulho, e os estrangeiros que, deixando o Tejo, visitarem esta linda cidade de Lisboa, poderão admirar na grande Avenida os vultos de todos os que concorreram para a affirmação poderosa da nossa mentalidade.

Tem razão o nosso collega.

Constituiu na nossa aprazível avenida como que a *Stiegallée* de Berlim, consagrando nella, em vez das victorias dos soberanos as glorias immorredoras desses imperadores da penna, da palavra e da tella, é por certo a mais bella ideia que merece os applausos de todos.





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral do Fomento

Repartição dos Serviços Económicos

Portaria n.º 14861

O «Diário do Governo», Série I, n.º 90, de 27 de Abril, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos da base XI, n.º I, 11.º, da Lei Orgânica do Ultramar Português, que o contrato de curadoria que, após conformidade dada em parecer da Procuradoria-Geral da República de 9 de Julho de 1953, estabelece o regime das obrigações de 5 por cento a emitir pela Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, segundo o estipulado com a Zambezia Exploring Company, Ltd., se considera aprovado, não podendo dele resultar, em hipótese alguma, ofensa das leis em vigor e dos direitos e interesses do Estado, que estão afirmados expressamente no decreto de concessão respeitante àquela Companhia e subsequentes diplomas que o modificam.

Ministério do Ultramar, 27 de Abril de 1954. O Ministro do Ultramar, *Manuel Maria Sarmiento Rodrigues*.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de Angola.
— *M. M. Sarmiento Rodrigues*.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Direcção-Geral da Fazenda Pública

Decreto-Lei n.º 39625

O «Diário do Governo», Série I, n.º 92 de 29 de Abril, publica o seguinte:

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses propõe se ceder gratuitamente ao Estado os bens móveis e imóveis que constituem o conjunto denominado «Sanatório das Penhas da Saúde», de modo que permaneça afecto à mesma finalidade, através do Instituto de Assistência Nacional aos Tuberculosos.

Consequentemente, deixa de justificar-se a manutenção do encargo que foi estabelecido pelo Decreto com força de lei n.º 19730, de 9 de Maio de 1931, a favor de funcionários da Direcção-Geral dos Serviços Florestais, como compensação do benefício da cedência da área de 17,7 ha atribuída

aos mesmos serviços, em que foi implantado o referido Sanatório.

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

Artigo único. É autorizada a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses a ceder ao Estado, com destino ao Instituto de Assistência Nacional aos Tuberculosos, nas condições acordadas e para o mesmo fim, todos os bens móveis e imóveis que constituem o conjunto denominado «Sanatório das Penhas da Saúde», com total desoneração do encargo a que se referem as bases 3.ª e 4.ª do artigo 1.º do Decreto com força de lei n.º 19730, de 9 de Maio de 1931.

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

Paços do Governo da República, 29 de Abril de 1954.
— *Francisco Higinio Craveiro Lopes* — *António de Oliveira Salazar* — *João Pinto da Costa Leite* — *Fernando dos Santos Costa* — *Joaquim Trigo de Negreiros* — *Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira* — *Artur Aguedo de Oliveira* — *Américo Deus Rodrigues Thomaz* — *Paulo Arsénio Viríssimo Cunha* — *Eduardo de Arantes e Oliveira* — *Manuel Maria Sarmiento Rodrigues* — *Fernando Andrade Pires de Lima* — *Ulisses Cruz de Aguiar Cortês* — *Manuel Gomes de Araújo* — *José Soares da Fonseca*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo», III Série, n.º 72, de 26 de Março, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foram aprovados, por despacho desta Direcção-Geral de 20 do corrente, os projectos de aditamento à tarifa internacional de cupões para o transporte de passageiros e bagagens (T. I. C.) e ao anexo respectivo, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses em seu nome e no da Sociedade Estoril, pelos quais são modificados estes diplomas tarifários em conformidade com as alterações últimamente introduzidas na edição belga da citada tarifa.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 20 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são criados preços especiais para o transporte de remessas de lâ suja e anulado, em consequência, o aviso ao público Te. n.º 27, de 11 de Agosto de 1950.

O «Diário do Governo», Série III, n.º 101, de 29 de Abril, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 22 do corrente mês, o projecto de anexo n.º 2 à tarifa internacional entre Portugal e França e o Sarre, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, destinado a facilitar, no ano em decurso, a venda de bilhetes a preços reduzidos por ocasião das feiras de Paris, Bordéus, Estrasburgo e Marselha, em França; da feira de Sarrebrücke, no Sarre, e das grandes peregrinações a Fátima, em Maio e Outubro.

Publicações recebidas

Ronald A. Inglis. An Introduction to Railway Engineering Chapman and Hall. Londres, 1953

Este livro é ao mesmo tempo um manual de referência e informação para os engenheiros de caminhos de ferro, e um texto para os respectivos estudantes. Descreve duma maneira geral os métodos e a prática moderna na engenharia de caminhos de ferro nos três dos mais importantes ramos desta especialidade: levantamento do terreno, construção de linhas e sinalização ferroviária, e refere-se pormenorizadamente ao planeamento e construção das linhas e da subestrutura.

Os três primeiros capítulos são dedicados ao levantamento e assentamento da linha, e o 4.º trata dos principais materiais permanentes das vias. Os capítulos seguintes tratam do desenho e assentamento das curvas, a construção de barreiras, os métodos utilizados no assentamento das linhas, os materiais, desenho e construção dos desvios, incluindo assuntos afins, como as oficinas, as terminais e sobretudo os depósitos e parques ferroviários. O último capítulo é dedicado à sinalização ferroviária.

O autor, que tem 30 anos de actividade como engenheiro de caminhos de ferro, não só em gabinetes de estudo como ainda nos trabalhos práticos de construção, passados na Argentina, na Índia e em França, sendo actualmente Professor de Engenharia de caminhos de ferro da Universidade de Londres, produziu um livro sério, de valor inestimável para todos aqueles que se interessam pelos problemas relacionados com o progresso da técnica da construção e manutenção dos caminhos de ferro.

Mechanical World Year Book, 1954. Emmott & Co. Londres

É um útil anuário de engenharia de máquinas, cuja grande aceitação é comprovada pelo facto de a sua publicação datar de há 67 anos.

Além de tabelas de equivalência de pesos, medidas, etc., como pressão de vapor e termométricas, tubos e canalizações, quadros de resistência de material, etc., insere a presente edição duas secções interessantes, uma — que é uma «Revista dos progressos verificados no ciclo do vapor e do funcionamento das instalações de turbina a vapor, da autoria de J. R. Finnicome, e outra, sobre os «Acabamentos Metálicos», que trata da protecção e apresentação final dos produtos metálicos.

C. E.

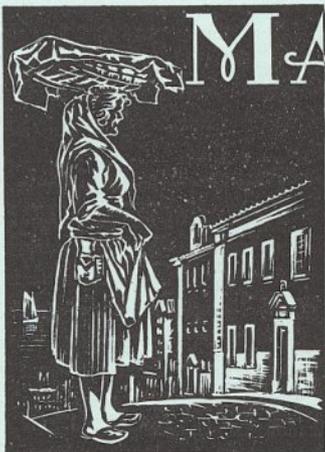
Relatório e Contas referentes a 1950, 1951 e 1952 da Caixa Sindical de Previdência dos Tipógrafos, Litógrafos e Offícios Correlativos

A Caixa Sindical de Previdência dos Tipógrafos, Litógrafos e Offícios Correlativos, embora a sua existência date de 1945, viveu em regime de Comissão Organizadora até Dezembro de 1949, só tendo sido nomeada em Janeiro de 1950.

Não só volume, publicam-se agora os Relatórios que se reportam aos exercícios das Gerências de 1950, 1951 e 1952.

Durante estes três anos, a Caixa manteve sempre uma acção de altíssimo valor social e material, tendo a instituição gasto um total de 12.645.742\$30 em subsídios regulamentares, a favor dos seus beneficiários, sem esquecer que houve que atribuir ainda milhares de contos ao Fundo de Reservas Matemáticas para garantia das reformas.

RONDA DOS BAIRROS



MADRAGOA

DIFERENTE de todos os outros bairros, a Madragoa não parece um recanto da Capital, mas uma autêntica aldeia da região de Aveiro. O próprio Tejo colabora nesta ilusão, inundando as esquinas da Madragoa com reflexos prateados que enchem todo o bairro de luz, acentuando contrastes nas fachadas do casario, onde as lonas e as canastras, baloiçando ao vento, salpicam as ruas com pérolas de sal.

Qualquer das carreiras de autocarros n.º 6, 13 ou 27, e as linhas de «eléctricos» que passam pelo Conde Barão, Calçada da Estrela, ou Rua de S. João da Mata, servem para ir à Madragoa, bairro alegre como poucos, e castiço como nenhum.

Quando se aproximam as festas de Junho, toda a cidade de Lisboa espera com alvoroço a marcha popular deste bairro, ansiosa por saber a letra da cantiga que as varinas irão popularizar, com as suas vozes estridentes e melodiosas, ensaiadas todas as manhãs nas lotas renhidas do frigorífico de Santos.





Os Paços do Concelho de Ovar são uma afirmação eloquente da importância desta linda vila portuguesa

A VILA DE OVAR

QUEM, no rápido, segue de Lisboa para o Porto, ou da capital do Norte vem para a cidade do Tejo, passa por Ovar e, do comboio, durante a curta paragem, descortina a beleza e o esplendor de Ovar, adivinha a sua importância e, se o dia está lindo, com céu azul maravilhoso e um sol como só faz em Portugal, sente o desejo e a curiosidade de descer da carruagem para conhecer a terra, da qual, certamente, já ouviu falar. Ovar não é uma região desconhecida e ocupa na vida industrial do País uma posição de relevo, assim como oferece a quem a visita atracções encantadoras.

O caminho de ferro passa-lhe rente à porta — e essa circunstância continua a ser um dos grandes factores do desenvolvimento progressivo da vila e seu concelho.

A população do concelho de Ovar já vai além de 33 mil habitantes, dos quais perto de 13 mil residem na vila — uma cidade em ponto pequeno.

A sua vida é intensa e por ocasião das suas duas célebres romarias: a dos Senhor das Febres, em Gondezende (Esmoriz) e a da Senhora da Nazaré, na linda praia de Cortegaça, no primeiro sábado, domingo e segunda-feira de Setembro, por esses dias, todos os anos, Ovar regista e re-

cebe um número extraordinário de forasteiros. Ovar, como Aveiro, cabeça do seu distrito, preza, respeita e mantém as suas tradições religiosas e festivas, e é terra sã, farta e acolhedora. Visitá-la uma vez é estimá-la para sempre.

A Ria e as praias concorrem, sob o ponto de vista turístico, para o bom nome de Ovar. Para a Praia do Furadouro segue-se por linda e pitoresca estrada, e as praias de Cortegaça e Esmoriz têm também boa frequência na época balnear.

A agricultura, porque os terrenos são férteis e generosos, é uma das principais actividades da região e, entre as indústrias mais ricas, figuram o descasque do arroz, os lacticínios e a fundição de metais.

Dois jornais excelentes: «João Semana», dirigido pelo reverendo Padre Manuel Rodrigues Lúrio, e «Notícias de Ovar», da direcção do Dr. Manuel Tarujo de Almeida, acreditam a linda e próspera vila como um meio culto.

Grande centro comercial e industrial, Ovar tem condições excepcionais de vida, que os seus filhos, movidos por um vivo sentimento bairrista, procuram, galhardamente, aproveitar e desenvolver, indo assim, animosos e confiantes, ao encontro de um largo futuro.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

O Observatório de Cordoba (Argentina) foi apetrechado agora com uma câmara astrográfrica e telescópios reflectores potentíssimos. Projecta-se melhorar consideravelmente o estudo sobre as velocidades das estrelas austrais. Foi neste Observatório que se identificaram, entre o vigéssimo segundo grau e o polo sul, cerca de 700.000 estrelas.

(de *La Vie Intellectuelle* — Paris)

Um repórter descobriu num dos cartórios do Tribunal de Justiça um processo de dissolução de sociedade entre Alberto Gato e Adolfo Rato.

O sr. Gato e o sr. Rato meteram-se em qualquer empreendimento comercial e, como logo se poderia prever, a sociedade não pôde continuar em harmonia.

(do *Macleans Magazine*)

Imprimem-se nos E. Unidos 600 milhões de livros por ano. O rádio e o cinema dão mais proventos aos escritores que a venda dos seus livros. Há 60 anos o livro era um luxo, pois não havia mais de meio milhão de compradores. Hoje são 70 milhões para uma população de 143.

(da revista literária *Horizon* — Londres)

Jean Crétien representa o cúmulo do fatalismo criminoso. Nasceu em Clermont, na Bélgica, onde lhe chamavam o «Pai do Crime». Foi guilhotinado por assassinio. Igua sorte tiveram seus três filhos, suas três noras e onze netos¹. As mulheres de quatro netos foram condenadas a prisão perpétua.

(de *Varsity* — N. Iorque)

Nos tribunais de Oslo corre um processo de divórcio por ciúmes em que marido e mulher se acusam mutuamente de infidelidades conjugais. Ele tem cem anos e a mulher cento e um. Durante setenta e cinco anos viveram felizes.

(do semanário *Oh Lá!* — Madrid)

A população de Elore (Madrasta) acaba de sofrer uma epidemia de varíola e para afugentar o mal, os habitantes recorreram a um método prehistórico: o holocausto. Sacrificaram em enormes fogueiras seis mil cabeças de gado, a fim de acalmar os deuses brahmânicos!

(do *Egyptian Mail* — Cairo)

En La Coruña ocorreu um facto singular para o qual não se encontra explicação. Trata-se do rapto duma criança de dois anos. A raptora é uma rapariga de 17!

Inexperiente, sequestrara a pequenita da companhia dos pais no intuito — esclareceu ela — de impressionar o seu noivo.

(do diário *Faro de Vigo* — Vigo)

Existe nos confins do Pacífico a pequenina ilha de Ya-hi. A tribo que ali habita ama de modo muito original. Durante o banho colectivo na praia de mar plácido, se uma jovem nativa gosta de algum rapaz, atira-lhe uma pedra. O jovem, se aceita o namoro retribui... com uma pedra. Então o cacique marca a data das núpcias.

(de *New Liberty* — N. Iorque)



SOCIEDADE DE AÇOS E METAIS L.ª

IMPORTADORES E EXPORTADORES DE

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

RUA DA BOA VISTA, 48

TELEF. 30066 - 21574 - TELEG. SAM-LISBOA

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO

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

Avenida de Sidónio Pais, 14, r/c. Esq.
Telef. 49313 — LISBOA

Delegação no PORTO:
Praça Filipa de Lencastre, 22

A Linha Lancaster - Morecambe - Heysham dos Caminhos de Ferro Britânico

Transformação para funcionamento com corrente alterna de 50 períodos

A Linha Lancaster-Morecambe-Heysham foi inicialmente electrificada pelos Caminhos de Ferro de Midland em 1908. Esta electrificação serviu de ensaio para o emprego da corrente alterna de 25 períodos, na tracção eléctrica, sendo a tensão do condutor aéreo de 6,6 KV. As automotoras eléctricas iniciais foram retiradas de serviço em 1951, por se encontrarem já extremamente fatigadas.

Em face dos progressos conseguidos em equipamento de tracção para 50 períodos, foi decidido proceder a nova electrificação nesta mesma linha, pois o material de transporte de energia encontrava-se ainda em boas condições.

Subestação

Foi construída uma nova Subestação em Green Ayre, para substituir a antiga geradora de 25 períodos. O edificio é de betão pré-fabricado, e corresponde a um modelo standard. O equipamento fornecido pela English Electric Company, compreende seis disjuntores de óleo; dois à entrada, isto é, entre a linha de alimentação e o abarramento, e dois entre o barramento e os dois transformadores de 6,6 KV 6,6 KV-833 KVA monofásicos, bem como dois outros disjuntores para as saídas dos transformadores.

Os disjuntores dos transformadores e dos circuitos de alimentação são comandados a distância. Este comando faz-se da cabine de sinalização de Green Ayre, a 50 metros da Subestação.

Elementos de suspensão da linha

Foi instalada pela B. I. C. C. uma nova linha de 20 KV numa extensão de 3 4 de milha (1200 m).

Os diferentes tipos de postes empregados incluem postes de ferro perfilado, vigas de aba larga de aço e liga de alumínio, postes triangulados, postes tubulares, postes de betão pré-esforçado e postes de madeira creosotada. Os processos empregados para evitar a corrosão do material foram a galvanização, limpeza a fogo directo e pintura, picagem e pintura, jacto de areia e metalização.

Material Rolante

O material rolante é constituído por três comboios de 3 carruagens vindos da linha Willesden-Earls Court em Londres, quando esta foi fechada em 1940. Estes comboios, construídos pela Metro-

politan Carriage, Wagon and Finance Company em 1914, foram inicialmente equipados com material eléctrico Siemens. A sua reconstrução foi efectuada na Wolverton Carriage and Wagon Works, dos Caminhos de Ferro Britânicos.

Cada comboio é formado por uma carruagem motora, e duas carruagens atreladas com as seguintes dimensões principais:

— Carruagem motora:

Distância entre para-choques . . .	17,4	metros
De centro a centro dos bogies . . .	11,4	»
De centro a centro dos rodados . . .	2,66	»
Largura máxima	2,77	»
Altura do carril ao tejadilho . . .	3,67	»

— Carruagens atreladas:

Distância entre para-choques . . .	17,4	»
De centro a centro dos bogies . . .	11,6	»
De centro a centro dos rodados . . .	2,75	»
Largura máxima	2,75	»
Altura do carril ao tejadilho . . .	3,67	»

Foi necessário um grande acondicionamento para conseguir um compartimento mais amplo para alojar a aparelhagem eléctrica e um tejadilho plano e rebaixado para alojar o pantógrafo, em virtude da carruagem ter sido construída inicialmente para trabalhar numa linha de 3 carris.

Equipamento Eléctrico

O equipamento eléctrico dos 3 comboios com 3 carruagens foi fornecido e montado pela English Electric Co., e, para evitar demoras, a aparelhagem normal existente foi usada tanto quanto possível. Deste modo, o conjunto não representa o material mais moderno e mais aperfeiçoado.

A potência é obtida de um condutor aéreo a 6,6 KV, 50 períodos, por um pantógrafo simples, e fornecida ao equipamento de potência contido no compartimento respectivo, compreendendo transformadores, rectificadores, aparelhagem de comando e circuitos auxiliares.

A carruagem motora é accionada por 4 motores-série de corrente contínua, autoventilados, de eixo-suspensão, desenvolvendo cada um 215 H. P. por períodos de 1 hora. Este regime foi escolhido para se conseguir um equipamento motor capaz de altas acelerações para fins experimentais e com rendimentos iguais aos das carruagens motoras dos comboios suburbanos de corrente contínua. Os motores referidos foram obtidos sem dificuldade.

O transformador é de enrolamento secundário duplo, tendo cada metade tomas de tensão. É arrefecido por óleo, sendo este refrigerado num radiador que por sua vez é esfriado por corrente forçada de ar.

Dois rectificadores de 6 anodos trabalham em paralelo com grupos de 3 anodos. Os rectificadores são de vapor de mercúrio, de ampola metálica, sem bomba, e cada um deles é refrigerado por uma ventoinha. Cada rectificador alimenta dois motores ligados em série com o neutro ao carril. O alisamento da corrente contínua rectificada é obtido por dois reactores-série com núcleo magnético comum.

O comando dos motores de tracção obtem-se variando a tensão do transformador, por contactores operados por cames e auto-transformadores com tomada média. O transformador tem um terceiro enrolamento de 230-0-230 volts para serviços auxiliares. A iluminação é fornecida a 24 volts por transformadores abaixadores independentes, com o primário a 230 volts. O aquecimento do comboio é feito electricamente por meio do terceiro enrolamento a 460 volts.

O compressor que actua sobre os freios é accionado por um motor standard de corrente contínua, fornecida por rectificador de tipo seco com circuito de alisamento da tensão.

Um fusível de alta tensão está intercalado entre o pantógrafo e o primário do transformador de potência, e o pára-raios está montado no tejadilho. Relés de máxima protegem a aparelhagem contra sobre-cargas nos circuitos de corrente contínua. Seis fusíveis anódicos protegem os rectificadores.

A regulação da temperatura dos rectificadores é feita por meio de resistências de aquecimento comandadas por um termóstato, de modo a garantir o aquecimento da ampola se o tempo estiver excessivamente frio, e o equipamento estiver sem funcionar durante algum tempo. Persianas de comando eléctrico termostático fecham ou abrem as entradas de ar, de modo a garantir a uniformização da temperatura do compartimento de aparelhagem. Existe também comando automático da corrente de ar para arrefecimento dos rectificadores.

O equipamento foi projectado para que os comboios possam circular como unidades múltiplas.

Condução:

A cabine do maquinista contém um «controler» principal, válvulas dos freios de ar, e um painel com a aparelhagem, fusíveis, contactores, etc., utilizados nos circuitos auxiliares e de comando.

O pantógrafo é levantado por meio de ar com-

primido que possa ter ficado no reservatório, ou, no caso de falta de pressão, por meio de uma bomba de pé. Ao contactar o pantógrafo com o condutor aéreo, fica em tensão o primário do transformador, e imediatamente por meio do terceiro enrolamento há energia disponível para iluminação, aquecimento, circuitos auxiliares, carregador da bateria e motor do compressor. O compressor funciona sob o comando de regulador accionado por ar.

Os aquecedores dos rectificadores entram automaticamente em funcionamento. Com os interruptores dos vários comandos fechados, o maquinista espera que o compressor carregue o reservatório, e entretanto há tempo para que os rectificadores aqueçam.

O comboio é comandado pelo controler principal como qualquer veículo accionado por corrente contínua. A alavanca-chave amovível fixa-se no suporte, liga-se o interruptor principal, e o manípulo do inversor coloca-se na posição «Avançar» ou «Retroceder». Em seguida move-se o manípulo de potência para uma de quatro posições: manobra, meia-tensão, tensão-total e campo-fraco. A aceleração é automaticamente regulada por um relé de limitação de corrente até se atingir qualquer ponto de marcha.

As características principais são:

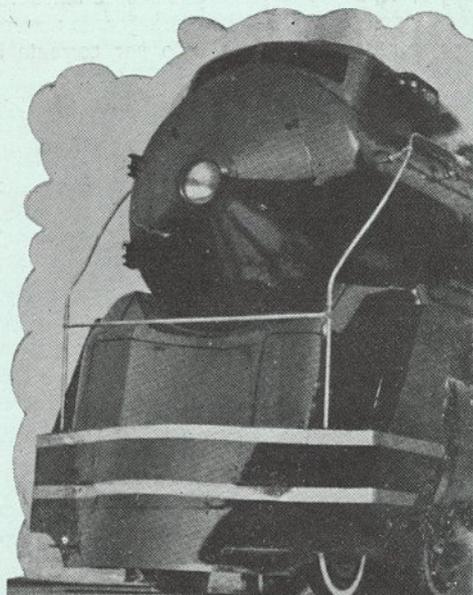
Tensão da linha (em vazio)	6.600 volts.
Frequência	50 Hz
Potência efectiva às rodas, durante uma hora (considerando 10% de queda de tensão na linha)	860 H. P.
Esforço de tracção efectivo para períodos de uma hora	5.200 kg.
Esforço de tracção médio de aceleração	8.100 kg.
Diâmetro das rodas (médio)	1,07 m.
Relação de transmissão	65/16
Velocidade máxima permissível	120 km/hora

Equipamento de sinalização e tele-comunicações.

O aumento da intensidade da corrente e o aumento da frequência de 25 para 50 Hz, ao mesmo tempo que o emprego de rectificadores, aumentaram as interferências nos circuitos de sinalização e de tele-comunicações existentes.

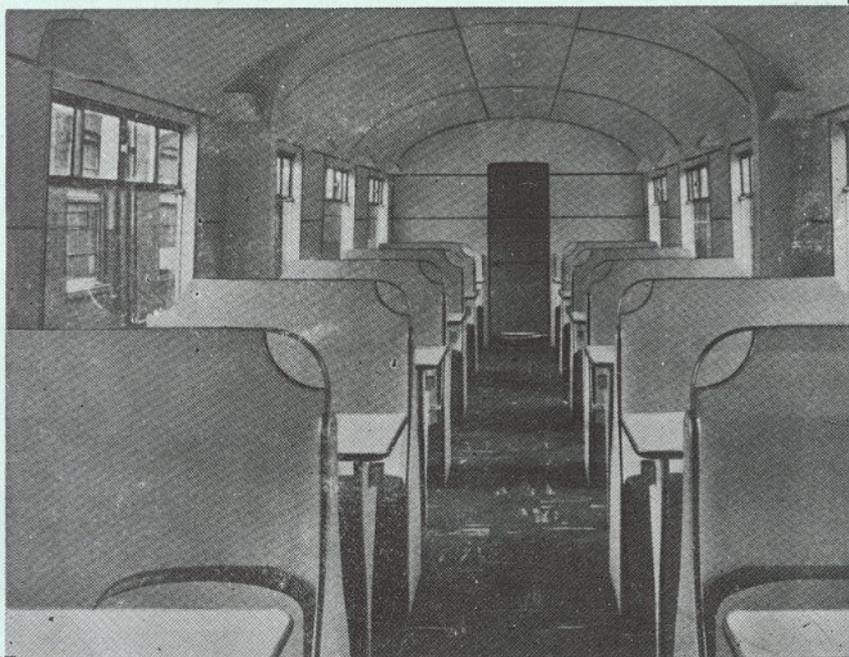
Experiências efectuadas permitiram averiguar a necessidade de empregar cabo subterrâneo para estes circuitos. Averiguou-se também a necessidade de montar nos relés existentes na sinalização um shunt magnético e uma blindagem de cobre para evitar que as correntes alternas de fuga os accionem.

CENTRO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA · S·A·R·L·



 **GENERAL RAILWAY SIGNAL COMPANY** 
SPOORWEG SEIN INDUSTRIE N.V. HOLLAND

CENTRO DE COOPERAÇÃO TÉCNICA · S·A·R·L·



MATERIAL ELÉCTRICO

para os Caminhos de Ferro Brasileiros

Foi recentemente adjudicado à firma inglesa Metropolitan-Vickers Electrical Co. Ltd., um dos maiores contratos jamais realizados em qualquer país para o fornecimento de material eléctrico para caminhos de ferro. O Caminho de Ferro Central do Brasil encomendou àquela firma britânica duzentas carruagens automotoras eléctricas e cem conjuntos de equipamento eléctrico destinados a carruagens a construir no Brasil. Em resultado deste fornecimento as linhas suburbanas do Rio de Janeiro virão a dispor de 100 novos comboios eléctricos constituídos por unidades de três carruagens cada.

Este contrato, que atinge o valor de cerca de £7.000.000, foi adjudicado à firma Metropolitan-Vickers em face de porfiada concorrência por parte de firmas americanas, francesas, belgas, holandesas, alemãs, suíças, japonesas e brasileiras. O equipamento eléctrico a fornecer será construído nas fábricas daquela firma em Sheffield e de Trafford Park, em Manchester, sendo as carruagens construídas pela fábrica Metropolitan-Cammell em Saltley, próximo de Birmingham.

O Caminho de Ferro Central do Brasil constitui o principal meio de escoamento para a população do Rio de Janeiro. O aumento de população na capital forçou gradualmente os habitantes a espalharem-se para os arredores e, com as montanhas barrando a saída dum lado, esta só pode realizar-se num sentido — ao longo dum vale servido pelo caminho de ferro. O tráfego suburbano é pois excepcionalmente intenso e já em 1954 excedia em muito as possibilidades dos comboios a vapor. A situação foi estudada por peritos que se pronunciaram no sentido de que a única maneira de fazer circular novos comboios sem prejudicar a fisionomia da cidade seria a electrificação das linhas suburbanas. Esta foi levada a cabo pela firma Metropolitan-Vickers, tendo sido fornecidos 180 novos comboios eléctricos, que tornaram possível o transporte de um número de pas-

sageiros cinco vezes maior do que os comboios a vapor podiam transportar.

Não obstante, com o desenvolvimento da cidade a um ritmo fenomenal, o tráfego suburbano de passageiros mais do que triplicou desde 1954 e, mesmo com material circulante novo, encomendado depois da guerra, as condições do tráfego nas horas de «porta» continuaram tão aflitivas como dantes. Em Março de 1952, decidiu-se pois abrir concurso para o fornecimento de mais carruagens automotoras, cuja consequência foi a encomenda recentemente feita à firma Metropolitan-Vickers. Espera-se que esta encomenda fique concluída em fins de 1957 e então, graças a uma feliz combinação do espírito empreendedor dos brasileiros e da técnica britânica, o Caminho de Ferro Central do Brasil virá a dispôr de um total de cerca de seiscentas carruagens automotoras eléctricas em circulação. Diga-se de passagem que esta circunstância envolve uma tarefa importante de conservação de quantidade considerável de equipamento eléctrico especializado, para cujo fim aquela firma britânica iniciou a construção de uma fábrica no Brasil.

A electrificação do Caminho de Ferro Central do Brasil foi realizada em C. C. a 3.000 volts. Os comboios compõem-se de uma ou mais unidades de 3 carruagens, cada unidade formada de dois atrelados e uma automotora no meio, podendo a marcha ser comandada de qualquer dos extremos. Cada carruagem mede 22 metros de comprimento. As automotoras são equipadas com 4 motores de tracção, desenvolvendo cada motor 320 HP. (em regimen de serviço de uma hora) a 1500 volts, dando um total de 1280 HP por automotora. O comando é electro-pneumático. A velocidade máxima dos novos comboios é de 85 kms. horários. Estes são algo mais potentes do que os do material circulante existente, mas tanto uns como outros serão utilizados na composição de unidades múltiplas de forma a permitir que o serviço seja acelerado.

Recortes sem Comentários

Vila Viçosa em pé de guerra

Um dia destes foi a Vila Viçosa o distinto e bondoso fotógrafo sr. Nogueira, propositadamente para tirar uma fotografia da veneranda imagem de Nossa Senhora da Conceição. Muito amavelmente o sr. Juiz da Confraria da Senhora se prestou a mandar tirar a imagem do seu camarim e a trazê-la para a frente do templo a fim de ser ali fotografada; e depois foi levada de novo para dentro da igreja, ficando não já no camarim, mas no andor em que deve ser levada na procissão que se há-de fazer por altura da peregrinação.

Até aqui muito bem, correu tudo pacificamente, e o sr. Nogueira pôde voltar para Évora sossegadamente e com as costelas inteiras. O pior veio depois. Algum alvissareiro, se não mal intencionado, ao menos mal assisado, lembrou se de inventar que esta mudança da imagem tão querida do bom povo de Vila Viçosa era um preparatório para a levar

para longe, para o Sameiro. A infeliz balela passa de boca em boca, desperta um alarme medonho, e daí a pouco uma turba muita estava em frente da igreja a clamar contra os malvados que queriam roubar a Vila Viçosa o seu maior tesouro. Não houve mortos nem feridos, mas o caso estava sério, e ameaças não faltaram.

Por fim as fúrias acalmaram um pouco mas naturalmente ainda por lá há-de haver muitos que acreditam na peta com que os ludibriaram; e não faltarão sentinelas à vista, para não deixarem fugir a imagem querida.

Este caso fez lembrar a história do homem das botas de cortiça, com que uns fulanos de bom gosto iludiram o povo de Lisboa há perto de cento e cinquenta anos. O povo é sempre o mesmo, e na sua boa fé deixa-se levar pelas atoardas mais inverosímeis que lhe metem na cabeça. Foi o que sucedeu agora com o bom povo de Vila Viçosa, que, no seu amor a Nossa Senhora, acreditou no boato que algum figurão de mau gosto, brincando com coisas sérias, se lembrou de inventar. É pena que não se saiba quem é esse fulano, para lhe aplicar o curativo de um valente puxão de orelhas, para o ensinar a ter juízo e a não atormentar quem está sossegado.

Final foi uma brincadeira de mau gosto, que podia ter tido consequências muito sérias. E o povo de Vila Viçosa que esteja alerta para se não deixar enganar outra vez».

(A Defesa, de Évora)

Há um século

Pelo Ministério das Obras Públicas, determina o Ministro Fontes Pereira de Melo a categoria das estações do caminho de Ferro de Lisboa a Santarém: de primeira classe a estação de Lisboa, de segunda classe as de Alhandra, Vila Franca, Carregado, Azambuja e Santarém, e de terceira classe as dos Olivais, Sacavém, Póvos, Alverca, Vila Nova da Rainha, Virtudes e Ponte de Santa Ana.

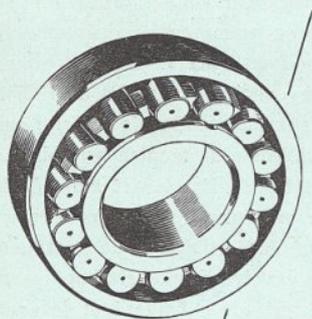
(Do Jornal do Comércio)

Trânsito interrompido

Por motivo de trabalhos de reparação da ponte da Gafanha, em Aveiro, encontra-se interrompido o trânsito de veículos de carga na E. N. 68-7, ficando sujeitos a demora os carros ligeiros.

Os veículos que se dirijam de Aveiro a Ilhavo poderão transitar pela E. N. 109, e aqueles que de Ilhavo pretendam atingir Gafanha da Nazaré poderão fazê-lo utilizando a E. Municipal de Ilhavo.

(Dos jornais)



280000
CAIXAS
SKF
COM ROLAMENTOS

foram até agora fornecidas para carruagens de passageiros.

As caixas SKF com rolamentos apresentam as seguintes vantagens:

- Segurança — não aquecem
- Maiores intervalos entre as revisões
- Economia de lubrificante
- Possibilidade de aumentar o número de carruagens por composição



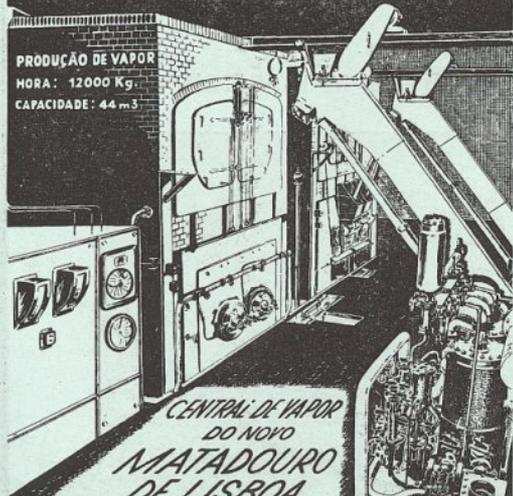
Carruagem com caixas SKF com rolamentos
Proprietário: SNCF, França
Construtor: Etbl. Carel Fouche & Cie, França

Até agora, SKF forneceu 783.000 caixas com rolamentos para locomotivas e carruagens de todos os tipos.

SOCIEDADE SKF LIMITADA LISBOA - PORTO

ARGIBAY

SOCIEDADE ARGIBAY DE CONSTRUÇÕES NAVAIS, LDA
TELF. PPCA 62.333 - 62.447 - AV. INFANTE SANTO, 17 - LISBOA - TELGS ARGIBAY



PRODUÇÃO DE VAPOR
HORA: 12000 Kg
CAPACIDADE: 44 m³

CENTRAL DE VAPOR DO NOVO MATADOURO DE LISBOA
EQUIPADA PARA QUEIMA DE COMBUSTÍVEIS SÓLIDOS E LÍQUIDOS

Serralharia — Caldeiraria — Fundição Soldadura — Carpintaria — Electricidade

Construções e reparações por pessoal altamente especializado em:

CENTRAIS DE VAPOR — CALDEIRAS em todos os tipos — AUTOCLAVES — ESTUFAS — RESERVATÓRIOS para todos os fins — VEDETAS — BATELOES BOIAS

*

Reclassificações para NAVIOS
Trabalhos em DOCA SECA

*

Representantes para Portugal e Ultramar da:
TODD OIL BURNERS, LTD. LONDON (England)
Instalações para combustíveis líquidos

*

JAMES PROCTOR, LTD. — BURNELEY (England)
Carregadores automáticos para combustíveis sólidos

*

ROBERTO GALEAZZI — LA SPEZZIA (Itália)
Material para pesquisas submarinas e imersão (mergulhador)

Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro "Sempre Fixe"

Expedicionário à França em 1917

É já no próximo dia 23 do corrente que se realiza na Colónia de Férias da F.N.A.T., na Costa da Caparica, a reunião anual dos antigos combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, sob a presidência do seu antigo Comandante, General Raúl Esteves, comemorativa do 35.º aniversário do seu regresso de França.

De todos os pontos do País foram já recebidas cerca de 350 inscrições, o que prova e confirma a tradicional divisa de unidade e de camaradagem dos homens do «Sempre Fixe», decorridos tantos anos.



Empresa de Limpeza de Chaminés
O GALO
De Domingos L. Mega
Praça da Figueira, 7, 2.º - Frente
L I S B O A — Telef. 23857
A casa que melhor serve por sera
mais antiga

QUE DESEJA?

PREFIRO
White Horse

Quem pede Whisky espera que lhe deem o melhor. Mas quem pede WHITE HORSE obtém, sem sombra de dúvida, o melhor Whisky. Suave, fragrante, cada gota de WHITE HORSE proporciona-lhe o prazer que só a pericia da Escócia, no que diz respeito à destilação e preparo de tão excelente bebida, consegue. Quando se trata de pessoas que, na realidade, apreciam Whisky, a preferência é sempre pelo WHITE HORSE.

WHITE HORSE

Whisky Escocês

PEÇA-O PELO NOME — WHITE HORSE



METROPOLITAN-VICKERS

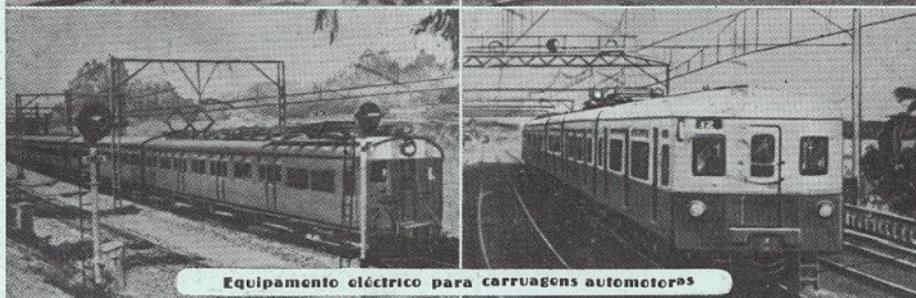
ELECTRICAL CO LTD · TRAFFORD PARK · MANCHESTER, 17

MEMBRO DO GRUPO DE COMPANHIAS A. E. I.

MATERIAL DE TRACÇÃO PARA TRANSPORTES MAIS EFICIENTES



Locomotivas eléctricas



Equipamento eléctrico para carruagens automotoras



Locomotivas Diesel-Eléctricas e de turbina a gás

Estas gravuras dão uma ideia resumida do material que a firma METROPOLITAN-VICKERS pode fornecer para satisfazer as mais diversas condições de serviço

A excelência de execução técnica que representam os modelos acima apoia-se em 50 anos de experiência. Quer o seu problema diga respeito a uma simples engrenagem ou a um projecto completo de electrificação a organização Metropolitan-Vickers está apta a pôr ao seu serviço a sua competência técnica e vasta experiência dos mais diversos problemas de tracção.

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:

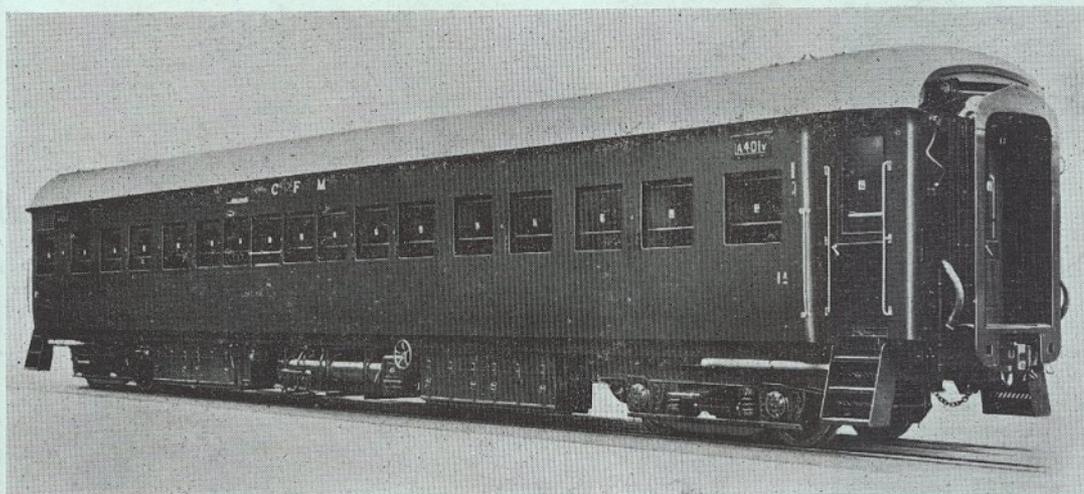
E. PINTO BASTO & C.^a, L.^{da}

Avenida 24 de Julho, 1 - Telefone 31581 (10 linhas) - LISBOA

NO PORTO: Kendall Pinto Basto & C.^a, L.^{da} - Telef. 26 146 (3 linhas)



Os mais importantes construtores de material rolante para os
CAMINHOS DE FERRO MUNDIAIS



Uma das carruagens de 1.ª classe com ar condicionado
fornecidas recentemente aos
CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

Metropolitan-Cammell Carriage and Wagon Company Limited

SEDE:

Saltley, Birmingham 8, Inglaterra

ESCRITÓRIO EM LONDRES:

Vickers House, Broadway-Westminster

AGENTES EM PORTUGAL:

Agência Anglo Portuguesa de Representações, S. A. R. L.

PRAÇA DO MUNICÍPIO, 32, 4.º — LISBOA



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

SINALIZAÇÃO COMANDO E COMUNICAÇÕES PARA CAMINHOS DE FERRO

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

Standard Electrica



AV. DA ÍNDIA LISBOA

Antiga Agência Funerária «MÉGA»

DE MAURÍCIO LOPES MÉGA, & C.ª
Grande Sortimento de URNAS e COROAS

Trata de funerais completos dos mais simples aos de maior pompa
Trasladações em todos os cemitérios e para o estrangeiro
Urnas de todas as qualidades de madeiras e de todos os modelos

PREÇOS MÓDICOS

Sede — Largo das Olarias, N.º 41, 42, 43, 44 e 45

Garage e Depósito — Travessa do Jordão, N.º 3

Na Agência encontra-se um empregado PERMANENTE

LISBOA — Telefone 2 7832

Fábrica da Granja

DE

Belmiro Oliveira Carvalho

MOBILIÁRIO — CARPINTARIA — MADEIRAS

≡ PRAIA DA GRANJA ≡

A MAIS DISTINTA DE TODAS AS BEBIDAS



*Scotland's Pride—
the World's Choice!*

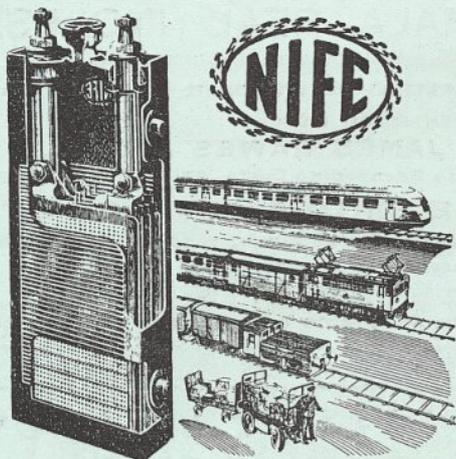


DEWAR'S
"White Label"
SCOTCH WHISKY
never varies

Agentes distribuidores:

BENARUS, LDA.

Telefone 25674 LISBOA Rua da Emenda, 100



Baterias Alcalinas — Ferro — Níquel — Cádmiu

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

**ARRANQUE DE MOTORES DIESEL,
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.**

REPRESENTANTES GERAIS

J. COELHO PACHECO, LDA.

Rua Braamcamp, 90-94. Telef. 42188-Lisboa

Sociedade Industrial de Vila Franca

Fábricas de Moagem e de descasque
de arroz em Vila Franca de Xira

Os seus produtos impõem-se pela qualidade.
A apresentação dos seus tipos de arroz
rivaliza bem com as dos tipos estrangeiros

Fábrica e Sede:

LARGO MÁRIO INFANTE
Telefone 20 — VILA FRANCA DE XIRA

Administração e Escritórios:

RUA DOS FANQUEIROS, 38
Telefs. 23830-27806 — LISBOA

António do Amaral & Filho

EMPREITEIROS DE OBRAS PÚBLICAS
FORNECEDORES DA C. P.

Principais obras concluídas em 1952:

Quarto lote do Bairro da Encosta da Ajuda (114 moradias)

Bairro Marechal Carmona — Cascais (2.^a Fase)

Aquartelamento para sargentos e praças da estação rádio-telegráfica naval

As mais importantes obras em curso:

Construção da nova Escola Comercial e Industrial de Leiria

Novo Quartel de Infantaria 7 — Leiria

Grande ampliação do Aerodromo Militar de Monte Real

Construção das novas Oficinas de Forjamento, Laminagem, Zincagem
e Salvnoplastia na Fábrica Militar de Braço de Prata

Fábricas:

Serração, Carpintaria, Moagem e Exportação
de Madeiras

ALCAFACHE-GARE
(MANGUALDE)
Telefone: 6271

Escritório:

Rua Júlio César Machado, 3, 1.º-E.
LISBOA

Telefone: 54763
Telegramas «AMARIS»

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.º

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

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

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

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



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Telog. EUROPÊA

TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA



TOSSE?





100% PURO DA PENNSILVANIA

UM NOME EM ÓLEOS
DE
PRESTÍGIO UNIVERSAL