

DEPÓSITO LEGAL
F. NOV. 1955
16.º do 68.º Ano

Lisboa, 1 de Novembro de 1955

Número 1629

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

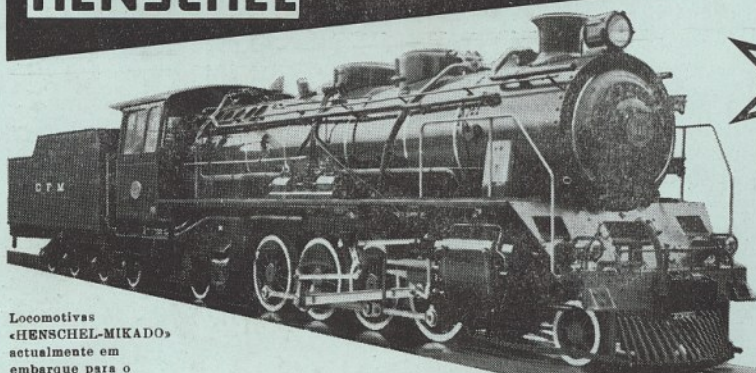
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
6, Rua da Horta Seca, 7 - LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 - LISBOA

HENSCHEL



Locomotivas
«HENSCHEL-MIKADO»
actualmente em
embarque para o

CAMINHO DE FERRO DE MOÇAMBIQUE

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.

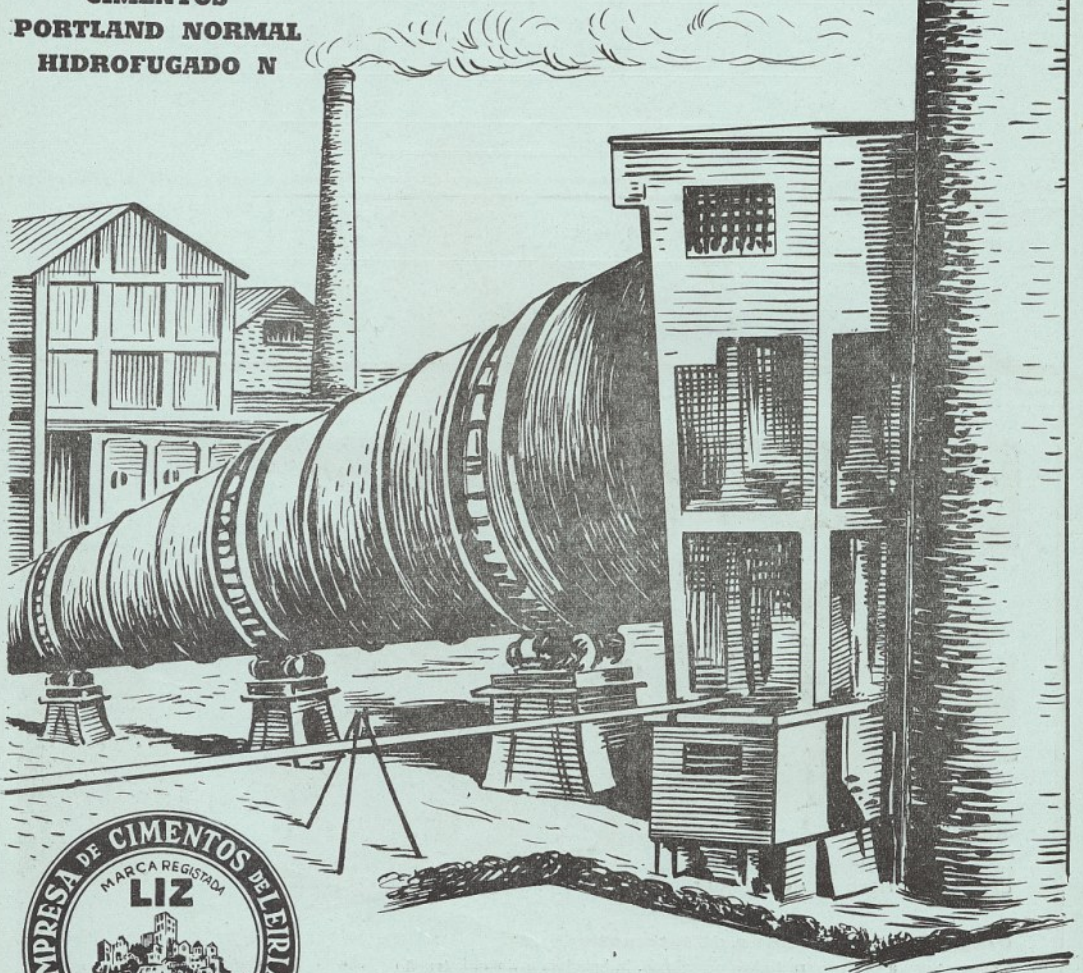
HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

EMPRESA DE CIMENTOS DE LEIRIA

OS CIMENTOS
DE MAIS ALTA REPUTAÇÃO

CIMENTOS
PORTLAND NORMAL
HIDROFUGADO N



SÍMBOLO DE QUALIDADE

CIMENTOS ESPECIAIS PARA OBRAS
MARÍTIMAS.

CIMENTOS PARA EXPORTAÇÃO, SE-
GUNDO AS NORMAS B. S. S. DE 12 DE 47
E A. S. T. M.

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. CABRERA, Apartado 4069 Madrid

1629



1 — NOVEMBRO — 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 MONTÉS
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.	437
Eurofima.	443
Acordo Colectivo do Trabalho entre a C. P. e o seu pessoal	443
Imprensa	444
Há 50 anos	444
Parte oficial	445



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

3) O aparecimento do caminho de ferro. Evolução da via e da locomotiva

A rapidez com que o caminho de ferro, nascido no meio modesto de umas minas de carvão, depressa passou aos grandes meios, se desenvolveu e espalhou, prova que ele apareceu no momento próprio, em que as condições económicas e técnicas e até mesmo as psicológicas, apesar das oposições naturais mas esporádicas, se conjugavam para que o seu aparecimento e a sua rápida evolução correspondessem às esperanças dos seus criadores.

Com razão fez notar um historiador que ele foi mesmo bem além dessas esperanças, por quanto em 1830 passara já do transporte lento e limitado dos minérios ao dos passageiros em grande número e cinco anos depois, em 1835, os famosos «cem à hora» eram uma realidade.

Foi o caminho de ferro que deu ao homem a noção da velocidade, como foi ele que iniciou o transporte em comum das grandes massas e das grandes cargas.

Eram difíceis de calcular então e nem sempre se terá ainda hoje noção clara das profundas consequências sociais que d'aí resultaram.

Permitindo a viagem fácil e frequente—escreveu um historiador (*)—o caminho de ferro aumentou infinitamente a capacidade de acção de cada homem, provocou o movimento constante de pessoas e depois de mercadorias, a ligação íntima entre localidades afastadas, entre as províncias e as nações. A interdependência económica e social assim determinada foi um dos maiores acontecimentos da história da humanidade.

Nesta fase grandiosa do seu desenvolvimento, a via férrea quase matou a estrada, que só voltou a ter vida intensa com o automóvel. Desapareceram praticamente os transportes por meio de carruagens e cavalos e, com eles, as indústrias que lhes estavam ligadas: hospedarias, mudas, criação do gado, selaria, etc.

Mas—friza o mesmo historiador—o que o caminho de ferro destruiu, por um lado, restituía-o, por outro, centuplicado. Além das novas e poderosas indústrias da construção de locomotivas, desenvolvimento das aplicações da máquina de vapor, fabricação de carruagens e vagões, dos carris e mais material necessário à exploração das linhas, criou, com os grandes hotéis, os restaurantes das estações, a nova indústria do turismo. Por outro lado, fez surgir novas categorias sociais, que depressa se tornaram bem importantes: a de todos os funcionários, agentes, operários e trabalhadores da nova indústria, com a sua hierarquia perfeitamente organizada e a sua disciplina rígida, cuja influência na sociedade não terá sido factor de desprezar.

Não se pode esquecer também o decisivo progresso que trouxe ao transporte do correio, com as características essenciais de rapidez, regularidade e, bem assim, o papel preponderante, decisivo talvez por vezes, que representou para a arte militar. Com razão escrevia o referido historiador que a maior transformação dessa arte no século XIX, no seu conjunto, mobilização, transportes, reabastecimento, mobilidade das tropas, veio da utilização do vagão.

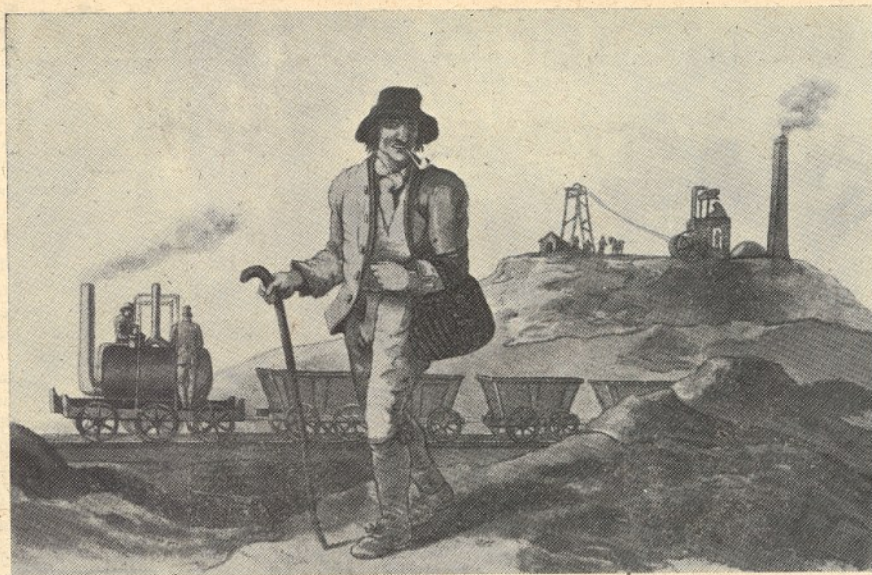
Assim, a transformação da existência dos povos, a melhoria das condições de vida, o crescimento da riqueza, a evolução rápida da economia geral, tudo foi, nessa época, obra essencial e rápida do caminho de ferro.

Por isso pôde, com justiça, escrever Charles Dolfuss que «a locomotiva e o carril, símbolos da civilização, trouxeram à existência humana uma verdadeira revolução.»

*

O caminho de ferro nasceu do transporte do carvão nas minas de Merthyr Tydvill, nos jazigos de New-Castle, dos condados de Durham, de Northumberland e de outras províncias de Inglaterra.

Ali silvou a primeira locomotiva rebocando os vagonetes carregados de minério, mas já antes esse transporte se fazia rodando sobre barras de madei-



Primeiro caminho de ferro mineiro, em Leeds, com a locomotiva da Blenkinsop
(1.ª gravura mostrando uma locomotiva e um comboio publicada em 1 de Agosto de 1813 - Col. Ch. Dollfuss)

ra. Depois, como veremos, em 1768, sobre carris de ferro fundido e, por fim, por 1808, sobre carris de ferro laminado.

Nascera o «caminho de ferro.»

Mas não se suponha que, tal como o vemos hoje, o caminho de ferro significa locomotiva e carris de ferro ou de aço. A tracção foi feita por animais até 1804, ano em que pela primeira vez foi aplicada a tracção a vapor nas minas de Merthyr Tydvil.

O emprego da tracção animal manteve-se mesmo em certas linhas até mais tarde, mesmo depois do aparecimento das locomotivas, devido à pouca confiança que a princípio inspiravam, e outras linhas foram exploradas por tracção animal e tracção mecânica conjuntamente.

Deixando as linhas de minas, que ainda hoje adoptam em muitos casos a tracção animal, e referindo-nos apenas ao serviço público de passageiros, a primeira linha com carris, que funcionou no conti-

nente europeu, parece ter sido de Budweiss a Linz, na Áustria, concessão obtida pelo barão von Gerstner em Setembro de 1824. Mas já antes, em 1813, seu pai, Franz Josef von Gerstner, projectara ligar por uma linha semelhante o Danúbio ao Moldau.

O primeiro troço, de Budweiss a Troyern, com 53 quilómetros, foi inaugurado em 7 de Setembro de 1827.

Uma carruagem de passageiros dessa época conserva-se no «Technologische Museum» de Viena, certamente a mais antiga carruagem do mundo. (6)

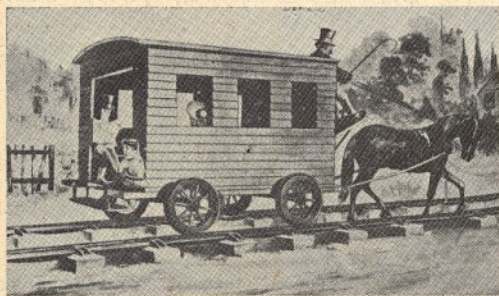
A tracção animal conservou-se até 1856 no troço de Linz a Gmunden e até 1872 de Budweiss a Linz.

Caminhos de ferro de tracção animal funcionaram na Hungria desde Agosto de 1827; na Alemanha, desde 1827; em 1826-27, no Massachussets, na América do Norte, etc.

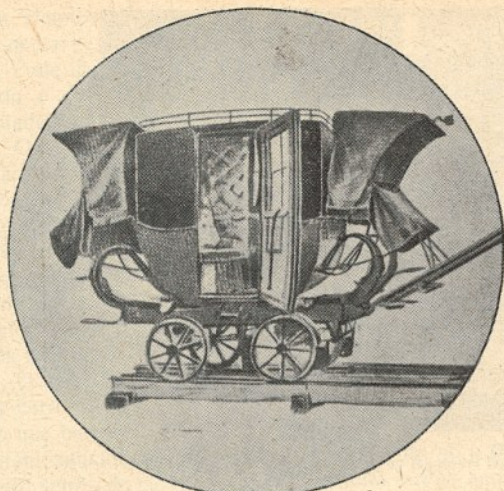
Foi na linha da «Baltimore & Ohio Cy.» que, em 1830, se efectuou uma competição, que ficou célebre, entre um vagão puxado por um cavalo e a pequena locomotiva experimental «Tom Thumb» de Cooper. E o mais engraçado é que o cavalo ganhou a corrida! Simplesmente, a resistência na luta demonstrou a infismável superioridade do vapor.

Em França, a tracção animal sobre vias férreas só existiu nas linhas que ligavam Saint-Etienne a Lyon, a Andrézieux e a Roanne. De 1827 a 1844, foram utilizados apenas cavalos na linha de Saint-Etienne a Andrézieux e de 1830 a 1832 na de Lyon, onde fizeram ainda serviço durante dois ou três anos ao lado das locomotivas a vapor.

Em Inglaterra, já em 1801 fora posta em serviço uma linha, de tracção animal, que, partindo do Ta-



«Caminho de ferro» com tracção animal



Carruagem existente no Museu de Viena (h. Dollfuss)

misa em Wandsworth, ia até Croydon; mas era uma linha de uma empresa privada e que não teve repercussão.

As primeiras locomotivas foram realmente introduzidas no transporte público porque podiam rebocar carga muito superior à que rebocavam os cavalos; mas a sua velocidade, a princípio, pouco maior era, avariavam-se frequentemente e não poucas vezes tiveram de ser rebocadas, para reparação, pelos mesmos cavalos, que tinham posto de lado mas que retomavam o serviço e as substituíam nessas ocasiões (7).

E não venceram facilmente. Em 1911, havia ainda em Inglaterra o «Port Carlisle Dandy», que circulava no ramal de Port Carlisle da «North British Railway» e fazia serviço normal de passageiros, com horário estabelecido e com obediência aos sinais na bifurcação onde entroncava na linha principal (7).

E, entre nós, não é preciso ser-se muito velho para nos lembrarmos das linhas locais de tracção animal de Braga ao Bom Jesus, de Vila do Conde à Póvoa de Varzim, de Penafiel à Lixa, da Figueira da Foz a Buarcos.

*

As primeiras vias eram constituídas por peças longitudinais, ou longarinas, de madeira, assentes em travessas toscas, também de madeira, espaçadas de 0,60 a 0,90; o espaço entre essas travessas era preenchido com pedras ou escórias, tiradas da exploração das próprias minas, e regularizadas de forma a facilitar a marcha dos cavalos.

Os carris são, assim, muito mais antigos que a locomotiva e, como ela, foi nas minas que nasceram.

Procedem por perto dos sulcos cavados em cordões formados por lages de pedra, dispostos paralelamente, à distância do afastamento normal das ro-

das dos carros, cuja marcha era deste modo facilitada. Parece que este processo era já conhecido na Grécia, de onde teria passado à Itália, onde subsistem vestígios (6).

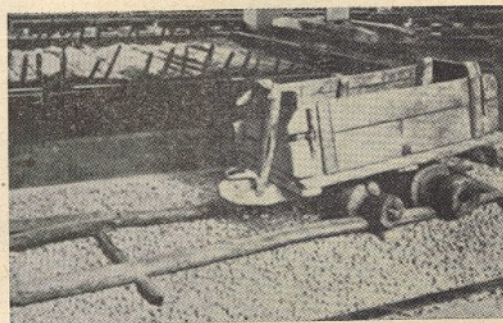
Um caminho formado por estas «calhas» aberto em granito teria sido construído por 1826 nas pedreiros de Dartmoor, onde se pode ver ainda (6).

O mais antigo vestígio, porém, de carris aparece no século XV, na «Cosmografia Universal» de Sebastião Munster, cuja primeira edição apareceu em Bâle em 1550 e que descreve, com gravura, um mineiro empurrando, nas minas de Leberthal, na Alsácia, uma carreta com pequenas rodas que rolam sobre uma longarina, que é afinal o carril primitivo (6).

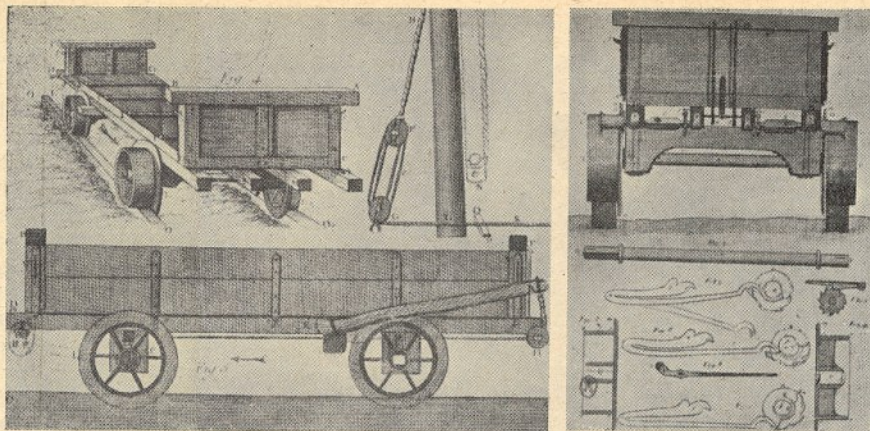
De outras gravuras do século XVI e mesmo anteriores é lícito concluir que era corrente o emprego de carris nas minas da Alemanha naquele século, como parece terem sido de uso corrente carris de madeira nas minas de Nottinghamshire nos fins do século XVI. A importância dada já então a este sistema de transporte é atestada pelo facto de que, desde 1690, uma só mina possuía o elevado número de 600 vagões (6).

O «Curso de Física experimental» de Désaguliers, publicado em Londres em 1734, contém uma descrição minuciosa e admiráveis gravuras—conta Charles Dollfuss (6)—de vagões rasos utilizados por Ralph Allen para transporte de pedra das suas pedreiras até ao cais do rio Avon, perto de Bath, e fica-se verdadeiramente surpreendido pelo aspecto absolutamente moderno desses vagões, com mais de dois séculos, mas que não são já os rudimentares vagonetes de mina (6). As rodas são de ferro fundido com cerca de vinte polegadas de diâmetro e munidas de um bordo de seis polegadas de largura, colocado do lado interior da via, tal qual o «verdugo» das rodas de hoje, e que as impedia de saltarem fora dos carris de madeira sobre que giravam.

A Revista de Obras Públicas e Minas, de Junho 1873, transcrevia uma nota dos «Annales du génie civil» que se referia à existência de mais de 150 quilómetros de caminhos com carris de madeira no Canadá. A largura da via era de 1,435 e a veloci-



«Carris» de madeira



Rodas com rebordo interior precursor do actual «verdugo» do carril (Ch. Dollfuss)

dade de marcha era de 27 quilómetros à hora, mas alguns comboios teriam atingido os 60 k/h, mesmo nestas linhas.

Os carris eram *de bordo* cortado em pranchas postas de chapa e entalhadas em travessas; duas cunhas mantinham-nas nos encaixes. Estes carris duravam dois a quatro anos, conforme a qualidade da madeira.

Os vagões eram de quatro rodas e as máquinas pesavam 30 toneladas.

Um novo aperfeiçoamento aparece, depois, em 1738, em Whitehaven, pela primeira vez, com a ideia de guarnecer os carris de madeira com lâminas ou barras de ferro fundido, assim como aparecem longarinas de carvalho, por assim dizer revestidas de uma longarina de faia, fácil de substituir e mais barata do que se fosse toda de carvalho.

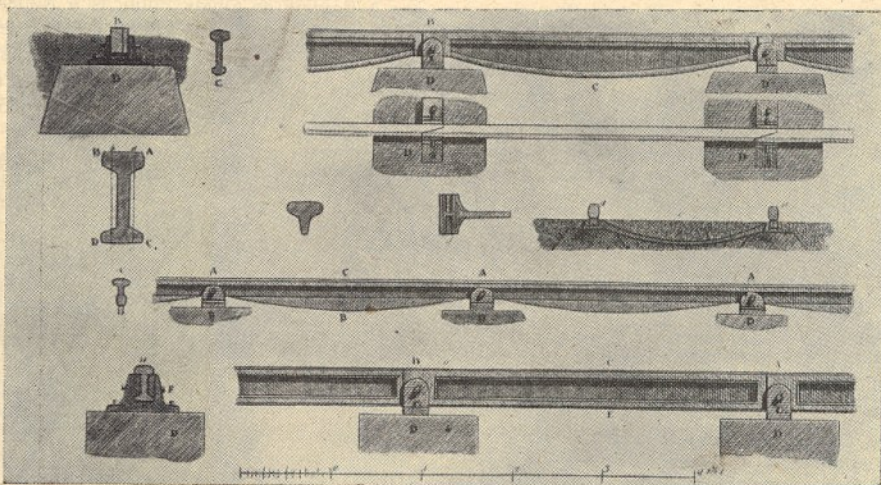
Em 1760, na hulheira da Colebrookdale já os carris de madeira tinham sido reforçados por meio

de placas fundidas de 32 milímetros de espessura por 1,52 de comprimento, mas mais tarde foram pura e simplesmente substituídos por placas de fundição com rebordo vertical — «*edge rails*».

Surge assim a segunda fase do carril: o carril de ferro. As barras, de secção aproximadamente elíptica, tinham 3 a 4 pés (0,915 a 1,22 m.) de comprimento; a principal inovação era que os aros das rodas apresentavam uma garganta semelhante à das roldanas, que servia para guiar as rodas em vez do bordo saliente dos «*edge rails*».

Para lhes dar maior resistência e evitar a sua fractura sob o peso dos veículos, deu-se a essas barras a forma de «*ventre de peixe*», ficando essa maior altura das barras no espaço entre as travessas.

Com William Jessops, em 1789, os carris passaram a ter a cabeça plana e as rodas deixaram de ter o aro em forma de gola, sendo substituída por



Primeiros carris de ferro. Carris em forma de «barriga de peixe» (Ch. Dollfuss)

um simples rebordo interior — o «*verdugo*» do carril actual —, que os guiava sobre o carril.

Pode dizer-se que nesse momento estava inventado o caminho de ferro, cujo princípio de rodas guiadas é ainda o actual.

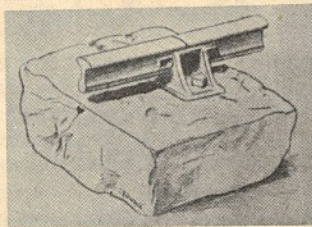
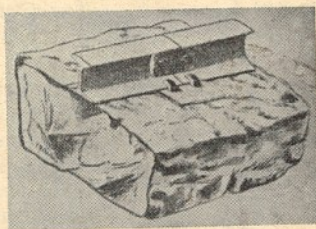
Ora foi sobre esta *via férrea* que Trevithick e Viviani lançaram, em 1804, a sua locomotiva a vapor. Note-se que estes inventores preconizavam, na sua patente, que as rodas fossem munidas de estrias para *morder* sobre o carril; imaginava-se mesmo uma espécie de gancho ou garra que se prendesse ao solo em caso de escorregamento, tal era a falta de confiança naquilo que depois se chamou a *aderência* das locomotivas.

O apoio dos carris foi também aperfeiçoado. Com os carris de ferro, as travessas, que não eram mais do que barrotes de madeira toscamente afeixoados, foram substituídas por dados de pedra de 45 a 60 centímetros de lado, tipo usado durante largos anos quer na Inglaterra quer na América, até que o peso das locomotivas, à medida que estas também, por sua vez, foram evoluicionando, se tornou excessivo para a estabilidade desses dados de pedra e se chegou à conclusão de voltar às travessas de madeira.

Os carris eram fixados por meio de coxins ou cossinetes fundidos, nos quais se encaixavam os seus extremos. Foram fixados, primeiro, sobre os referidos dados, depois sobre travessas de madeira, quer dispostas longitudinalmente sob cada fila de carril, quer transversalmente, cada uma suportando um coxim de cada fila dos carris (7).

Em 1808, nova fase na evolução do carril: os carris de ferro fundido, por demasiado frágeis, são substituídos por carris do ferro laminado.

Surge-nos aqui o nome de George Stephenson, que nos há-de aparecer com tanto relevo, em primeiro plano, quando nos referirmos à evolução da locomo-



Fixação de carris sobre dados de pedra por meio de coxins (Ch. Dollfuss)

tiva. Stephenson e Lash apresentam, em 1816, novo tipo de coxim com saliências de reforço, utilizado em 1825 na linha de Stockton a Darlington.

Com os progressos da metalurgia vêm em 1811, as primeiras tentativas de carris de ferro, nas pedreiras de Lord Carlisle, mas é a John Birkinshaw que, a partir de 1820, se deve o verdadeiro uso do carril de ferro. Depressa o seu uso se generalizou e pode dizer-se que, quando a tracção a vapor se tornou normal, o carril de ferro fundido desapareceu.

Na Inglaterra, já antes de 1830, se utilizavam carris em T sobre coxins de fundição e, nessa data, na linha de Liverpool a Manchester, empregavam-se carris de ferro forjado, em «barriga de peixe», com 12 pés, ou 3,66 metros, de comprimento, e 17,4 quilos de peso por metro, fixados por meio de cunhas de madeira a coxins de ferro fundido assentes em dados da pedra.

A via não tinha, então, ainda éclisses; foi Adams, em 1847, que inventou o sistema de éclisses ou talas, correntemente usadas hoje com maiores ou menores modificações.

Na segunda grande linha, de Londres a Birmingham, já foram utilizados, em 1838, carris de perfil simétrico, de dupla cabeça, com 37,2 quilos por metro corrente, assentes sobre travessas de madeira, por intermédio de coxins.

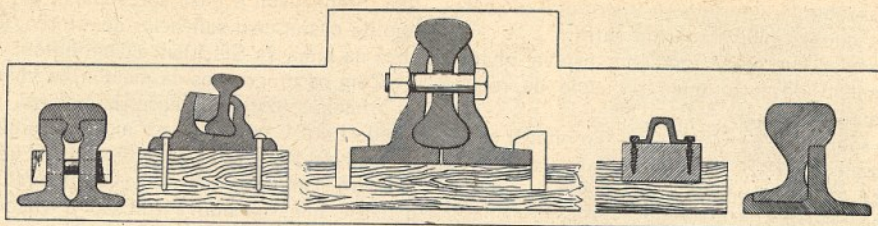
Abstracção feita, portanto, dos aperfeiçoamentos técnicos posteriores, esta linha tinha já, de modo geral, a disposição que ainda hoje é quase corrente nas linhas inglesas.

Em França tinham estes carris sido introduzidos por Marc Séguin, outro nome glorioso dos pioneiros do caminho de ferro; os carris eram apenas de 13,2 quilos por m. c. na linha de Stockton e Darlington (1825), mas já de 28 k na linha de Saint-Étienne a Lyon (1827) e a cabeça era desigual, servindo a inferior, menor, para a fixação nos coxins.

Passou-se mais tarde ao carril de dupla cabeça, às quais se deu formas iguais na ideia de o inverter quando a cabeça superior tivesse grande desgaste e se utilizasse de novo com a cabeça inferior voltada para cima. Tal vantagem, porém, revelou-se muito mais aparente do que real porque, quando chegava a ocasião de inverter o carril, este se encontrava enfraquecido pelo desgaste, a cabeça inferior «mordida» pelo apoio no coxim e a cabeça superior, com o desgaste, tornava essa fixação mais difícil ou precária.

Em 1830, com a concepção do carril de uma só cabeça e patilha, por Robert Stevens, surge nova e decisiva fase da evolução do carril, de tal modo decisiva que, nas suas linhas gerais, é ainda a forma que o carril hoje tem. As juntas eram reforçadas por meio de barretas, precursoras das actuais *éclisses*. (8)

Os primeiros carris Stevens foram fabricados em Inglaterra e enviados para a América em 1831; mas



Fixação dos carris: coxins e células (Ch. Dollfuss)

só em 1837, por dificuldades de laminação, se generalizou este tipo, tendo sido introduzido correntemente em Inglaterra e Europa continental pelo engenheiro *Vignole*, de quem acabou por tomar o nome.

A cabeça deste carril tinha, a princípio, a forma de pera, forma abandonada depressa por dificuldades de eclissagem. Na sua evolução, porém, depressa tomou o perfil que, nas linhas gerais, ainda conserva.

Finalmente, foi em 1857 que apareceram os primeiros carris de aço, fabricados pela Ebbw Vale Co. e assentes perto de Derby.

Stevens teve sérias dificuldades em conseguir a laminação dos seus carris. Primeiro, nenhuma fundição queria aceitar a encomenda; depois, tendo-o conseguido do seu amigo John Guest, director da Dowlais Iron Work in Wales, as primeiras barras laminadas apareceram «torcidas como cobras». Além disso, o assentamento destes carris directamente sobre travessas, sem os coxins, a que se estava habituado, fazia olhá-los como perigosos.

A persistência de Stevens, porém, venceu e o primeiro carregamento para Philadelphia foi de 550 carris, com 18 pés de comprimento e o peso de 36 libras por jarda.

No carregamento seguinte os carris eram já de 42 libras. Stevens contratara o fornecimento de dados de pedra para assentamento dos carris. Como, porém, esse fornecimento falhasse, decidiu Stevens tentar fazer o assentamento sobre travessas de madeira.

Com surpresa se verificou que o resultado era magnífico, pelo que esse sistema foi adoptado.

A «Penssylvania Railroad» foi a primeira linha americana a usar carris de aço, que comprou em Inglaterra e assentou entre Altoona e Pittsburgo, em 1862.

Pesavam 56 libras por jarda.

Considerados excelentes os resultados, depressa foram adoptados em outras linhas.

Uma comissão nomeada pela American Society of Civil Engineers, para fazer o estudo comparativo dos dois tipos de carris, dizia no seu relatório de 1876:

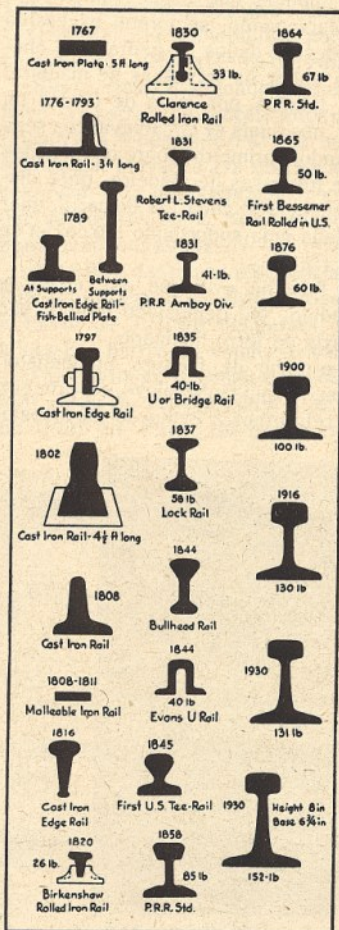
«Um carril de aço gasta-se, mas o carril de ferro parte-se antes de se gastar. Os nossos carris de ferro não cedem por falta de resistência, mas por avarias na cabeça, nem sempre perceptíveis à vista».

A maior duração dos carris de aço revelou-se, porém, principalmente nas curvas, onde se conservaram uma média de cinco anos, contra aproximadamente quatro meses para os carris de ferro.

Estes carris foram importados, como se disse, de Inglaterra e só em 1865 foram laminados na América os primeiros carris de aço com o peso de 57 libras por jarda.

Em 1877 eram já laminadas 27772 toneladas e em 1887, vinte anos depois, a produção elevava-se a 2.101.904 tons.

Como conclusão e resumo de todas estas notas da evolução do carril poderemos realmente dizer, com Garcia Lomas (*): «desde a construção da linha com carris metálicos e travessas de madeira, o modo de concepção da via férrea não se modificou nos seus pontos essenciais, mantendo-se hoje ainda os princípios fundamentais da primitiva via».



AMERICAN IRON & STEEL INSTITUTE

Esquema da evolução dos carris

A «EUROFIMA»

A Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, fundada em Bruxelas em 17 de Outubro de 1953, e da qual fazem parte 17 Estados aderentes, reuniu-se em Berne em 19 e 20 de Outubro último.

Nessa sessão, 14 representantes dos Estados membros na maioria Ministros dos Transportes—entre os quais o Snr. Ministro das Comunicações de Portugal, acompanhado pelos Snrs. Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P. e Eng.º Luís Costa, da Direcção Geral dos Transportes Terrestres—procederam solememente à assinatura de três instrumentos diplomáticos: a convenção relativa à constituição da «Eurofima», um protocolo adicional em que se consignam os privilégios fiscais que a Suíça, país de sede, decidiu conceder à empresa, e um protocolo de assinatura interpretativo da convenção.

Após o acto de assinatura, o Snr. Lepori, Conselheiro Federal, e presidente da sociedade, deu à imprensa informações complementares sobre a recém-criada empresa. Em sùmula, disse o seguinte:

O parque do material circulante dos caminhos de ferro europeus está envelhecido a ponto tal que se torna necessário uma renovação acelerada.

Em princípios de 1954, verificava-se a existência de 140.000 vagões, com mais de 45 anos, no efectivo global de 940.000 vagões. As encomendas passadas nestes últimos anos representam percentagens insignificantes. Assim, a renovação fica muito aquém do limite considerado normal, o motivo dessa lentidão é essencialmente de ordem financeira.

Buscando inspiração no exemplo do «Equipment Trust», dos Estados Unidos da América, os caminhos de ferro dos Estados membros da conferência, decidiram agrupar-se em sociedade anónima, regida pela convenção de 20 de Outubro. O capital social é de 50 milhões de francos suíços, a duração inicial de 50 anos e a sede em Basileia. O objecto é facultar aos caminhos de ferro, accionistas, material de tipo normalizado e nas melhores condições possíveis.

A sociedade concederá de empréstimo os fundos necessários às compras ou à construção do material. Esse material será alugado aos caminhos de ferro, contra pagamento de anuidades, segundo o sistema de aluguer-venda. A base do crédito da sociedade será representada pelos laços de solidariedade dos seus accionistas.

A convenção prevê a garantia, por parte do Governo de cada país, dos compromissos assumidos pelos caminhos de ferro desse país.

Os benefícios fiscais concedidos pelo Governo suíço, são, sob reserva de aprovação pelas Câmaras Federais: isenção do imposto de selo sobre a emissão das acções, isenção do imposto cantonal e comunal, no cantão de Basileia.

Acordo Colectivo do Trabalho entre a C. P. e o seu pessoal

Pelo sr. dr. Henrique Veiga de Macedo, Ministro das Corporações e Previdência Social, foi aprovada a constituição da Comissão Corporativa emergente, do acordo colectivo de trabalho celebrado, recentemente, entre a C. P. e os organismos corporativos representativos do pessoal ao seu serviço, a qual ficou assim constituída:

Presidente, dr. Bernardino Pereira Bernardes, assistente dos Serviços de Acção Social; vogais: em representação da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: efectivo, dr. Álvaro da Cunha Coutinho Lobo Alves, substituto, António Gomes da Silva; em representação da União dos Sindicatos dos Ferroviários: efectivos, Sector do Movimento: Eloi Trindade da Silva, presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais); Sector dos Serviços Centrais: Zacarias Fuertes, presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários dos Serviços Centrais; Sector das Oficinas: Custódio Rodrigues Duarte, presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal (Pessoal das Oficinas e Armazéns Gerais). Substitutos: Sector do Movimento Sebastião José Barreiros, presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Sul de Portugal (Pessoal do Movimento, Tracção, Via e Obras e Serviços Regionais); Sector dos Serviços Centrais, Júlio da Luz Pedro, secretário do Sindicato Nacional dos Ferroviários dos Serviços Centrais; Sector das Oficinas: Manuel Pinto de Mesquita, presidente do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Norte de Portugal (Pessoal das Oficinas e Armazéns Gerais).

Em representação do Sindicato Nacional dos Engenheiros Auxiliares, Agentes Técnicos de Engenharia e Condutores: Efectivo Vítor Rodrigues Adragão e substituto, António Nunes Ferreira.

Em representação do Sindicato Nacional dos Electricistas: Efectivo, Mário Gonçalves e substituto, José da Conceição Santana.

Em representação do Sindicato Nacional dos Profissionais de Enfermagem: efectivo, Manuel Leitão Branco e substituto, Fernando Valente Lopes Ramos.

À referida comissão expressamente criada pela cláusula 68.º do referido acordo compete resolver as dúvidas que venham a surgir, quer na interpretação quer na aplicação das suas cláusulas, promover o exacto cumprimento do acordo e fomentar as boas relações entre a empresa e o pessoal ao seu serviço; dar os pareceres e prestar as informações que lhe forem solicitadas, em matéria da sua competência, pelos Serviços do Estado ou pelos Organismos Corporativos, e ainda fazer a interrogação dos casos omissos.

Jardim Zoológico de Lisboa

Inauguração do novo «Solar dos Leões»

Na tarde de 19 de Outubro, inaugurou-se, perante numerosos convidados e representantes da Imprensa, um novo e notável melhoramento no Jardim Zoológico de Lisboa: o Solar dos Leões. Mestre Raúl Lino, que é um dos grandes amigos do nosso Zoo, é o feliz autor do projecto.

Com esta obra substituiu-se o antigo Solar dos Leões, construído há cerca de 25 anos. Agora, não só a traça é mais imponente mas os felinos, neste logradouro que mede 50 metros de comprimento, passaram a usufruir maior amplitude para o seu recreio.

As principais características desta espectacular instalação são as seguintes: à frente e de ambos os lados duas torres com 12,5 metros de altura, encimadas por duas grandes bandeiras; é circundada por 16 arcos nas suas faces laterais interiores, encimadas por 70 ameias; ao fundo, vêem-se as portas de 6 compartimentos duplos onde se alojam os leões com um corredor a toda a extensão na parte posterior da instalação; sobre as casas um terraço de 24 metros de frente por 6,5 metros de largo, de onde se disfruta a vista do recinto; o seu perímetro é de 75 metros e o recinto, ao ar livre, destinado aos animais, tem cerca de 1.000 metros quadrados de superfície.

Na construção desta instalação empregaram-se, além de muitos outros materiais, 45.000 teijolarias fabricadas especialmente.

Em frente do Solar dos Leões, que foi inaugurado com uma dúzia de felinos, (o recinto é susceptível de abrigar 30 destes animais) existe um fosso de 10 metros de largura e 6 metros de fundo, ficando assim o público a salvo de qualquer surpresa desagradável.

Após a inauguração do belo e espectacular Solar dos Leões, realizou-se no salão de festas do novo edifício da Administração uma sessão solene, em que foi prestada justa homenagem ao sr. subinspector Saul Guerra, que há vinte cinco anos presta com dedicação inextinguível os seus bons serviços ao Jardim. O seu elogio foi traçado pelo sr. Professor Fernando Emídio da Silva, que também prestou homenagem ao grande architecto sr. Raúl Lino.

O sr. Saul Guerra foi premiado com um relógio de prata em comemoração dos seus vinte cinco anos de serviços, tendo também sido entregue outro relógio de prata ao tratador Joaquim Trindade, que completou igualmente um quarto de século de permanência no nosso Zoo.

No restaurante foi finalmente servido um chá aos convidados e representantes da Imprensa.

É com prazer que registamos o novo melhoramento introduzido nas modelares instalações do Jardim Zoológico.

Imprensa

«Jornal do Comércio»

No dia 18 do mês passado, entrou no seu 103.º aniversário o «Jornal do Comércio», decano dos diários da capital.

Ao seu ilustre director, sr. Dinís Bordalo Pinheiro, e a todos os seus colaboradores apresentamos o nosso cartão de cumprimentos.

Há 50 anos

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

O alargamento da rua do Arsenal

De dia para dia vem tornando-se mais evidente a necessidade de alargar a rua do Arsenal, hoje estreita garganta insufficientíssima para estabelecer a comunicação entre o largo do Município e o largo do Corpo Santo.

Carroças, trens, carros electricos, carros do Jorge, automoveis, formam ali extensa procissão durante o dia embarcando-se uns aos outros, causando demoras de consequências sempre prejudiciaes, mas que muitas vezes causam transtorno de superior importancia.

Ha já tempos que se falla em remediar o actual estado de cousas. A principio fallou-se em demolir a parte saliente do Arsenal da Marinha. Agora parece que veio á luz novo plano.

E este mirabolante.

Consiste, nem mais nem menos do que expropriar e demolir os predios do lado norte da rua do Arsenal.

Ideia luminosa que tem como resultado o esbanjamento de centenas de contos, milhares, talvez, não contando com o prejuizo de roubar habitações á população e deslocar estabelecimentos ali installados ha dezenas de annos.

Ora não seria melhor que se iniciasse em Lisboa o movimento subterraneo, abrindo um tunnel que communicasse os dois largos atravez da montanha do Ferregial?

A despesa era muito menor, não desapareciam habitações, não se deslocavam estabelecimentos e a circulação facilitava-se de maneira a não haver embaraços de especie alguma.

O alvitre não é novo, nem como tal o apresentamos.

Não o desconheça a camara, todavia como isso é a solução mais logica, duvidamos de que seja adoptada.





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Administração-Geral do Porto de Lisboa

Decreto-Lei n.º 40 321

O «Diário do Governo» n.º 208 da I série, de 17 de Setembro de 1955, publica o seguinte:

Convindo regular as relações de serviço entre a Administração-Geral do Porto de Lisboa e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses referentes à utilização por parte da primeira dos meios de tracção da segunda para a condução de vagões carregados ou vazios na área afectada à referida Administração-Geral, e por parte da C. P. das vias férreas, terraplenos, armazéns e outras instalações da A. G. P. L. para o desempenho da sua função transportadora de serviço público, tendo em conta também a qualidade da C. P. de recebedora ou de expedidora de mercadorias através do porto de Lisboa;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. É o Ministro das Comunicações autorizado a aprovar o convénio a celebrar entre a Administração-Geral do Porto de Lisboa e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses para regular as respectivas relações de serviço, nas condições estabelecidas no anexo ao presente diploma, que dele faz parte integrante.

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

Paços do Governo da República, 17 de Setembro de 1955.
FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — *António de Oliveira Salazar* — *Manuel Gomes de Araújo*.

Anexo ao Decreto n.º 40 321

Convénio sobre as relações de serviço entre a Administração-Geral do Porto de Lisboa e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Artigo 1.º O convénio tem por fim regular as relações de serviço entre A. G. P. L. e a C. P. na parte em que:

a) A A. G. P. L. careça de utilizar os meios de tracção da C. P. para a condução de vagões carregados ou vazios na área afectada à mesma Administração-Geral;

b) A C. P. careça de utilizar as vias férreas, terraplenos, armazéns e outras instalações da A. G. P. L. para o desempenho da sua função transportadora de serviço público relacionada com a actividade da A. G. P. L.;

c) A C. P. figure na qualidade de recebedora ou expedidora de mercadorias através do porto de Lisboa.

Art. 2.º São propriedade da A. G. P. L. as linhas férreas e sinais fixos privativos existentes na área afectada à mesma A. G. P. L. e são-lhe também quaisquer outras linhas férreas e sinais fixos privativos que ali venham a ser construídos. Podem ser excluídas da propriedade da A. G. P. L. as linhas férreas situadas naquela área, mas em recinto de utilização privada.

A A. G. P. L. compromete-se a manter as linhas férreas e sinais fixos da sua propriedade em bom estado de conservação, de forma a permitir a circulação do material ferroviário

em boas condições de segurança, sendo responsável por todos os prejuízos que resultem da falta de observância deste compromisso.

Independentemente das providências que a A. G. P. L. julgue de tomar no sentido de manter as suas linhas férreas e sinais fixos em bom estado de conservação, a C. P. poderá indicar à mesma Administração-Geral os trabalhos que nesse sentido considere indispensáveis e o grau da sua urgência.

Os trabalhos de conservação das linhas férreas e dos sinais fixos da A. G. P. L. e os de construção de novas linhas serão executados por pessoal seu ou por entidade idónea a quem os adjudique, reservando-se, porém, a C. P. o direito de os vistoriar. A A. G. P. L. terá sempre na devida consideração as indicações que lhe forem feitas pela C. P. sobre rectificações a fazer nos trabalhos.

Quando, porém, se tratar de tratar de trabalhos de conservação de extrema urgência e gravidade, poderá a C. P. dar-lhes pronta execução por conta da A. G. P. L., a fim de evitar a suspensão do serviço ferroviário, comunicando imediatamente o facto a esta Administração-Geral.

Art. 3.º A C. P. obriga-se a respeitar as indicações da A. G. P. L. relativas a pesos, dimensões e outras características, apropriadas à rede ferroviária do porto, do material de tracção e circulante destinado a utilizar as instalações portuárias, sendo responsável pelos danos resultantes da não observância desta obrigação. Essas indicações serão comunicadas pela A. G. P. L. com a antecedência possível, para obstar a perturbações no serviço.

Art. 4.º A A. G. P. L. permitirá a circulação e o estacionamento nas suas linhas, sem encargos para a C. P., dos comboios que vão tomar ou deixar passageiros e respectivas bagagens, procedentes de navios ou a eles destinados, devendo a C. P. comunicar o facto à A. G. P. L. com a possível antecipação, a fim de esta providenciar no sentido de a linha se encontrar livre no trajecto a percorrer.

Art. 5.º A A. G. P. L. concederá à C. P.:

a) Isenção do pagamento de quaisquer taxas pelo uso das vias férreas da A. G. P. L. na movimentação de mercadorias do público, através das estações fluviais da C. P. situadas na área do porto de Lisboa, na de todas as mercadorias importadas ou exportadas pela C. P. e na de quaisquer outras da sua propriedade;

b) Isenção do pagamento de taxas pelo estacionamento de material de tracção e circulante nas vias férreas da A. G. P. L., quando motivado por qualquer serviço relacionado com as actividades portuárias ou com o das estações de ligação, entendendo-se que esse estacionamento não poderá ir além do tempo indispensável;

c) Bonificação de 65 por cento da taxa de porto referente às mercadorias de público movimentadas através das estações fluviais da C. P. situadas na área do porto de Lisboa e bonificação de 80 por cento da mesma taxa referente às mercadorias importadas pela C. P., para o seu consumo, ou por ela exportadas, através do porto de Lisboa, inclusive as carregadas ou descarregadas nas dependências próprias da C. P. [estações de Lisboa (Terreiro do Paço) ou Barreiro];

d) Redução para um quarto de hora da fracção mínima de meia hora fixada no Regulamento de Tarifas da A. G. P. L. para uso de guindastes na movimentação de mercadorias destinadas a estações fluviais da C. P. situadas na área do porto de Lisboa ou delas provenientes, e bem assim de todas as mercadorias importadas ou exportadas pela C. P. O preço da fracção de um quarto de hora será metade da taxa regulamentar de meia hora.

e) Bonificação de 80 por cento das taxas de utilização das básculas da A. G. P. L. na pesagem dos vagões vazios ou carregados com mercadorias importadas pela C. P. para seu consumo e igualmente com as por ela exportadas, devendo estas operações ser feitas por pessoal da C. P.;

f) Ocupação mediante a taxa de 36\$ por ano e por metro quadrado, dos dois armazéns L e H, situados junto da doca do Jardim do Tabaco, pertencentes à A. G. P. L., e a de 144\$ por ano e por metro quadrado, das dependências das estações marítimas;

g) Fornecimento de água para o seu consumo, através da rede de distribuição da A. G. P. L., pelo preço da Companhia das Águas de Lisboa, acrescido de 1\$ por metro cúbico.

§ 1.º As isenções concedidas pelo presente artigo não dispensam a C. P. de enviar à A. G. P. L. os correspondentes elementos estatísticos, em obediência ao disposto no artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 36 976, de 20 de Julho de 1948.

§ 2.º As estações fluvia's da C. P. referidas neste artigo são as de Lisboa-Jardim e Lisboa-P.-Tejo, situadas na doca do Jardim do Tabaco e a de Lisboa-Santo Amaro, situada junto da doca de Santo Amaro.

§ 3.º Em tudo o que não se encontre previsto no presente artigo serão aplicadas as taxas do Regulamento de Tarifas da A. G. P. L.

Art. 6.º A C. P. concederá à A. G. P. L. isenção do pagamento de quaisquer taxas, dentro da área do porto de Lisboa, pelo serviço de tracção ferroviária que competiria à A. G. P. L.

Art. 7.º Os chefes das estações da C. P. em ligação com as linhas férreas da A. G. P. L., sempre que tenham de fazer conduzir vagões carregados ou descarregados para aquelas linhas, comunicarão o facto, com a possível antecedência, aos chefes dos cais ou dos entrepostos da A. G. P. L. para onde o material se destine, os quais promoverão o necessário para o completo desimpedimento da via até esse local.

A entrada do material nas linhas da A. G. P. L. far-se-á sempre mediante verificação contraditória do estado do mesmo, entre o agente da C. P. delegado do chefe da estação e o agente da A. G. P. L. delegado do chefe do respectivo cais ou entreposto, passando a C. P. o respectivo boletim, em duplicado, assinado por ambos, onde será relacionado todo o material entregue à A. G. P. L. e se registarão quaisquer reservas que o agente de recepção julgar necessárias.

Art. 8.º Os chefes das estações da C. P. em ligação com as linhas férreas da A. G. P. L., quando tenham de fazer recolher os vagões, carregados ou descarregados, daquelas linhas, comunicarão o facto com a possível antecedência aos chefes dos cais ou dos entrepostos da A. G. P. L. onde o material se encontra, os quais promoverão o necessário para o completo desimpedimento da via desde esse local.

A saída do material das linhas da A. G. P. L. far-se-á mediante a verificação contraditória do estado do mesmo, entre o agente da A. G. P. L. delegado do chefe do respectivo cais ou entreposto e o agente da C. P. delegado do chefe da estação, passando a C. P. o respectivo boletim, em duplicado, assinado por ambos, onde será relacionado todo o material recebido pela C. P. e se registarão quaisquer reservas que o agente de recepção julgar necessárias.

Art. 9.º Os vagões carregados destinados às linhas férreas da A. G. P. L. serão passados ao *gabarit* de carga na estação de ligação à entrada do porto, na presença do agente da A. G. P. L. delegado do chefe de cais ou de entreposto a que o material se destina, para confirmação de que a carga não excede esse *gabarit*.

A dispensa desta operação pelo agente da A. G. P. L. significa o reconhecimento, por sua parte, de que a carga está dentro do *gabarit*.

Art. 10.º A colocação dos vagões nas linhas férreas da A. G. P. L. será feita por forma a não impedir o livre trânsito nos arruamentos, designadamente os transversais, e o acesso às portas dos armazéns dos entrepostos ou dos cais livres e dos recintos ou parques de mercadorias, a não ser que o seu estacionamento seja motivado por serviço próprio desses armazéns ou daqueles recintos ou parques.

Art. 11.º Os encerados, cordas e demais utensílios de carregamento que sigam para as linhas da A. G. P. L. no material carregado, ou que para ali sejam enviados para serem utilizados nos carregamentos a efectuar, serão sempre relacionados no boletim a que se refere o artigo 7.º Os referidos utensílios serão igualmente objecto de verificação contraditória, devendo constar dos boletins as reservas que a parte receptora julgar necessárias.

Art. 12.º Os encerados, cordas e demais utensílios de carregamento que procedam das linhas da A. G. P. L. no material carregado, ou que sejam dali devolvidos isoladamente, serão sempre relacionados no boletim a que se refere o artigo 8.º Os referidos utensílios serão igualmente objecto de verificação contraditória, devendo constar dos boletins as reservas que a parte receptora julgar necessárias.

Art. 13.º Os encerados, cordas e demais utensílios que tenham sido enviados para as linhas da A. G. P. L., quer utilizados em carregamentos, quer destinados a servirem em carregamentos a efectuar naquelas linhas, devem ser devolvidos à C. P., no primeiro caso quando forem devolvidos os respectivos vagões, no segundo caso com os vagões carregados a que se destinavam.

Se a devolução se não efectuar no prazo de três dias, considerar-se-á extraviado o material, devendo a A. G. P. L. satisfazer à C. P. a importância relativa ao seu valor e estado na data do extravio.

Art. 14.º As avarias no material circulante ou nos utensílios de carregamento transmitidos pela C. P. à A. G. P. L., produzidas durante o tempo em que estiverem nas linhas desta, serão da responsabilidade da A. G. P. L., desde que as avarias não resultem de culpa provada do pessoal da C. P. ou de caso de força maior.

Não se consideram de culpa do pessoal da C. P. as avarias produzidas durante manobras, quando motivadas por deficiências de via ou por não se encontrar livre o *gabarit* de passagem do material.

Quaisquer avarias produzidas pelos guindastes da A. G. P. L. nas mercadorias movimentadas por conta da C. P. serão da responsabilidade daquela entidade, quando resultantes de defeituosa manobra dos guindastes.

Art. 15.º A C. P., dentro da área do porto de Lisboa, é responsável pelas avarias causadas pelo seu material, enquanto manobrado pelo pessoal ao seu serviço, nas obras, instalações e aparelhagem da A. G. P. L. e ainda nas mercadorias depositadas nos cais e terraplenos livres e nos entrepostos, desde que as avarias não resultem de culpa provada do pessoal da A. G. P. L., de não se encontrar livre o *gabarit* de passagem do material ou de caso de força maior.

Art. 16.º Nos casos em que, por necessidade do serviço das estações de ligação da C. P. com as linhas da A. G. P. L., seja transitóriamente colocado material circulante, vazio ou carregado, nessas linhas, não se passarão os boletins a que se referem os artigos 7.º, 8.º, 11.º e 12.º, nem se fará a verificação contraditória a que se referem os mesmos artigos, permitindo porém à A. G. P. L. que a C. P. exerça a vigilância que julgar conveniente sobre esse material com o pessoal daquelas estações.

Serão dispensadas as formalidades de entrada ou saída do material constante dos artigos atrás referidos, quando se trate de material em serviço de ou para os cais e terraplenos livres do porto ligados à estação de Lisboa Santa-Apolónia.

Art. 17.º A C. P. poderá utilizar cinco guindastes de sua propriedade instalados na área do porto, dos quais dois são destinados ao tráfego de mercadorias entre margens e três ao tráfego de carvão.

Os guindastes destinados ao tráfego de mercadorias entre margens serão mantidos na ponte-cais da C. P. situada na doca de Santo Amaro.

Os guindastes reservados ao tráfego de carvão actual-

mente instalados no cais de Santa Apolónia poderão ser transferidos, para o mesmo fim, por acordo entre a A. G. P. L. e a C. P., sendo a sua utilização isenta do pagamento de quaisquer taxas.

A A. G. P. L. garantirá a C. P. a possível prioridade na acostagem dos navios que trasportem carvão ou outro combustível sólido a esta destinado, na zona do cais onde se encontrem os guindastes.

Art. 18.º O serviço de manobras de material de ou para as linhas da A. G. P. L. será executado no período das 6 às 21 horas, seja dia útil, domingo ou feriado.

Exceptua-se o serviço de manobras a que se refere o artigo 16.º, que poderá ser executado em todo o período das vinte e quatro horas de qualquer dia.

Não ficarão sujeitos a cobrança por parte da A. G. P. L., pela fiscalização exercida pelos seus agentes, os serviços executados pela C. P. dentro da área da A. G. P. L. no período das 6 às 21 horas.

Na mesma forma, a presença dos agentes da A. G. P. L. que neste período forem necessários para cumprimento das disposições a que se referem os artigos, 7.º, 8.º, 9.º, 11.º e 12.º não dará origem a qualquer cobrança a C. P. por parte da A. G. P. L.

Art. 19.º As questões que se suscitarem sobre a interpretação e execução deste convénio serão submetidas, por qualquer das partes, à resolução do Ministro das Comunicações.

Art. 20.º O convénio vigorará a título experimental de 1 de Outubro de 1955 a 31 de Dezembro de 1957 e anula e substitui os acordos existentes entre a A. G. P. L. e a C. P. relativos às matérias nele contidas.

A pedido de qualquer das partes, este convénio poderá ser revisto findo o período inicial de dezoito meses, a fim de proceder à verificação das circunstâncias determinantes dos seus artigos, designadamente os referentes a isenções e bonificações tarifárias.

O convénio, modificado ou não, pela revisão atrás citada, entrará definitivamente em vigor em 1 de Janeiro de 1958, sendo este válido por períodos de três anos, renováveis, se qualquer das partes não propuser a sua revisão ou não o denunciar, o que deve ser feito com uma antecipação não inferior a seis meses do termo do triénio em curso.

Ministério das Comunicações, 17 de Setembro de 1955. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

O «Diário do Governo» n.º 228, II série, de 30 de Setembro de 1955, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar o processo de expropriação de uma parcela de terreno, com a superfície de 24,37 m², situada do lado esquerdo da linha do Oeste, entre os pontos quilométricos 12,092 17 e 12,103, destinada à ampliação do cais de passageiros da linha ascendente da estação de Queluz.

Ministério das Comunicações, 21 de Setembro de 1955. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

4.ª REPARTIÇÃO

Secção de Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 240, II série, de 15 de Outubro publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Minis-

tro das Comunicações, aprovar o processo de expropriação de duas parcelas de terreno, com as superfícies de 93,60 m² e 215,70 m², o que perfaz a área total de 309,30 m² situadas do lado direito da linha do Minho, a primeira entre os quilómetros 96,416 50 e 93,428 50 e a segunda entre os quilómetros 96,428 50 e 96,440 50, destinadas à ampliação do apeadeiro de Praias-Âncora.

Ministério das Comunicações, 11 de Outubro de 1955. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

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

Divisão de Estudos e Construção

REPARTIÇÃO TÉCNICA

Empreitada da ampliação do frigorífico da fruta de Lourenço Marques

O «Diário do Governo», n.º 228, III série, de 30 de Setembro de 1955, publica o seguinte:

Está aberto concurso público, até às 15 horas do dia em que se complete o prazo de noventa dias, a contar da data da publicação deste anúncio no *Boletim Oficial* desta província de Moçambique, para a empreitada da ampliação do frigorífico da fruta de Lourenço Marques.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques um depósito de 300.000\$, mediante guia passada pela Divisão de Estudos e Construção, em qualquer dia útil, até à data do concurso.

A abertura das propostas realizar-se-á em Lourenço Marques, na Divisão de Estudos e Construção.

O projecto das obras, programa de concurso e caderno de encargos podem ser consultados às horas de expediente: em Lourenço Marques, na Repartição Técnica da Divisão de Estudos e Construções da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, e, em Lisboa, na Direcção-Geral do Fomento do Ultramar, à Praça do Príncipe Real, 15.

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

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Gabinete do Ministro

Decreto-Lei n.º 40 329

O «Diário do Governo», n.º 218, I série, de 8 de Outubro de 1955, publica o seguinte:

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

Artigo 1.º As comemorações nacionais do 1.º centenário de Joaquim Mouzinho de Albuquerque serão organizadas por duas comissões, que funcionarão, respectivamente, na metrópole e na província de Moçambique.

§ 1.º Fica o Governo, pelo Ministro do Ultramar, autorizado a nomear a comissão que deve funcionar na metrópole, competindo ao governador-geral de Moçambique nomear a destinada a esta província.

§ 2.º Da primeira das comissões referidas no corpo do artigo fará parte um funcionário da Direcção-Geral da Contabilidade Pública, designado pelo Ministro das Finanças.

Art. 2.º Os levantamentos de fundos por conta das dotações que forem inscritas no orçamento do Ministério do Ultramar serão feitos sem sujeição ao regime de duodécimos, em requisições especiais à 9.ª Repartição da Direcção-Geral da Contabilidade Pública a favor da Comissão.

§ único. As importâncias levantadas que não tiverem imediata aplicação serão depositadas, em conta especial, na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência, fazendo-se a sua movimentação por meio de cheques assinados por um dos membros da comissão e pelo representante da Direcção-Geral da Contabilidade Pública.

Art. 5.º As despesas realizar-se-ão sem dependência do cumprimento de quaisquer formalidades, carecendo apenas do visto do representante da Direcção-Geral da Contabilidade Pública. Findos os trabalhos das comemorações, serão as contas respectivas encerradas no prazo máximo de sessenta dias e sujeitas aos vistos dos Ministros do Ultramar e das Finanças, que, a serem concedidos, legitimam a competente prestação de contas.

Art. 4.º Fica o Governo autorizado a mandar abrir os créditos especiais que forem julgados indispensáveis para as despesas a efectuar.

Art. 5.º O Ministro do Ultramar tomará as providências que julgue convenientes para regulamentar as actividades financeiras e administrativas da comissão para a província ultramarina de Moçambique, habilitando-a com os meios financeiros necessários.

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

Paços do Governo da República, 8 de Outubro de 1955.—
FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — Marcello Caetano — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — João de Matos Antunes Varela — António Manuel Pinto Barbosa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Viríssimo Cunha — Eduardo de Arantes e Oliveira — Raúl Jorge Rodrigues Ventura — Francisco de Paula Leite Pinto — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — Henrique Veiga de Macedo.

Para ser publicado no Boletim Oficial de Moçambique. — R. Ventura.

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

Lisboa desportiva

CLUBE ORIENTAL DE LISBOA

10

O

CLUBE ORIENTAL DE LISBOA é a resultante da fusão dos antigos clubes do bairro oriental da cidade: Chelas, Marvilense e Fósforos.

Procurando tenazmente enfileirar ao lado dos «grandes», encontraremos o «Oriental» a marcar nítida posição de relevo, em todas as competições desportivas

em que tomou parte, desde 8 de Agosto de 1946: data da sua fundação.

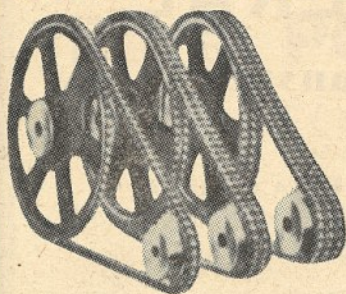
Campeão Nacional de Futebol da 2.ª Divisão, em 1952/53; Campeão Regional de Andebol, em Juniores, nas épocas de 1946/47, 1947/48, 1948/49, 1950/51, e 1951/52; Campeão Nacional, na mesma modalidade e categoria, em 3 épocas, sendo duas consecutivas; o Clube Oriental de Lisboa possui ainda vários triunfos em provas de vela, modalidade onde sempre marcou presença muito honrosa.

O acendrado bairrismo de todos os simpatizantes e associados, dão a este clube características especiais que o tornam merecedor de realizar integralmente todas as suas aspirações, entre as quais figuram: a subida à 1.ª Divisão, de onde infelicitades várias o forçaram a sair há duas épocas; e a construção de um verdadeiro estádio, no Vale Fundão, com todas as condições necessárias para uma cultura mais completa das diversas modalidades praticadas.

O Clube Oriental de Lisboa atingirá certamente os objectivos que tem em vista. Para isso, felizmente, não lhe faltam dirigentes probos e trabalhadores, e a força inquebrantável de 6.500 associados, unidos e perseverantes, capazes das mais abnegadas dedicações para que o seu clube passe a ocupar o lugar destacado que verdadeiramente merece.



CORRENTES RENOLD



A transmissão
mais prática

ECONOMIA
DE ESPAÇO

ECONOMIA
DE FORÇA

TRANSMISSÃO
POSITIVA

com cerca de 99%
de eficiência

■ FUNCIONAMENTO SUAVE

■ LONGA DURAÇÃO

HARKER, SUMNER & C.^A, L.^{DA}

14, LARGO DO CORPO SANTO, 18

LISBOA

152, RUA JOSÉ FALCÃO, 156

PORTO

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 —

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/E.

TELEFONE: 5 2 1 4 9

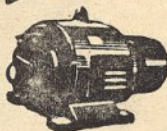
EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉTRICA TEL. 62177-6000
AVENIDA 24 DE JULHO, 182-LISBOA

ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL
É GARANTIA DE OBTER MATE-
RIAL DE QUALIDADE
SUPERIOR

LÂMPADAS

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES
GERADORES



ENAE

Fabris nacional

BAETA

JOALHARIA



65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

TELEFONE 2 6329

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
Agência no Porto: Rua Sá da Bandeira, 82 — Telef. 27353

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

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
 SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.ª

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

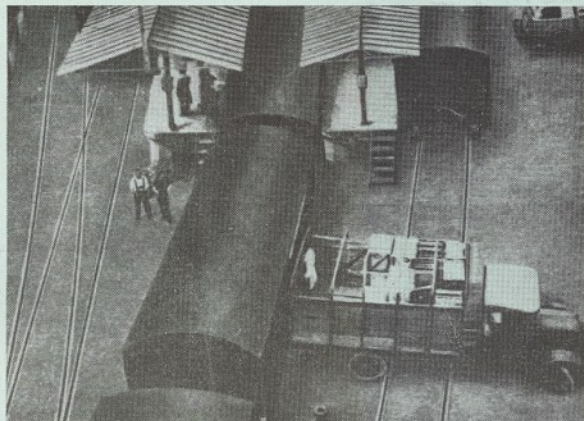
Para PORTOS e RAMAIS

Os carris S. E. I. permitem os transbordos directos entre a via férrea e qualquer outro meio de transporte.

Exponha-nos o vosso caso, ele será rapidamente resolvido pelos nossos serviços técnicos.

Société de Construction et d'Embranchements Industriels

80, RUE TAITBOUT
PARIS (IX)



Para a via soldada

L'ALUMINOTHERMIQUE S. A.

(Procédés BOUTET)

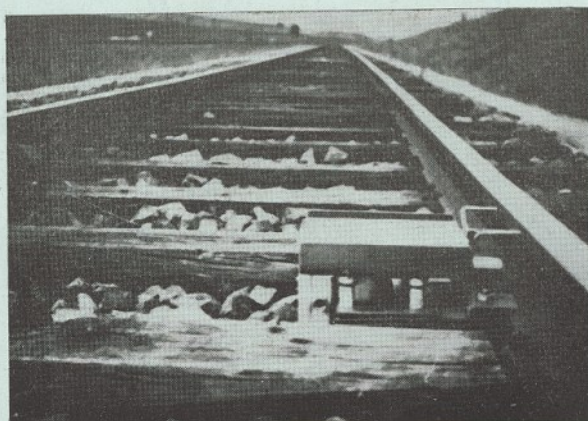
Rue de Chabrol, 15 et 17 — PARIS

Para a sinalização

SILEC — SIGNALISATION

Société Industrielle de Liaisons Électriques

64, bis, Rue de Monceau — PARIS (VIII)



Pedal SILEC para sinalização em via única



Agente Geral Exclusivo para Portugal
e Províncias Ultramarinas

J. C. da Silva Júnior

CAIXA POSTAL 928

L I S B O A

TOSSE?

