

1-102 055

18.º do 68.º Ano

Lisboa, 1 de Dezembro de 1955

Número 1631

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

6, Rua da Horta, Sec. 7 - LISBOA

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

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 20158 - LISBOA



HENSCHEL



Locomotivas «GARRATT»

fornecidas em 1954 ao

CAMINHO DE FERRO DE MOÇÂMEDES

Programa de fabricação de locomotivas:

Locomotivas a vapor para linhas principais, industriais e de construção

Locomotivas de condensação / Locomotivas eléctricas

Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors

Locomotivas diesel hidráulicas.

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

SOCIEDADE GERAL

— DE —

Comércio, Indústria e Transportes

CARREIRAS REGULARES:

Norte da Europa/S. Tomé e Príncipe/Congo Belga e Angola
 Metrópole/Cabo Verde e Guiné
 Metrópole/S. Tomé e Príncipe e Angola
 Anvers/Portugal

///

Tramping — Consignações — Trânsitos
Serviço de Reboques Fluviais e de Alto Mar
Lanchas — Fragatas — Batelões

///

Escritórios: Rua do Comércio, 39—Lisboa—Telef. 26314/26315.—Telex: Geral—Lisboa
Agência no Porto: Rua Sá da Bandeira, 82 — Telef. 27363

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS * SERVIÇOS AUXILIARES
 DO CAMINHO DE FERRO * RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS
 E BAGAGENS AO DOMICÍLIO * SERVIÇO DE PORTA À PORTA
 EM CONTENTORES * ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

AGENTES DE TURISMO
 AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telefs. 32151/54 e 32261/64

LISBOA

Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telefs. 25938/39

PORTO

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1924
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

Delegado em Espanha JUAN B. CARRERA, Apartado 4069 Madrid

1631



1 — DEZEMBRO — 1955



ANO LXVIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
Eng.º ORLANDO GALRINHO PERNES
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES



S U M Á R I O

No Centenário dos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO.	469
Os meios de transporte na Suíça e os seus problemas	475
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	476
Ligação da rede da «Carris» à rede eléctrica nacional	477
Há 50 anos	478
Imprensa	478
Feriado Nacional	478
Os nossos colaboradores	479
Publicações recebidas	479
Parte Oficial	480
Jardim Zoológico de Lisboa	480



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

4) O caminho de ferro no mundo. Seu valor económico e social

Foi na Inglaterra que foram assentes os primeiros carris, quer de madeira quer de ferro; na Inglaterra rodaram as primeiras locomotivas. Não admira, por isso, que muito tempo seja ela que domina todo o panorama do novo sistema de transportes terrestres. Como escreveu Charles Dollfuss, «na civilização actual baseada sobre o maquinismo, o mundo vai ainda moralmente a reboque do mundo anglo-saxónico; há cem anos ia materialmente a reboque das locomotivas inglesas».

Iniciados, como serviço público, em 1825, com a linha de Darlington a Stockton, os caminhos de ferro pode dizer-se que fizeram até 1840 a sua aprendizagem e adaptação, mas depois entraram em franca expansão.

Deixemos o primeiro caminho de carris de qualquer espécie, rebocado por uma locomotiva de vapor nas minas de Merthyr Tydvil, ou o percurso circular em que, como se disse, a «Catch me who can» de Trevithick transportou um vagão com passageiros, um pouco ao jeito das feiras populares ou exposi-

ções, embora seja esse o primeiro exemplo de passageiros rebocados por uma locomotiva de vapor, a tanto por cabeça.

Em 1801, um «Acto do Parlamento» concedia um caminho de ferro para transportes públicos. Partia de River Wandle, em Wandsworth, ligando com o Tamisa em Portsmouth e foi conhecido por «Surrey Iron Railway».

Foi aberto, em 1804, até Croydon e mais tarde até aos jazigos de areia e greda de Merstham, mas, embora funcionasse melhor ou pior até cerca de 1845, nunca mais foi prolongado (?).

O primeiro caminho de ferro de serviço público, digno desse nome, é a linha de *Stockton a Darlington*. Foi promovida a sua construção em 1821, mas só inaugurada em Setembro de 1825.

27 DE SETEMBRO DE 1825 é, pois, uma das grandes datas da história dos caminhos de ferro.

George Sthephenson fora encarregado da sua construção, mas a sua criação nascera da arrojada iniciativa de Edward Pease.

Tinha 39 quilómetros; o primeiro carril fora assente em Maio de 1822 e os trabalhos terminados em Setembro do citado ano de 1825.

A inauguração solene fez-se com a «Locomotion» de Stephenson que, conduzida por ele próprio, rebocou 6 vagões de carvão, uma carruagem de passageiros, 21 vagões adaptados com assentos também para passageiros e mais 6 vagões de carvão, em um total portanto de 34 veículos com o peso de 90 toneladas. Diz-se que nada menos de 600 pessoas tomaram lugar nesse comboio inaugural.

Naturalmente a velocidade não era grande e uma nota bem pitoresca é de registar: à frente do comboio seguia, como aviso e arauto, um homem a cavalo empunhando uma bandeira (?). O feito foi, em todo o caso, considerado maravilhoso e em verdade o foi.

O tráfego de passageiros, inicialmente, era assegurado conjuntamente por veículos puxados por cavalos ou por locomotivas e, nas rampas de Brussel-



Primeiro serviço de passageiros em caminho de ferro puxado por cavalos, de Linz a Budweiss (1832)

ton e de Etherley, rebocados por meio de máquinas fixas (?).

A «Locomotion» era reservada principalmente para o transporte de carvão, o que era perfeitamente compatível com a sua potência de apenas 10 cavalos e pequena velocidade.

Devidamente reparada ou reconstruída em parte, conserva-se hoje ainda na gare de Darlington e



Carruagem do Caminho de Ferro de Stockton e Darlington, 1825

figurou nas festas comemorativas do Centenário dos Caminhos de Ferro em 1925.

George Stephenson aparece-nos, pois, não só como construtor de locomotivas, mas como verdadeiro pioneiro do caminho de ferro, da sua construção e organização dos transportes terrestres.

Este primeiro caminho de ferro foi construído com via de 4' e 8 1/2", ou sejam 1,435 metros, porque tal era então o afastamento das rodas das vagonetas de carvão. E porque era essa já a largura desses rodados e, portanto, da primitiva via de madeira ou de dados de pedra? Não se sabe ao certo. Parece que essas primitivas *vias* teriam sido construídas com a bitola de 5 polegadas e que, quando os rebordos salientes dos carris foram transferidos para as rodas, a diferença deu aquela medida de 4 polegadas 8 pés e meio (?).

Mais tarde, com a expansão do caminho de ferro no mundo, essa medida de Stephenson não fez lei em toda a parte e, como se sabe, vários países adoptaram outras larguras para as suas linhas.

O caminho de ferro de Stockton a Darlington orna-se uma linha regularmente importante antes de se fundir com a «North Eastern» em 1866; mas, se a foi a primeira, cronologicamente, a primeira grande via férrea de tracção a vapor foi a de «Liverpool e Manchester Ry», pelo seu material e excelente exploração. Foi ela que verdadeiramente abriu caminho ao serviço de passageiros com velocidade cada vez mais acelerada.

Nesta linha, 30 milhas à hora era considerada uma média magnífica e de facto era, em face das

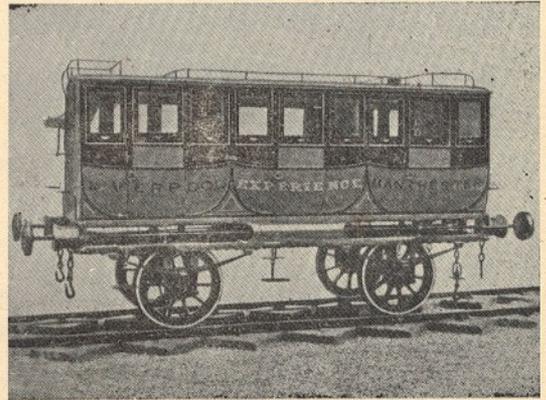
12 ou 15 milhas de uma carruagem com tracção animal ou das 6 ou 8 milhas das locomotivas de transporte de carvão (?).

O pedido de concessão tinha sido apresentado ao Parlamento em 20 de Maio de 1826 e logo que esse pedido teve deferimento oficial, George Stephenson foi nomeado seu engenheiro chefe. Nela teve de resolver todos os grandes problemas: de tracção, via, pontes, túneis e trincheiras de atravessamento de uma região montanhosa.

Construiu 63 pontes, numa das quais, a ponte de pedra de Rainhill, é a primeira do mundo em espiral oblíqua de 34.º Um dos túneis, sob a cidade de Liverpool, tem 2.047 metros.

A inauguração efectuou-se em 15 de Setembro de 1825, com um cortejo de oito comboios, o primeiro dos quais rebocado pela «Northumbrian» que o próprio Stephenson conduzia como havia conduzido a «Locomotion» na linha anterior. Desse comboio fazia parte uma carruagem conduzindo uma orquestra e a «carruagem de Estado», de oito rodas, ricamente decorada, em que seguia o duque de Wellington.

Deu-se nesta inauguração um acidente bem desagradável com W. Huskisson, membro do Parlamento por Liverpool e grande entusiasta da linha, o qual, tendo descido da carruagem durante uma paragem, enquanto conversava com o Duque de Wellington foi colhido pela locomotiva de outro comboio. Faleceu nesse mesmo dia apesar de, colocado em uma

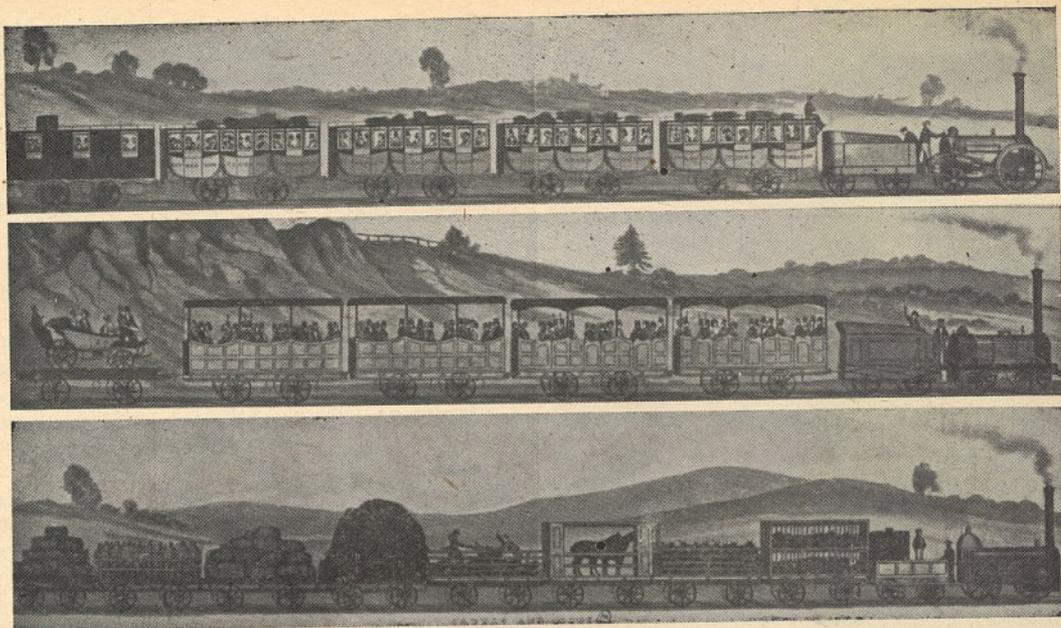


Carruagem do Caminho de Ferro de Liverpool e Manchester (1825)

carruagem rebocada pela «Northumbrian», ter sido conduzido a Eccles à velocidade de cerca de 60 quilómetros à hora.

O regresso dos comboios inaugurais fez-se de noite, tendo circulado à frente a «Comet» como piloto de exploração.

Depois dos resultados satisfatórios destes primeiros serviços, a exploração continuou normal-



COMBOIOS DO CAMINHO DE FERRO DE LIVERPOOL A MANCHÊSTER, em 1825
 Em cima: comboio de passageiros, de 1.ª classe, rebocado pela locomotiva «Northumbrians», de Stephenson;
 Ao Centro: Comboio de vagões cobertos de 2.ª classe, rebocado pela locomotiva «Jupiter, de Stephenson;
 Em baixo: comboio de mercadorias e gado, rebocado pela locomotiva «Liverpool», de Bary.

mente, estabelecendo-se novas linhas e novos serviços públicos. Assim, em 1840, quinze anos apenas depois daquela inauguração, a Grã-Bretanha contava já 76 companhias, 3600 quilómetros de vias férreas, dos quais 1020 completamente terminados, 480 parcialmente abertos, 700 em execução e os restantes em estudo ou construção.

Mas não se conclua daqui que o desenvolvimento dos caminhos de ferro se fez sem dificuldades nem oposições. A ideia não levantou mesmo, de início, grande entusiasmo.

Seguindo uma lei bem conhecida, um projecto de interesse geral, que atinge interesses particulares, levanta sempre forte oposição da parte destes.

Os empreiteiros dos transportes por estrada, alguns dos quais com grande influência, fizeram reclamações por vezes violentas. Espalharam-se ideias ridículas; os aldeãos queixavam-se de que o fumo das locomotivas prejudicava as colheitas; que os comboios espantariam os gados e rebanhos e incendiariam as florestas; o ar dos túneis seria irrespirável e causaria asfixias, etc.

Cidades em Inglaterra e em França recusavam-se a deixar passar o caminho de ferro às suas portas: é o exemplo de Orléans e de Tours,⁽¹¹⁾ que hoje sofrem as consequências dessa visão errada, estando afastadas da grande linha e ligadas a ela por pequenos ramais com os correspondentes inconvenientes.

Saint-Chamond e Rive-de-Gier opuseram-se do mesmo modo à passagem da linha de Saint-Étienne a Lyon⁽¹²⁾.

Foi necessário convencer os meios políticos, económicos e financeiros, captar a confiança dos capitalistas.

O célebre físico e astrónomo Arago ficou célebre na história dos caminhos de ferro por ter afirmado, em um discurso pronunciado em 14 de Junho de 1836, por ocasião da discussão da lei de concessão da linha Paris-Versalhes, que «a passagem súbita de um túnel produziria, nas pessoas sujeitas a transpiração, fluxos de peito, pleurísias e catarrhos»⁽¹³⁾.

Um estadista como Thiers, apesar do êxito das linhas inglesas, troçava do futuro e do valor prático do caminho de ferro; qualificava-o de «brinquedo para os parisienses»⁽¹²⁾, chegando a mostrar receio de que locomotiva explodisse e os passageiros fossem vítimas da mudança brusca de temperatura e da «atmosfera glacial» dos túneis.⁽¹⁰⁾

Proudhon chamava em seu socorro padres e bispos, os quais — dizia ele — em grande número consideravam os caminhos de ferro e o telégrafo eléctrico sinais anunciadores da vingança do céu contra a incredulidade dos homens e da chegada do Anti-Cristo.⁽¹³⁾

Rimões dos chineses — escreve Webster (?) — que, há 70 anos, destruíram o primeiro caminho de ferro no então Celeste Império, e obrigaram a en-



O comboio!... Que será de nós...
(Caricatura alemã (?), 1840)

terror a primeira locomotiva ou que fosse destruída como «um fogo do diabo». Mas há pouco mais de cem anos, mesmo na Grã-Bretanha, onde o caminho de ferro nasceu, ou na América, onde tão depressa se desenvolveu, muita gente olhava a locomotiva a vapor como uma «invenção do diabo».

Quando George Stephenson preparava o projecto da linha de Liverpool a Manchester, o conselho de direcção claramente lhe fazia saber que, se ele insistia tanto na velocidade das suas máquinas, inevitavelmente «condenaria tudo e seria olhado como um maníaco apto a entrar em uma casa de doidos».

Todas as espécies de oposição se levantaram nesse tempo e um autor, o Dr. Samuel Smiles, recorda que foram escritos panfletos e jornais foram alugados para injuriar o caminho de ferro. Foi declarado que os comboios impediriam as vacas de pastar e as galinhas de pôr ovos; o ar envenenado pelas locomotivas mataria os pássaros, que voassem sobre elas, e tornaria de futuro impossível a conservação e criação dos faisões e raposas. Aos proprietários junto das linhas foi dito que as suas casas seriam queimadas pelo fogo lançado pela chaminé das locomotivas, enquanto o ar, em volta, seria poluído por nuvens de fumo; desapareceria a espécie cavalariça e os fenos e aveias tornar-se-iam invendáveis (?).

Em 1836, a Academia de Medicina da Baviera proclamava que «o transporte de pessoas em carruagens movidas a vapor devia ser proibido, por motivo de saúde pública». O movimento rápido não pode deixar — dizia — de produzir doenças cerebrais nos viajantes e que se estes estavam dispostos a correr o risco, os espectadores deviam ser protegidos, porque a simples vista da passagem de um comboio bastava para produzir os mesmos efeitos. A Academia pediu, em conclusão, que se construíssem paliçadas com 1^m,50 de altura, ao longo do caminho de ferro, para o ocultar das vistas (?).

O mesmo se deu entre nós e ainda em anos recentes, — mas isto tome-se mais à conta de selva-jaria — gente da aldeia de Fornos, entre Lagoaça e Carviçais, na linha do Sabor, à passagem de um comboio, que se organizara para transporte de adubos, apesar da linha não estar ainda aberta à exploração nesse troço, disparou vários tiros contra o comboio, atingindo na cabeça o ferroviário Joaquim Monteiro. Depois os sinos tocaram a rebate e a população invadiu a estação de Lagoaça querendo queimar o comboio. Foi necessário pedir socorro à G. N. R., que prontamente acudiu evitando maior desastro.

Mas os progressos da técnica iam impondo a supremacia do novo meio de transporte, pois um comboio de mercadorias carregava mais do que um comboio de embarcações nos rios e canais e, ao passo que a diligência levava seis horas de Londres a Oxford, o comboio fazia o trajecto em hora e meia.

Os críticos, mesmo os de maior categoria, não puderam resistir muito tempo aos factos e os caminhos de ferro desenvolveram-se rapidamente, tomando lugar preponderante na economia de todos os países.

E, assim, já os anos de 1845 e 46 são conhecidos como da «mania do caminho de ferro», que começaram a ser projectados em todas as direcções, e



A mala-posta é mais segura...
(Caricatura inglesa (?), 1840)

ser accionista de uma linha férrea era considerado como forma de fazer fortuna em pouco tempo⁽⁷⁾. Mas, como era de prever com essa expansão bastante desordenada, a tal fortuna, tão facilmente esperada, nem sempre veio e muito dinheiro, pelo contrário, se perdeu nessa febre de especulação.

Houve realmente, nessa época, em Inglaterra, verdadeira mania ferroviária, em que linhas sem conta foram projectadas, um tanto a torto e a direito, com espantosa rapidez, para o que, com a mesma rapidez, logo se reuniram os capitais necessários. Numa só semana chegou a ser anunciada a construção de 89 linhas novas com o capital de quatrocentos milhões de Libras e, num mês, a de 357 linhas com o capital de mil e quinhentos milhões de Libras, embora, claro, muitas dessas linhas nunca se chegassem a construir.⁽¹⁵⁾

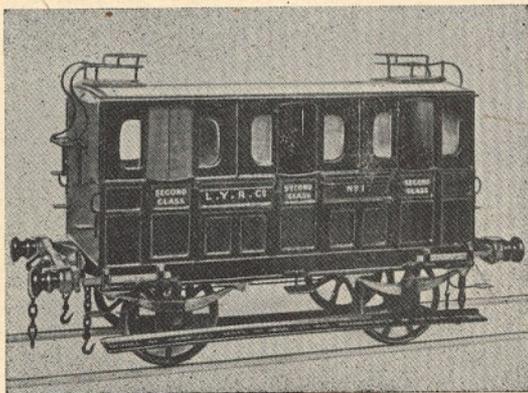
Mas tudo isso foi crise passageira da fase de crescimento e a construção ferroviária a sério prosseguiu firmemente, tanto nas Ilhas Britânicas como por todo o mundo.

Para descrever o que foi esse esforço seriam precisos volumes e não seria apenas uma história de interesse local, mas também uma história de heroísmo, de devoção, de sacrifícios, de coragem e, não pouco também, com seu quê de romance.⁽⁷⁾

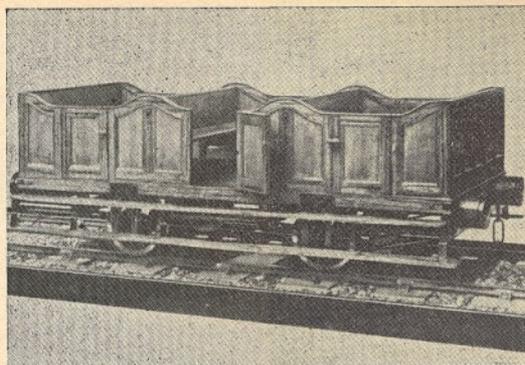
*

De 1825, data da primeira linha, a 1870 foi, um pouco por toda a parte, o período de adaptação. Durante os primeiros 15 ou 20 anos, até 1840 ou 1850, o desenvolvimento do caminho de ferro foi fraco; cada país ensaiava os seus processos, fazia a sua aprendizagem, varria os últimos preconceitos à medida que o novo meio de transporte ia impondo a sua indiscutível utilidade.

Em 1840, como já se disse, 76 companhias inglesas repartiam entre si os 3 600 quilómetros de linhas em exploração ou em construção. Seis anos antes,



Carruagem de 2.ª classe, 1839



Carruagem de 3.ª classe, aberta, 1840

chegara à Irlanda o caminho de ferro com a linha de Dublin a Kinston. A França, em 1841, tinha apenas 560 quilómetros em exploração; havia somente rudimentos de linhas na Alemanha, na Itália e na Rússia; a Bélgica começara a mostrar a sua actividade.

A França tivera, a partir de 1823, vários caminhos de ferro de tracção animal: a primeira concessão, de Saint-Étienne a Andrézieux, é realmente dessa data, para uma linha em que a tracção era feita por cavalos em terreno plano e por meio de máquinas fixas, que puxavam um cabo e o enrolavam, nas rampas importantes.

Dando um salto de um século, para dar ideia do enorme desenvolvimento da rede francesa, basta dizer que, em 1936, havia, só para as grandes redes, quarenta mil quilómetros de linhas; o parque de material compreendia 20 000 locomotivas representando 23 milhões de cavalos, 35 000 veículos de passageiros com 2 milhões de lugares e 525 000 vagões com a tonelage útil de 9 milhões. O número de agentes era de 430 000 e de 415 000 o de operários nos trabalhos anexos, isto é, os caminhos de ferro franceses faziam viver 845 000 trabalhadores que, com as suas famílias, representam 2 500 000 pessoas⁽¹²⁾.

Na América, o crescimento das linhas férreas foi quase milagroso. Já em 1827, quatro anos apenas depois das primeiras tentativas inglesas, começaram a circular veículos movidos por cavalos e máquinas fixas nas linhas da «Delaware and Hudson Canal Cy.»; mas, pouco mais tarde, no mesmo ano em que a Inglaterra fazia o concurso de Rainhill para selecção da melhor locomotiva, inaugurava-se, em 8 de Agosto de 1829, o serviço de tracção por meio de locomotiva, a «Stourbridge Lion».

Contudo, a primeira linha americana verdadeiramente de serviço público foi a de «Baltimore and Ohio Railroad», que também organizou o seu concurso de locomotivas.

A máquina de Peter Cooper, «Tom Thumb», tinha sido já experimentada em uma secção da linha,

entre Baltimore e Ellicott's Mills, na extensão de 13 milhas, na qual era normalmente empregada a tracção animal. É de tradição que essa pequena locomotiva atingiu a velocidade de 18 milhas à hora, rebocando um veículo com 23 passageiros e regressara com 30 passageiros, fazendo em 57 minutos as 13 milhas, o que não pode deixar de se considerar uma boa proeza para uma máquina de um só cilindro e tão pequena potência, mesmo se compararmos com o que realizou a «Rocket», de pressão muito mais elevada.

No citado concurso foram apresentadas quatro locomotivas, mas apenas satisfiz a «York», construída por Davis and Gartner, da Pennsylvânia.

O caminho de ferro fora lançado, na América, à custa de esforços consideráveis e até verdadeiros perigos, na intensidade de um país deserto, que ele permitiu povoar.

Foi ele que deu origem às cidades, que ligou os Estados dispersos e, de certo modo, construiu, ou ajudou a construir, a unidade do país.

Em 1850 havia apenas 9000 milhas; em 1860, 30 mil, e, em 1871, o dobro. De 1880 a 1890 passa-se de 87 724 milhas para 163 597, com um aumento de mais de 86%; depois, o crescimento diminui, mas sobe ainda de 236 896 milhas em 1909 para 241 822 em 1935⁽¹⁵⁾.

*

Pelo interesse especial que para nós tem a rede vizinha de Espanha, diremos alguma coisa mais do início e desenvolvimento dos seus caminhos de ferro.

Em Espanha, de 1829 a 1844, surgem duas concessões de caminhos de ferro. D. José Diaz Imbrechts e D. Marcelino Calero y Portocarrero, com o fim de facilitar o transporte dos vinhos andaluzes, propõem a construção de linhas férreas que, partindo de Jerez, fossem até ao mar. Diaz dava por meta do seu projecto o rio Guadalete; Calero y Portocarrero queria atingir o Porto de Santa Maria y Sanlúcar.

O primeiro obteve a concessão de Jerez a Portal ou molhe sobre o rio Guadalete. Encontrou dificuldades financeiras, pelo que se dirigiu a D. Marcelino Calero, que obtivera outra concessão, porventura a primeira de Espanha, mais ampla que a de Imbrecht.

Mas D. Marcelino não havia sido, porém, mais feliz. Parece que a principal dificuldade viera do Ayuntamiento de Jerez que, no mesmo ano, fizera fracassar dois importantes projectos ferroviários.

E assim chegou ao ano de 1844, dezanove anos após a inauguração da linha de Darlington a Stockton, sem que a Espanha iniciasse e sua política ferroviária.

Pouco depois de 1840 haviam começado gestões para três linhas férreas, entre as quais seria difícil precisar qual a mais antiga: Barcelona a Mataró, Madrid a Aranjuez e a de Langreo.

E é realmente por estas linhas que a construção ferroviária começa em Espanha, talvez um pouco desordenadamente a princípio, do que não nos devemos admirar, mas que acabou por ser regulada pela lei sobre concessões ferroviárias, firmada por o ministro de la Gobernacion, D. Pedro José Pidal, em 31 de Dezembro de 1844.

Essa lei é a verdadeira base dos caminhos de ferro em Espanha. A partir dela, são numerosas as concessões solicitadas, especialmente nos anos de 1845 e 46. Até final deste ano são outorgadas 25 concessões, a seguir indicadas⁽¹⁶⁾:

- 23 de agosto de 1843. — Barcelona a Mataró.
- 10 de julio de 1844. — San Juan de las Abadesas a Rosas.
- 14 de agosto de 1844. — Aranjuez a Alicante.
- 31 de diciembre de 1844. — Madrid a Cádiz.
- 31 de diciembre de 1844. — León a Avilés.
- 19 de Fevereiro de 1845. — Barcelona a Camprodón.
- 19 de Fevereiro de 1845. — Mérida a Sevilha.
- 6 de Abril de 1845. — Madrid a Aranjuez.
- 16 de Abril de 1845 — Alar del Rey a Golmin.
- 22 de Abril de 1845. — Madrid a Zaragoza e ramais a França e Barcelona.
- 22 de Abril de 1845. — Madrid a Badajoz.
- 2 de Maio de 1845. — Sama a Villaviciosa, por Siero e ramais a Oviedo e Mieres.
- 12 de Julho de 1845. — León a Vigo.
- 12 de Julho de 1845. — Madrid a Valência.
- 13 de Agosto de 1845. — Valladolid a Zaragoza.
- 16 de Agosto de 1845. — Madrid a Irún.
- 14 de Outubro de 1845. — Murcia a Figueras.
- 20 de Outubro de 1845. — Tarragona a Reus e Falset a Mora.
- 5 de Janeiro de 1846. — Madrid a Ciudad Real y Almadén.
- 9 de Fevereiro de 1846. — Madrid a Barcelona, por Guadalajara e Zaragoza.
- 22 de Março de 1846. — Sevilha a Osuna.
- 4 de Abril de 1846. — Puente de los Fierros a Avilés.
- 29 de Junho de 1846 — Miranda ou Briviesca a Tudela.
- 4 de Julho de 1846. — Córdoba a Sevilla.
- 21 de Julho de 1846. — Sevilla a Cádiz por Jerez com ramais a Sanlúcar e Chiclana.

É preciso notar que os beneficiários destas concessões eram quase todos homens de negócios estrangeiros, que haviam visto bom emprego de capital nos caminhos de ferro espanhóis.

Mas há nomes espanhóis igualmente notabilizados pela sua ligação a estes empreendimentos: D. José de Salamanca, Narváez, o marquês de Miraflores, o general de Olano e D. Juan Bravo Murillo.

*

Os meios de transporte na Suíça e os seus problemas

(Continuação do número anterior)

Ainda outro privilégio existe para os transportes individuais — a maior ligeireza das condições e instituições sociais para o pessoal, em relação às existentes nas empresas públicas.

Os transportes individuais cobrem os seus gastos ?

Para os transportes individuais, a questão decisiva diz respeito aos encargos de construção, de conservação, de juros e de amortização das estradas, e ainda aos encargos de regulação e segurança do tráfego. Para as empresas ferroviárias, todos os encargos correspondentes fazem parte integrante do orçamento. Mas em que medida sobrecarregam eles, por analogia, o orçamento do proprietário de um veículo ou o de uma empresa situada no domínio dos transportes individuais? E até que ponto são eles repartidos pelas diversas categorias de veículos do tráfego privado, na justa proporção da utilização, por parte destes, das estradas públicas, e do lucro realizado com o préstimo das estradas públicas ?

Este aspecto foi durante muito tempo desprezado porque a estrada era considerada como objecto de utilidade geral, fazendo parte das construções públicas a cargo do contribuinte e, de modo algum, como um bem de carácter económico.

Para os transportes profissionais, na estrada, tanto por conta de terceiros como por conta própria, a estrada constitui uma parte do capital da empresa, tal como a via férrea para o caminho de ferro. Só fazendo figurar esse capital nas contas da empresa, consoante as regras económicas, é que se poderá verificar se os transportes individuais cobrem, de facto, os seus custos e reúnem as condições necessárias para, por seus próprios meios, fazer face à concorrência.

Se se concluir pela negativa, isso significará que é o contribuinte que lhes faculta os meios suplementares necessários, sob a forma de elevadas despesas com as estradas e, eventualmente, sob a forma de auxílio às empresas de transportes públicos, para ocorrer às dificuldades que a concorrência lhes acarreta.

Estas considerações chamam mais uma vez a atenção sobre a conta do custo da estrada e sobre a necessidade de fazer participar, nas devidas proporções, os usuários, dos gastos consideráveis que implica a expansão da estrada. O regime económico livre é, além disso, caracterizado precisamente pelo facto de a empresa procurar realizar um lucro, mas depois de ela própria ter coberto todos os seus gastos. E uma vez que os transportes individuais não assumem qualquer obrigação perante a colectividade, é necessário que renunciem a todo o subsídio, directo ou indirecto. Os métodos de cálculo do custo da estrada devem ainda ser objecto de maior precisão. E a este propósito, é oportuno citar os princípios ditados por peritos adjuntos ao Ministério dos Transportes da República federal da Alemanha, com vista aos legisladores. Segundo esses princípios, toda a empresa de transportes independente, de navegação interior, do carril ou da estrada, deve ocorrer

por si própria, aos gastos relativos ao seu instrumental de transporte e, por consequência, também ao serviço do capital investido nas vias de transportes utilizados. Os peritos alemães julgam que, economicamente, é indispensável considerar os encargos de juros. Para este efeito, tentaram determinar o valor da renovação das vias de transporte utilizadas pelos diversos sistemas. No relativo a estradas, 70% do valor da renovação, calculado em 35 milhares de milhões de marcos (245 milhões de contos aprox.), foi imputado ao tráfego motorizado. Os mesmos peritos julgam ainda que para cobrir o custo das vias de transporte, imputável aos vários meios de transporte, se devem considerar os juros do valor da renovação, assim como dos gastos necessários para a substituição, conservação, segurança do tráfego, plano de ordenação e administração. Nestas bases, a insuficiência da contribuição por parte dos transportes motorizados, para cobertura dos encargos com as vias de transporte, elevar-se-ia a 1,5 milhares de milhões de marcos (9 milhões e 100 mil contos aprox.). No relativo a caminhos de ferro, a insuficiência seria de 850 milhões de marcos (5 milhões e 950 mil contos, aprox.), compensados, é certo, pelos encargos especiais que o caminho de ferro suporta.

Na Suíça, . . . quando em 1952 se estudou a conta da estrada, fixou-se o princípio fundamental de as receitas alfandegárias serem destinadas, em primeiro lugar, ao orçamento geral da Confederação. Mas, pelo contrário, os aumentos dos direitos sobre os carburantes, levados a efeito com objectivo definido permitem considerar essa parte das receitas aduaneiras como uma contribuição do tráfego da estrada para as despesas públicas. . . Chega-se à conclusão que tomando por base a metade das receitas aduaneiras com origem na gasolina e nos óleos pesados, e admitindo a despesa de 150 milhões de francos (1.050 mil contos) em favor do tráfego motorizado, da estrada verifica-se o excedente de despesas de 45 milhões de francos (315 mil contos) por ano, que a Confederação teria de cobrir, por nova elevação dos direitos aduaneiros. Todavia, é contrário aos princípios de finanças do Estado reservar, a favor de determinado sector económico, todas as receitas que esse mesmo sector faculta, de qualquer maneira, ao fisco. Por isso, no caso do tráfego motorizado, torna-se necessária a distinção entre prestações fiscais e contribuições para os gastos.

Consoante os princípios económicos, será necessário, na conta da estrada, atribuir um valor contabilístico adequado às instalações rodoviárias que sempre estiveram à disposição do tráfego motorizado. O ponto de partida equitativo poderia ser fixado com reporte à época que sucedeu à primeira guerra mundial, na qual, segundo a estatística, o tráfego rodoviário começou a exercer fortemente, aproveitando-se dos valores já imobilizados nas estradas. A conta da estrada deverá fazer menção, por um lado, das despesas anuais, por outro, como receitas, as contribuições com origem no tráfego. Em princípio, a modernização das estradas regionais e também, em parte, das ruas nas localidades, as correcções, a substituição das passagens de nível por passagens inferiores ou superiores são necessidades para os veículos motorizados

(Conclui no próximo número)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Breve inventário de 1955

Embora faltem 31 dias para se fechar o ano de 1955, podemos afirmar que não é com as mãos vazias de conteúdo e alto sentido nacional que vamos entrar no novo ano de 1956. Pelo contrário. O ano que está a findar não foi apenas cheio de promessas e esperanças, foi-o principalmente de afirmações, de certezas e de realizações. A unidade nacional tornou-se mais viva com a viagem de Chefe do Estado às províncias de Cabo Verde e Guiné e à Ilha da Madeira. A visita apoteótica do Presidente Café Filho ao nosso País contribuiu para o estreitamento da amizade fraternal das duas gloriosas nações de língua portuguesa, a que se seguiu, em Outubro, uma outra visita, verdadeiramente triunfal: a do sr. General Graveiro Lopes à Inglaterra, a convite da rainha Isabel II. Com essa visita, que não foi apenas de cortesia, pois se revestiu de um alto sentido político, não só se consolidou uma aliança multiseccular, que data de 1373, mas assinalaram-se alguns factos importantes, que vieram concorrer para um melhor entendimento entre as duas gloriosas nações atlânticas. Efectivamente, durante a visita presidencial, firmou-se, no Foreign Office, o acordo relativo à rectificação das fronteiras entre a província de Moçambique e a África britânica, e ratificou-se a convenção cultural entre as duas nações, assinada em Novembro de 1954. A exposição de Arte Portuguesa, que Londres admirou, maravilhada, constituiu uma afirmação do génio e da personalidade de Portugal.

A viagem do sr. Professor Paulo Cunha, Ministro dos Negócios Estrangeiros, aos Estados Unidos e ao Canadá, com que se fecha, com chave de ouro, o ano fecundo e singularmente feliz de 1955, trouxe a todos nós a certeza de que a nossa posição internacional é, na verdade, prestigiosa. Este ilustre membro do Governo aproveitou a sua viagem aos Estados Unidos para visitar alguns dos grandes núcleos portugueses, levando assim, aos que lá vivem, uma presença de Portugal.

Acrescentemos a estes acontecimentos, que tanto nos honram, as comemorações do centenário do nascimento de Mouzinho de Albuquerque. Com essas comemorações, viveu-se de novo uma grande página da nossa história em África e lembrou-se um ilustre português, que soube servir a Nação.

Os nossos artistas



PORTA DA IGREJA DE S. JULIANO (SETÚBAL)

Desenho de António Carvalho

Carta a um velho Choupo

*Meu velho e amigo Choupo: — Novamente,
Nestas manhãs nostálgicas de bruma,
O Inverno anda a despir-te cruelmente,
Anda a roubar-te as folhas, uma a uma!*

*Na Primavera foste um rei potente!...
— Ergueste, ao Sol, a verdejante pluma;
Deste agasalho a um ninho fofo e quente,
E embalaste asas leves como espuma!...*

*Hoje anda a chuva a fustigar-te os membros,
Porém que impôrta a fúria dos Dezembros,
Se tens Abril, de novo, à tua espera?*

*Era maior teu mal se fosses homem!
— Olha que às privações que nos consomem
Só chega tarde, ou nunca, a Primavera!*

Carlos de Moraes

(Do livro «Chão Movediço»)

Ligação da rede da «Carris» à rede eléctrica nacional

Na tarde de 24 de Novembro, procedeu-se, sob a presidência do sr. Eng.º Magalhães Ramalho, Subsecretário de Estado do Comércio e Indústria, à cerimónia, no edifício da estação geradora de Santos, da interligação da rede da Companhia Carris de Ferro de Lisboa e da rede nacional.

Estiveram presentes ao acto, além daquele membro do Governo, os srs. R. J. Smith, administrador-geral da Carris; Mac Denne, director da Lisbon Electric Tramways, Ltd; dr. António Luís Gomes, comissário do Governo junto da companhia; William Bailly, general D. Fernando Pereira Coutinho, dr. José de Almada e Luís da Câmara Saldanha, directores da Carris; eng.º Cunha Ferraz, consultor electro-técnico; Willkinson, gerente técnico; S. Inghan, gerente comercial; Jervis Pereira, chefe dos serviços administrativos; coronel Oscar de Freitas, chefe dos serviços da acção social; e eng.º Correia Mendes, director da estação geradora de Santos.

Entre os convidados, via-se o sr. Mc Vittie, conselheiro da Embaixada da Inglaterra.

O sr. Subsecretário do Comércio e Indústria, acompanhado dos srs. R. J. Smith e eng.º Cunha Ferraz, percorreu as instalações da estação, duas vastíssimas salas, uma das quais destinada às caldeiras, que só funcionam em casos de emergência. Ali, na outra sala, os visitantes não só admiraram as decorações do artista Vasco Lapa, mas também as fotomontagens, que expõem o sistema da rede da companhia.

Terminada a visita, o sr. Eng.º Magalhães Ramalho procedeu à interligação, sendo, em seguida, servido um copo-de-água.

No momento dos brindes, o sr. R. J. Smith, falando em nome da Direcção e Administração da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, salientou a importância da visita do sr. Presidente da República ao Reino Unido, e, referindo-se ao acto da ligação da rede nacional à Central de Santos, disse:

São na realidade accessórias e acidentais quaisquer actividades fabris desta Companhia, essencialmente estranhas às funções e fins especificados na concessão—fornecer transportes públicos de passageiros à Cidade de Lisboa.

Contudo, no decurso deste meio século, e em várias épocas da história da Companhia, houve necessidade de instalar e manter algumas delas, enquanto a produção local não esteve em estado de desenvolvimento suficiente para responder por completo às necessidades da Empresa.

Tem sido norma sempre seguida pela Carris transferir, tanto quanto possível, para a indústria particular, todo o fabrico, acompanhando a par e passo o progressivo desenvolvimento industrial do País, e no prosseguimento dessa política a mais importante de todas as produções subsidiárias — energia eléctrica — está hoje sendo transferida por completo.

Desde o tempo em que foram dadas as concessões à Hidro Eléctrica do Zézere e à Companhia Nacional de Electricidade, a Carris aceitou o princípio de que num futuro próximo seria estabelecida uma ligação directa entre a Subestação de Sacavém e a Central de Santos, e, assim, na construção desta Subestação, foram previstas saídas para a Carris.

Houve então um período de compreensível hesitação em arcar com a despesa envolvida, enquanto o plano futuro dos transportes públicos de passageiros em Lisboa estava a ser estudado pelas Entidades Oficiais.

Assim, na altura da inauguração da Barragem do Castelo do Bode e da Companhia Nacional de Electricidade, a Carris não tinha possibilidade de receber directamente energia hidro-eléctrica. Contudo, depois de várias conversações officiosas com o então Ministro das Obras Públicas, Ex.º Senhor Eng.º José Frederico Ulrich, e mercê da eficiente colaboração das Companhias Reunidas, a Carris ficou apta a receber, de início, cerca de 40 % do consumo normal, e, mais tarde, 75 %, de energia de origem hídrica através da rede daquelas Companhias Reunidas, ainda que ficasse bem entendido que esta solução não poderia ter carácter permanente, devido ao aumento crescente da carga transportada pelo sistema de cabos das C. R. G. E..

À luz da experiência ganha durante este período inicial, a Carris, há cerca de dois anos, concluiu que seja qual for a feição que os transportes públicos de passageiros possa vir a ter, em Lisboa, no futuro, será sempre necessária energia para os eléctricos, em volume suficiente, e por período longo bastante, para permitir a amortização do capital a investir num cabo e restante aparelhagem necessária para uma ligação directa com a Rede Eléctrica Nacional.

Embora, em estudos iniciais, tivesse sido admitida a duplicação no assentamento do cabo, para prever uma reserva de emergência, a Carris, considerando que a Central térmica de Santos seria sempre uma reserva em caso de emergência, projectou a instalação de um cabo único, solução que obteve aceitação superior. Esta aceitação simplificou o problema financeiro, e tornou possível o início imediato dos trabalhos.

Conquanto o propósito fundamental deste cabo seja o de habilitar a Carris a receber energia hidro-eléctrica, torna-se possível, agora, exportar energia térmica, depois de asseguradas as necessidades do próprio sistema, embora qualquer contribuição nestas condições seja, necessariamente, em escala modesta.

Talvez a mais importante contribuição da Carris à Economia Nacional venha a ser a de consumir 100 % de energia hidro-eléctrica, quando abundante, e aliviar a Rede Eléctrica Nacional das suas responsabilidades, quando nos períodos de seca.

- Aos vários serviços dos Ministérios da Economia, Comunicações, Obras Públicas e da Marinha.
- Aos Serviços das Câmaras Municipais de Lisboa e de Loures.
- Às Administrações Gerais do Porto de Lisboa e dos Correios, Telégrafos e Telefones.
- Às Companhias Nacional de Electricidade, Reunidas Gás e Electricidade, dos Telefones, dos Caminhos de Ferro Portugueses, das Águas de Lisboa e Sociedade Estoril.

Quando estávamos estudando o nosso programa de trabalho, fomos informados pelos fabricantes do cabo de que era costume contar, para o assentamento, com a média de um tambor de 250 a 400 metros de cabo por semana.

Ao fim de 15 semanas, os operários portugueses contratados para este trabalho, tinham assente 25 tambores, representando um avanço de 60 % sobre a média de tempo normal. Estes homens, devo acrescentar, eram advéncios contratados, somente para a duração do trabalho, e, portanto, não tinham qualquer interesse em terminá-lo depressa. Rendo este tributo à dedicação dos Trabalhadores Portugueses — e, entre parêntesis, quero esclarecer que grande parte deste pessoal advéncio foi escolhido para o preenchimento de vagas nos quadros permanentes.

Claro está, não foi possível manter este ritmo nalgumas das áreas mais difíceis, que estão ilustradas nas fotografias.

Quando a instalação ficou completa, foi submetida a uma série de ensaios durante um período de duas semanas, por uma Firma britânica de Engenheiros Consultores, e todos os ensaios decorreram sem que qualquer falha tivesse sido encontrada.

Estamos gratos às C. R. G. E. pela cedência dos seus aparelhos de ensaio e pela perfeita actuação dos seus Técnicos.

Em tudo e por tudo, esta realização foi um duplo triunfo de equipamento Britânico e da sua instalação e montagem por Engenheiros e Operários Portugueses.

O sr. Subsecretário do Comércio e Indústria, em resposta, afirmou que a obra inaugurada se revestia de alto interesse para a Companhia e para o País. Saudou, em nome do Governo, o sr. administrador-geral da Carris pela maneira inteligente com que dirigia a empresa que, com os seus 82 anos de actividade, continua a introduzir, constantemente, melhoramentos nos seus serviços. Ao terminar, saudou a Grã-Bretanha afirmando que a recente viagem presidencial concorreu para estreitar mais os laços de amizade dos dois países aliados.

* * *

Comemorando o facto da ligação da Central de Santos à Rede Eléctrica Nacional, a Companhia Carris de Ferro de Lisboa editou um opúsculo, ilustrado com gravuras que representam aspectos do assentamento do cabo de 30 KV na Praça do Comércio e Avenida da Ribeira das Naus, das sobretensões do Arco do Cego, da Glória, das Amoreiras, de Santo Amaro e da Central de Santos, em 1901, e da mesma, em 1955. Duas outras gravuras mostram-nos, respectivamente, uma fase do ensaio de sobretensão do cabo a 66 KV e uma vista da subestação de Sacavém, da Companhia Nacional de Electricidade.

A Central de Santos, que se encontra remodelada e com toda a sua maquinaria ainda em plena eficiência, passou à reserva, após 54 anos de trabalho efectivo, cabendo-lhe, de futuro, a missão de prestar apoio à Rede Eléctrica Nacional, quando tal lhe for determinado.

Há 50 anos Imprensa

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Dezembro de 1905)

Swazilandia

Continuam com regularidade os trabalhos de construção d'esta linha.

A terraplenagem está já pronta desde a estação de Machava até o kilometro 10.100.

No leito do Matolla estão já terminados os trabalhos para o começo das obras da ponte, que deve ter 40 metros de extensão

Ramal de Aviz

A Camara municipal de Aviz trata de reunir o concurso de todas as camaras interessadas a fim de que seja concedida a alteração da via reduzida para via larga do ramal que ha de pôr aquella villa em communição com Estremoz e Portalegre, e para que os trabalhos de construção comecem o mais breve possível.

Valença a Monsão

Vae começar a construção dos primeiros sete kilometros do troço de Valença a Monsão, da nova linha férrea, que irá até a estação de S. Mamede.

«Ingeniería Ferroviária»

A excelente revista *Ingeniería Ferroviária*, que se publica em Buenos Aires, sob a direcção do engenheiro A. G. Krüger, dedicou o seu número especial de Julho/Agosto às Oficinas e fabrico de material ferroviário da República Argentina.

As Oficinas ferroviárias argentinas constituem, sem favor, o expoente do progresso técnico da indústria, que se reflecte nos serviços da rede nacional daquela florescente república sul-americana.

FERIADO NACIONAL

Hoje, dia 1, é feriado nacional por ser o dia consagrado à Restauração de Portugal.

Tal como acontece no dia 5 de Outubro, este feriado diz respeito, apenas, aos serviços das repartições públicas, pelo que estarão abertos os estabelecimentos comerciais e, em funcionamento, todas as indústrias.

Os nossos colaboradores

Engenheiro Frederico de Quadros Abragão

O semanário *Notícias de Ovar*, da distinta direcção do sr. António Coentro Pinho, ao noticiar, na primeira página da sua edição de 3 de Novembro, o último número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» consagrado ao Ultramar, referiu-se também, de modo especial, ao nosso ilustre amigo e colaborador, sr. Engenheiro Frederico de Quadros Abragão, que, nestas colunas, iniciou a publicação de um valioso trabalho sobre o próximo centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal.

Com os nossos agradecimentos, passamos a transcrever a referência do *Notícias de Ovar*:

«O último número da esplêndida revista, que é a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», é o segundo duma edição extraordinária dedicada ao Ultramar e cheio de numerosas gravuras e variada colaboração.

Mas a razão que determina este nosso destaque é o facto de inserir um valioso trabalho dum ilustre confratâneo nosso, trabalho que a própria revista, com a autoridade que ninguém lhe pode contestar, apresenta e aprecia nos termos textuais que vamos transcrever com o melhor gosto:

«O sr. Engenheiro Frederico de Quadros Abragão, Chefe do Serviço de Obras Metálicas, e Pontes da C. P. e nosso ilustre colaborador, inicia no presente número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» a publicação de um interessante e valioso trabalho dedicado ao próximo centenário do caminho de ferro em Portugal.

Felicitando o nosso prezado amigo e colaborador pela sua monografia, «Gazeta dos Caminhos de Ferro» confessa-se também de parabéns pela honra que lhe foi dada com a sua publicação nestas colunas.»

Também daqui estamos a felicitar aquele nosso querido amigo e colaborador, cuja «paixão» pelos «seus» Caminhos de ferro é evidente, como os nossos leitores já tiveram ocasião de apreciar, por ocasião da publicação do nosso número dos Centenários através dum seu interessantíssimo e curioso trabalho a propósito da construção da estação do caminho de ferro de Ovar.

E, já agora, não deixamos de recomendar a leitura do valioso trabalho, cuja publicação se iniciou e que, a avaliar pelo que nos foi dado já apreciar e pela maneira como está posto, não interessa apenas àqueles que ao caminho de ferro estão ligados mas a todos que apreciam e dão o devido valor à investigação histórica.»

Publicações recebidas

Relatório da Administração Geral do Porto de Lisboa Volume II (Elementos estatísticos do ano de 1953)

Na devida altura, registámos, espaçadamente, o recebimento, nesta Redacção, do Volume I do Relatório da Administração Geral do Porto de Lisboa referente ao ano de 1953. Cumpre-nos, hoje, acusar a recepção do Volume II, contendo elementos estatísticos do mesmo ano.

Este volume coloca-nos em frente do grande movimento do nosso primeiro porto, com entradas e saídas de navios, portugueses e estrangeiros, e movimento de mercadorias, com o ultramar e o estrangeiro.

Pelo resumo desse movimento, posto à frente deste volume, vemos que em 1953 entraram no porto de Lisboa 5 082 navios, sendo 2 932 nacionais; tendo saído 5 060, dos quais 2 910 nacionais.

Como nota curiosa, este volume II do Relatório dá-nos também o movimento de visitas à Torre de Belém, que, aberta ao público a partir de 17 de Outubro de 1950 e cedida, a título precário, à Administração Geral do Porto de Lisboa (arts. 6.º e ss. do Decreto-Lei n.º 24 498 de 13 de Setembro de 1934) registou, naquele ano, 2 603 visitantes; em 1951, 14 419 e em 1952, 18 125.





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Repartição de Estudos, Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 258, II série, de 7 de Novembro de 1955, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, aprovar o projecto de ampliação e modificação da estação da Póvoa, na linha do Norte, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, incluindo a expropriação de uma parcela de terreno com a superfície de 207,20 m², situada do lado esquerdo da linha do Norte, entre os quilómetros 16,995.10 e 17,080.20.

Ministério das Comunicações, 31 de Outubro de 1955. — O; Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Jardim Zoológico de Lisboa

Por amável oferta do ilustre Conselho de Administração da Sociedade do Jardim Zoológico, recebemos, no dia 2 de Novembro, um grande e vistoso ramo de flores.

Com os nossos melhores agradecimentos, registamos a gentileza da oferta.

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

Lisboa desportiva

LISBOA GINÁSIO CLUBE

11

FUNDADO em 4 de Novembro de 1918, o «Lisboa Ginásio Clube» depressa se transformou num alfofre de atletas.

A modesta cave da rua Maria, onde se instalara a primeira sede, depressa se mostrou acanhada demais. Dois anos depois, porém, já o «Lisboa Ginásio» ocupava o edifício do antigo Teatro Borrvalho, para daí a mais algum tempo, num crescente de valorização, ser forçado a ampliar estas instalações, com o aluguer do edifício anexo que dá para a rua dos Anjos. Deve-se ao «Lisboa Ginásio» a introdução entre nós da ginástica rítmica para senhoras; cabendo-lhe também importante parcela no desenvolvimento e propagação da ginástica educativa feminina.

Dos sucessivos contactos com os melhores ginastas mundiais, nunca o «Lisboa Ginásio» saiu desprestigiado; e a comprová-lo estão dezenas de saraus realizados no Coliseu dos Recreios. Também em Florença, em Roterdão e Espanha, os atletas do «Lisboa Ginásio» alcançaram posições de relevo — prestigiando o nome de Portugal. Sempre admiravelmente orientado, orgulha-se ainda o clube da sua famosa «classe maravilha» que tanto deu que falar.

Cerca de 1.400 atletas, praticando, além da Ginástica Voleibol, Basquetebol, Atletismo, Badminton, Luta, Box, Pesos e Alteres, Tiro ao Arco, Esgrima e Jogo do Pau, mantêm presentemente o «Lisboa Ginásio Clube» em constante actividade, não permitindo as suas instalações que este número possa ser aumentado. Todavia, atendendo à importante dívida que o Desporto Português contraiu para com esta grande colectividade, o «Lisboa Ginásio» espera ver as suas instalações valorizadas e aumentadas dentro de pouco tempo, com a edificação de uma nova sede erguida no mesmo local onde presentemente se encontra instalado.



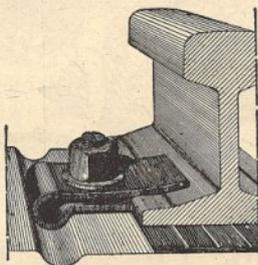
USINE DES RESSORTS DU NORD

(DOUAI — FRANCE)

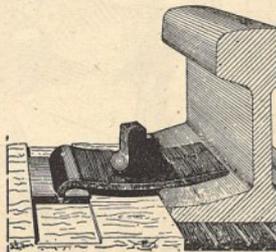
Fabricantes das ligações elásticas

GRAMPA «RN»
(CRAPAUD «RN»)

GARRA «RN»
(GRIFFON «RN»)



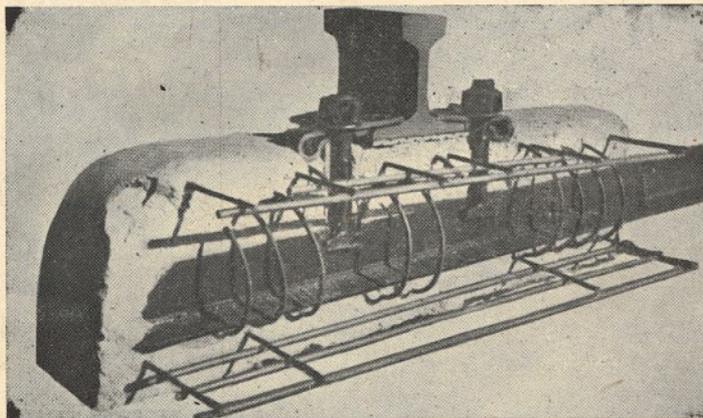
Fixação duplamente elástica para travessas em betão: palmilha de borracha canelada e grampa elástica RN



Fixação duplamente elástica para travessas em madeira: palmilha de borracha canelada e garra RN

Existem também para travessas metálicas

A **Indústria Nacional** e a **Sociedade ESTORIL** realizaram o primeiro troço de «VIA MODERNA» em PORTUGAL, entre as Estações do Cais do Sodré e Belém, com travessas de betão «R. S.», ligações duplamente elásticas com os CRAPAUDS «R. N.», as palmilhas «CHEVRONS», os coussinets «R. N.» e os parafusos «R. S.»



Corte de um bloco da travessa R. S. mostrando a madre de aço, todo o sistema de pregação duplamente elástico com os CRAPAUDS «R. N.», as palmilhas «CHEVRONS», os parafusos «R. S.» e a armadura do betão

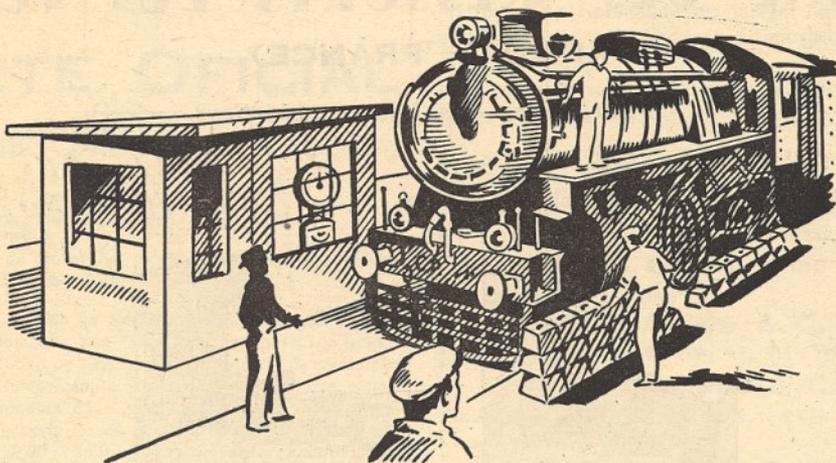


Agente Geral Exclusivo para Portugal e Províncias Ultramarinas

J. C. DA SILVA JÚNIOR

CAIXA POSTAL 928 — LISBOA

A PREFERIDA PELAS GRANDES INDÚSTRIAS



BÁSCULA ROMÃO DE GRANDE TONELAGEM
ROMÃO & COMPANHIA

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

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.^{DA}

Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199-1.º e 2.º — LISBOA

Telefone 3 2728

Sociedade proprietária da

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

BAETA

JOALHARIA



65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

TELEFONE 2 6329

A ALEMANHA PRODUZ
E O MUNDO COMPRA!



A SUA MÁQUINA DE ESCREVER E DE SOMAR

REPRESENTANTES

OLYMPIA MÁQUINAS DE ESCRITORIO, LDA.

STAND EXP.

ESCRITORIO

AV. ALMIRANTE REIS, 205-D

ALAMEDA D. AFONSO HENRIQUES, 56 1/2 E.

T E L E F O N E : 5 2 1 4 9

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

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

ARMAZÉM
A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

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

Telefs. } 843391 / 92
 } 842070

L I S B O A

COMPANHIA DE SEGUROS
«BONANÇA»

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

FUNDADA EM 1808



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

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

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

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

CIMENTO
«TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FÁBRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO

SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º—Tel. 28953

L I S B O A

Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire
PARIS

O hotel onde se fala a nossa língua,
com quartos com ou sem refeições
e que os portugueses preferem por
— estar no centro de Paris —

TOSSE?

