

24. do 68.º Ano

Lisboa, 1 de Março de 1956

Número 1637

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL



COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 7—LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158—LISBOA

1856
Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses
1956



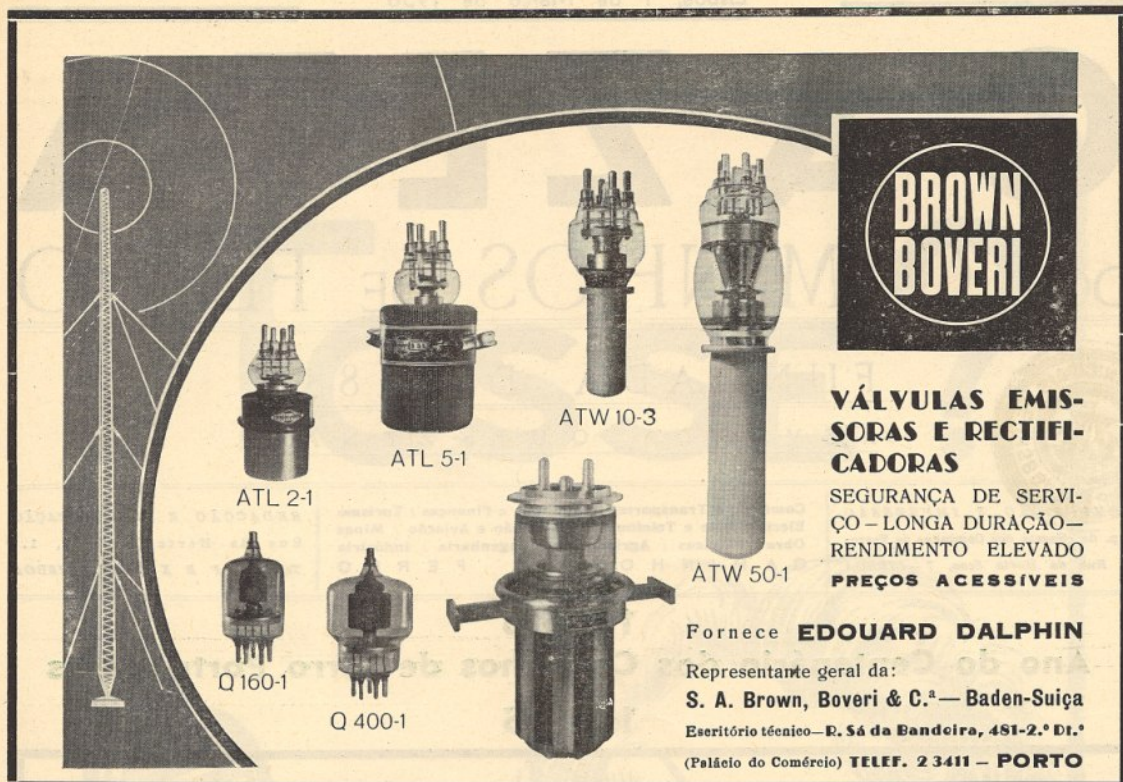
Locomotiva «MIKADO»
fornecida em 1954
para Niassalândia

Programa de fabricação de Locomotivas:

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

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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



BROWN BOVERI

VÁLVULAS EMISORAS E RECTIFICADORAS

SEGURANÇA DE SERVIÇO — LONGA DURAÇÃO — RENDIMENTO ELEVADO

PREÇOS ACESSÍVEIS

Fornecido por **EDOUARD DALPHIN**

Representante geral da:

S. A. Brown, Boveri & C.ª — Baden-Suíça

Escritório técnico — R. Sá da Bandeira, 451-2.º Dt.º

(Palácio do Comércio) **TELEF. 2 3411 — PORTO**

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

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 20158; 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

1637



1 — MARÇO — 1956



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 VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
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.	115
Ano centenário dos caminhos de ferro portugueses	120
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT.	121
Anomalias Ferroviárias, por GUERRA MAIO	122
Curiosidades da imprensa estrangeira, por JORGE RAMOS	124
Linhas estrangeiras	125
Parte Oficial.	126



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

II—O início dos nossos caminhos de ferro—Linhas do Leste e Norte

1) Primeiras tentativas

Até 1843 pode dizer-se que os trabalhos de viação pública em Portugal se tinham limitado a algumas calçadas feitas pelo velho sistema, apesar de já em 1837 se ter formado uma empresa para construção da estrada de Lisboa ao Porto. Mas pouco

ou nada se fizera e continuava-se a jornada em todo o país a cavalo e por estradas quase intransitáveis.

No reinado de D. Maria II, nesse ano de 1843, foi promulgada a lei de 23 de Julho, que deu algum desenvolvimento a este ramo de serviço público; mas a verdade é que tal situação não permitia as relações de que a vida do



Costa Cabral

país carecia. Da capital a Elvas demorava-se três dias, ao Porto cinco, ao Algarve oito, a Bragança quinze. Para o estrangeiro não tínhamos uma só estrada⁽⁷⁷⁾.

Entretanto, em grande número de países, a estrada cederia já o seu papel ao caminho de ferro e o novo meio de transporte desenvolvia-se, espalhava-se, dominava. Natural era que também o nosso país não ficasse por muito tempo indiferente a tal movimento.

Foi Costa Cabral, o célebre ministro de D. Maria II, o estadista português que primeiro lançou essa ideia, embora considerada então uma espécie

de loucura, a «doidice de um vidente», como refere Oliveira Martins.

O Conde do Lavradio, na sessão da Câmara em 3 de Fevereiro de 1846, assegurava que, entre Lisboa e Porto, não haveria por ano mais de seis mil passageiros. Cabral perguntava-lhe:

«E se fossem trezentos mil?» — «Isso não é possível — respondia aquele — porque não há no país viajantes para tanto movimento»⁽⁵²⁾.

«Quem lê os jornais da época — escreve Godofredo Ferreira⁽⁴⁾ — e em especial o Diário das Sessões do Parlamento, pasma dos dislates que, a propósito de estradas e caminhos de ferro, se disseram por aquela altura; e enche-se de admiração pelo esforço que, mais tarde, dispndia o notável ministro Fontes Pereira de Melo, na desoladora tarefa de reduzir a nada as críticas insensatas e derrotistas dos papagaios desmiolados, ou mal intencionados, daqueles tempos de abusiva oratória».

Tal era a mentalidade da época, mesmo entre espíritos esclarecidos.

Simplemente... os «papagaios desmiolados» e os «tempos de abusiva oratória» são de todas as épocas e de hoje ainda..

Desde 1844, portanto, que se diligenciava estabelecer os caminhos de ferro em Portugal; mas foram precisos trinta anos, depois do primeiro caminho de ferro em Inglaterra, para que entre nós se inaugurasse também a primeira linha férrea.

As dificuldades e hesitações iniciais, a falta de entusiasmo, quando não a má vontade das massas mais ou menos representativas, e sobretudo, talvez, a agitação e instabilidade políticas da época são razões suficientes para explicar e justificar essa demora.

É geralmente aceite como certo que a primeira ideia da construção de um caminho de ferro no nosso país se deve a Benjamim de Oliveira, que se encontrava na Grã-Bretanha e parece ter sido mesmo, mais tarde, membro do Parlamento Britânico.

Em 10 de Outubro de 1844, escrevia ele ao conde do Tojal, então ministro da Fazenda, sugere-

rindo-lhe a construção de uma linha férrea de Lisboa ao Porto e que, desde logo, delineava passando por Santarém, Leiria, Coimbra e Aveiro. Seria fácil, afirmava, a formação em Inglaterra de uma companhia para esse fim, visto que ali abundavam os capitais e o ferro tinha baixo preço.

O conde do Tojal, porém, não acreditava nas vantagens desse caminho de ferro, considerando suficientes as comunicações marítimas «feitas por dois vapores e muitos barcos costeiros, com os quais se não pode competir».

E é curioso que «a única linha, em que um caminho de ferro seria lucrativo — acrescentava, de resto, com bem pouca precisão — é do Alentejo para Alcácer, de onde se vem para Lisboa por mar». (51).

Benjamim de Oliveira, que bem se pode considerar o primeiro precursor e pioneiro dos nossos caminhos de ferro, insiste, porém, argumentando que «está conhecido que a comunicação aquática se não avanteja aos caminhos de ferro ...» «Na verdade, a barateza, rapidez e segurança das viagens por caminho de ferro não têm competidor em nenhum outro meio de transporte». (52)

E, certamente por sua iniciativa e insistência, chegou a realizar-se em Londres, em 6 de Dezembro de 1844, uma reunião de capitalistas e pessoas interessadas em assuntos ferroviários, da qual nasceu a ideia da formação de uma sociedade de capitalistas portugueses e ingleses para aquele fim.

Benjamim de Oliveira, além da ligação com a fronteira, sugeria também uma linha de Lisboa a Tomar e António Cabral de Sá Nogueira chegou mesmo a apresentar, em seu nome, ao Ministério do Reino, uma proposta para a construção desta linha.

Fundara-se, entretanto, como veremos, a Companhia das Obras Públicas de Portugal, com objectivos semelhantes, e, por isso, àquela proposta respondeu o chefe da Direcção do referido ministério, António de Reboredo, que ela se achava prejudicada por outra idêntica, apresentada anteriormente por aquela companhia.

Todas estas ideias e propostas, que bem se podem considerar como a génese dos nossos caminhos de ferro, caducaram, pois, com a criação da «Companhia das Obras Públicas de Portugal», destinada, de modo geral, ao desenvolvimento das nossas comunicações.

*

2) A Companhia das Obras Públicas de Portugal

Foi o conde de Tomar, Bernardo da Costa Cabral, quem, por decreto de 19 de Dezembro de 1844, fundou a Companhia das Obras Públicas de Portugal.

Fora seu iniciador Joaquim Bernardo da Silva Cabral, irmão daquele estadista, mas para a sua

constituição muito influuiu o súbdito francês conde de Claranges Lucotte.

Os estatutos foram aprovados na referida data de 19 de Dezembro de 1844 e, com o capital de 20 000 contos, propunha-se «fazer todas as grandes obras que fossem legalmente autorizadas para melhoramento das condições do país, debaixo da fiscalização do governo e com a garantia do Estado». (53)

Denominava-a o vulgo, não sei porquê, a «Companhia das Pedras».

Com efeito, por carta de lei de 19 de Abril de 1845, foi cometida àquela companhia a construção de um caminho de ferro, pela margem do Tejo, ligando Lisboa à fronteira de Espanha, caminho de ferro que devia estar concluído, o mais tardar, dentro do prazo de dez anos, contados da data da promulgação da lei. Tem, pois, a data de 19 de Abril de 1845 o primeiro documento oficial sobre construção dos caminhos de ferro em Portugal.

A concessão era por 99 anos, garantindo o governo o juro de 6% sobre as quantias que fossem dispendidas em cada semestre, em troca do privilégio do transporte de passageiros e mercadorias, com isenção do pagamento de direitos e outras regalias.

Com efeito, teria (54):

1.º: isenção, durante o período de vinte anos, contados do início dos trabalhos, de qualquer contribuição geral ou municipal, exceptuando o imposto de trânsito em relação a passageiros e mercadorias, o qual não poderia exceder 5% do preço efectivo dos transportes;

2.º: isenção, durante o período da construção dos direitos de importação para todos os materiais e outros objectos necessários à construção e exploração das linhas e mais dois anos além desse período para as máquinas e combustíveis destinados à exploração;

3.º: cedência gratuita de todos os terrenos do Estado, que tivessem de ser ocupados por estas linhas, bem como de todas as madeiras que nelas se achassem compreendidas;

4.º: serem reparadas, por conta do Estado, todas as avarias causadas por motivo de guerra;

5.º: ser o prazo de concessão de 99 anos, podendo contudo o governo resgatar os caminhos de ferro passados quinze anos a contar do prazo estabelecido para a conclusão;

6.º: no fim da concessão, ficarem propriedade do Estado os caminhos de ferro com todos os seus edificios e dependências, mas pagando o governo à Companhia o valor do carvão e mais provimentos, que tivesse em depósito, assim como o material circulante, segundo a avaliação feita por peritos.

A «Companhia das Obras Públicas» chamou para dirigir os seus serviços técnicos o engenheiro belga Dupré, que fez os necessários reconhecimentos e

estudos e, em uma judiciosa memória, frizou a necessidade de atender, ao mesmo tempo, às exigências do tráfego interno e às relações internacionais. Esta dupla função levou-o logo a propor um troço comum de Lisboa às proximidades da Barquinha, onde se faria a bifurcação para o Porto e para Leste, em direcção a Badajoz. Vem, pois, do primeiro esboço dos nossos caminhos de ferro, essa directriz geral que se manteve.

Dominava desde então — escreve o engenheiro Fernando de Sousa (56) — a miragem do intenso tráfego internacional, a partir de Lisboa.

E o exagero ia ao ponto de a «Revista Económica», órgão da Companhia, escrever, a propósito do projecto do troço do Cais dos Soldados a Santa-rém, que esse troço seria o «início da grande linha vertebral dos caminhos de ferro da Europa, de Lisboa por Madrid, Bordeus, Paris, Bruxelas, Colónia, Berlim, Dantzig e Koenisberg, com 3 420 quilómetros».

Nem mais nem menos.

Não vingou, porém, a «Companhia das Obras Públicas de Portugal».

Não foi tão grande entre nós, como em outros países, a oposição ao estabelecimento dos caminhos de ferro, talvez porque os interesses criados não eram também tão poderosos, resumindo-se afinal aos que preferiam o progresso das comunicações marítimas, ou aos que entendiam, como Garrett, que se deviam construir antes estradas, ou ainda aos que limitavam o seu horizonte a uma linha férrea da capital à fronteira.

Mas a agitação política, a incerteza, a inconsistência dos governos, não eram clima propício para estes empreendimentos, então de enorme vulto.

À revolução chamada da Maria da Fonte seguiu-se um período de intensa perturbação; o crédito público caíra de tal forma que as notas do Banco de Portugal se trocavam com enorme ágio, chegando a dar-se 1.200 réis por uma nota de 4.008 réis. De tudo isto resultava que não era possível interessar ninguém por medidas de fomento.

E, assim, os trabalhos iniciados foram suspensos em Maio de 1846, declarando a Companhia no mês seguinte que, tendo sido abolidas as contribuições directas de repartição criadas por lei de 9 de Abril do ano precedente, ficava destruída a base do seu contrato. (57)

Finalmente, por decreto de 9 e portaria de 11 de Maio de 1848, (58) foi ordenada a liquidação das contas com a companhia referentes às despesas feitas em algumas estradas, no montante de 1.385.629\$203 réis, liquidação que foi depois aprovada por decretos de Novembro de 1849 e 15 de Maio de 1850.

E, deste modo, ficou suspensa, de momento, a instalação dos caminhos de ferro entre nós e explicado o facto de ter sido Portugal um dos países da

Europa que mais tarde iniciou a construção da sua rede ferroviária.

*

3) Hardy Hislop e a Companhia Central e Peninsular

Regressando o país a certa acalmia daquela agitação política, renasceu a ideia da construção daquele caminho de ferro.

Em 1851, o coronel de Engenharia Albino Francisco de Figueiredo e Almeida, lente da Escola Politécnica, escrevia no seu livro «Vias de Comunicação» (59): «Todos se acham impacientes de ver o país dotado de alguma linha de caminho de ferro,



General Fontes Pereira de Melo

porque ninguém há a quem não pareça indecoroso o sono letárgico em que temos vivido».

E, de facto, é por essa altura que aparece o homem que foi o grande impulsionador da instalação dos caminhos de ferro em Portugal: *António Maria Fontes Pereira de Melo*.

Triunfante o movimento da Regeneração em 1851, ocupou a presidência do Ministério o Duque de Saldanha e criou, por decreto de 30 de Agosto de 1852, o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, decreto que foi assinado pela Rainha D. Maria II e referendado por todos os ministros. Esse novo ministério foi entregue à juventude, fria tenacidade, dinamismo, como agora se diria, de Fontes.

Sob a sua influência, inicia-se, então, nova época de intensa actividade em matéria de obras públicas, especialmente estradas e caminhos de ferro.

Nesse mesmo dia, muito possivelmente por influência já de Fontes, foi publicado outro decreto da maior importância para o estabelecimento dos caminhos de ferro no nosso país, pois que autorizava o governo a construir uma linha que, partindo do Porto, viesse entroncar com a linha de Lisboa à fronteira, a qual, segundo o próprio decreto, seria denominada «Caminho de Ferro do Norte».



D. Maria II

Antes da criação daquele ministério, e isto é bastante para ver como a questão tomara de momento a maior actualidade, já o súbdito inglês Hardy Hislop fizera em 1851, como representante de um grupo financeiro, uma proposta para construção da linha de Lisboa à fronteira e uma portaria de 18^a de Julho de 1851 nomeara uma comissão encarregada de estudar essa proposta.

Era composta essa comissão por Almeida Garrett, Joaquim Larcher, Barão da Luz, António Paiva Pereira da Silva e Joaquim Tomás Lobo d'Ávila, sendo curioso notar que dessa comissão fazia parte Garrett, que já então parecia acreditar nos caminhos de ferro.

Por ela foram elaboradas as bases, apresentadas em 20 de Outubro de 1851, do concurso para construção de um caminho de ferro de Lisboa a Santarém e daí à fronteira, trabalho notável pelas prescrições económicas, técnicas, financeiras e administrativas, que contém, verdadeiramente de admirar para uma época em que em Portugal eram quase desconhecidas as questões de caminhos de ferro. E de tal modo que foram depois geralmente seguidas para todas as futuras adjudicações dos caminhos de ferro em Portugal, apenas com as modificações dependentes das circunstâncias de cada linha ou das condições económicas em que ela era concedida.⁽³⁷⁾

(37) Outros dizem 16.

Foram, com efeito, estas bases que serviram para o concurso, que o governo resolveu abrir por decreto de 6 de Maio de 1852, ficando porém a adjudicação definitiva dependente da aprovação das Cortes.

Assinaram esse decreto, além de Fontes, então ministro da Fazenda, Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do Reino, e o presidente do ministério que era, como já se disse, o Duque de Saldanha.

Estipulava-se que a construção da linha seria dividida em três secções, a primeira de Lisboa a Santarém e as duas restantes abrangendo o percurso até à fronteira, encarando-se também a hipótese de, uma vez construída a 1.^a secção, os trabalhos prosseguirem na direcção do Porto.

Eram oferecidas aos concorrentes várias vantagens tais como a garantia de juros de 6% e 1% para amortização; isenção de direitos nos materiais a importar; isenção de contribuições gerais ou municipais, durante vinte anos, não se incluindo, porém, nessa isenção, o direito de trânsito sobre os preços dos transportes de passageiros e mercadorias, sem exceder contudo esse direito 5% dos referidos preços; garantia de não ser autorizada a construção de linhas paralelas a menos de 50 quilómetros, embora pudessem ser feitas concessões de novos caminhos de ferro a entroncar naquela linha; etc.

A garantia de juro, que o programa estabelecia como base de licitação, referia-se ao capital realmente empregado na execução da linha férrea, para o que as despesas de exploração deviam ser deduzidas das receitas brutas. Desde que a receita líquida de exploração excedesse 9% do capital, metade do excedente devia pertencer ao governo e poderia ser convertido em fundo de amortização.

Esta concessão terminava logo que o capital se encontrasse completamente amortizado.

Eram assegurados ainda: indemnização por destruição em caso de guerra; concessão gratuita dos terrenos do Estado que a linha ocupasse e dos materiais de construção ali existentes e uma subvenção até 3% do custo efectivo da construção da linha.

Note-se que era com base naquela garantia de juro que seria feita a licitação entre os concorrentes, fazendo o Estado a adjudicação ao que aceitasse o juro mais baixo.

Em contrapartida, o governo impunha determinadas obrigações, como: certa participação de capital português, fiscalização dos livros da companhia e mesmo assistência de agentes fiscalizadores do governo; depósito na Junta de Crédito Público de 5% do custo presumível da construção da 1.^a secção, de Lisboa a Santarém; etc.

Passados dez anos após a abertura da linha à exploração, o governo teria direito, em qualquer tempo até terminar o prazo de amortização, de

tomar posse da linha mediante o reembolso efectivo do capital despendido na construção, menos a parte já amortizada, e o pagamento de um bônus de 10 % sobre aquele capital integral, prevenindo, porém, a companhia com seis meses de antecedência.

Se, até estar terminado o prazo de amortização, o Estado se não tivesse aproveitado dessa faculdade, a companhia teria direito à posse da linha por um período de mais dez anos, sem garantia, porém, de juros e sujeita às contribuições gerais do Estado. Findo este prazo, o caminho de ferro, com todo o seu material e edifícios, reverteria integralmente para o Estado.

Entre as condições do programa do concurso⁽⁶⁰⁾ figurava a directriz a dar à linha, partindo da cidade de Lisboa, seguindo a margem direita do Tejo até Santarém, e passando junto das povoações de Póvoa, Verdelha, Alverca, Vila Franca de Xira e Vila Nova da Rainha.

E a companhia deveria apresentar, no prazo máximo de quatro meses, a contar da data da concessão provisória, o projecto completo da linha proposta.

Se a companhia fosse ao mesmo tempo empresária do caminho de ferro da fronteira a Madride, ou provasse estar de acordo com os seus empresários para a construção combinada destas duas linhas, de modo que viessem a entroncar na época conveniente, nesse caso, terminada a 1.ª secção, de Lisboa a Santarém, a companhia prosseguiria com a construção das restantes secções até ao ponto de junção, segundo o traçado previamente aprovado pelo governo.

Em caso contrário, se os dois governos de Portugal e Espanha houvessem de negociar a construção combinada das duas linhas, o governo português decidiria, então, conforme os resultados dessas negociações, se deveria continuar-se com as outras secções daquela linha, ou se deveria dar-se preferência ao caminho de ferro para o Porto.⁽⁵³⁾

Na primeira hipótese, a companhia concessionária teria de construir toda a linha até à fronteira, segundo o estipulado nas bases do concurso; na segunda, isto é, se se encarasse o seguimento da linha para o Porto, abrir-se-ia novo concurso, no qual, em igualdade de circunstâncias, teria preferência a concessionária da linha de Lisboa a Santarém.

A linha seria de via única, mas com as expropriações, aterros, obras de arte, etc., executados para via dupla. Esta cláusula é muito importante pelos litígios, discussões e consequências, que mais tarde teve no prosseguimento dos nossos caminhos de ferro.

A bitola da via seria de 1,44, com entrevias de 1,80; os raios mínimos das curvas de 500 metros, salvo junto das estações onde esse limite poderia descer a 300 metros; e os declives máximos seriam,

em regra, de 7 milímetros por metro, podendo, em alguns casos e em curtas distâncias, subir até 9 milímetros.

As pontes e viadutos a construir seriam de alvenaria, de ferro ou de madeira, com os encontros e pilares de pedra; mas calculados de forma a poder, no futuro, ser substituída a estrutura de madeira por alvenaria ou ferro.

Os carris seriam de ferro laminado, em forma de duplo T e com o peso de 30 quilos por metro corrente, fixados por meio de cunhas de madeira em coxins de ferro fundido assentes sobre travessas de madeira.

A companhia obrigava-se a manter as linhas e instalações em bom estado de conservação; não o fazendo, o governo mandaria proceder aos trabalhos necessários à custa da companhia.

O contrato só seria tornado definitivo depois do governo ter aceitado e aprovado o projecto; a Companhia estar constituída de acordo com as disposições do Código Comercial; terem sido aprovados os seus estatutos; estarem subscritos três quartos do capital social e ter sido depositado na Junta do Crédito Público cinco por cento do custo total presumível da construção da 1.ª secção da linha que era de Lisboa a Santarém.

Os trabalhos de construção deviam começar obrigatoriamente dentro de dois meses contados da assinatura do contrato definitivo e a construção da 1.ª secção — Lisboa a Santarém — deveria estar concluída no prazo de dois anos, contados da mesma data.

Caso contrário, o contrato estaria *ipso facto* rescindido e a construção seria de novo posta a concurso, sob as mesmas condições, e adjudicada a outra companhia que oferecesse maior lanço sobre os trabalhos já executados e materiais existentes.

Se, no fim de seis meses, não tivesse aparecido nenhum concorrente, a parte já construída passaria para a posse do Estado, ficando a primeira companhia privada de todos os direitos.

*

Estas bases estabeleciam, pois, condições que salvaguardavam os direitos do Estado e os interesses do país e foram elas que serviram de elemento essencial para os futuros contratos a estabelecer com as companhias concessionárias, nas quais aquelas cláusulas e condições afinal se repetiam.

Com este programa, o governo apresentou, em 17 de Fevereiro de 1852, às câmaras legislativas uma proposta de lei tendente a autorizar a construção de uma linha férrea de Lisboa à fronteira, passando por Santarém, devendo a adjudicação ser feita segundo aquelas bases.

Não chegou esta proposta a ser discutida por a Câmara dos Deputados ter sido dissolvida; mas foi, contudo, convertida em projecto de lei de 12 de

Março daquele mesmo ano, pelo que o governo, na verdade com o maior interesse em dar execução à primeira linha férrea portuguesa, decretou, em 6 de Maio de 1852, a abertura do concurso, conforme as já citadas condições, e fixou para 10 de Agosto seguinte a data de abertura das propostas. O contrato definitivo, porém, com a empresa a que a linha tivesse sido provisoriamente adjudicada, teria de ser aprovado pelas Cortes.

Terminado em 31 de Julho o prazo para entrega das propostas, na data marcada para a sua abertura, 10 de Agosto, e na presença de todo o ministério, da Comissão consultiva de caminhos de ferro e do Procurador Geral da Coroa, foram lidas as propostas apresentadas.

Eram três: uma assinada por Patrick James Horte, outra por Morton Petto, J. Looke e outros, e a terceira por Hardy Hislop como representante de uma companhia, que se denominava «Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal».

As duas primeiras não estavam de acordo com as condições do concurso, motivo por que foram desde logo postas de parte; a terceira satisfazia-as no essencial e declarava que a companhia, que representava, se obrigava, dentro das cláusulas essenciais do programa, a construir a linha mediante garantia do juro de 6% sobre o capital empregado na construção e de uma amortização de 1 ou $\frac{1}{2}$ % conforme o governo entendesse. Obrigava-se ainda a fazer, nas mesmas bases, a construção das linhas de Santarém à fronteira e ao Porto, se o governo lhes concedesse definitivamente essas linhas.

Em face disto, foi feita a adjudicação provisória a Hardy Hislop, mas apenas de Lisboa a Santarém, do que foi lavrado termo em 10 de Agosto desse ano (1852), publicado no «Diário do Governo» n.º 198 do dia 12 desse mês.

Assinaram o termo dessa concessão o Duque de Saldanha, Rodrigo da Fonseca Magalhães, António Maria Fontes Pereira de Melo, Visconde de Almeida Garrett, António Aloísio Jervis de Atougua, Barão da Luz, Joaquim Larcher, António Paiva Pereira da Silva, Joaquim Tomaz Lobo d'Ávila, Joaquim José da Costa Simas, Hardy Hislop e subscrevia-o o chefe da Repartição do Ministério do Reino, António de Reboredo.

*

É curioso que, a propósito deste concurso, nos surge de novo o nome de Benjamim de Oliveira: Em 15 de Maio de 1852, com data posterior portanto ao programa do concurso, Mr. Patrick James Horte apresentou ao Conde do Lavradio, ministro de Portugal em Londres, a quem foi recomendado por Lord Palmerston, uma nota sobre as condições que julgava necessárias para resolver as dificuldades da construção dos caminhos de ferro em Portugal. Fazia isto supor que em Londres se não afigurava negó-

Ano centenário dos caminhos de ferro portugueses

Como a «Gazeta», em 1906, preparou o ambiente para a celebração do Jubileu dos Caminhos de Ferro Portugueses

Continuamos a transcrever, da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», o que, em 1906, ano do Jubileu dos Caminhos de Ferro, a nossa revista foi arquivando acerca da feliz iniciativa de L. de Mendonça e Costa, a qual encontrou ambiente favorável e entusiástico.

Eis o que, sob o título *Para o Cinquentenário*, encontramos na sua edição de 1 de Março daquele ano:

«Quase toda a imprensa do País se tem ocupado da realização desta comemoração, louvando a iniciativa tomada por esta *Gazeta*, o que muito agradecemos, e lembrando alguns alvítrés que, a seu tempo, serão estudados e aproveitados quanto possível.

«Também em várias cartas nos têm sido lembrados diferentes modos de solenizar aquela data, como comboios, prêmios e outros.

«De entre estas ideias, devemos destacar a do sr. Viana de Moraes, empregado da Companhia Real, que lembra a cunhagem de uma medalha, por subscrição entre todo o pessoal ferroviário.

«Não emitimos parecer sobre esta proposta, como não o fizemos ainda sobre a do nosso distinto colaborador o sr. engenheiro Melo de Matos, na sua carta publicada no número passado.

«Faremos como nas assembleias gerais: vamos conservando as propostas sobre a mesa para sobre elas abirmos discussão mais tarde.

«Por enquanto está a assembleia em sessão permanente e os senhores que desejarem pedir a palavra, para qualquer proposta ou moção, tenham a bondade de o fazer».

cio seguro os caminhos de ferro entre nós; contudo, Benjamim de Oliveira, em carta do 15 do mesmo mês, remetia ao ministro do Reino uma proposta assinada por Sir Morton Petto, Joseph Looke, D. Jackson, Bettes & C.^a, Handerson, Thomas Braseey e pelo próprio Benjamim de Oliveira, para construção da linha de Lisboa a Santarém.

Pedia garantia de juros de 6% ao ano sobre a quantia de 650.000 £ e a concessão pelo prazo de 99 anos.

O ministro do Reino fez comunicar ao nosso ministro em Londres, por intermédio do ministério dos Estrangeiros, que o governo português julgava aceitáveis as condições indicadas, salvo algumas alterações, mas que era necessário que essa proposta fosse formulada com referência às prescrições do programa do concurso aberto em 6 de Maio de 1852.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Um editor

Com o falecimento do jornalista e escritor Álvaro Pinto, que últimamente dirigia a *Revista de Portugal* e o *Ocidente*, desapareceu também, das actividades livreiras, um dos mais ousados e empreendedores editores do País. Não o conhecíamos pessoalmente. Estas breves palavras que dedicamos à sua memória não são ditadas, pois, pela amizade, mas unicamente por um alvoroçado e imperativo sentimento de justiça. Prestou altos serviços à cultura este homem probo e operoso. Nas relações de amizade entre Portugal e Brasil desempenhou papel importante, dos mais salientes e proveitosos. Só a fundação, há pouco mais de quarenta anos, da revista *Águia* e da editorial *Renascença Portuguesa* bastaria para o consagrar como um grande editor, em quem o desejo de bem servir a cultura superava a ambição dos lucros comerciais.

Há ainda nele um traço que não merece ser esquecido. Quando, no resto dos seus dias, esse poeta de génio, que se chamou Gomes Leal, arrastava uma existência miserável, Álvaro Pinto, que então residia no Porto, abriu uma subscrição em favor do autor das *Claridades do Sul* e da *História de Jesus*. Nele coexistiam, para exemplo de muitos, a paixão das letras e um sentimento vivo de solidariedade humana.

Álvaro Pinto foi um homem no mais nobre sentido da palavra.

O Carnaval não morreu

O tradicional Carnaval das ruas de Lisboa, com as suas batalhas de limas e tremoços, as suas danças e a sua fauna grotesca de chés-chés, morreu, felizmente. Em compensação, o Carnaval em que as crianças se mascararam de príncipes e princesas, de «Severas» e «Marialvas»; o Carnaval em que as crianças se divertem e riem gostosamente, esse, graças a Deus, vai ganhando de ano para ano mais alegria e mais distinção. Os homens, pelo menos os homens de Lisboa, não sabem divertir-se. Mesmo nos tempos áureos do velho Entrudo, a sua graça era pesada. Pelo contrário, as crianças divertem-se e sabem divertir-nos. A alegria é um dos tónicos mais eficazes e poderosos da infância. Ensinar uma criança a sorrir e a divertir-se, é criar um homem optimista e saudável. Foram sempre bons os homens que riram na infância.

As crianças de Lisboa divertiram-se pelo último Carnaval, a tal ponto que não sentiram o frio glacial que assolou o País de Norte a Sul. Até nisso foram mais felizes do que os adultos. Não deixemos, pois, morrer o Carnaval em que as crianças se divertem.

Os nossos artistas



BARROS E FRUTAS — Por Augusto Bértolo

Musa do Brasil

Uma Rosa Suspensa

*Uma rosa suspensa da memória
onde um rio escorrendo molha a sombra
e uma ovelha em silêncio pasce as nuvens
prisioneiras das últimas montanhas.*

*Uma rosa de amor, ai! surpreendida
onde o tempo deitou raízes na água,
onde os olhos se abaixam, comovidos,
o meu canto se afoga em borboletas.*

*De que açoitado mar, de que sitiada
plaga uma voz se alçara, enfim liberta,
na largueza dos voos incontidos?*

*A que espumas transidas remontara,
a que céus, a que sonho sempre à espera
no recesso do azul, ou de uma rosa?*

Darcy Damasceno

Anomalias Ferroviárias

Por GUERRA MAIO

NÃO falemos já dos deploráveis ramais de Braga e de Coimbra, impostos pelas influências políticas locais — males que não têm remédio — e ocupemo-nos somente de outros aleijões ferroviários aos quais se poderia dar solução, sem grandes encargos financeiros.

Antes, porém, de ir mais longe, devo dizer que as correcções ferroviárias a fazer, não podem nem devem ser custeadas pela C. P. mas pelo Estado, por serem obras de interesse nacional e não da empresa exploradora. E a despesa seria, sem dúvida, muito inferior à que se tem feito nas estradas, com a correcção de traçados, alargamento da faixa de rodagem, supressão e alargamento de curvas para maior visibilidade do trânsito, etc.

As linhas de bitola estreita foram sempre consideradas, pela via larga, como parentes pobres sem se ter olhado a que eram poderosos elementos de tráfego. Até na organização dos horários não tinham direito ao capítulo, devendo aceitar o que lhe davam e por isso os comboios partiam de Viseu às 5 horas da manhã e chegavam ali muito depois da meia noite. A companhia do Vouga, no seu contacto com a via larga em Aveiro ficou também relegada para lá das cancelas e os passageiros de um para outro comboio, têm que atravessar numerosas vias de resguardo quando as linhas de via reduzida deviam ter ficado junto às de via larga, de onde partem hoje os tranvias para o Porto, os quais saíam melhor de uma plataforma de topo junto à estação. Outro tanto aconteceu em Santa Comba Dão, onde a linha de Viseu devia ter ficado junto à plataforma, não tendo os passageiros que atravessar as vias de resguardo e o lamaçal em dias de chuva.

A estação da Guarda, acanhadíssima para o considerável tráfego a que tem de dar vasaão, precisa ser remodelada e ampliada, tanto mais que uma nova estrada dá acesso à cidade e a qual encurtou a distância de seis para quatro quilómetros. Igualmente a estação de Santa Comba Dão necessita de ampliação com a transferência das linhas da via reduzida para o topo leste da mesma, de forma a melhorar o transbordo dos passageiros da via larga e vice-versa.

Mais feliz foi o contacto da via larga com a

estreita, na Livração e na Régua, mas ali ambas as linhas pertenciam aos Caminhos de Ferro do Estado.

No Vidago há igualmente uma anomalia que exige rápida e lógica solução se quiserem tirar às pessoas que vão fazer tratamento à famosa estância termal o deplorável aspecto da chegada, visto o edifício da estação incompreensivelmente colocado do lado oposto, com a entrada pela estrada nacional, como se fosse de ali que lhe viessem os passageiros.

O aquista ao chegar ali, como em Santa Comba e Aveiro, tem que atravessar numerosas vias de resguardo até atingir a saída e passar entre montanhas de caixas com garrafas, como num cais de embarque diante do vapor em partida.

Impõe-se a mudança da estação com entrada pelo outro lado, obra pouco dispendiosa, visto se poder aproveitar grande parte do material do actual edificio.

No espaço economizado, que é enorme, poderia ser criado um lindo jardim a dar as boas vindas aos veraneantes, ficando ainda amplo lugar para o estacionamento de automóveis.

Na linha do Vouga é igualmente necessário dar melhor acesso às termas de S. Pedro do Sul, pois a estação tal como está, no cimo de um outeiro pedregoso com subida difícil para automóveis e peões, não é nada cómodo nem agradável à vista. Quando isso se fizesse convinha restabelecer às caldas o velho nome de *Banho de Lafões*, não só por ser assim reposta a tradição, mas para se não confundir com a vila de S. Pedro do Sul, a quatro quilómetros. Aquela obra era extremamente fácil, bastando torcer a linha com uma curva e uma contra-curva para que ela viesse passar junto à avenida das termas, ao lado do Vouga, onde devia ficar a nova estação.

Como disse, não se deve esperar que a C. P. venha fazer estas obras de puro interesse estético e dos passageiros, não só porque não é desafogada a sua situação financeira, mas porque tem outros trabalhos mais urgentes a realizar. As autocracias locais, com o auxílio do Fundo do Desemprego, dos Melhoramentos Rurais e de outros organismos é que devem acudir com os elementos financeiros para tal fim. Já isso se fez em Vilar

Formoso e se está fazendo em Barcelos, por isso estas duas estações foram dotadas de todas as comodidades, como convinha à nossa primeira gare internacional e à progressiva cidade do Cávado.

De tudo isto muito haveria ainda a dizer, mas fiquemos por aqui, tanto mais que quero aproveitar o espaço que me resta, para me referir a dois factos recentes, os quais vêm dar razão à doutrina, a que desde há tempos aqui venho fazendo referência: as linhas de Fátima e de Riba-Côa, cuja construção se impõe o mais rapidamente possível.

Desde há dois ou três anos que o afluxo de peregrinos ao Santuário da Fátima, em Maio e Outubro, vem diminuindo espantosamente. Em 13 de Outubro findo o acesso a Fátima pelo Chão de Maçãs e Leiria foi de tal maneira reduzido, que das oito camionetas que, naquela primeira estação, aguardavam os passageiros vindos pelo caminho de ferro, apenas uma conseguiu passageiros, o que não quer dizer que a romagem ao Santuário tenha decrescido, visto ser elevado o número de autocarros e de automóveis particulares que ali vão durante o ano.

Seria devido tudo isso ao receio de que os passageiros têm sempre de não obterem lugar nos autocarros? Seria a má propaganda que os peregrinos que lá foram vêm fazer das dificuldades que encontraram no transporte? Tudo é possível.

O passageiro, por via de regra, só tem confiança no comboio que mais facilmente lhe garante o lugar, com horas e minutos marcados nos cartazes.

Na fronteira de Barca d'Alva aconteceu o que eu esperava, para de aqui a alguns anos não muitos, porém. O tráfego internacional acaba de ser praticamente suprimido, pois os comboios espanhóis chegam à Barca d'Alva depois dos portugueses partirem e aos nossos basta-lhes um atraso de uma escassa meia hora para que o seguimento para Salamanca se não realize. O passageiro — eterno desprevenido — ao chegar àquela estação internacional vindo do estrangeiro não tem outra coisa a fazer que ficar ali até ao dia seguinte e o que do Porto se dirija a Salamanca ou além só tem o recurso de tomar a camioneta para Figueira de Castelo Rodrigo e de ali alugar um automóvel — 38 quilómetros — que o leve a Vilar Formoso, a fim de tomar o «Sud-Express». Despesa avultada com que não contava.

A linha de Fátima e a de Riba-Côa impõem-se como uma necessidade urgente, pois os dois nossos maiores objectivos, o da Fé e o do Turismo internacional, dignamente merecem todos os sacrificios.

Os nossos vizinhos, não contentes de transformarem a linha férrea de Vilar Formoso a Medina — trabalhos quase concluídos — para nela poderem circular comboios a grande velocidade, estão a fazer uma cidadezinha graciosa e elegante junto à raia, em Fuentes de Oñoro, para que o passageiro internacional tenha, ao chegar, uma visão agradável da Espanha. Do nosso lado já urbanizámos Vilar Formoso, com elegantes moradias e edifícios do Estado; os espanhóis, como se vê, vão fazer outro tanto, tudo a bem dos interesses dos dois países.



PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL

FORMULA INÉQUITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5550 em selos do Correo, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

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

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.ª

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

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Cerca de 3.500 convidados que assistiram à cerimónia da inauguração de um hotel na cidade de Perth, Austrália, beberam em duas horas 740 galões de cerveja.

(Do *Gazzetta del Mezzogiorno* — Bari)

Foi posto à venda em Inglaterra um novo tipo de máquina de barbear que trabalha com qualquer corrente, ligado à rede de iluminação ou à bateria de um automóvel. É dotada de três cabeças de corte com três milhões de rotações por minuto.

(Do *Ageitser Zeitung* — Viena)

As fábricas suecas de casas pre-fabricadas receberam encomendas de três edifícios para escolas da Indonésia. Especialistas suecos acompanharão os materiais para a montagem.

(Do diário *Zamindar* — Carachi)

Encontra-se actualmente no Instituto de pesquisas Avícolas de Celle (Baixa Saxónia) servindo para estudos de especialistas, uma galinha cujas penas mudam de cor, passando do castanho ao branco de cisne e alternando o cinzento com o verde. Deve tratar-se de uma hipertrofia da glândula tiroides.

(Do *Irish Independent* — Dublin)

A mecânica electrónica invadiu fábricas, escritórios, oficinas e até a cozinha... Uma fábrica de aço dos E. Unidos reduziu a 80 minutos uma tarefa que levava três dias. Quatro raparigas numa fábrica de sorvetes da Califórnia realizam o trabalho que anteriormente era feito por 36 empregadas. Numa cozinha moderna o bife é feito em menos de um minuto e não se leva cinco minutos para assar um frango.

(Do *Echo* — Liverpool)

Pablo Lanza, apenas com oito anos de idade, escreveu um livro para crianças, que será publicado por uma das maiores editoras de Milão.

(Do *Journal du Dimanche* — Paris)

Alguns exemplares da mais bela e mais rara concha marítima foram acrescentados recentemente à colecção do Instituto Sonian, de Washington. A concha, que tem treze centímetros de diâmetro é a de um caracol marinho do período mezozóico (há 300 milhões de anos). Esse caracol era considerado praticamente extinto, até que, há cerca de 80 anos, foi capturado um exemplar vivo numa armadilha para lagostas em águas japonesas.

(Do *Free Press* — Filipinas)

O comboio do futuro será aerodinâmico e os passageiros poderão viajar à velocidade de 175 quilómetros à hora em carruagens com foles reforçados de nylon em lugar de molas de aço. Cada carruagem tem uma despensa para preparar e ser-

vir lanches individuais. O comboio pode alojar cerca de 600 pessoas em 15 carruagens de 18 metros.

(Da *Long Island Press*)

O marajá de Kapurtala adquiriu recentemente trinta e sete automóveis de luxo. Na Índia há perto de setecentos rajás todos milionários, sendo o mais famoso pela sua opulência o de Kapurtala.

(Do diário *Duniy* — Istambul)

Vai ser demolido o castelo de Montevicchio Maggiore, em Verona, onde se desenrolou o grande drama da paixão de Romeu e Julieta.

(de *Elefetheria* — Atenas)

O arqueólogo dr. Nangwe, entregou ao Museu de Londres uma harpa encontrada num túmulo egípcio. Tem pelo menos quatro mil anos de antiguidade.

(De *Il Giornali di Sicilia* — Palermo)

No Japão empregam-se actualmente na indústria de pesca mais de dois milhões de pessoas. A frota de pesca compõe-se de duzentos e cinquenta barcos a vapor, que vão pescar o salmão até às águas do Alaska, 63.700 barcos a motor e cerca de 400.000 barcos de vela. É hoje a frota mais importante do mundo.

A pesca anual ascende a 3 biliões de quilos de peixe e 27 milhões de ostras perolíferas.

(De *Il Corriere Mercantile* — Genova)

A província de Angola ocupa o 5.º lugar entre 45 nações produtoras de café, figurando imediatamente a seguir ao Brasil, Colúmbia, México, S. Salvador e África Ocidental Francesa.

(El *Turrano* — Boconó)

Estudos mediante o radar demonstram que os meteoros não procedem do espaço cósmico extra-sistema solar, mas, pelo contrário, são membros permanentes da família de planetas de que faz parte a Terra. A cada segundo penetram na nossa atmosfera cerca de 100.000 desses fragmentos.

(De *El Día* — Rubio (Venezuela))

Inaugurou-se no Museu Bryant, em Bow, uma sala de curiosidades onde pode ver-se uma colecção de dezoito mil caixas de fósforos, muitas das quais são chinesas e japonesas.

(Do diário *Cumhury* — Istambul)

Está em voga no Perú a caça da puma, animal que causa grandes estragos nos rebanhos. Um dos caçadores resolveu capturar viva a fera, o que conseguiu depois de emocionante série de peripécias. A puma encontra-se agora no Zoo de Toledo (E. Unidos).

(Da revista *Lago Sur* — El Batey)

Linhas Estrangeiras

BÉLGICA

A primeira das 139 automotoras novas, encomendadas à indústria belga pela Societé Nationale des Chemins de Fer Belges, entrou recentemente ao serviço.

Estas carruagens podem transportar 200 passageiros e são principalmente destinadas a assegurar uma ligação ultra-rápida entre Bruxelas e a costa belga.

Serão apreciadas pelos viajantes, tanto pelo conforto como pela rapidez do transporte.

BRASIL

As autoridades brasileiras encomendaram à Companhia Lorraine-Escaut, 70 000 toneladas de material ferroviário, especialmente carris e acessórios.

O financiamento desta encomenda atinge 3 500 milhões de francos num crédito aberto, com o prazo de três anos, pela «Banque de Paris et des Pays-Bas».

ESPAÑA

Os caminhos de ferro espanhóis acabam de transformar os seus comboios ónibus n.ºs 1431 e 1452 em expressos com três únicas paragens entre Sevilha e Huelva, com seguimento de e para Aiamonte, de maneira que se chega agora a esta cidade às 14 h, 10 em vez das 16 h, 30, e de onde se parte para Sevilha, às 15 h, 50, em vez das 14 horas.

Trata-se de um melhoramento importante e que por nós podia ser aproveitado, com o estabelecimento de um serviço de ligação entre Lisboa e Vila Real de Santo António pela linha do Sado, o que permitiria uma viagem rápida e cómoda entre Lisboa e Sevilha, a exemplo do que se fez — e com grande afluxo de passageiros — entre Lisboa e a Figueira da Foz.

— Os engarrafamentos do tráfego nas principais linhas ferroviárias espanholas do Norte para Sul estão a ser desobstruídos. O único sector de via simples na linha férrea de Madrid a Irun, com percurso de 76 quilómetros desde Alsasua até Miranda do Ebro, está a ser agora beneficiado com via dupla.

Catorze locomotivas Diesel eléctricas, fornecidas pelos Estados Unidos, tornaram mais rápido o tráfego de Madrid para o Sul, até Sevilha e Cadiz.

Também a tortuosa via que atravessa o desfiladeiro de Despenaperros, que separa Castela da Andaluzia, está a ser modificada e electrificada.

Por sua vez, os 178 quilómetros de via montanhosa de Cordoba a Algeciras, onde os «ferry-

boats» ligam a Europa com a África, estão a ser modernizados com novas vias.

— O «deficit» dos caminhos de ferro espanhóis (R. E. N. F. E.) acentuou-se em consequência do desequilíbrio das receitas sobre as despesas, que atingiram 6 196 milhões de pesetas em 1954 contra 5 395 milhões em 1953. Assim o «deficit» da R. E. N. F. E. elevou-se em 1954 a 881 milhões de pesetas contra 395 milhões em 1953. Em 1954, os caminhos de ferro espanhóis transportaram 114 milhões de viajantes contra 115 milhões em 1953.

FRANÇA

Já é possível ir de Brest a Paris numa manhã, graças a uma automotora que circula, às segundas, quintas-feiras e sábados, no percurso Brest-Rennes e que nesta cidade tem ligação com um rápido para Paris.

Partindo de Brest às 5,42 h. chega-se a Paris às 12,39 h., depois de ter percorrido 622 Km à média aproximada de 90 Km/h., apesar de 12 paragens durante o percurso.

No sentido Paris-Bretanha conseguiu-se mais uma vez acelerar a marcha do expresso da noite Paris-Rennes. Presentemente os 374 Km são percorridos, com 5 paragens no percurso, em 3,54 h., à média de 96 Km/h. O expresso nocturno Paris-Nantes é também mais rápido, fazendo 102 Km/h.

— A Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses realizou há pouco uma operação delicada, que marca o começo duma actividade inesperada dentro das numerosas utilizações da via férrea.

Trata-se dum transporte, num vagão especial, de metal fundido no estado líquido, entre o alto forno e fábrica de fundição duma empresa francesa, realizado sem arrefecimento prejudicial.

Na primeira viagem, que durou 50 minutos, apenas foram transportadas 52 toneladas de metal líquido que saiu do cadinho à temperatura de 1400° C. e chegou ao seu destino a 1290° C., o que permitiu a sua imediata utilização.

A empresa dispõe de 3 vagões especiais e de futuro esta viagem realizar-se-á duas vezes por dia, prevendo-se que possam ser transportadas cerca de 130 toneladas de matéria fundida cada dia.

Por outro lado, um novo tipo de carruagem será utilizado, a partir do próximo Verão, no trajecto Amsterdão-Côte d'Azur. Numa das extremidades existe um balcão com 5 metros, além de 4 mesas; no outro extremo há 5 compartimentos de «toilette» que, como inovação, tem tomadas de corrente para máquinas de barbear, eléctricas.

E já que falamos de máquinas de barbear eléctricas note-se que em França se vendem as de 15 marcas diferentes; os preços variam entre 10 a 30 dólares e 11 fabricantes expuseram na Feira de Paris de 1955.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Administração Política e Civil

REPARTIÇÃO DO PESSOAL CIVIL

Portaria n.º 15 686

O «Diário do Governo», n.º 2, I série, de 3 de Janeiro de 1956, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, nos termos do § 1.º do artigo 17.º do Decreto n.º 20 260, de 31 de Agosto de 1951, incluir a categoria de mecânico montador de motores do quadro do pessoal permanente dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes da província de Angola na classe XVI da tabela anexa ao referido decreto.

Ministério do Ultramar, 3 de Janeiro de 1956. Pelo Minis-

tro do Ultramar, *Carlos Krus Abecasis*, Subsecretário de Estado do Ultramar,

Para ser publicado no *Boletim Oficial* de todas as províncias ultramarinas. — *Carlos Abecasis*.

Junta das Missões Geográficas e de Investigações do Ultramar

COMISSÃO EXECUTIVA

Concurso público para a construção de estantes para a biblioteca e outros trabalhos

O «Diário do Governo» n.º 40, III série, de 16 de Fevereiro de 1956, publica o seguinte:

Faz-se público que pelas 16 horas do dia 2 de Março de 1956, se procederá, na Junta das Missões Geográficas e de Investigações do Ultramar, perante a comissão para esse fim nomeada, à abertura de propostas para o concurso público para a construção de estantes para a biblioteca e outros trabalhos.

Depósito provisório 900\$.

O depósito definitivo será de 5 por cento do valor da adjudicação.

O programa do concurso e o caderno de encargos acham-se patentes todos os dias úteis, às horas normais do expediente na sede da Junta, Rua da Junqueira, 86, em Lisboa.

Junta das Missões Geográficas e de Investigações do Ultramar, Comissão Executiva, 10 de Fevereiro de 1956. — O Presidente, *João Carrington Simões da Costa*.

Lisboa desportiva

SPORT ALGÊS E DAFUNDO

8

FUNDADO em 15 de Junho de 1915, para se dedicar exclusivamente à Natação, o Sport Algês e Dafundo em breve alargou o âmbito das suas actividades desportivas, nunca deixando de marcar lugar preponderante nas diversas modalidades que pratica; tais como: Polo Aquático, Vela, Saltos Artísticos, Bailados Aquáticos, Ténis, Pesca Desportiva, Vela, etc. . . .

Desde 1930 que o Sport Algês e Dafundo é campeão nacional de natação na grande maioria das provas disputadas.

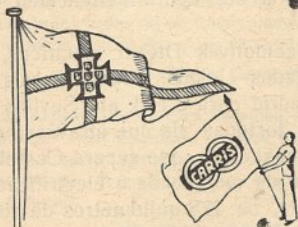
Em Basquetebol foi campeão regional na época de 1949/50; e ainda recentemente a sua secção de ginástica feminina conquistou um brilhantíssimo 1.º lugar, revelando excepcionais possibilidades para um futuro próximo.

São cerca de 400 os troféus ganhos por este Clube.

O seu Estádio Náutico, inaugurado em 1930, é, ainda hoje, a única piscina de clubes desportivos que possui dimensões oficiais.

O Sport Algês e Dafundo foi oportunamente considerado instituição de utilidade pública; possui a Comenda da Ordem de Cristo e Oficialato de Benemerência, a Medalha de Ouro do Instituto de Socorros a Náufragos; e as de prata da Câmara Municipal de Oeiras e Bombeiros Voluntários de Algês.

Não é o Sport Algês e Dafundo uma instituição desportiva de Lisboa; mas a sua projecção é tão vasta e profunda que muito nos honramos incluindo o seu nome nesta série de resenhas que estamos a publicar



Direcção-Geral do Fomento

REPARTIÇÃO DE OBRAS PÚBLICAS, PORTOS E VIAÇÃO

Concurso público para a execução da empreitada dos trabalhos de terraplenagem, obras de arte correntes e edifícios para a construção do lanço Tumbolo-Cuchi do 5.º troço (Artur de Paiva-Serpa Pinto) do prolongamento de leste do caminho de ferro de Moçâmedes

O «Diário do Governo», n.º 58, III série, de 14 de Fevereiro de 1956, publica o seguinte:

Às 15 horas do dia 26 de Abril de 1956, na Direcção-Geral do Fomento, Praça do Príncipe Real, 15, Lisboa, e na sede da Comissão Administrativa do Fundo de Fomento da Província de Angola (C. A. F. F. A.), em Luanda, proceder-se-á abertura de propostas para a execução da empreitada dos trabalhos de terraplenagem, obras de arte correntes e edifícios, para a construção do lanço Tumbolo-Cuchi do 5.º troço (Artur de Paiva-Serpa Pinto) do prolongamento de leste do caminho de ferro de Moçâmedes.

O programa de concurso e o caderno de encargos encontram-se patentes, todos os dias úteis, às horas do expediente, na Direcção-Geral do Fomento e na sede da Comissão Administrativa do Fundo de Fomento de Angola (C. A. F. F. A.).

O depósito provisório, da importância de 300.000\$, deverá ser feito no Banco de Angola ou na sua filial de Luanda, mediante guia passada respectivamente pela Direcção-Geral do Fomento ou pela Comissão Administrativa do Fundo de Fomento de Angola, até à véspera do dia do concurso.

Os depósitos provisórios e definitivo podem ser substituídos por garantias bancárias, nos termos da lei.

Direcção-Geral do Fomento, 6 de Fevereiro de 1956. — O Director-Geral, *Eugénio Sanches da Gama*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Gabinete do Ministro

O «Diário do Governo» n.º 41, II série, de 17 de Fevereiro de 1956, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelos Ministros das Obras Públicas e das Comunicações, nomear em substituição do coronel do corpo do estado-maior Afonso de Magalhães de Almeida, actual Subsecretário de Estado do Exército, para fazer parte da comissão encarregada de estudar o problema das ligações rodoviária e ferroviária entre Lisboa e a margem sul do Tejo, como representante do Secretariado-Geral da Defesa Nacional, o tenente-coronel do corpo do estado-maior Ernesto Machado Soares de Oliveira e Sousa.

Ministério das Obras Públicas e das Comunicações, 15 de Fevereiro de 1956. — O Ministro das Obras Públicas, *Eduardo de Arantes e Oliveira*. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material
3.ª REPARTIÇÃO

Portaria n.º 15 735

O «Diário do Governo» n.º 35, I série, de 14 de Fevereiro de 1956, publica o seguinte:

Considerando que grande número de bicicletas com motor, especialmente os designados por *scooters*, dispõem presentemente de mais do que um assento e que a exigência da apresentação no acto do despacho de tantos bilhetes de caminhos de ferro quantos forem esses assentos dificulta a utilização do seu transporte em caminhos de ferro como bagagem: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que nos termos do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1957, a redacção do § único 21.º da Tarifa geral de transportes, em grande e pequena velocidade, seja alterada como segue:

ARTIGO 21.º

§ único. Cada passageiro não pode transportar como bagagem mais do que um biciclo com ou sem motor.



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

O transporte dos bicislos fora destas condições é considerado como recovagem e taxado nos termos do artigo 52.º desta tarifa.

Ministério das Comunicações, 14 de Fevereiro de 1956. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

O «Diário do Governo», n.º 40, II série, de 16 de Fevereiro de 1956, 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 do apeadeiro, de Pataias, ao quilómetro 149,370 da linha de Oeste, incluindo a expropriação de seis parcelas de terreno entre os quilómetros 138,974.50 e 139,429.50, conforme planta parcelar (desenho n.º 14 935), de 22 de Junho de 1950.

Ministério das Comunicações, 7 de Fevereiro de 1956. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Edital

O «Diário do Governo», n.º 38, III série, de 14 de Fevereiro de 1956, publica o seguinte:

Eu, José António Miranda Coutinho, engenheiro director-geral de Transportes Terrestres:

Faço saber que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com sede na Calçada do Duque, 20, concelho e distrito de Lisboa, requereu licença para exploração de uma carreira regular de passageiros entre Évora-Estação e Torrão, passando por Évora, Penedo da Cegonha, Pomarinho, Escola da Mitra, Barrocal, Tourega (cruzamento), Tojal (cruzamento), Hospital, S. Brás do Regedouro, Alcáçovas-Estação e Alcáçovas.

Nos termos da Legislação em vigor (Regulamento de Transportes em Automóveis), e dentro do prazo de vinte dias, a contar da data da publicação deste edital no «Diário do Governo», podem todas as pessoas e entidades interessadas dirigir à Direcção-Geral de Transportes Terrestres representações sobre a concessão da carreira requerida e examinar o respectivo processo na Direcção dos Serviços de Exploração e Material, em Lisboa, Rua de S. Mamede ao Caldas, 21.

Direcção Geral de Transportes Terrestres, 3 de Fevereiro de 1956. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

O «Diário do Governo», n.º 4, II série, de 5 de Janeiro de 1956, 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 construção do apeadeiro de Casal, elaborado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, incluindo a expropriação de uma parcela de terreno, com a área de 33,50 m², situada no lado esquerdo da linha da Beira Alta, entre os pontos quilométricos de 29,242 e 29,285.

Ministério das Comunicações, 28 de Dezembro de 1955. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DA PROVÍNCIA DE MOÇAMBIQUE

Concurso n.º 21/56

O «Diário do Governo», n.º 10, III série, de 12 de Janeiro de 1956, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 16 de Abril de 1956, para o fornecimento de:

Duzentos vagões metálicos, abertos, de 40 t. métricas, para a divisão da Beira.

O programa do concurso, modelo da proposta e caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes: em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção;

em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane; no Lumbo, nos armazéns de Moçambique, e em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral do Fomento Ultramarino.

O depósito provisório para a admissão ao concurso é de 1.500.000\$00.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns gerais, em Lourenço Marques.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 14 de Dezembro de 1955. — O Director dos Serviços, *Pereira Leite*.

Concurso n.º 30/56

Recebem-se propostas até às 15 horas do dia 23 de Abril de 1956, para o fornecimento de:

Noventa vagões metálicos, abertos, para transporte de 45.000 kg., para a divisão de Lourenço Marques.

O programa de concurso, modelo da proposta, caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes: em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane; no Lumbo, nos armazéns de Moçambique, e em Lisboa, na Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral do Fomento Ultramarino.

O depósito provisório para a admissão ao concurso é de 675.000\$00.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns gerais, em Lourenço Marques.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 22 de Dezembro de 1955. — O Director dos Serviços, *Pereira Leite*.

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

LISBOA

Gostará de **PARIS**

...Quer vá por prazer ou para tratar dos seus negócios, utilize o

"SUD EXPRESS"

HENDAYA - PARIS EM 7 h. 30
PARIS - HENDAYA EM 7 h. 23

816 kms. a 111 kms./h. como média,
record mundial sobre tão longo
percurso.



11,40	LISBOA	17,04
8,40	IRUN	21,10
9,30	HENDAYE	20,58
11,53	BORDEAUX	18,34
17,00	PARIS	13,35

Em caso de necessidade, pode chegar no mesmo dia
a Bruxelas 20h. 39, Amsterdam 23h. 45, Colónia 23h. etc.
VELOCIDADE • CONFORTO • EXACTIDÃO
CONSULTE O SEU AGENTE DE VIAGENS. A. C. P. OU A

CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Av. JOSÉ ANTÓNIO, 57 • MADRID

3.FF-3

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, Pos-
tais, 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

SÃO DOMINGOS

Premiado com medalha de ouro
no I Concurso Nacional de Vinhos de Marca



Vinho
espumante
natural
e Brandy



Caves do Solar de São Domingos
SEMEDO & FILHOS, L.ª

Sede: FERREIROS — ANADIA — Telef. 168

ADMINISTRAÇÃO EM LISBOA:

Rua de Campo de Ourique, 75

Telef. 6 63622

A A MANHA PRODUZ
E O MUNDO COMPRA.



A SUA MÁQUINA DE ESCREVER E DE SOMAR

REPRESENTANTES

OLYMPIA MÁQUINAS DE ESCRITÓRIO, LDA.

STAND EXP.

ESCRITÓRIO

AV. ALMIRANTE REIS, 205-D

ALAMEDA DAFONSO HENRIQUES, 56/E.

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

Tosse?

