

DEPOSITO LEGAL

JUN. 1958

30.º do 71.º Ano

Lisboa, 1 de Junho de 1958

Número 1691

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA
FUNDADA EM 1888

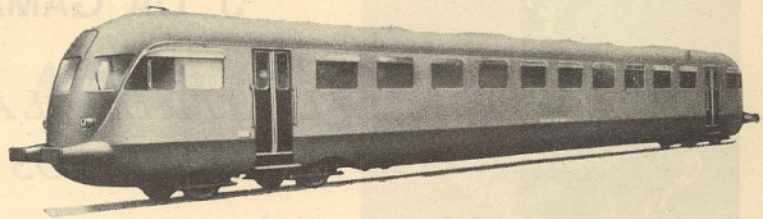
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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 20168—LISBOA



BREDA FERROVIARIA S.p.A.

Representante exclusivo:

«UNIVERSAL»

Sociedade de Aços, Máquinas e Ferramentas
PORTO—LISBOA

Companhia União Fabril

A MAIOR ORGANIZAÇÃO INDUSTRIAL E COMERCIAL DA PENÍNSULA

SUPERFOSFATOS

ADUBOS

SULFATO DE COBRE

ENXOFRES

BAGAÇO PARA ALIMENTAÇÃO DE GADOS

INSECTICIDAS

ÓLEOS INDUSTRIAIS

ÓLEOS COMESTÍVEIS

AZEITES

SABÕES



ÁCIDOS

VELAS

TECIDOS

CARPETES E PASSADEIRAS

CAPACHOS DE CAIRO

SACARIAS DIVERSAS

METALÚRGICA DO FERRO E AÇO

CONSTRUÇÕES E REPARAÇÕES DE NAVIOS

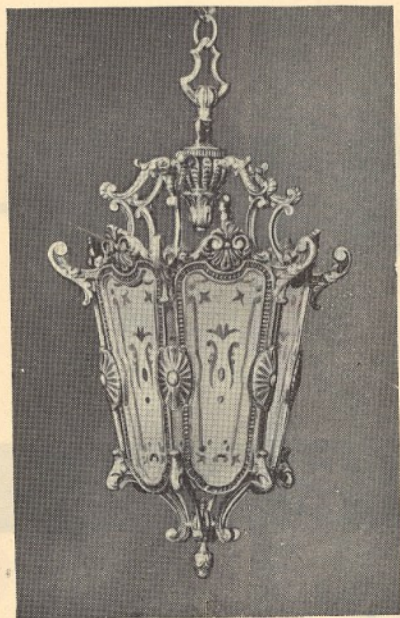
LISBOA — Rua do Comércio, 49

PORTO — Rua Sá da Bandeira, 86

«BRONZES SUPER»

J. DA GAMA ALVES

LUSTRES ■ LANTERNAS
CANDEEIROS ■ BIBELOTS



FÁBRICA:

Rua Ernesto da Silva, 46-A

Telef. 013275 — Algés — LISBOA

Salão de Exposição:

Avenida da Liberdade, 3, 3.º

Telef. 24288

LISBOA

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 7620

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1908; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos 1904

1691



1 — JUNHO — 1958



ANO LXXI

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

GUERRA MAIO
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

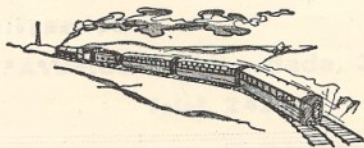
COLABORADORES

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo Eng.º <i>FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	275
Dos livros e dos autores	282
Linhas Estrangeiras	282
As Tarifas Ferroviárias e os Preços dos Géneros Alimentícios, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i>	285
Espectáculos	284
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	285
Caminhos de Ferro Portugueses — Ripagem da nova ponte das Várzeas.	286
O Jardim Zoológico e o grande roseiral em flor	288
Publicações recebidas	289
«Caminhos de Ferro Portugueses» — Esboço da sua História — Eng.º Frederico de Quadros Abragão	289
Imprensa.	289
Há 50 anos	290



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

Hesitei muito antes de me resolver a publicar esta segunda parte do «Esboço da História dos Caminhos de Ferro em Portugal».

Primeiro, e talvez acima de tudo, quebra de entusiasmo por motivos que são do meu foro íntimo; o tempo muito mais ocupado pelos meus deveres profissionais; mas, também, — e é isso que interessa frisar — menos documentação, sobretudo documentação fora da aridez das datas e diplomas legais, e maior dificuldade em a obter, não porque se não soubesse onde a encontrar mas, em grande parte, precisamente por aquela falta de tempo — tudo isso contribuiu para aquela hesitação e que Deus queira que se não transforme em arrependimento.

As páginas, que se vão seguir, não são mais, como já frisei bem na primeira parte, do que «uma série de notas, mais ou menos bem organizadas»; são «uma colecção de materiais relativamente vasta, que pode servir para estudo mais largo e, possivelmente, mais completo».

Para mim, são sobretudo, e isso é que nem sequer se discute, o índice claro e insofismável da minha paixão profissional, paixão que, de resto, esta absorvente vida ferroviária parece que torna — ou, pelo menos, tornou... — internacional.

Li algures que, na Rússia, as mulheres, compelidas durante a guerra à dura tarefa de «assentadores», ao violento e inglório trabalho de agentes da conservação da via — pobres agentes, cuja tarefa humilde e por vezes esquecida por algum pretenciosismo ignorante, é talvez a chave de toda a segurança de um caminho de ferro —, essas mulheres, quando mais tarde puderam ser libertadas do seu duro mister pelo regresso dos homens da vida

militar ao trabalho útil, preferiram em grande número nele continuar.

Dura de responsabilidades, tantas vezes dura de realização, esta vida de ferroviário! Mas que prende, que absorve, que nos gasta as energias e nos esgota os nervos e até a vida; mas que enobrece e orgulha a quem verdadeiramente a sente.

Pois é a ela também, e só a ela, que se deve a publicação destas notas, boas ou más, valiosas ou não.

A ela e ao auxílio generoso da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», obtendo-me valiosos elementos que pedi, e, particularmente, à persistência, à amigável tenacidade do Sr. Carlos d'Ornellas.

Quanto ao mérito, ou demérito, que se lhes ache, repito, de novo, a frase do nosso clássico: «fazei o mais que puderdes».

III

PRIMEIRAS LINHAS AO SUL DO TEJO

Linhas do Sul, Évora, Sueste e Ramal de Setúbal

Ao iniciarmos no primeiro volume a descrição da linha de Leste, dissemos que, uma vez exposta a génese e a primeira evolução dos nossos caminhos de ferro, passaríamos a historiar linha por linha, ou grupos de linhas, sem nos preocuparmos muito com a ordem cronológica, porque com isso tornaríamos a exposição difícil e talvez mesmo confusa, pois, como é natural, nos mesmos períodos se trabalhava simultaneamente em vários pontos da nossa incipiente rede ferroviária.

E, assim, procurámos dar naquele volume ideia genérica das linhas do Leste e do Norte.

Prosseguindo nessa orientação, vamos resumir a história das primeiras linhas ao sul do Tejo que, embora um pouco posteriores àquelas, são das primeiras, das mais antigas e da maior importân-

cia para a constituição da nossa rede de caminhos de ferro.

Seguir-se-ão as restantes, quer de via larga quer de via estreita, tanto quanto possível respeitando a ordem cronológica, mas, dentro daquele critério, sem nos preocuparmos com ela senão na medida em que a exposição se não torne, a nosso ver, confusa.

1) A «Companhia brasileira»

Pusemos já bem em relevo, como de justiça, o papel decisivo de Fontes no impulso para estabelecimento dos caminhos de ferro entre nós. Pois é ainda o nome de Fontes que, de novo, nos surge em plena grandeza ao efectivar-se, estando ele à frente do ministério das Obras Públicas, o contrato com a companhia que se propunha realizar a construção e exploração da linha do Barreiro a Vendas Novas e Setúbal.

A ideia de uma linha férrea ao sul do Tejo aparece pela primeira vez em uma consulta feita ao Conselho de Obras Públicas e Minas, em 19 de Abril de 1854, acerca da proposta apresentada ao governo por o marquês de Ficalho e José Maria Eugénio de Almeida, como representantes de uma companhia que se dispunha a construir um caminho de ferro de Aldeia Galega a Vendas Novas.

Denominava-se essa companhia «Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo» e tal proposta vinha, em verdade, ao encontro de uma necessidade e de uma aspiração.

Referimos oportunamente os roubos, assassinatos e ataques de toda a ordem, a que estavam sujeitos os viajantes na estrada de Vendas Novas à fronteira, não obstante o forte policiamento por forças de cavalaria. (1) Não admira, por isso, que «tão depressa tratámos de construir caminhos de ferro, foi o caminho do Sueste um dos primeiros que mereceram atenção».

Já Wattier, ao estudar as primeiras directrizes da nossa rede ferroviária, encarara desde logo, como ligação mais rápida com Badajoz, a linha do Barreiro por Évora na direcção da fronteira, pondo-a de parte pelas dificuldades da construção nas margens do Guadiana e, talvez acima de tudo, pela interposição do largo fosso do Tejo. Rumball optava pela directriz do Carregado, na direcção de Benavente e Mora, Estremoz e fronteira de Badajoz (2).

Muitas foram as críticas ao traçado das nossas primeiras linhas e, tantos anos depois, essas críticas não desapareceram ainda por completo. A algumas fizemos ligeiras referências ao tratar das linhas do Leste e do Norte, não as aprofundando, porém, dada a delicadeza do assunto que só com estudo especial poderia ser apreciado.

Mas registemos, por nos interessar para agora, que, há poucos anos ainda, escrevia Paçó Vieira (3):

«Prevaleceu, infelizmente, o traçado do Entroncamento, por Abrantes, Ponte do Sor e Elvas... «Tão racional era, porém, o traçado directo do Barreiro a Badajoz, que não tardou a ressurgir a ideia da sua realização».

E assim, naturalmente, apareceu a proposta do marquês de Ficalho e de José Maria Eugénio de Almeida, que foi objecto do citado parecer do Conselho de Obras Públicas, de 19 de Abril de 1854, o mais antigo documento oficial, portanto, que às linhas a sul do Tejo se refere.

Apresentava essa proposta, como condições essenciais, além das habituais nos contratos já feitos para os nossos caminhos de ferro, a cessão gratuita de todos os terrenos que a linha tivesse de ocupar, as madeiras que lhe fossem necessárias e que seriam transportadas para Aldeia Galega a expensas do Estado e, finalmente, um subsídio de oito contos por quilómetro construído e a garantia e pleno uso do caminho de ferro durante noventa e nove anos (4).

O Conselho de Obras Públicas, porém, lembrou, no citado parecer, a conveniência de que a linha tivesse origem no Barreiro de preferência a Aldeia Galega e que, seguindo pelo norte de Palmela, tocasse em um ponto servido pelo Sado, antes de se dirigir a Vendas Novas. Estabelecia também que os declives máximos não deviam ser superiores a 10 milímetros e, só em casos muito excepcionais, deveriam poder atingir os 15 por mil.

A linha seria, como de resto também ainda na do Leste, então em plena construção, de bitola de 1^m,44, que só mais tarde, como naquela, havia de ser mudada para 1^m,67.

Em 22 de Julho, o governo resolveu contratar, com aquela companhia, a construção de uma linha partindo de Aldeia Galega para Vendas Novas, mas previa-se, desde logo, a sua possível ligação com Setúbal e a continuação para Évora e Beja, contrato que, evidentemente, ficava sujeito à aprovação do Parlamento,

E com efeito, logo em 24, é apresentada uma proposta de lei para confirmação daquele contrato. Nela eram mantidas as principais condições da primitiva proposta, estipulando todavia o artigo 53.º que o valor da subvenção ficava dependente de licitação em concurso público e preceituava-se no artigo 41.º que, dentro do prazo de dois anos, contados do dia em que a linha fosse aberta ao serviço público até Vendas Novas, tinha a companhia direito a declarar se se propunha também construir a ligação para Setúbal e os prolongamentos para Beja e Évora.

O contrato foi finalmente ratificado pela lei de 7 de Agosto desse mesmo ano de 1854.

Baseado, então, nesse diploma legal, o governo abre, em 26, concurso, mas manda, ao abrigo do que dispunha o artigo 45.º do contrato, incluir um ramal para Setúbal e fixa o Barreiro para origem da linha.

É do teor seguinte a portaria que tal determina: (*)

«Sendo conveniente construir quanto antes a linha de ferro que deve ligar o Tejo com o Sado, entre o Barreiro e Setúbal; e tendo a companhia representada pelos pares do reino, marquês de Ficalho e José Maria Eugénio de Almeida, aceitado a obrigação de construir a dita linha nos termos do contrato celebrado entre o Governo e os ditos concessionários, e aprovado pela carta de lei de 7 de Agosto do corrente ano; tomando em consideração as grandes vantagens que da execução deste caminho devem resultar à viação pública no Baixo Alentejo, e à importante povoação de Setúbal e país circunvizinho: hei por bem, em nome de El-Rei, nos termos da citada carta de lei de 7 de Agosto e contrato que a companhia, aprovar o contrato adicional que vai junto ao presente decreto e é assinado pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Fazenda e Obras Públicas; e determinar que, no concurso a que se vai proceder para esta obra na conformidade da lei, se atenda às referidas condições como sendo obrigatórias para os que pretendem licitar. O mesmo Ministro e Secretário de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 26 de Agosto de 1854. — Rei, regente. — António Maria de Fontes Pereira de Melo».

Reconhecia-se, com efeito, que a estação término em Aldeia Galega ficava muito afastada e de mais difíceis ligações com Lisboa e, por isso, a própria companhia estudou a possibilidade de trazer para melhor situação sob esse ponto de vista; mandou mesmo fazer um reconhecimento até Cacilhas, mas teve de verificar que a despesa para chegar até esse ponto era quase incomportável pelas dificuldades que se deparavam.

Optou-se, então, pelo Barreiro, adiando-se a resolução definitiva do verdadeiro término da rede ao sul do Tejo para mais tarde.

Efectuou-se a licitação em 6 de Dezembro e, como uma proposta apresentada por Tomás da Costa Ramos fosse a mais vantajosa, foi-lhe adjudicada a construção das primeiras linhas da nossa rede sul, do Barreiro a Vendas Novas, com um ramal para Setúbal.

A subvenção pedida era de 7.900\$000 réis por quilómetro,

A via seria, como se disse, de 1.^m44 entre carris.

Foi, pois, Tomás da Costa Ramos quem fundou, afinal, a «**Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo**», que ficou conhecida na história dos nossos caminhos de ferro pela «**Companhia brasileira**».

Em 6 de Fevereiro de 1855, era publicada a portaria, assinada pelo Rei Regente e referendada por Fontes — ainda ele! —, que aprovava os estatutos daquela companhia:

«Sendo-me presentes os estatutos da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, a qual tem por fim construir uma via férrea desde o Barreiro até às Vendas Novas, com um ramal para a vila de Setúbal, na conformidade do contrato celebrado entre o meu Governo e os concessionários da referida via férrea, em seis de Dezembro de mil oitocentos e cinquenta e quatro. Visto o parecer do Conselheiro ajudante do Procurador geral da Coroa, junto do ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria; hei por bem, em nome de El-Rei, aprovar a instituição da mencionada Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, e confirmar os estatutos por que ela se há-de reger, os quais, nos termos do art. quinientos e trinta e nove do Código Comercial Português, se acham reduzidos a instrumento público e constam de quarenta e nove artigos, que baixam assinados pelo Ministro e Secretário de Estado interino dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria com a expressa cláusula de que esta minha aprovação será retirada logo que a Companhia se desvie do fim para que é estabelecida, ou deixe de satisfazer à última parte do disposto no artigo vinte e seis dos seus estatutos. O mesmo Ministro e Secretário do Estado o tenha assim entendido e faça executar. Paço das Necessidades em seis de Fevereiro de mil oitocentos cinquenta e cinco. — Rei Regente, — António Maria de Fontes Pereira de Melo».

A publicação desses estatutos provocou vivas discussões, de que é um simples exemplo a análise que, em 6 de Julho, lhe fazia o respeitado «*Jornal do Comércio*»:

«Custa, na verdade, a crer que estatutos redigidos por tal forma fossem aprovados por um Procurador da Coroa, por muitos conselheiros de Estado e finalmente à aprovação real!

«Apontar estas considerações é dizer que os estatutos da Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, devem ser examinados para se tornarem logicamente exequíveis, e não deixar por mais tempo em poder do público esclarecido, com o nome dos estatutos, uma produ-

ção autêntica de leviandades que faz vergonha e prejuízo a todas as empresas desta ordem.

«Recapitulemos todos os pontos de acusação.

«Incapacidade notória dos cinco directores. Uma origem que não revela completa boa fé, e que poderia dar lugar a um processo escandaloso, e talvez pouco favorável à lealdade dos intitulados brasileiros.

«Um capital social excessivo, e que passa todo para mão dos empresários assim como a subvenção.

«Concentração de todos os poderes da companhia, da concessão e da empresa em poder das mesmas pessoas, por consequência inspecção illusória.

«Estatutos impossíveis, contendo cláusulas expoliadoras, e não garantindo de maneira alguma os direitos de terceiros.

«Eis aqui o produto de uma aliança de juriscultos, capitais e homens de Estado.

«A revisão, pois, destes estatutos, é reclamada em nome de todos os princípios, e confiamos que o ministro das Obras Públicas, se atender a estas considerações que aqui fazemos, não deixará de remediar os numerosos inconvenientes que daquelle obra monstruosa resultarão necessariamente para o nosso crédito, e para a sorte futura de empresas semelhantes»

De qualquer forma, porém, os trabalhos haviam começado e com certo incremento, pois que, em breve, em Maio de 55, já o mesmo «Jornal do Comércio» noticiava que as terraplenagens — o «nívelamento da estrada», como esse jornal então dizia — tinham chegado à Moita e prosseguia pelo menos a piquetagem do traçado

E, em fins de 56, o jornal regional «Setubalense» anunciava também que, no ramal de Setúbal, os trabalhos estavam em Alagoa da Palha, a uma légua de Palmela, e informava:

«Parece que o caminho começará, por ora, a sair da vila, na estrada de S. João, próximo à quinta de Aranques, de D. Maria Inocência O'Neil. Cortará muitas vinhas, dos sítios da Cevadeira e Maria Ferreira, irá passar pelos da Gamita e daí seguirá para Alagoa da Palha, a encontrar o caminho que vai para o Barreiro e Vendas Novas».

O engenheiro chefe da construção parece ter sido — ou, pelo menos, não encontramos outra indicação — M. de Lenne, de origem belga, que, durante quatro anos, fora encarregado da construção de grande parte do caminho de ferro do Luxemburgo. (4)

Mas o grande problema a resolver continuava a ser o local da estação término do Barreiro, como

se vê claramente do parecer do Conselho de Obras Públicas e Minas de 25 de Julho de 1855:

«Senhor: O Conselho das Obras Públicas e Minas examinou a planta geral da via férrea desde o Barreiro até às Vendas Novas, e a planta do ramal de Setúbal na escala de 0^m,005 por 100 metros; a planta da porção da linha entre o Barreiro e a Moita na escala de 0^m,01 para 100 metros, e o respectivo perfil longitudinal na escala de 1/2500 para os comprimentos, e 1/1000 para as alturas; e bem assim os tipos dos perfis transversais em aterro e escavação, na escala de 0^m,02 por metro; tudo apresentado pelo engenheiro chefe da Companhia, e acompanhado do respectivo parecer do engenheiro fiscal por parte do governo.

«O traçado geral em planta satisfaz às condições da arte, estipuladas no contrato aprovado por carta de lei de 7 de Agosto de 1854, e parece também atender às necessidades económicas, por isso que, partindo do Barreiro, passa a 800 metros do Lavradio, toca em Alhos Vedros, deixa a Moita e os Pegões apenas a 1.500 metros de distância, e vai entroncar na estrada real do Alentejo, pouco adiante das Vendas Novas, servindo assim as relações daquelas diversas populações.

«Todavia, como a planta geral é numa escala pequena, e não há carta topográfica daquela zona de terreno, não é possível emitir a opinião de que a directriz escolhida seja a melhor possível, e talvez que, quando se proceder a estudos mais detalhados, seja conveniente fazer neste primeiro trabalho algumas rectificações de pouca consideração».

O «parecer» põe especialmente em foco a localização da estação término:

«O ponto mais importante é o da escolha do local da estação. Esta escolha deve ser tal que facilite o embarque e desembarque das mercadorias, que ponha os barcos ocupados deste tráfego comercial ao abrigo dos vendavais, e que ao mesmo tempo se aproxime quanto possível da povoação do Barreiro. O local indicado fica a um quilómetro de distância do Barreiro, e, posto que esta distância não seja demasiado grande, e o trânsito entre a estação e aquella vila se possa fazer facilmente, todavia, sendo possível, sem comprometer a segurança do ancoradouro, que é a condição capital, seria conveniente encurtá-la.

«Neste ponto os estudos são pouco desenvolvidos, e o fiscal do governo ainda não se julga habilitado para emitir uma opinião definitiva; por isso julga o Conselho que o traçado geral da linha em planta pode ser aprovado, ressaltando-se os reparos que deixa feitos.

«Pelo que respeita ao perfil longitudinal entre o Barreiro e a Moita, entende o Conselho que, posto os seus declives estejam todos dentro das

prescrições do artigo 9.º do contrato, contudo, atendendo a que o movimento de terras é pouco considerável nesta secção da linha, talvez conviesse reduzir alguma coisa, como parece possível, segundo a informação do fiscal, a inclinação de 0,01 por metro na extensão de 458 metros, que ali se observa; esta modificação tenderia a melhorar as condições de exploração da linha com vantagem da própria companhia. O traçado em planta desta primeira secção da linha férrea satisfaz a todas as condições técnicas estipuladas no contrato, e parece realmente o preferível a adoptar, salvas algumas pequenas alterações de detalhe, que só mais minucioso estudo definitivo poderá aconselhar».

El chama a atenção também para a saída do ramal de Setúbal do entroncamento do Pinhal Novo, que não parece em condições muito favoráveis:

«O entroncamento do ramal de Setúbal é feito por meio de um ângulo próximamente recto, parecendo pela disposição do terreno que seria possível adoptar um modo de junção mais conveniente, partindo com um ângulo muito maior de um ponto do traçado geral, a 1.000 metros pouco mais ou menos adiante de Abreu Grande. Por este motivo parece ao Conselho que se deve recomendar novo estudo no sentido indicado, não podendo nesta parte ser, desde já, aprovado o plano apresentado.

«Também o Conselho julga que não pode, em presença de uma simples planta, destituída de todos os esclarecimentos, e principalmente do perfil longitudinal, aprovar-se desde já o traçado deste ramal, sobretudo na parte relativa à ligação do caminho de ferro com o Sado, que é um ponto importante. A respeito desta última questão, entende o Conselho que convém recomendar, tanto à companhia como ao fiscal do governo, um estudo especial, o qual, atenta a rapidez destes primeiros trabalhos, ainda não foi possível fazer, pelo menos por parte do fiscal, segundo ele informa.

«Lembrará todavia que nos sítios aonde houver de se estabelecer as vias de resguardo, será indispensável aumentar a largura do leito do caminho de ferro, na extensão conveniente.

«Sala do Conselho das Obras Públicas, em 25 de Julho de 1855 — Visconde da Luz, José Feliciano da Silva Costa, José Bento de Sousa Fava, Albino Francisco de Figueiredo e Almeida, José Victorino Damásio, João Crisóstomo de Abreu e

Sousa, Isidoro Emilio Baptista, Joaquim Tomás Lobo d'Ávila, secretário».

Desse mesmo problema da ligação do caminho de ferro do Sul com a, então, vila de Setúbal volta a tratar mais tarde outro parecer do conselho de Obras Públicas, com data de 9 de Janeiro de 1858:

«Senhor: — O Conselho das Obras Públicas e Minas examinou a planta e perfil longitudinal do projecto de ramal do caminho de ferro do Sul à vila de Setúbal, assim como o relatório do engenheiro civil Gerard, e a respectiva informação do Fiscal do governo, e em resultado desse exame vai submeter a Vossa Majestade o seu juízo sobre este objecto.

«O traçado, pelo que respeita a declives e curvas, seria aceitável, porque se mantém dentro dos limites prescritos pela ciência das construções e prática de muitos países, não excedendo a grandeza daqueles o máximo de 0,007, e a do raio das curvas a 1.000 metros; porém o seu desenvolvimento em planta não parece admissível por exagerado, a menos que se não prove a impossibilidade de achar outra directriz mais curta.

«A extensão do ramal, a partir do seu ponto de entroncamento na linha principal, no sítio da Lagoa da Palha até à praia de Setúbal é de 19.081 metros, e daí à vila, onde deve ser colocada a estação, há mais 2.206 metros, o que dá um comprimento total de 21.287 metros. O traçado faz uma grande volta, afastando-se de Palmela para ir pelas marinhas, e desvia-se depois para a direita até encontrar a praia de Setúbal, por onde deve seguir até esta vila.

«A simples inspecção da carta corográfica do terreno e da própria planta do projecto, faz lembrar a adopção de um traçado mais curto, cuja impossibilidade se não acha comprovada no relatório do projecto apresentado, antes pelo contrário o Fiscal do governo indica haver outro traçado cujo desenvolvimento máximo será de 13 quilómetros, quer dizer apenas $\frac{2}{3}$ da extensão daquelle que é proposto pela direcção da companhia.

«A enorme diferença de 8.287 metros de comprimento, num ramal tão pequeno, não é coisa que se possa passar de leve sem novo estudo e confrontação dos dois traçados, ou outro que se possa encontrar melhor, a fim de ver se é possível evitar tão grande aumento de encargo para o tesouro, como seria o correspondente ao excesso de 8 quilómetros à razão de 7.900\$000 réis de subsídio por quilómetro, além do acréscimo constante de despesa que daí resultaria para todos os transportes de passageiros e mercadorias entre Setúbal e Lisboa.

«Partindo das considerações que acaba de expor, e que submete à alta consideração de Vossa Majestade, é o Conselho de opinião que o Fiscal do governo seja incumbido de estudar com a maior brevidade um traçado mais curto e conveniente, segundo a indicação que apresenta na sua informação de 17 de Dezembro de 1857, comparando-o com o proposto pela companhia, a fim de que, à vista desses esclarecimentos indispensáveis, o Conselho possa com mais conhecimento de causa consultar sobre o melhor traçado a adoptar, para conciliar todas as considerações que devem atender-se em tão importante assunto.

«Vossa Majestade ordenará o que julgar mais justo e conveniente.

«Sala do Conselho das Obras Públicas em 9 de Janeiro de 1858 — Visconde da Luz, José Feliciano da Silva Costa, Albino Francisco de Figueiredo e Almeida, Belchior José Garcez, José Victorino Damásio, João Crisóstomo de Abreu e Sousa, Isidoro Emilio Baptista, Joaquim Tomás Lobo d'Ávila, secretário».

Vê-se, pois, que o problema continuava sem solução definitiva e que os elementos, com que o projecto era apresentado, eram muito deficientes.

A construção da linha não parara, entretanto, mas o seu ritmo nem sempre seria satisfatório pois que, em 14 de Julho de 58, o Conselho de Obras Públicas emite parecer sobre um pedido da companhia para prorrogação do prazo a que se obrigara para concluir a linha até Vendas Novas e ramal de Setúbal, prorrogação que já não era a primeira.

Apesar disso, esse parecer é favorável ao pedido da companhia e parece-nos inspirado no espírito mais benevolentemente compreensivo.

«Senhor: — Tendo Vossa Majestade ordenado que o Conselho das Obras Públicas e Minas consultasse sobre o pedido da Companhia do Caminho de Ferro do Sul, para lhe ser prorrogado o prazo, já findo, em que devia terminar os seus trabalhos nos termos do contrato, o Conselho julgou necessário que o Fiscal do governo junto daquela linha férrea informasse sobre esta pretensão, e, habilitado com este informe, bem como com a inspecção ocular daquela linha, e a ponderação das razões alegadas pela companhia, tem a honra de levar à presença de Vossa Majestade o seu parecer sobre este negócio.

«A companhia pelo auto de arrematação, celebrado em 6 de Dezembro de 1854, obrigou-se a ultimar os trabalhos do caminho de ferro do Barreiro às Vendas Novas e do ramal de Setúbal, no prazo de trinta e um meses, a datar da aprovação dos seus estatutos. Estes foram aprovados por decreto de 6 de Fevereiro de 1855, findando

portanto aquele prazo em 6 de Janeiro de 1858. A companhia obteve a permissão de adiar por quatro meses o começo dos trabalhos, debaixo da condição de que isso não influiria na época em que devia estar pronto o caminho».

Mas o prazo da construção não fora respeitado e, por isso:

«Posto que a companhia deixasse de cumprir o seu contrato, e falem ainda, nos 50 quilómetros que tem feito, alguns acabamentos, além de grande parte do material fixo e circulante e edificios acessórios, todavia o Conselho, tendo em consideração as dificuldades e transtornos com que a companhia lutou, filhas de diversas circunstâncias, sendo a principal a inexperiência destes trabalhos entre nós, e atendendo por outra parte a que ela tem mostrado empenho e zelo, principalmente desde certa época, em cumprir o seu contrato, tornando-se digna por isso da contemplação que merecem empresas de tanta utilidade pública, parece-lhe atendível o pedido da companhia, e é de opinião que se lhe conceda a prorrogação do prazo que solicita, para dentro dele ultimar os trabalhos e cumprir as demais estipulações a que está obrigada, nos termos do seu contrato.

«Vossa Majestade, porém, na sua alta sabedoria resolverá o que julgar mais conveniente e justo.

«Sala do Conselho das Obras Públicas, em 14 de Julho de 1858 — Visconde da Luz, José Feliciano da Silva Costa, Caetano Alberto Maia, José Victorino Damásio, João Crisóstomo de Abreu e Sousa, Isidoro Emilio Baptista, Joaquim Tomás Lobo d'Ávila, Secretário».

Prosseguira, entretanto, a construção, mas só em 31 de Maio de 1858 foi entregue ao serviço público o primeiro troço da linha do Sul, do Barreiro a Bombel. E, durante esse tempo, não fora de modo algum descurada a ideia do prolongamento da linha; os estudos de Vendas Novas para Beja e Évora não pararam e disso dá ideia o parecer do Conselho de Obras Públicas, com data de 3 de Junho de 57, de que a seguir se dão alguns tópicos principais e dos quais ressaltam considerações bem interessantes sobre a forma como a linha foi inicialmente concebida.

E note-se também que a ideia mestra do Conselho era dar à linha do Sul carácter «da maior simplicidade», feito com «modéstia e singeleza», a que chama mesmo «provincial».

«O Conselho concorda plenamente com os autores da proposta sobre as vantagens que hão-de resultar para a extensa e fértil província do Alentejo da abertura das linhas de comunicação, particularmente de um caminho de ferro que ligue as

suas mais importantes povoações; concorda por consequência em que a prolongação do caminho de ferro do Barreiro às Vendas Novas na direcção de Évora e de Beja muito há-de concorrer para o máximo desenvolvimento industrial e agrícola desta província.

«O Conselho tem ainda a honra de acrescentar que a Companhia do Caminho de ferro do Sul, sendo inteiramente portuguesa, lhe parece digna da alta protecção de Vossa Majestade, e da atenção do seu governo, pela maneira leal e honrosa como tem cumprido as estipulações do seu contrato; e julga que o exemplo dado pela mesma Companhia, não há-de ser perdido para os industriais e capitalistas portugueses. Debaixo da influência destes sentimentos, o Conselho passa a examinar os artigos fundamentais da proposta, sobre a qual foi mandado ouvir:

«Em virtude do contrato de 24 de Julho de 1854, aprovado pela carta de lei de 7 de Agosto do mesmo ano, é concedida à Companhia do Caminho de ferro do Sul a subvenção de 8.000\$000 réis por quilómetro, e além disto as madeiras necessárias para o mesmo caminho. As regras para o estabelecimento deste caminho não eram nada rigorosas, em relação aos princípios da arte; o peso dos carris podia descer a 17 quilogramas por metro corrente; as inclinações máximas eram fixadas em 10 milímetros e podiam chegar a 15 milímetros; os raios das curvas de concordância podiam descer a 300 metros; e o caminho era de uma só via, sem nada se regular a respeito de expropriações e de obras de arte com relação à possibilidade de se estabelecer segunda via no futuro. Enfim a construção deste caminho está definida pelo artigo 2.º do contrato, nos seguintes termos: *«O tipo, tanto da construção como da exploração, será o da maior simplicidade, e de tal forma que, sem faltar às condições de segurança, tudo seja feito com a maior economia.»*

... «Nestas condições não admira que a Companhia se contentasse a princípio com tão módico subsídio; mas a Companhia na construção efectiva adoptou, como estava no seu direito, regras mais severas, aumentando o peso dos carris e os raios das curvas, diminuindo a inclinação máxima das rampas, fazendo as expropriações e as obras de arte para duas vias, e finalmente tratando de estabelecer um caminho de ferro de grande exploração; e na proposta que apresenta propõe continuar o caminho para Évora e Beja debaixo de condições ainda mais favoráveis a uma muito importante exploração.

«O Conselho, conquanto julgue que este caminho do Alentejo não precisa nem deve ser estabelecido senão em condições de caminho de ferro provincial, entende contudo que o fim a que a

Companhia se propõe é da maior utilidade para esta província, e em geral para todo o País, e que o governo de Vossa Majestade lhe deve conceder o auxílio necessário para ela o conseguir.

«Com esse intuito a Companhia pede que, em lugar do subsídio primitivo de réis 8.000\$000 por quilómetro e das madeiras necessárias, se lhe conceda a subvenção redonda de 24.000\$000 réis por quilómetro de caminho para além das Vendas Novas.

«Vê-se entretanto o Conselho embaraçado sobre a fixação do *quantum* de subsídio que o Estado deverá conceder. A Companhia pede 24.000\$000 réis: parece que este pedido é motivado a exemplo do subsídio, que, por parte do governo, foi concedido ao Caminho de ferro do Norte; mas deve-se observar que, quando não haja um projecto completo desta última linha, há contudo bastantes estudos e os reconhecimentos necessários para se avaliar que a quantia de 24.750\$000 réis, concedida por quilómetro, não excederá 50 por cento do custo do caminho. Em relação ao Caminho do Sul não se pode dizer o mesmo; faltam os dados necessários para se poder afiançar que a soma de 24.000\$000 réis não excederá consideravelmente metade do custo do mesmo caminho de ferro. E, ainda que esta via férrea venha a custar por quilómetro o dobro da subvenção que se pede, nada se pode prever agora sobre a sua futura circulação, tanto em passageiros como em mercadorias. Faltam, portanto, os elementos necessários para se poder determinar, mesmo aproximadamente, a medida da subvenção que poderá conceder. E por último tem o Conselho a ponderar que uma subvenção excessiva poderá desviar a Companhia do tipo de modéstia e singeleza com que deve ser construído este caminho de ferro, e levá-la a despesas que não poderão ser inteiramente reprodutivas. O Conselho julga porém que, no caso do governo aumentar a subvenção primitiva, deve exigir-se da Companhia um novo contrato formulado com prescrições mais severas, tanto para os raios das curvas de concordância e inclinações, como para o material de exploração; julga igualmente que esta empresa deve ficar sujeita à cláusula de se poder lançar o imposto de 5 por cento sobre o seu rendimento bruto.

«Pelo artigo 7.º da sua proposta pedem os concessionários do Caminho de ferro do Sul a faculdade, e dizem eles o privilégio, de levar o seu caminho a qualquer ponto da raia ao sul do Tejo, para entroncar nos caminhos de ferro de Espanha.

«O governo tinha concedido à Companhia do Caminho de ferro de Leste o direito, em determinadas circunstâncias, de entroncar com a linha

espanhola da fronteira, excluindo a concorrência de qualquer outro caminho que se dirigisse ao reino vizinho numa distância menor de 40 quilómetros do mesmo caminho de Leste.

«Mas o Conselho vai mais longe, pois entende que todas as cláusulas que tenderem a empecer o desenvolvimento das linhas férreas no nosso País, devem ser eliminadas nos futuros contratos de concessão; entre elas julga o Conselho altamente nociva a que corta ao governo o uso do direito de permitir linhas paralelas às já concedidas a distância menor de 40 quilómetros. Aquilo a que no futuro será necessário atender, é que as concessões não façam concorrência entre si, e sejam empresas até certo ponto independentes, com a obrigação de umas companhias darem passagem pelas suas linhas aos comboios das outras companhias.

«Finalmente o Conselho, salvas as ponderações que acaba de fazer, entende que o governo deve aceitar as propostas da Companhia do Caminho de ferro do Sul, nos limites convenientes; mas persuade-se também que na redacção do contrato definitivo se deve atender a todas as cláusulas adicionais que devem entrar no contrato para o definir e completar.

«Tal é a opinião do Conselho; Vossa Majestade porém determinará o que houver por melhor.

«Sala do Conselho das Obras Públicas e Minas, em 3 de Junho de 1857. Visconde da Luz, José Feliciano da Silva Costa, Isidoro Emílio Baptista, Albino Francisco de Figueiredo e Almeida, Belchior José Garcez, João Crisóstomo de Abreu e Sousa, Joaquim Tomás Lobo d'Avila, Secretári.»

Dos livros e dos autores

Literatura ferroviária: — *L'Information Corporative* — De Roger Ferlet

Na «Collection Sociale: Les Expériences Vécues», da editorial parisiense «Jehebers», foi incluído agora, sob o título *L'Information Corporative*, uma série de artigos da autoria de Roger Ferlet, distinto colaborador do semanário ferroviário *La Vie du Rail*. O volume é prefaciado por D'Albert Bayet, presidente da Federação Nacional da Imprensa.

D'Albert Bayet, ao saudar os seus confrades de «*La Vie du Rail*», evidencia a obra de solidariedade operária levada a cabo pelos *cheminots*, que uniram aos cuidados da profissão o sentido dos grandes interesses nacionais. E referindo-se, particularmente, à «*Vie du Rail*» afirma que este excelente semanário «honra a Imprensa e honra a França».

Roger Ferlet não é apenas um distinto escritor ferroviário, pois é autor de romances e vários ensaios. Um dos seus romances *La Madrague* (A armação da pesca do atum) foi galardoado com o «Grand Prix du Roman des Gens de Lettres.»

Linhas Estrangeiras

ITÁLIA Os Caminhos de Ferro do Estado Italiano começaram a adoptar, em 1 de Setembro de 1957, os compartimentos-camas.

Esta inovação foi utilizada, pela primeira vez, no percurso Milão-Lecce, com os comboios N 155 e 450, que saem, respectivamente, de Milão às 22-17 h. e de Bari às 19-20 h.

Este novo serviço funciona com carruagens especiais mistas de 1.^a e 2.^a classes, cujos compartimentos se transformam em confortáveis camas; os compartimentos de 1.^a têm 4 lugares, e 6 os de 2.^a classe.

O passageiro que deseje aproveitar este serviço deve pagar um suplemento de 2.000 liras. À noite, na hora própria, um empregado encarregado deste serviço passa pelos diversos compartimentos e distribui a cada passageiro uma almofada e um cobertor.

O serviço de camas actualmente em circulação na linha Milão-Lecce, ida e volta, está ainda na sua fase experimental. Todavia, logo nos primeiros dias da sua entrada em serviço, pôde verificar-se que correspondia às exigências do público, visto que no segundo dia dois terços dos lugares estavam ocupados.

Segundo as estatísticas referentes a este novo serviço, pode afirmar-se já que a média dos lugares ocupados é sensivelmente superior no sentido Milão-Lecce que no sentido contrário, verificando-se igualmente uma certa preferência pela primeira classe, em relação à segunda, particularmente no percurso Milão-Lecce.

Convém, no entanto, frisar que estas observações são filhas de uma experiência bastante curta e que actualmente as secções competentes da Direcção Geral dos Caminhos de ferro seguem atentamente todas as modificações que dizem respeito ao volume do tráfego neste serviço para se tirarem conclusões que orientarão o desenvolvimento ulterior destes serviços.

SUÉCIA Estão de parabéns os estudantes de Suécia que viajam em caminho de ferro. Com efeito, os Caminhos de

Ferro deste país inauguraram recentemente uma magnífica inovação de indiscutível interesse para os rapazes e raparigas que tenham de efectuar longos percursos de comboio, de casa para as escolas e vice-versa. Em várias linhas foram colocadas carruagens mobiladas com tabuleiros especiais e, até, com máquinas de escrever. Assim, durante a viagem, os estudantes podem aproveitar o seu tempo, escrevendo ou recordando as suas lições.

As Tarifas Ferroviárias e os Preços dos Géneros Alimentícios

Por CARLOS DE BRITO LEAL

O ilustre professor brasileiro eng.º Moacir M. Fernandes Silva, publicou, por intermédio do Conselho Nacional de Estatística do Brasil, um interessante e oportuno livro, a que deu o título de *Geografia dos Preços*, do qual transcrevemos, com a devida vénia, alguns períodos, porque nele se sintetizam vários problemas relativos à actual situação financeira dos caminhos de ferro de todo o mundo.

O professor Fernandes Silva, defende, no seu livro, a tese de que no Brasil, presentemente, não são os transportes ferroviários que encarecem os géneros alimentícios, e que o aumento do preço das tarifas dos caminhos de ferro, reflecte-se insignificamente, quase imperceptivelmente no preço das mercadorias transportadas para serem vendidas ao comércio retalhista.

Diz o professor Moacir Fernandes Silva :

«É compreensível e justo esse aumento sempre que o custo do transporte se eleva em consequência de factores de ordem económica ou da inflação financeira, como no momento presente. E quando assim sucede, à indústria dos caminhos de ferro não resta outro recurso senão o de cobrir esse custo com um aumento das suas tarifas, feito numa base capaz de evitar resultados negativos no saldo da sua exploração. Sem isso, não há empresa ferroviária que possa sobreviver.

Tratando-se de companhias que são exploradas directamente pelo Estado, ainda, possivelmente, poderão ser operadas com «déficits» e outras dificuldades provenientes da conservação e reparação das suas linhas e do seu material circulante ou imóvel. Mas, quando se trata de empresas que são propriedade particular, torna-se impossível manter uma exploração deficitária, porque não tem onde ir buscar todos os recursos suficientes e absolutamente necessários para suportar um tal regime».

E como o seu livro, *Geografia dos Preços*, foi escrito no Brasil para brasileiros, o professor Moacir Fernandes Silva prossegue :

«Há os que sustentam que os «déficits» ferroviários, embora consideráveis quando apreciados isoladamente, tornam-se desprezíveis em face da receita indi-

recta que a União, os Estados e os Municípios recolhem, em consequência dos serviços dos caminhos de ferro no seu conjunto, cobrindo extensas áreas geo-económicas do país».

Igualmente, num artigo publicado no importante mensário *Revista Brasileira*, o ilustre eng.º snr. Flávio Vieira, analisando o livro do snr. professor Moacir Fernandes Silva, faz a seguinte exposição que, *ad venia*, transcrevemos também :

«Uma comissão de que fizemos parte no Ministério da Viação, incumbida de preparar a sua contribuição num projectado Congresso Brasileiro de Alimentação e Preços, chegou-se à conclusão de que :

«Nas iniciativas estatais, os saldos positivos ou negativos não representam mais do que índices de contabilidade industrial, na parte da conjuntura económica-financeira.

«Já nas entidades privadas, sendo o lucro imediato a finalidade técnica e primordial dessas organizações, os balanços deficitários assinalam a decadência e a liquidação das actividades. Desta circunstância particular, resulta que o Estado pode explorar, com vantagem, entidades deficitárias sem prejuízo apreciável para o balanço geral de contas.

«Além disso, convém não esquecer que as organizações de transporte exploradas pelo Estado concorrem de maneira decisiva para aumentar a receita pública, pois sem tais organizações a receita total da União praticamente se reduziria, com graves prejuízos para a estrutura económica do Brasil».

Estas são as conclusões da comissão do Ministério da Viação incumbida de preparar um Congresso Brasileiro de Alimentação e Preços, de que fez parte o eng.º Flávio Vieira.

Voltando, porém, à transcrição de alguns períodos do livro *Geografia dos Preços* do ilustre professor eng.º Moacir Fernandes Silva, com que iniciámos este artigo, verificamos que o autor desenvolve, baseado em dados estatísticos e com argumentos objectivos, o tema seguinte :

Esse tema é exposto através do custo do transporte de alguns géneros alimentícios, tais como açúcar refinado, arroz beneficiado, banha, café, farinhas de mandioca, de feijão e de trigo, nas principais vias

férreas brasileiras, dentro do período de 1938 a 1953. Determina os percursos médios gerais desses géneros, para em seguida fazer o confronto entre os fretes ferroviários e os preços dos supracitados géneros alimentícios.

Estuda a variação desses preços nas cidades do Rio de Janeiro, Niterói, Vitória, S. Paulo e Belo Horizonte, bem como a sua evolução.

Depois de considerar as tarifas dos caminhos de ferro nos anos extremos do período escolhido (1938-1953), calculando os aumentos percentuais do último ano em relação ao ano de 1938, após ter feito o mesmo cálculo relativamente aos preços dos géneros nas cinco capitais citadas, durante o mesmo período de tempo, confrontando-os com aquelas tarifas, o autor passa a apreciar a evolução dos preços dos fretes em questão, desde 1938, em duas distâncias, nos percursos médios de 300 kms. e 500 kms., em duas vias férreas que servem particularmente as cinco cidades acima indicadas.

Mais adiante, assinalando o aumento dos preços médios do café nas cinco capitais consideradas, diz que, como essas capitais são cidades do Brasil central e da Leopoldina, comparando o custo dos fretes ferroviários para cada uma destas regiões com o aumento do preço do café, demonstra-se assim que não são os fretes que influem na formação dos preços, que se elevam sempre, mesmo que os fretes ferroviários sejam pouco elevados.

E chega às conclusões seguintes :

I — As vias férreas brasileiras, ainda que deficientes não obstante os inestimáveis serviços que prestam, a sua extensão é mínima comparada com a vastidão territorial do Brasil e o aumento da sua população. Não servem, pois, grande parte do país.

II — Essa deficiência é resultante da falta dos recursos necessários para melhorar a sua exploração, que são fornecidos sempre numa desproporção alarmante com as necessidades reais das vias férreas.

III — O transporte de géneros alimentícios, excluindo o transporte de animais vivos, corresponde aproximadamente a 20% do volume total de mercadorias de toda a espécie transportadas por linhas férreas.

IV — Assim, apesar da deficiência dos transportes ferroviários, não é o custo desses transportes a causa da exagerada elevação dos preços dos géneros alimentícios vendidos a retalho, visto que se verifica uma notável desproporção entre as curvas relativas ao aumento desses preços em comparação com as curvas que se referem aos fretes ferroviários respectivos.



SEEL
MÓVEIS DE AÇO PARA
ESCRITÓRIO

Sociedade Equipamento
de Escritório, Lda.

Praça dos Restauradores, 53-1.º

Telef. } 24986
28671 — LISBOA

FORNECEDORES DA COMPANHIA
DOS CAMINHOS DE FERRO
PORTUGUESES



ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,50 — «Cruel Vitória».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Gangsters do Pano Verde».

V — Querer que as vias férreas transportem por preços mínimos para assim se evitar o aumento do custo dos géneros é pretender que as companhias de caminhos de ferro se transformem em *institutos de loucura beneficente*, conforme a feliz expressão que se atribui a Paulo de Frontil.

As considerações expostas pelo ilustre professor eng.º Moacir Fernandes Silva que, além de pertencer aos dois conselhos da IBGE, é vice-presidente desse prestigioso Instituto e também professor da Escola Nacional de Ciência Estatística do Brasil, merecem bem ficar, pois, arquivadas nas colunas da GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO, em homenagem ao seu interessante livro, a que deu o título de *Geografia dos Preços*.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Luís de Camões

O mês de Junho não é apenas o mês dos Santos populares: Santo António, S. João e S. Pedro, é também o mês em que se celebra a grande figura nacional de Luís de Camões. Em honra de Santo António, erguem as crianças de Lisboa, nas suas ruas, graciosos altares; em honra de S. João e de S. Pedro bailam à roda e queimam alcaçofras os rapazes e as raparigas casadoiras. Os três Santos, tão queridos do nosso Povo, lá do alto Céu onde vivem, abençoam a juventude e os lares familiares.

Mas não nos esqueçamos, por dever cívico, neste mês em que florem os cravos, da grande figura nacional que se chama Luís de Camões. Nos seus versos eternos, de rimas de ouro, ele cantou o amor, com que divinizou a Mulher, e celebrou o amor, forte e heróico, de quantos, com a espada e as viagens marítimas, talharam uma grande Nação e a prolongaram gloriosamente por todas as partes do Mundo.

Camões é um dos mais puros génios tutelares da nossa Pátria. E' um poeta de sempre. E' o poeta mais vivo, mais actual da nossa literatura. Mestre supremo da língua portuguesa, ele é também, com *Os Lusíadas*, o mestre da nossa consciência nacional.

Capitão Teófilo Duarte

Com o falecimento do capitão Teófilo Duarte, não desapareceu do quadro da vida nacional apenas uma ilustre figura política e um inteligente homem de acção, mas também um escritor devotado ao estudo dos problemas do Ultramar e que ao Ultramar prestou relevantes serviços como governador de Cabo Verde e de Timor e como Ministro das Colónias. Em tudo: — nas altas funções que exerceu com tanta dignidade, nos discursos que proferiu na Assembleia Nacional, o seu patriotismo se revelou, veemente sincero, como exemplo e lição. Ficou memorável o aviso-prévio que apresentou, em 1954, na Assembleia Nacional, sobre a Índia Portuguesa. A propósito desse aviso-prévio, diremos que admirámos, recentemente, no Palácio Foz, um belo documentário fotográfico sobre Dío, Damão e Goa do jornalista suíço Émile Marini, a quem se deve também um livro de grande interesse «Goa, tal como eu a vi».

Nas páginas desse livro como no documentário, Émile Marini testemunha a sua grande simpatia por Portugal e presta-nos justiça. *Para Portugal* — afirmou ele — *a integridade nacional de Goa ou de Coimbra, estão, perfeitamente, no mesmo plano:*

Elíria a Camões



Monumento ao Poeta, na Praça que tem o seu nome imortal

Antologia

A DINAMENE

*Quando de minhas mágoas a comprida
magação os olhos me adornece,
em sonhos aquela alma me aparece
que para mim foi sonho nesta vida.*

*Lá numa soidade, onde estendida
a vista pelo campo desfalece,
corro para ela; e ela então parece
que mais de mim se alonga, compelida.*

*Brado: Não me fujais, sombra benina!
Ela, os olhos em mim co' um brando pejo,
como quem diz que já não pode ser,*

*torna a fugir-me. E eu gritando: Dina...
antes que diga mene, acordo, e vejo
que nem um breve engano posso ter.*

Luís de Camões

Caminhos de Ferro Portugueses

Com a ripagem da nova ponte das Várzeas, efectuada no dia 27 de Maio, completou-se o programa de renovação das pontes da linha da Beira Alta

Com a presença de três Ministros, dos Directores e Administradores da C. P. e de numerosos convidados, inaugurou-se, no dia 27 de Maio, a nova ponte do Luso ou das Várzeas.

Com a ripagem dessa ponte, situada ao quilómetro 59,300 da linha da Beira Alta, completou-se o vasto trabalho de renovação total das velhas pontes metálicas que existiam nesta importante linha. Encerrou-se, assim, mais um capítulo de notáveis obras ferroviárias, que permitirão transformar, em ampla escala, toda a circulação de comboios na referida linha, no sentido de se conseguirem obter circulações mais céleres e, simultaneamente, mais seguras e cómodas.

Este melhoramento importante foi possibilitado graças ao auxílio do Governo da Nação, que ao interessar-se pelos problemas ferroviários mais não fez do que concorrer para a valorização do próprio País.

Impunha-se a substituição das pontes metálicas da linha da Beira Alta. Os grandes viadutos desta linha foram construídos e montados, entre 1880 e 1881, pela Casa Eiffel, de França. Os projectos desta firma, elaborados com a data de 1870, tomavam como base o coeficiente de trabalho máximo do metal de 6 kg/mm², geralmente admitido nessa época.

Suportaram, em boas condições, as provas então realizadas, de acordo com o Regulamento ministerial francês de 1877, e sempre se mantiveram nas melhores condições até que, em 1904, quando foi resolvido adquirir locomotivas mais pesadas — *Borsig*, de 80 toneladas — pela primeira vez foi posto em causa o problema das resistências dessas pontes, em função do considerável aumento das cargas que teriam de suportar.

Estudado o assunto em conjunto com a Casa Eiffel, chegou-se à conclusão de que aquelas locomotivas poderiam circular à vontade, embora os coeficientes de trabalho do metal se aproximassem de 7 kg/mm².

Em 1908, o problema voltou a ser posto quando se pensou substituir as locomotivas *Borsig* por locomotivas *Compound*, um pouco mais pesadas, embora estudadas por forma a não produzirem, nas obras-de-

-arte daquela linha, esforços superiores aos limites estabelecidos.

Daí em diante, por diversas vezes, foi encarada a necessidade da substituição ou reforço dessas pontes. Dos primeiros estudos e projectos de reforço foi encarregado, por volta de 1912, o Prof. Eng.º Vicente Ferreira, que, com a sua indiscutível autoridade, procedeu a minuciosos trabalhos de auscultação, medição de flechas, ensaios de barretas e muitos outros cálculos.

Em 1917, foi contratado o Eng.º André Vauthier para elaborar novos projectos e foi então que, pela primeira vez, foi encarada a solução da renovação completa de todos os grandes viadutos. A Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, primeiro, e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a seguir, fizeram tudo que lhes foi possível, com os seus próprios recursos, para facilitar todas as circulações, mas o problema só encontrou solução, mercê do auxílio do Governo, sempre atento aos grandes problemas nacionais.

A Companhia da Beira Alta procedeu, em 22 de Julho de 1936, à substituição da ponte de Mortágua, ao quilómetro 74, 200, logo a seguir à estação do mesmo nome. Foi a primeira ponte substituída. O projecto é do Eng.º Jaime Martins e o seu custo foi de 269.000\$00.

Em 1944, iniciou-se a substituição da ponte de Coa, ao quilómetro 258, 200, entre as estações de Cerdeira e Freineda, perto da fronteira. A primitiva ponte era um viaduto metálico com 207 metros em 5 tramos, sobre pilares também metálicos, os mais altos dos quais, os dois centrais, com cerca de 42 metros. A nova ponte, projecto do Eng.º José Perestrelo Guimarães, foi construída em alvenaria. Possui sete arcos com 20 metros e um grande arco central com 38 metros. O seu comprimento total é de 237,590 metros. Esta obra, sem dúvida grandiosa, custou 11.000.000\$00. Iniciada em 1944 pela Companhia da Beira Alta, ficou concluída em 1948, já depois da fusão das redes. A sua inauguração efectuou-se no dia 27 de Março desse mesmo ano.

Em 1947 a C. P. procedeu à substituição das pequenas pontes do Canedo, com 11 m. e Pontão do Pego, com 4,80, ambos entre Pampilhosa e Luso, e

em 1948 foram renovadas: a passagem inferior de Santa Comba, sobre a linha do Dão e vários pontões.

Em 1955, a C. P., continuando o seu programa de renovação de obras-de-arte, substituiu as passagens inferiores de Murilo e de Fornos de Algodres, a primeira entre as estações de Mangualde e Contenças e a segunda, pouco depois da estação do mesmo nome.

Em 1956, concluiu-se a Ponte das Olas, com 21,40 metros, e em 1957, a Ponte de Noémia, perto da estação de Contenças, com 43,500, em dois tramos, e o peso de 100 toneladas.

Seguiu-se a renovação do seguinte grupo de pontes: de Milijoso, de Trezói, de Criz, de Breda, de Dão e, finalmente, a das Várzeas, inaugurada, como dissemos, no dia 27 de Maio.

As principais características desta ponte são:

Comprimento total: 302,955 metros, em 6 tramos; quatro pilares metálicos e 2 de alvenaria, o mais alto dos quais tem cerca de 40 metros. Peso total 1,025 t.

Iniciaram-se os trabalhos desta ponte em 27 de Fevereiro de 1957 e concluíram-se no dia 23 de Outubro do mesmo ano.

Em todas estas pontes, as estruturas metálicas foram construídas e montadas pela Casa Krupp e os trabalhos de alvenaria, betão e complementares feitos inteiramente pela Companhia.

Para se aquilatar da importância destes trabalhos, diremos que as escavações atingiram, nas seis pontes, cerca de 24.000 m³ e o volume de betão, cerca de 18.000 m³.

* * *

A fim de assistirem a este acontecimento — o acto inaugural do importante melhoramento que permite ao «Sud-Express», no percurso nacional, o apreciável ganho de 35 minutos — a C. P. pôs à disposição dos seus convidados, cerca de duzentos, um comboio «Foguete» especial, que saiu da estação de Santa Apolónia às 8.22 horas.

Entre os numerosos convidados contavam-se os srs. ministros das Comunicações, da Defesa Nacional e das Finanças, que foram recebidos na estação pelos srs. Engenheiros R. Espregueira Mendes e Pedro de Brion, Director e Subdirector-gerais da C. P., estando presentes, também, os srs. Engenheiro Mário Melo de Oliveira e Costa, administrador-delegado; general Frederico Vilar, conde de Penha Garcia e Nogueira Soares, administradores; coronel Esmeraldo de Carvahais e drs. Vitor dos Santos e Emídio Mendes, do conselho fiscal; Engenheiros Júlio José dos Santos, Sebastião Horta e Costa, Professor Dr. João Faria Lapa, Engenheiros Frederico de Quadros Abragão, Adriano Baptista, João Monteiro, Ferreira de Almeida, Vasco Viana, Mário Fonseca, Joaquim Augusto Barros, Francisco Gavicho, Júlio da Silva Monteiro, J. Filipe Barata, Jaime Martins,

José Perestrelo Guimarães, Borges de Almeida, António Ferrugento Gonçalves, Rodrigues de Carvalho, Eduardo Ferrugento Gonçalves, Professor André Navarro, Dr. Élio Cardoso, editor do *Boletim da C. P.*; Jorge Salgueiro de Vasconcelos, secretário da Direcção Geral da Companhia.

Tomaram ainda lugar no comboio, entre outras individualidades, os srs. conde de Penalva de Alva, representante da Companhia «Wagons Lits» em Portugal; engenheiros Carlos Couvreur, director dos Serviços de Pontes do Ministério das Obras Públicas; Miranda Coutinho, director-geral de Transportes Terrestres; Ferreira Dias, presidente do Conselho Superior da Indústria; major Inácio Teixeira da Mota, comandante do Batalhão de Sapadores dos Caminhos de Ferro.

Na estação de Coimbra deram entrada no «Foguete» os srs. Drs. Mário de Figueiredo, presidente do conselho de administração da C. P., e Bissaia Barreto, presidente da Junta de Província da Beira Litoral.

Na Pampilhosa, onde o comboio teve nova paragem, entraram 18 alunos da Faculdade de Engenharia do Porto, acompanhados dos seus professores engs. Correia de Araújo, Almeida Garrett e Aristides Coelho, que se juntaram aos 20 alunos do Instituto Superior Técnico, embarcados em Lisboa, com os seus professores Rui Álvaro de Melo e Edgar Cardoso e assistentes engs. Kopk Correia Pinto e Pardal Monteiro, que se deslocaram ao Luso, a fim de, com os alunos do 3.º e 4.º anos de Engenharia da Escola do Exército, estes acompanhados dos profs. da cadeira, major Marques Girão e capitão Vasco Gonçalves, assistente, estarem presentes aos trabalhos de ripagem da ponte, dada a sua importância técnica.

À hora da tabela, 11,17, o comboio especial deu entrada na estação do Luso, em cujo gare aguardava as entidades oficiais o sr. eng. Branco Cabral, secretário-geral da C. P., e ainda os srs. dr. Marques Teixeira, governador civil de Viseu; dr. Melo de Figueiredo, presidente da Câmara Municipal da Mealhada, vereadores e outras entidades oficiais locais, dr. Cid Oliveira, presidente da Junta de Turismo de Luso-Buçaco, etc.

Os membros do Governo e os restantes convidados dirigiram-se, seguidamente, a pé para junto da nova ponte, onde os aguardavam os engenheiros Óscar Amorim, que dirigiu os trabalhos efectuados pela C. P. e fiscalizou os dos alemães, Arruda Pacheco, que na Alemanha recebeu as pontes metálicas, e Ferreira Magalhães, chefe das oficinas da C. P., em Ovar; Prof. Reinitztuber, director técnico da Casa Krupp, e eng. Sedlack, autor do projecto da ponte, e eng.º Karl Heinz Sufca, que dirigiu os trabalhos metálicos da ponte; e os representantes da Krup em Portugal, barão de Knigg e eng.º Ramalho Ortigão.

Os trabalhos da ripagem iniciaram-se às 5,45, em

seguida à passagem do último comboio de mercadorias sobre a antiga ponte. Esses trabalhos, dirigidos por técnicos portugueses e alemães, prosseguiram até próximo das 18 horas, e às 18,45 foi dada a linha livre ao comboio de passageiros para a Guarda, o primeiro que passou sobre a nova ponte.

Os principais trabalhos da ripagem foram realizados na presença dos srs. coronel Santos Costa, Prof. Pinto Barbosa e general Gomes de Araújo e restantes convidados, e consistiram na transplantação do novo tabuleiro e respectivos pilares de ferro, para o local onde primitivamente se encontrava a velha ponte. Quarenta operários movendo cinco guinchos potentíssimos procederam à operação, que foi observada interessadamente pela assistência e em especial pelos técnicos.

Terminados estes trabalhos, os ilustres membros do Governo, os componentes dos Conselhos de Administração e Fiscal, Direcção-Geral e altos funcionários da C. P. dirigiram-se para o Palace Hotel do Buçaco, onde almoçaram. Aos restantes convidados foi servido um almoço volante no Casino do Luso, onde a Administração da C. P. procedeu à entrega de medalhas comemorativas do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses aos técnicos alemães e portugueses que trabalharam na substituição das pontes.

* * *

Reuniram-se, numa mesa, ao almoço, os engenheiros de Via e Obras. Conversou-se animadamente. Trocaram-se ditos espirituosos.

— A alvenaria e a argamassa da nova ponte — informou e acentuou o sr. Eng.º Frederico de Quadros Abragão, foram feitas com a excelente água do Luso...

— É um luxo de que nenhuma outra ponte do País se pode gabar — comentou alguém, ao lado.

* * *

Fechamos a nossa reportagem com a reprodução integral das palavras do sr. Director-Geral da C. P., sr. Engenheiro R. de Espregueira Mendes, proferidas aos microfones da Emissora Nacional, pouco depois da chegada do comboio «Foguete» à estação de Luso:

«Com a ripagem da ponte das Várzeas que a C. P. e a firma alemã Krupp vão hoje efectuar na presença de membros do Governo e de técnicos do País, completa-se o vasto trabalho de renovação total das velhas pontes metálicas que existiam na linha da Beira Alta, quase desde 1880, e que foram posteriormente reforçadas por diversas vezes.

Encerra-se assim mais um capítulo de notáveis obras construtivas ferroviárias que permitirão transformar em ampla escala toda a circulação de comboios nessa importante zona — no bom sentido de se obterem circulações cada vez mais rápidas e, tam-

bém, cada vez mais seguras e cómodas. Deixam assim de existir quaisquer restrições de carga ou de velocidade nas linhas da Beira Alta para as circulações actuais que passam a ser rebocadas, em toda a extensão da linha, por locomotivas Diesel. Exemplo flagrante deste melhoramento é o «Sud-Express», que passa a ganhar, a partir de 1 de Junho próximo, 35 minutos no percurso nacional.

Esta importante renovação de pontes ferroviárias — só possibilitada mercê do manifesto interesse e alto auxílio do Governo da Nação — integra-se, com destaque, na sequência de realizações fecundas que o caminho de ferro nacional presentemente está vivendo, em todos os seus sectores, com extraordinária intensidade e em obediência a um vasto programa de valorização do próprio País.

Satisfaz-nos a certeza de que indo-se ao encontro dos imperativos do serviço público e do interesse nacional, todos reconhecerão, neste empreendimento de vulto, que se vai inaugurar, a marca de progresso material e técnico que se está operando no nosso caminho de ferro.

* * *

A partir de hoje, Domingo, 1 de Junho, entram em funcionamento as novas marchas de comboios com uma melhoria da ordem dos 35 minutos, podendo, dada a resistência das novas pontes, as composições circular com maior volume de cargas.

O Jardim Zoológico e o grande roseiral em flor

Quem hoje vai ao Jardim Zoológico — uma das mais sugestivas atracções turísticas de Lisboa — leva consigo dois objectivos: admirar a rica colecção de animais, agrupados em modernas, higiénicas e artísticas instalações, e contemplar o grande roseiral, em pleno esplendor nos meses de Maio e Junho.

O sr. Professor Doutor Fernando Emíldio da Silva e sua Esposa, rodeados como estão de bons colaboradores, entre os quais o grande architecto, sr. Raul Lino, têm-se dedicado ao progresso e ao aformoseamento do mais belo «Jardim de Aclimação» da Europa.

Na tarde de 27 de Maio, o ilustre Conselho de Administração recebeu numerosos convidados para lhes mostrar a nova instalação para grandes macacos (8 jaulas e um pavilhão central); as ampliações do Castelo das Águias e do aviário «Madail», a instalação dos pavões brancos e a transformação em aviário da casa das criações. Estão em execução as instalações para hienas e para garças. A visita terminou no «Grande Roseiral de Lisboa».

No pavilhão foi servido aos convidados um finíssimo lanche.

Publicações recebidas

Centro de Cardiologia Médico-Social de Coimbra (Boletim referente às suas actividades durante o ano de 1957)

O Boletim do Centro de Cardiologia Médico-Social de Coimbra, recentemente publicado e referente às actividades desenvolvidas, durante o ano de 1957, por aquela benemérita instituição, a cujos destinos preside, como seu director, o sr. Dr. João Porto, insere artigos de grande interesse: *Possibilidade de uma campanha nacional de prevenção da cardiologia reumática*, pelo director do Centro, *Profilaxia da febre reumática* (Relatório dos Especialistas do Comité das doenças reumáticas); *Assistência-Domiciliária dos Hospitais da Universidade de Coimbra*, pelo Dr. José Cavalheiro; *Colocação dos doentes com cardiopatia* (Relatório do «British Council for Rehabilitation»); e *Relatório* referente às actividades de 1957, pela Assistente Social do Centro, sr.ª D. Maria da Luz Sanches Pinto.

Muitos são já os sócios beneméritos do Centro de Cardiologia Médico-Social de Coimbra e é de esperar que o número deles mais se avolume para que essa prestante instituição exerça em maior escala as suas meritórias actividades.

Panorama do Pensamento Filosófico

«Edições Cosmos», a quem se devem tantas iniciativas de ordem cultural, está publicando, em fascículos, mais uma obra de extraordinário interesse: *Panorama do Pensamento Filosófico*, cuja direcção está entregue ao Doutor V. Magalhães Vilhena, um nome ilustre muito conhecido e admirado nos meios cultos de Portugal e da França.

Esta obra merece o interesse de quantos desejam obter um conhecimento profundo da evolução espiritual do homem através das civilizações.

O fascículo n.º 7, há pouco distribuído, insere a continuação dos diversos aspectos da filosofia no Próximo Oriente, num ensaio de P. Masson-Oursel e inicia o capítulo *A Filosofia da Índia*, do mesmo autor, numa correcta tradução de Jorge Reis.

Dicionário de Música

Com o fascículo n.º 25, agora publicado, ficou terminada a importante obra *Dicionário de Música*, (Ilustrado), de Tomás Borba e seu discípulo Fernando Lopes Graça.

A sua publicação deve-se a «Edições Cosmos», firma à qual a Cultura portuguesa deve já inúmeros e valiosos serviços.

O *Dicionário de Música* teve como colabora-

“Caminhos de Ferro Portugueses” (Esboço da sua História)

Pelo Eng.º Frederico de Quadros Abragão

Inicia-se, neste número da «Gazeta», a publicação do segundo volume da importante obra «Caminhos de Ferro Portugueses — Esboço da sua História», da autoria do ilustre Engenheiro sr. Frederico de Quadros Abragão, nosso prezado amigo e colaborador.

O primeiro volume deste trabalho foi publicado e editado pela C. P. por ocasião das comemorações do 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Obra de fôlego e de grande interesse, ela revive uma grande época da vida nacional, relatando os acontecimentos de vulto ligados aos nossos caminhos de ferro, aos quais o País deve larga e benéfica influência.

Imprensa

«Jornal do Comércio»

O suplemento ao n.º 31.889, de 26 de Maio, do «Jornal do Comércio», é dedicado ao Brasil. Com essa edição, o diário mais antigo do País apresenta mais um testemunho do seu longo trabalho ao serviço das relações luso-brasileiras.

A primeira página deste magnífico suplemento é ilustrada com a reprodução de retratos de *Um Português, 1.º Imperador do Brasil* (D. Pedro I, do Brasil, IV de Portugal) e de uma *Brasileira, rainha de Portugal* (D. Maria II).

Numerosos artigos sobre actividades comerciais e industriais dos dois países irmãos constituem o valioso texto deste suplemento.

dores extraordinários os srs. Bragança Gil, José Carlos Picoto, João José Cochofel, Ruben Garcia, Seabra Dinis e Silvério Marques Pereira de Campos, nomes bem conhecidos e respeitados no mundo musical.

Pelo número das suas ilustrações, em grande parte reproduções de quadros célebres existentes em vários museus europeus, pelas biografias de compositores e executantes, pelos desenhos de instrumentos musicais, o *Dicionário de Música* representa, na vida editorial do País, uma iniciativa admirável, digna de registo.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Junho de 1908)

Consultas sobre viagens

Continuamos no consultório que temos aqui á disposição dos nossos assignantes.

J. F. P.—Pergunta-nos se, indo viajar no estrangeiro, deve comprar cheques ou libras ou levar cartas de credito.

Podemos responder-lhe com outra pergunta: Quer jogar na alta dos cambios? Compre cheques ou libras, ou tome carta de credito em libras, (se vae para Inglaterra) ou em francos, se para França, ou marcos, indo para paizes germanicos.

Mas se não quer arriscar-se em jogos cambiaes, deposite o dinheiro num banco e tome uma carta de credito de uma certa somma na moeda estrangeira que quizer.

Assim, quando levanta dinheiro é-lhe debitada essa quantia em Lisboa, em réis, *ao cambio do dia*, e o que lhe sobre, em réis o recebe, á volta. Neste caso não joga, portanto não perde nem ganha.

No caso anterior, tomando agora moeda estrangeira, se os cambios baixassem perde, não só porque no acto de levantar o dinheiro poderia ser-lhe debitado por preço inferior, como porque, ao regresso, a liquidação será como se vendesse ouro nessa occasião.

Cartas de credito circulares, na fórma que acima lhe aconselhamos, pôde tirá-las no Crédit Franco Portugais, ou no Banco Ultramarino, que acaba de estabelecer esse serviço;

ou, querendo credito só para determinados pontos, pôde servir-se da casa Totta que tem correspondentes em todos os paizes.

— O nosso assignante do Porto, n.º 1207, faz-nos uma pergunta bem simples:

«Tendo que ir todas as semanas, durante junho e julho, ás Pedras Salgadas, que bilhetes devo tomar?»

Indiscutivelmente bilhetes kilometricos.

Se tomar bilhetes de ida e volta, custa-lhe cada viagem em 1.ª classe, 5\$000 réis, e com validade por 3 dias. Com um bilhete de 3.000 kilometros, que lhe custa réis 59\$900, vae nove vezes do Porto ás Pedras, e volta (faltando-lhe apenas 24 kilometros que paga por tarifa geral, 480 réis) enquanto que se fôr com bilhetes de ida e volta gasta 45\$000 réis, com os de banhos 46\$550 e com assignatura 71\$700 réis.

Convém-lhe calcular quantas vezes terá que ir, para comprar o caderno kilometrico, segundo a distancia que tenha a percorrer.

A mais duas perguntas que recebemos sentimos não poder responder, por não serem de assignantes nossos.

Miguel Queriol

Com o maior entusiasmo saudamos o velho camarada, o chefe mestre e amigo que, no dia 29, completou os seus 80 annos.

No decorrer de uma vida activa, de trabalho mental e material, aquelle cerebro trabalha hoje tão equilibrado, tão energeticamente como na força da vida, quando o conhecemos.

E' que por tal fórma o seu espirito se identificou com a locomotiva, que não ha maneira de o fazer parar.

Que por muitos annos se perpetue essa marcha, sem que sinta necessidade de entrar nas oficinas para reparações, é o que desejamos ao dedicado amigo, nosso e da nossa *Gazeta*.



Os anúncios
nos «eléctricos» e
autocarros da
Companhia Carris
são

ECONÓMICOS E EFICIENTES

CONSULTE A

SECÇÃO DE PUBLICIDADE

CALÇADA DA BICA PEQUENA, 4

TELEFONE: 3 50 35



ROCHA, AMADO & LATINO, LDA.

ARAMEIRO

82, RUA DA PRATA, 86

Telefone 2 22 54



FERRAGENS

13, RUA NOVA DO ALMADA, 15

Telefone 2 22 56



METAIS

54, RUA DA BOA VISTA, 54

Telefone 2 22 55

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro—Cirurgia—Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 14 horas
Dr. Luís Malheiro—Pele e Sífilis—Consultas às 3.ª, 5.ª e Sábados,
das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas
Dr. António Ferrão—Doenças dos olhos—às 14 horas
Dr. Vaseconcelos Dias—Estômago, fígado, intestinos e doenças ano-
-rectais—às 15 horas
Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 17,30 horas
Dr. Pinto Bastos—Boca e dentes, prótese—às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 16 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária—Cursos Liceal e Comercial—Ciclo Preparatório do Ensino Técnico—Admissão aos
— Institutos Comercial e Industrial —

CIMENTO «TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FABRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO

SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º—Tel. 28953

LISBOA

OURO — PRATAS ARTÍSTICAS — RELÓGIOS

BAETA JOALHEIROS



65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

PORTUGAL

TELEFONE 2 6329

Teleg. BAETAS

FILIGRANAS — JÓIAS — PEDRAS PRECIOSAS

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS



COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 7 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA
TELEPHONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048 Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas
Caldeiraria * Soldadura eléctrica
Válvulas condutas forçadas
Reservatórios metálicos
Estruturas metálicas

MORPHY
-RICHARDS



Destinado para o trabalho doméstico mais pesado
e para uso comercial — LAVANDERIAS, HOS-
PITALS, COLÉGIOS, ETC. — LIGA E DESLIGA
A. CORRENTE MANTENDO O AQUECIMENTO
CORRECTO AUTOMATICAMENTE.

REPRESENTANTES

ESTABELECIMENTOS *Sida*, L^{IMITADA}
RUA DE S. NICOLAU, 44-48 • TELEF 33027

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA
107, R. dos Douradores — LISBOA

Indústria de Matérias Plásticas



JOAQUIM LARANJEIRA

FÁBRICA EM **ELVAS** TELEF. 400



Fábrica de Artigos de Borracha e de Artigos Plásticos, por Injecção, Extrusão, Compressão e Soldagem Electrónica



Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

DEPÓSITOS:

LISBOA: **ELVAS:** **PORTO:**

Praceta Pascoal de Melo, 5-A Rua da Carreira, 18 Rua da Fábrica, 11-1.º
Telef. 40085 Telef. 526 Telef. 50211



Equipamento original das automotoras **ALLAN** em serviço na C. P.

Material de injeção «Diesel» e eléctrico para motores industriais, marítimos e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ
PRODUTO ALENTEJANO

TRÊS TIPOS:

DOCE-SECO

MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositário em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

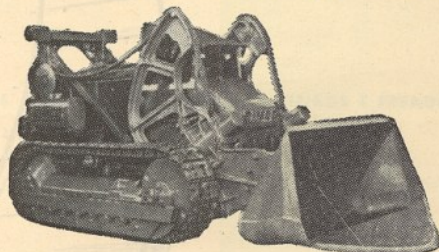
Praça da Figueira, 10-B
TELEFONE 2 7464

Depositária Geral:

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS

EIMCO

APRESENTA:



O Tractor-Escavador 105 Diesel
PODENDO TRABALHAR EM BULLDOZER

PARA TODAS AS PRODUÇÕES **EIMCO**

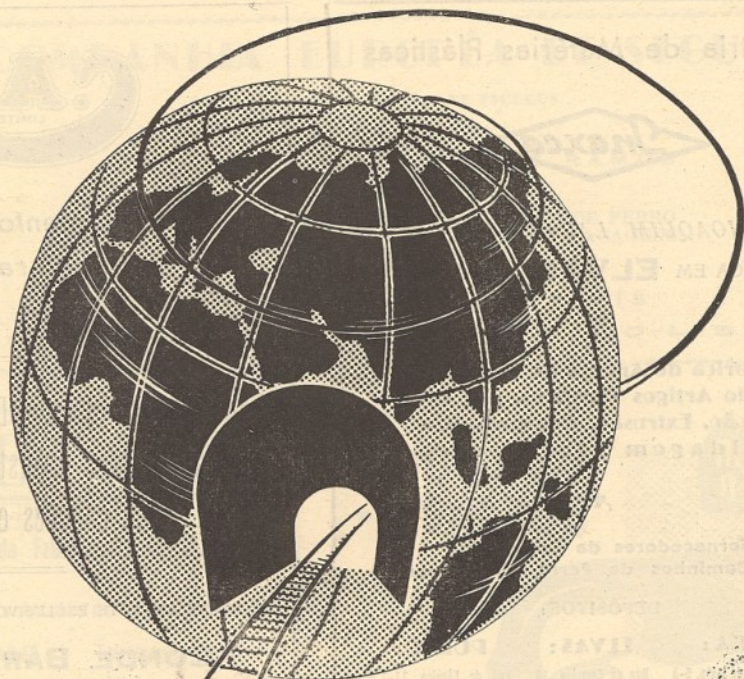
CONSULTAR O REPRESENTANTE

EDMOND DARDEL

Rua Rodrigues Sampaio, 19-4.º-B

LISBOA

TELEF. 4 22 89



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE