

DEPOSITO

JUL. 1958

32.º do 71.º Ano

Lisboa, 1 de Julho de 1958

Número 1693

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

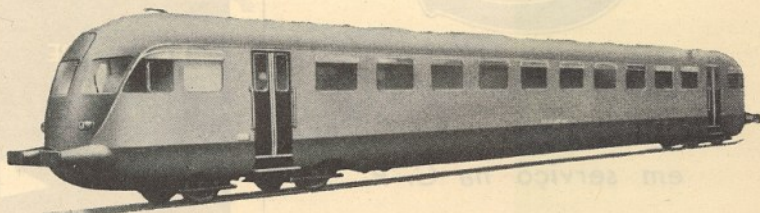
5, Rua da Horta Seca, 7—LISBOA

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 30168—LISBOA



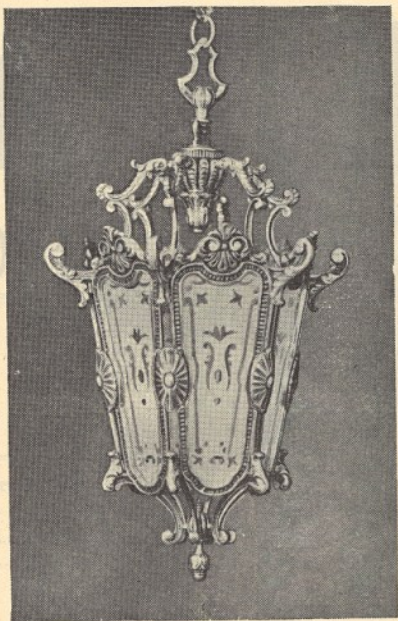
BREDA FERROVIARIA S.p.A.

Representante exclusivo:

«UNIVERSAL»

Sociedade de Aços, Máquinas e Ferramentas, Lda.

PORTO—LISBOA



«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



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

POSTES DE
CIMENTO
ARMADO



ALTA E
BAIXA
TENSÃO

Cavan

R.D. ESTEFANIA, 42 - TLF 47812

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 1898 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 2 7520

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

1693

1 — JULHO — 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

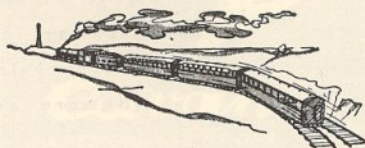
COLABORADORES

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

Os Caminhos de Ferro da Província de Moçambique no ano de 1956	311
No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal, pelo Eng.º <i>FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	315
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	319
Publicações recebidas	320
Gazeta dos Caminhos de Ferro	320
Segóvia e Madrid - Melhoramentos ferroviários, por <i>GUERRA MAIO</i>	321
Linhas Estrangeiras	322
Propaganda dos transportes de mercadorias pelo caminho de ferro	322
Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses	323
Há 50 anos	323



Os Caminhos de Ferro da Província de Moçambique no ano de 1956

Nas oficinas ferroviárias de Lourenço Marques já se constroem carruagens

POR oferta da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, recebemos o Relatório do ano económico de 1956. Assina-o o novo Director dos Serviços e Administrador-delegado, sr. Eng.º Avelino Horácio Brasão de Freitas, por ter sido transferido para a Província de Angola, como na devida altura noticiámos, o sr. Eng.º Arnaldo Pacheco Pereira Leite, a quem estava confiada, a partir de Outubro de 1952, a Administração desses Serviços.

As receitas cobradas e consignadas à Administração, em 1956, totalizaram 856.846 contos, representando um aumento de 152.993 contos em relação a 1955 e de 225.808 contos em relação a 1954, tendo as despesas atingido só a importância de 475.148 contos, o que representa apenas um aumento de 64.876 contos em relação a 1955 e 82.492 contos em relação a 1954.

A que se deve o sensível aumento das receitas verificado em relação aos dois anos anteriores? Esse aumento, esclarece-nos o sr. Eng.º Avelino Horácio Brasão de Freitas, no seu Relatório, deve-se à abertura ao tráfego, para as Rodésias, da nova linha do Limpopo, a qual foi inaugurada no dia 1 de Agosto de 1955.

Nas importâncias acima indicadas não se acham incluídas as receitas e as despesas referentes ao caminho de ferro da Beira, que foram as seguintes: 301.970, 305.876 e 312.443 contos de receitas, e 143.176, 141.999 e 157.214 contos de despesas, respectivamente em 1956, 1955 e 1954.

Quanto ao capital líquido da Administração, esse também aumentou, pois atingiu a importância de 4.445.665 contos, o que representa mais 227.499 contos que em 1955 e 594.494 contos que em 1954. Não está incluído na importância acima indicada o capital do caminho de ferro da Beira, que atingiu a importância de 911.631 contos, representando um aumento de 75.431 contos em relação a 1954.

Revelados estes números, o sr. Director dos Serviços e Administrador Delegado faz, a propósito, o seguinte comentário:

«Pode à primeira vista parecer que a entrada de maior numerário do que nos anos anteriores tornou a vida da Administração mais desafogada. Assim não é. Basta notar que o Fundo de Renovação destinado a cobrir esta despesa, que tanto necessário é ter em consideração para manter em bom estado os elementos de trabalho, se encontra desfalcada da importância de 232.537 contos, e há a necessidade, não

só de aumentar certas instalações, como também de adquirir mais material de tracção e circulante e equipamento portuário e bem assim de pagar os elevados encargos adquiridos com os Empréstimos e su-primentos».

Como nos Relatórios anteriores, o volume de 1956 divide-se em duas partes, sendo a segunda dedicada ao Caminho de Ferro da Beira.

O volume presente é ilustrado com várias gravuras, sendo as primeiras respeitantes à visita do Chefe do Estado a Lourenço Marques, Limpopo, Guijá. As restantes dão-nos aspectos de melhoramentos realizados e de novas obras em curso.

No fim do ano de 1956, estavam assentes, no cais de Lourenço Marques e respectiva gare Marítima, 90,639 quilómetros, e a extensão de linhas de serviço das gares e desvios particulares atingiu, na rede de Lourenço Marques, 91,938 quilómetros. A extensão de linhas de serviço nas outras redes, era no fim do ano em referência, a seguinte:

Gaza, 6,479; Inhambane, 8,483; Quelimane, 15,285; Moçambique, 39,538; e em Tete, 23,957 quilómetros. No porto da Beira estavam assentes no fim de 1956, 43,074 quilómetros de via.

Perante estes números, pode-se, portanto, dizer que o total da linha assente em exploração é de 2.250,868 quilómetros, em comparação com 2.241,344 quilómetros no fim de 1955 e com 1.955,515 quilómetros no fim de 1954. Nestes números não se incluiu a linha do caminho de ferro da Beira, a que, próximamente, ao tratarmos, exclusivamente, do Relatório da Beira, faremos a devida referência.

A viagem presidencial, em 1956, à Província de Moçambique, proporcionou o ensejo de evidenciar não só os modelares serviços dos caminhos de ferro mas também a eficiência das bem apetrechadas oficinas, onde já se fazem construções importantes. Com efeito, dos oito elementos da composição que transportou o Sr. General Craveiro Lopes nas Divisões de Lourenço

Marques e Beira, todos com ar condicionado, um foi especialmente construído para essa ocasião na Metrópole; quatro, constando de dois salões, um salão-restaurante e um furgão com central geradora e instalações frigoríficas, foram construídos nas oficinas dos C. F. M. em Lourenço Marques; os três restantes, que constavam de carruagens de luxo para passageiros, foram construídas na Bélgica e modificadas nas oficinas de Lourenço Marques para serem incluídas no comboio presidencial. Dos cinco elementos da composição que circulou na linha de Moçambique, um, o salão presidencial, foi reconstruído nas oficinas de Lourenço Marques; outro, um elegante salão-restaurante, foi construído nas oficinas de Nampula; os restantes elementos, duas carruagens de luxo e um furgão com central geradora e frigoríficos, foram remodelados nestas últimas oficinas as quais — sublinha o Relatório — embora não tão bem equipadas como as de Lourenço Marques, produziram um trabalho digno de especial menção. Na linha de Quelimane, foi utilizada uma automotora de rodados pneumáticos, a qual havia sido completada e excelentemente remodelada nas oficinas dessa mesma linha.

A abertura da nova linha férrea do Limpopo ao tráfego com as Rodésias, reflectiu-se com grande benefício no movimento do porto de Lourenço Marques, que manuseou em 1956 cerca de 870.000 toneladas «porto» de mercadorias de e para aquele destino. Com efeito, a carga transportada por esta nova linha, durante o referido ano, foi 687.436 toneladas de de 1.000 quilogramas, com o rendimento de 146.245 contos, das quais 325.436 toneladas com o rendimento de 98.912 contos de tráfego ascendente e 361.649 toneladas com o rendimento de 47.333 contos de tráfego descendente.

Em seguida, o Relatório assinala que no dia 21 de Julho de 1956 chegou a Lourenço Marques o primeiro comboio de passageiros para a inauguração do serviço regular entre Bulawayo e a capital da

Província. O comboio, composto de 14 carruagens e dois salões privativos, cumpriu sem esforço o horário previsto, tudo levando a crer que as 2€ e 1/2 horas estabelecidas para aquele percurso sejam em breve reduzidas para cerca de 24 horas, ou mesmo menos, caso a afluência de passageiros vier a justificar um serviço rápido com material apropriado, pois no território português e em grande parte do rodésiano o traçado e perfil permitem velocidades possíveis a bem poucas outras linhas de longo percurso em África.

Mercê desta feliz iniciativa dos Governos de Portugal e das Rodésias, Lourenço Marques poderá tornar-se, pela rapidez do transporte, perfeição do serviço, excelência do seu porto e amenidade do clima, o local preferido pelos habitantes da África Central para umas férias à beira-mar e para o trânsito de mercadorias de e para a zona que geograficamente lhe pertence.

A extensão das linhas percorridas pelos comboios de passageiros (excluindo a linha da Beira) foi de 1967 quilómetros. O número de comboios de passageiros, incluindo os mistos, foi de 15.735, em comparação com 14.102 em 1955 e 13.464 em 1954, mostrando um aumento de 11,6 % em relação a 1955 e 16,9 % em relação a 1954.

O número de passageiros transportados em caminho de ferro foi de 1.549.013, em comparação com 1.426.251 em 1955 e com 1.272.011 em 1954.

As oficinas de reparação de material de tracção, circulante e de via, merecem também uma referência especial, já que, mais acima, aludimos a algumas das suas importantes construções. São 9 no total estas oficinas, sendo oficinas gerais de reparação de material circulante em cada uma das redes de Lourenço Marques, Inhambane e Gaza, Quelimane, Moçambique, Murtarara e Beira, uma oficina de reparação de vagões e carruagens em Lourenço Marques, e uma oficina de reparação de material de via, também naquela cidade. Há, além disso, pequenas oficinas de repa-

ração de automotoras em Lourenço Marques, em Gaza, em Mocuba, na rede de Quelimane, em Iapala, na rede de Moçambique e em Tete, na Divisão da Beira e pequenos postos de revisão de material circulante na Moamba e em Ressano Garcia, na rede de Lourenço Marques, e em Namula e Ribánè, na rede de Moçambique.

Em todas estas oficinas havia ao trabalho, em 31 de Dezembro de 1956, 1.052 operários, sendo 462 europeus e 590 indígenas, em comparação com 396 e 546 no ano anterior e 392 e 540 no ano de 1954.

O número total de operários-dias de trabalho em todas as redes, durante 1956, foi de 307.757, em comparação com 283.592 em 1955.

A despesa com salários foi de 24.879.449\$00 em comparação com 20.764.392\$00 no ano anterior.

A despesa com o pessoal das oficinas de reparação de material circulante e de tracção foi de 31.775.892\$00, sendo 21.879.449\$00 de mão-de-obra manufacturada, e 6.896.443\$00 de pessoal superior e outro não aplicado às obras.

A despesa com o material consumido nas oficinas de reparação e de material de tracção e circulante foi de 20.440.235\$00, sendo 15.381.858\$00 empregados em fabrico e 5.058.377\$00 em ferramentas, máquinas-ferramentas, óleos combústíveis e energia eléctrica consumida nas oficinas, expediente. etc.

Dediquemos agora, continuando a folhear o Relatório, algumas palavras aos serviços de assistência médico-sanitária mantidos pela Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.

Esta Administração, dando cumprimento à Portaria n.º 6.977, de 26 de Junho de 1947, que manda dar aos servidores do Estado a assistência clínica, de enfermagem e farmacêutica de que possam carecer, conseguiu uniformizar os serviços médicos e de enfermagem das suas redes sem, contudo, descuidar as Brigadas de Estudo e

Construção, etc., por forma a colher maior eficiência naqueles referidos serviços.

Os postos médicos mais importantes são os das Divisões de Exploração de Lourenço Marques, Beira e Moçambique, possuindo os outros caminhos de ferro da Província postos de socorros rudimentares. Em todas as redes, ao pessoal circulante e ao que reside nas áreas ferroviárias são prestados os serviços de consulta, visitas médicas e de enfermagem domiciliárias quer a europeus quer a indígenas.

Entre as medidas profilácticas postas em prática em todas as secções de Saúde, as da Campanha Anti-Malárica teve particular relevo. Com a desinfecção das repartições, oficinas, carruagens e outros veículos de transporte, armazéns, dormitórios, estações, gabinetes de trabalho, dependências, residências e recintos ferroviários resultou uma baixa acentuada das doenças infecto-contagiosas.

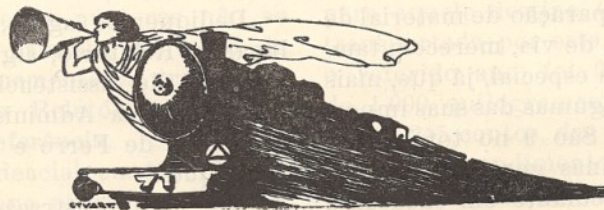
Não queremos fechar este artigo sem fazer merecida referência ao Clube Ferroviário, com grandiosa sede em Lourenço Marques e delegações na Beira, Gondola, Nampula, Zumbo, Quelimane, Mutarara, Tete, Inhambane e em Gaza. Este Clube é

subsidiado pela Administração, que facultava a todas as delegações aparelhos de projecção e filmes educativos.

Esta colectividade, além do jogo periódico de futebol e de basquetebol, na época própria, continua a promover exercícios físicos, ciclismo, ténis, atletismo, ginástica, para adultos e jovens, entre os quais figuram os aprendizes, para quem as respectivas aulas são obrigatórias e gratuitas, e gratuitas e extensivas mesmo às famílias dos não ferroviários, decisão que muito honra o Clube.

Para disputa da «Taça Sturrock», troféu instituído em 1947 pelas administrações ferroviárias da União Sul-Africana e de Moçambique, realizou-se no dia 18 de Agosto, de 1956, na Cidade do Cabo, um encontro anual entre as equipas representativas daquelas duas administrações. Como os anteriores, o jogo decorreu dentro de um espírito de camaradagem ferroviária — e é esse e não outro o principal objectivo dos organizadores desta competição.

Num dos nossos próximos números, anotaremos, com o merecido desenvolvimento, o que o Relatório nos apresenta acerca do Caminho de Ferro da Beira.



No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

CAPÍTULO III

CONDIÇÕES QUE REGULAM O MODO COMO DEVE SER FEITA A EXPLORAÇÃO CONCEDIDA À EMPRESA PELO ARTIGO 25.º DO CONTRATO

«Artigo 47.º — Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

«Art. 48.º — Os empregados do governo, que forem incumbidos da fiscalização do caminho de ferro, ou da cobrança de contribuição lançada sobre os preços de transporte, ou da fiscalização sanitária da linha, deverão transitar nele sem pagar quantia alguma.

«Artigo 49.º — A empresa será obrigada a pôr à disposição do governo, por metade dos preços das tarifas, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha férrea.

«Artigo 50.º — A empresa será obrigada a transportar gratuitamente as malas do correio e os seus condutores em wagons bem acondicionados, nos trens de maior velocidade.

«O governo fará, ouvida a empresa, o regulamento deste serviço, tomando por base os regulamentos franceses respectivos dos caminhos de ferro subsidiados pelo Estado.

«Artigo 51.º — O número de viagens por dia será fixado pela empresa, de acordo com o governo, segundo as necessidades da circulação. O máximo e mínimo da velocidade dos comboios ordinários de viajantes e mercadorias e dos comboios extraordinários, bem como a duração do trânsito completo, serão sujeitos às regras de polícia para segurança pública que o governo tem o direito de estabelecer, ouvida a empresa.

«Artigo 52.º — Todo o comboio ordinário de viajantes deverá conter, salvo os casos imprevis-

tos de extraordinária ocorrência, carruagens de todas as classes em quantidade suficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar lugar.

CAPÍTULO IV

CONDIÇÕES RELATIVAS AO DEPÓSITO, PRAZOS PARA A CONSTRUÇÃO, PENAS CONVENCIONAIS, LEGISLAÇÃO APLICÁVEL E OUTRAS ESTIPULAÇÕES

«Artigo 54.º — O depósito de 30.000 libras esterlinas em títulos de dívida pública portuguesa, pelo seu valor no mercado, feito no Banco de Portugal em nome dos concessionários à ordem do governo, como caução ao cumprimento das obrigações da empresa, só poderá ser levantado pela mesma empresa nos termos do artigo seguinte. Se porém as Cortes não aprovarem o presente contrato, o mencionado depósito será logo restituído à empresa.

«§ único — A empresa tem direito a receber os juros destes títulos enquanto durar o mesmo depósito.

«Artigo 57.º — A construção do caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja começará em escala proporcional à sua extensão, dentro de três meses a contar da data da lei que aprovar este contrato, e na mesma escala continuará até à sua conclusão. O caminho de ferro com todo o seu material fixo e circulante, edificios, acessórios e dependências de que tratam os artigos 1.º e outros, estará pronto para se poder entregar ao trânsito público em toda a sua extensão dentro de três anos, a contar do dia em que começarem as obras.

«Artigo 58.º — Se a empresa não começar as obras dentro do prazo determinado no Art.º 57.º, julgar-se-á caducada a concessão, e rescindido este contrato, e reverterá para o Estado a caução depositada.

«Artigo 59.º — Se a empresa, tendo começado

as obras, as não continuar nos termos do citado artigo, ou se não concluir a construção do caminho de ferro com todo o seu material fixo e circulante, edificios accessórios e dependências, nos termos e no prazo estipulado no mesmo artigo; ou se não cumprir as cláusulas estipuladas no contrato, ou se se recusar a obedecer à decisão dos árbitros em caso de desavença, terá também o governo, por sua autoridade, direito a declarar rescindido o contrato.

«§ único — Neste caso será a construção do caminho de ferro com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliados, posta em hasta pública por espaço de seis meses com as mesmas condições, e arrematadas à empresa que maior lance oferecer. O preço da arrematação será entregue à empresa, depois de deduzidas as despesas que tiver feito com o pagamento do subsídio e fiscalização.

«Se dentro destes seis meses não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao Estado sem indemnização alguma, e o contrato rescindido para todos os efeitos jurídicos.

«Artigo 60.º — Exceptuam-se das disposições dos artigos precedentes os casos de força maior devidamente comprovados.

«Artigo 62.º — No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o governo proverá por sua própria autoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa, e intimá-la-á logo para ela se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

«§ 1.º — Se três meses depois de intimada, na forma deste artigo, a empresa não provar que está habilitada para continuar com a exploração da linha férrea, incorrerá por esse mesmo facto, depois da declaração do governo, na pena de rescisão do contrato, e perderá o direito a todas as concessões que por ele lhe forem feitas, e o governo entrará imediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependências, sem indemnização alguma.

«§ 2.º — Ficam salvos das disposições deste artigo os casos de força maior.

«Artigo 63.º — Quando o governo tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá o direito de se pagar de quaisquer despesas que sejam necessárias para pôr o dito caminho em bom estado de serviço, pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos, os quais objectos ficarão servindo nos últimos cinco anos de hipoteca especial a esta obrigação.

«Artigo 69.º — O governo fará o regulamento

de polícia do caminho de ferro e suas dependências, ouvida a empresa.

«A empresa é autorizada a fazer os regulamentos para o serviço da exploração, submetendo-os à aprovação do governo.

«Estes regulamentos são obrigatórios para a empresa, e em geral para todas as pessoas que fizerem uso do caminho de ferro.

«...sendo testemunhas a este acto o bacharel António Augusto de Mello Archer, chefe do gabinete do Ministro, e Pedro Roberto Dias da Silva, chefe interino da repartição de contabilidade. António de Serpa Pimentel, John Sutherland Valentine. Fui presente, António Cardoso Avelino, António Augusto de Mello Archer, Pedro Roberto Dias da Silva e Ernesto Faria».

Poucos dias se passaram depois da assinatura do contrato e, logo em 18 de Janeiro, John Valentine pedia a modificação do artigo 26.º, para que a faculdade de resgate pelo Estado fosse elevada de 15 para 30 anos, garantindo-se à empresa uma anuidade não inferior 6 1/2 % sobre o custo real da linha e material circulante, depois de deduzida a importância da subvenção recebida, que não poderia ser superior a 500 mil libras esterlinas.

Submetido esse pedido à sanção das Câmaras em 13 de Fevereiro, foi, depois de rápida discussão, sancionado pela lei de 29 de Maio que se transcreveu

Não pararam, entretanto, os trabalhos e, assim, em 23 de Janeiro seguinte, 1861, eram abertas à exploração as linhas do Barreiro e Vendas Novas, cujo primeiro troço até Bombel já havia sido inaugurado, como se disse, em 31 de Maio de 1858, e o ramal de Setúbal.

Com a inauguração deste importante troço de linha e com o prosseguimento dos trabalhos na direcção de Évora e Beja, estabelecia-se, porém, uma «anomalia impressionante»: (6) a linha ao sul do Tejo ficava entregue a duas companhias e, o que é mais impressionante ainda, com vias de bitola diferente, obrigando a todos os incómodos e inconvenientes de trasbordo dos passageiros e baldeação da carga: do Barreiro a Vendas Novas — a chamada «companhia brasileira» — com via de 1^m,44; desta estação em diante, a «companhia inglesa» e via de 1^m,67.

Como veremos a seu tempo, assim succedeu quando da inauguração da linha até Évora e Beja, em que os conviados tiveram, em Vendas Novas, de mudar de comboio.

Se tal anomalia perdurasse, as linhas a construir para o Alentejo e Algarve, cuja necessidade dia a dia se tornava mais evidente, ficariam sempre na dependência da primeira companhia e com a sujeição àquele primeiro troço até Vendas Novas.

Impunha-se, pois, a sua uniformização, pelo alargamento da parte menos extensa e fusão em uma só entidade exploradora. Por outras palavras, impunha-se o resgate da primeira companhia.

Entabou, por isso, o governo negociações nesse sentido, acabando por contratar, em 5 de Agosto^(*) de 1861, a sua compra pela quantia de 13.500\$000 réis, incluindo todo o material fixo e circulante.

Pensara mesmo o governo na solução de transferir pura e simplesmente a concessão para D. José de Salamanca, dada a forma notável como se revelara na construção das linhas do Leste e do Norte; chegara mesmo a admitir-se a soma de 3000 libras por quilómetro. Mas a opinião pública manifestou-se contra a ideia de ficarem todas as linhas férreas nacionais, ao tempo existentes ou em construção, nas mãos de uma só entidade e sob a direcção de estrangeiros.

Por isso, a proposta de lei apresentada às Camaras afastava tal hipótese; e, contudo, originou ainda porfiado debate, mas acabou por ser sancionada pela lei de 10 de Setembro de 1861.

Baseado nessa lei, o governo comprou toda a linha do Barreiro a Vendas Novas e ramal de Setúbal às respectivas companhias por 939.730\$950 réis, para o que ficou autorizado a levantar os fundos necessários e bem assim a fazer a sua exploração de conta própria até entender conveniente realizar novo contrato com outra empresa, que desse as devidas garantias, mas uniformizando não só a exploração como a própria linha.

Mediam, então, as linhas construídas 68,987 quilómetros.

Na Companhia Real, a construção desta linha e o seu projectado prolongamento para Beja e Évora, aquele na direcção do Guadiana para Sevilha, e este, muito especialmente, para Estremoz e daí para Borba, Vila Viçosa e possivelmente Elvas, causaram certa reacção, considerando-os lesivos dos seus interesses.

D. José de Salamanca levantou a questão na sessão do Conselho de Administração de 4 de Dezembro e a companhia desde logo apresentou o seu protesto junto do ministro das Obras Públicas, baseando-se essencialmente no possível desvio do tráfego internacional pela nova via, sensivelmente mais curta.

Esse protesto, sob forma de requerimento di-

rigido a Sua Majestade em 30 de Dezembro⁽⁷⁾, argumenta que a companhia «não teve conhecimento das bases do contrato que se pretendia celebrar» e do qual «só extra-oficialmente teve notícia»; «soube contudo quanto era suficiente para certificar-se de que no contrato projectado se fariam directamente as estipulações que havia outorgado com o governo e se iludiam ou deslembavam algumas das condições com que se obrigara à construção das suas linhas».

Recorda o protesto já apresentado ao governo e estranha que a sua reclamação tenha sido comunicada à companhia interessada e bem assim, no dia seguinte, ao Conselho de Obras Públicas.

Logo em 6, o ministro respectivo recebeu os administradores da Companhia Real e procurou demonstrar-lhes que o contrato em causa dano algum causava aos seus interesses, nem transgredia as cláusulas fundamentais do que com ela havia sido estipulado «uma vez que a nova linha não passe além de Estremoz».

Não se considera, porém, convencida a requerente e, por isso, ratifica o protesto feito e alega em defesa dos seus direitos, em primeiro lugar e acima de tudo, o artigo 34.º do seu contrato.

Recordemos que segundo esse artigo :

«O governo não poderá conceder, durante o tempo da concessão, linha alguma paralela às que fazem objecto do presente contrato sem consentimento da empresa, excepto quando a distância entre essa linha e esta for superior a quarenta quilómetros».

E, então, o requerimento da Companhia Real examina o que se deve entender por paralelismo de duas linhas férreas. E escreve:

«São paralelas, no sentido económico, as linhas que pela sua posição são forçadas à competência, que termina pela ruína de uma das empresas; são paralelas duas linhas de caminho de ferro, das quais uma se pode em parte reputar supérflua, num país onde nem a população nem a actividade produtiva do solo e das indústrias podem alimentar simultaneamente como nos países populosos e opulentos muitas linhas férreas que percorrem a mesma zona.

«Este é o paralelismo económico, este é o verdadeiro paralelismo que se deve invocar numa questão que não é de geometria especulativa, mas uma questão prática em que se acham empenhados interesses legítimos e reais que não podem considerar como defesa e salvaguarda uma distinção especiosa e uma subtilidade escolar.

«É este paralelismo o que se realiza apenas prolongado o caminho de Vendas Novas a Évora até chegar a Estremoz, onde distará da linha da

(*) 6 de Agosto, segundo a «Rev. de O. P. e M.» de 1892.

requerente ainda menos de 40 quilómetros estipulados no contrato.

«Basta lançar a vista sobre uma carta de Portugal, para que pela posição das duas linhas, a da requerente e a que se pretende conceder, se possa avaliar qual delas virá a ser a mais fácil e a mais trilhada comunicação entre os dois Estados da Península.

«Enquanto à linha que começa no Barreiro e que um dia, se o governo persiste em seu intento, virá a terminar em Badajoz, passando por Évora, Estremoz e Vila Viçosa, irá quase directamente das proximidades de Lisboa até à fronteira do país vizinho.

«A linha da requerente, seguindo a margem do Tejo e obrigada desde a sua origem a afastar-se consideravelmente da direcção para onde deveria convergir, vai atravessar em Constância aquele rio, corta depois um terreno agora quase infértil e escassamente povoado para se dirigir a Portalegre, e dali vir descair em Elvas, para buscar depois a fronteira de Espanha.

«Suponhamos construída a linha por Évora a Estremoz. A parte da linha actual, compreendida entre Elvas e o Entroncamento da linha de Leste, será inteiramente inutilizada como linha internacional.

«160 quilómetros de um caminho, que tem sido construído na esperança enganadora de que seria destinado a ligar os dois países, ver-se-á condenado a contentar-se com a exploração dos pontos intermédios.

«Diz-se porém: Não tendes razão para as vossas queixas. De Estremoz ou Vila Viçosa até à fronteira de Portugal, a linha que vamos conceder ficará para sempre interrompida. O tracto, que decorre desde o términus da linha até Badajoz, tirar-vos-á todo o receio de ruínosa competência

«Quem irá por Évora a Badajoz, sabendo que se lhe acaba a via férrea muito antes da fronteira? Especiosa e falacíssima ilusão!

«Pois se agora se infringe a letra expressa e o espírito evidente do contrato, concedendo que uma outra companhia leve até Vila Viçosa os seus arraiais para a luta e competência industrial, quem duvida que amanhã a lógica, mais poderosa que a vontade dos governos e dos homens, não tire da primeira concessão todos os corolários que nela se contém?

«Quem terá força para se opor às conveniências públicas, quando elas reclamarem que, por

mais alguns quilómetros, não deixem por acabar a linha mais directa de Lisboa a Badajoz?

«A linha, que hoje pára em Estremoz, irá irresistivelmente até à fronteira, embora a mandem hoje terminar naquele ponto.

«A linha avançará porque é visivelmente a intenção dos novos concessionários obter mais tarde o complemento natural e necessário da primeira concessão.

«Mas o caminho — dir-se-á — compram-no os ingleses com o direito de o prolongarem desde Beja até o Guadiana duma parte, da outra desde Évora a Estremoz.

«E pode alguém supor que é o ramal do Guadiana que obriga os concessionários a exagerarem o preço que há poucos meses rebaixaram?

«Que terrenos populosos, que cidades florescentes, que empório de comércio, que centro de indústria, que território de activa agricultura não-de concorrer com os seus tesouros para a futura exploração deste ramal?

«De Beja ao Guadiana não é decerto a perspectiva de lucros lisonjeiros que estão de longe incitando os concessionários. O mesmo se pode avançar enquanto ao ramal ou linha para Estremoz, que apenas chegará a remunerar os gastos da exploração.

«É sem dúvida a esperança, a certeza, de obter o prolongamento da linha até Elvas, o que anima hoje os concessionários na prodigalidade com que pagam o caminho.

«A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses tem a consciência de haver desempenhado o seu dever, e não pode cabalmente explicar o desfavor com que hoje se vê tratada. Não pode ela supor que nos ânimos ilustrados do governo de Vossa Majestade prepondere o preconceito vulgar em que receia a influência da companhia e se lhe procuram coartar as suas justas liberdades com o pretexto de que não é conveniente concentrar em mãos de uma só empresa muitas linhas de caminhos de ferro, nem que as comunicações deste país com o resto da Península fiquem exclusivamente limitadas à linha que passa por Abrantes, Portalegre, Elvas e Badajoz.

(Continua)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Vasco Santana

Morreu Vasco Santana! Com a sua morte desapareceu mais um valor da cena portuguesa. Os grandes ídolos das plateias populares vão desaparecendo: o Estêvão Amarante, depois o Nascimento Fernandes, e agora, há poucos dias, o Vasco. Três actores populares que faziam rir o público e que representavam como grandes artistas que eram. E todos três, ases do teatro ligeiro, passaram, luminosamente, pelo palco glorioso do *D. Maria II*.

Vasco Santana soube valorizar, com a sua graça espontânea e a sua admirável arte de dizer, algumas peças inferiores. Escritor também, onde ele punha a sua mão experimentada, a graça saía mais esufiante e mais original.

Com a morte do grande actor, o teatro português ficou mais vazio e mais pobre.

A fidelidade de um cão

Impressionante e digna de meditação profunda, é a amizade que os animais, principalmente os cães, nutrem pelos donos. Acaba de morrer na Itália um cão excepcional. Chamava-se *Fido* e durante catorze longos anos esperou, à tarde, junto à paragem dos autocarros, num subúrbio de Veneza, o regresso do dono, de nome Carlo Soriani, que havia sido morto, num bombardeamento, na última Grande Guerra.

Catorze anos! Durante esse longo espaço de tempo, o pobre canino — tão rico, afinal, de ternura e de amizade — esperou, em vão, a volta do dono, que trabalhava próximo da aldeia.

A paciência e o coração dos cães nem sempre se cansam nem de esperar nem de amar. Que lição para muitos homens, principalmente para aqueles homens que nem mesmo são fiéis a si próprios!

Fido tem uma estátua em sua honra e a população da sua aldeia, como última homenagem, quis que esse cão admirável ficasse enterrado no humilde cemitério local, junto do dono, a quem tanto amara.

S. Francisco de Assis, que amou a pobreza, tinha razão em amar também os animais.

Se o cão é o maior amigo do homem — e é-o quase sempre — o maior inimigo do homem é o próprio homem. Já Plautus o dizia: *Homo homini lupus* — o homem, esse lobo do homem...

Os nossos artistas



O CAVADOR — (Jardim da Estrela)
Aguarela de João Rosa Rodrigues

FUMO...

*O fumo é a grafia com que escreve
A mão devaneadora da quimera
No seu estilo curvilíneo, leve,
E vário como um céu de Primavera.*

*Eu dela (quem melhor a compreendera!)
Entendo só algum dizer mais breve...
Gente há que a compreende e a considera
Clara como o luar em chão de neve:*

*São os alheados, os que vão sonhando
Ininterruptamente, mesmo quando
Os chicoteia o máximo tormento;*

*Os que, já sem remédio, ainda esperam;
Os felizes da desgraça, — os que souberam
Pôr toda a sua sua fé num sentimento!...*

(Do livro *Sombra de Fumo*)

AUGUSTO GIL

Publicações recebidas

Geologia de Portugal — Ensaio Bibliográfico (Letras A.P.) — *Pelo Eng. Luís de Menezes Acciaiuoli.*

A Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos comemorou dignamente o Centenário dos Serviços Geológicos (1857-1957) com a publicação, em 2 volumes, do ensaio bibliográfico *Geologia de Portugal*, pelo ilustre Engenheiro-Inspector Superior de Minas, sr. Luís de Menezes Acciaiuoli.

Dessa importante obra, fez-se agora a 2.^a edição, refundida e aumentada, mantendo-se, como na primeira, estas dedicatórias: «Em homenagem à Academia Real das Ciências — pelo estímulo e valimento em prol da criação do Serviço Geológico em 1857» e «À memória de todos os que contribuíram para o progresso das Ciências Geológicas. No ano comemorativo do Primeiro Centenário da Instituição dos Serviços Geológicos, esta Bibliografia mostra quanto os consideramos *Presentes*».

Esta Bibliografia — lê-se no Prefácio — diz respeito não só aos trabalhos de autores nacionais e estrangeiros referentes ou que interessem de qualquer modo a Portugal Continental, Insular e Ultramarino, como as obras publicadas no País embora se não refiram a assuntos portugueses.

Boletim Trimestral do Banco de Angola

Pela sua respectiva Repartição de Estudos Económicos, o Banco de Angola iniciou a publicação de um Boletim trimestral. O primeiro número, recebido agora na nossa Redacção, corresponde aos meses de Janeiro, Fevereiro e Março.

Com esta interessante publicação, o Banco faculta não só aos seus clientes mas também a todos as entidades com que mantém relações, os elementos de informação de que dispõe.

O Boletim, ocupando-se do Novo Plano de Fomento para o sexénio de 1959-64, insere as verbas destinadas a caminhos de ferro, estradas, pontes, portos marítimos, transportes fluviais e aéreos, e telecomunicações.

«Os Lusíadas»

Com a regularidade e a dignidade que foram sempre timbre das edições «Artis», acaba de sair o fascículo n.º 11 de «Os Lusíadas».

Como nos fascículos anteriores, duas belas estampas de Lima de Freitas, notável pintor e, sobretudo, extraordinário desenhador, enriquecem o texto, além das duas ilustrações que abrem o canto X. Camões, grande vulto nacional, tem nesta edição

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»,

É-nos sempre imensamente agradável arquivar aqui tudo que a Imprensa de Lisboa e da Província escreve ao registar, em termos de boa camaradagem, os números especiais da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Sobre o nosso aniversário a revista «Rodoviária» publicou a seguinte notícia:

«Entrou no 71.º ano de publicação, inteiramente votados à defesa e propaganda do tráfego ferroviário, este nosso estimado confrade da direcção do Sr. Carlos Ornellas. Os nossos melhores desejos de prosperidades.»

O «Jornal de Elvas» referiu-se, nestes termos, à entrada da «Gazeta» em novo ano de publicidade:

«Esta esplêndida e apreciada revista acaba de perfazer 70 anos de útil e magnífica existência ao serviço de várias e importantes actividades nacionais, como são os transportes, a engenharia, a indústria, o turismo, a economia, etc.

Publicando-se regularmente duas vezes por mês, «Gazeta dos Caminhos de Ferro», dirigida com a maior competência pelo ilustre escritor e jornalista dinâmico que é Carlos d'Ornellas, tem cumprido notavelmente a sua alta missão, por isso lhe enviamos, com o maior prazer, as mais calorosas felicitações.»

Do semanário «Vida Ribatejana», de Vila Franca de Xira, transcrevemos a notícia com que saudou o nosso número dedicado à Exposição de Bruxelas:

«Esta excelente revista quinzenal, que conta 71 anos de existência e de que é ilustre director o nosso querido amigo Carlos de Ornellas, acaba de publicar um magnífico número, distintamente colaborado e muito bem apresentado, dedicado à Exposição de Bruxelas e de homenagem à Bélgica.

As nossas felicitações.»

De «Os Ridículos», transcrevemos:

«A excelente revista quinzenal que é a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», dirigida pelo nosso prezado amigo Carlos d'Ornellas, dedicou o seu segundo número de Abril à Exposição de Bruxelas, com uma significativa homenagem à nação belga e à contribuição que o nosso País deu àquele grandioso certame.»

de luxo mais uma homenagem à sua memória ilustre e aos seus versos imortais.

«Os Lusíadas», em que o grande poeta deixou o melhor do seu engenho, e se tornou o mestre incomparável da língua portuguesa, são a voz de um povo e a sua consciência.

Os últimos fascículos conterão o final do Canto X e as notas e o estudo sobre Luís de Camões pelo insigne professor Doutor Hernâni Cidade.

JORNADAS EM ESPANHA

Segóvia e Madrid

— MELHORAMENTOS FERROVIÁRIOS

Por GUERRA MAIO

SÃO os grandes escritores que fazem a fama das terras. Assim Marmolejo, pequena estação termal espanhola, deve, em grande parte, o nome que tem ao que disse dela Palácio Valdez no seu célebre romance «A Irmã São Sulpício». A direcção do estabelecimento balnear deu à sua principal avenida o nome do consagrado escritor espanhol. A gratidão fica sempre bem a quem a pratica.

Outro tanto aconteceu a Segóvia, a que Azarin, no seu romance «Dona Inez» deu uma notável celebridade.

O romance passa-se em 1840, portanto há mais de um século, mas está vivo como se fosse agora. Pela leitura desse livro, há muito que desejava ver Segóvia, atraído pelos quadros sublimes que Azarin faz da vetusta cidade e os tipos castiços que ele contém. Só agora me foi possível e lá me apeei do comboio, numa tarde de Abril, agradável e com temperatura de verdadeira Primavera. Levava comigo o romance «D. Inez» e um «Guia de turismo», aparecido há pouco.

À noite, na tranquilidade do meu quarto, reli o romance de Azarin e o «Guia», para na manhã seguinte surpreender a vida da cidade e logo aos primeiros passos notei que ela em nada havia mudado desde 1840, em que o célebre escritor contemporâneo no-la descreve, com o brilho da sua prosa leve e insinuante.

Comecei pelo Alcazar debruçado 80 metros e a pique sobre o Eresma, cujas águas mal se percebem tal a folhagem copada do arvoredado que a cerca.

Para lá do rio alastra-se a capela baixa de «Vera Cruz» e de seis quinas, retintamente romana enquanto uma estrada sobe pela colina à procura da aldeia mais próxima. O jardim que precede o Alcácer tem a sua muralha igualmente sobre o Eresma, com bancos de pedra, para deles se gozar a paisagem que se perde além no contraforte, ainda nevado, do Guadarrama.

Estudantes dos dois sexos de livro aberto estudam as suas lições na tranquilidade da manhã e dali segui-

mos pelas ruelas íngremes e estreitas que levam à catedral, em cuja penumbra da nave triste, velhas matronas desfiam os seus rosários à espera da missa.

A catedral do século XVI domina a cidade e é das mais belas de Espanha e o seu claustro gótico, uma maravilha.

As velhas igrejas de S. Mateus (século XII) e de Santo Andrés, esta mais moderna, merecem também demorada visita, assim como a Casa dos Bicos, semelhante à de Lisboa. Em todas as ruelas da cidade topamos com velhas casas senhoriais e entre elas andámos à procura da que teria sido de D. Pablo da Silva, tio de D. Ignez, comparado por Azarin, pela sua austera sobrecasaca, a um doutrinário francês. Se não encontramos nas ruas de Segóvia este velho fidalgo castelhano, várias são as mulheres que nos dão, com frequência, a imagem de D. Inez da Silva: alta, de peito de «rola farta» e de olhos negros e profundos.



MADRID — Avenida de José Antonio

O maior atractivo de Segóvia é o seu famoso aqueduto, feito para trazer a água das faldas do Guadarrama para a cidade. É parecido com o de Gard em França e como este as suas pedras, de granito, não têm a ligá-las cal ou cimento. Igual ao de Gard,

é de duas arcarias sobrepostas, mas mais extenso e mais alto. Tem 128 arcos, numa extensão de 815 metros e 28,50 na sua máxima altura. O seu desnível é apenas de 1% e tem uma curva que lhe não tira a imponência.

Segóvia, pelos seus numerosos monumentos e atractivos, merecia bem uma visita de um dia inteiro, mas os deveres profissionais chamavam-me a Madrid e tive que partir ao meio da tarde. Todavia fiquei com a noção segura de que é a capital da província do seu nome, como dizem os nossos vizinhos e amigos.

Estando em Madrid fui ver os trabalhos da ampliação da estação de Atocha, onde verifiquei que já está pronta a plataforma da ligação subterrânea da estação do Norte até à do Meio Dia (Atocha) faltando apenas assentar os carris, linha que, uma vez concluída, permitirá a circulação directa dos comboios vindos de Irun, Bilbao, Santander e doutros pontos do Norte, para a Andaluzia e vice-versa.

Uma notável melhoria está em via de conclusão na estação de Atocha. A construção, no topo da ala Norte de plataformas com 4 linhas, para os comboios suburbanos, as quais virão desafogar as linhas principais. Assim a estação de Atocha ficará com 14 linhas, contando com as quatro há tempo concluídas no topo da ala Sul. Com esta ampliação fica-nos a esperança de poderem chegar e partir da estação de Atocha os comboios Lisboa-Madrid, onde ligarão com os de Barcelona, com vantagem considerável para o tráfego peninsular. Não sei o que disso pensa a Renfe, mas é natural que deixe de se servir da estação das

Delícias, nas suas relações com Portugal pois esta estação, situada num bairro excêntrico da capital espanhola, tem escassos meios de acesso. A de Atocha tem a servi-la não só o metropolitano, mas carros «eléctricos» e autocarros em todas as direcções, além de ficar diante de uma bela avenida, a qual dá logo ao passageiro a impressão da beleza da capital.

É digno de ser assinalado na estação de Atocha ainda a modernização e ampliação do café-restaurante, a que não falta elegância e bom gosto.

Outro melhoramento e de grande importância para as nossas relações internacionais é a 2.ª via do Norte, já concluída entre Victoria e Alsasua (43 quilómetros) e por onde passam já os comboios. Agora foram iniciados os trabalhos na parte Victoria-Miranda do Ebro (33 quilómetros), assim como a electrificação de Alsasua àquela estação.

Uma vez concluído este último troço, o que se espera para breve, visto a plataforma estar quase pronta, ficará a linha do Norte, de Madrid a Irun toda em dupla via, com a qual muito terá a ganhar a rapidez dos comboios de Madrid e de Lisboa para França.

Agora está-se procedendo à renovação da linha entre Salamanca e Medina e nalguns pontos na linha do Norte. Com estes e outros melhoramentos e com os que se virão a fazer em Portugal, entre os quais o assentamento da via dupla entre Chão de Maçais e Albergaria, poder-se-á ir de Lisboa a Paris em 24 horas. Esperemos que assim seja.

Linhas Estrangeiras

BRASIL

O «Departamento Nacional de Estradas de Ferro», contratou, em Dezembro de 1956, com a «Cobrasma», a construção de 6 carruagens metálicas, de classe única, para o serviço suburbano da «Viação Férrea Federal Leste Brasileira», entre as estações de Calçada (Salvador) e Alagoinhas.

A lotação de cada carruagem comporta 77 passageiros sentados e 100 passageiros em pé. O mobiliário é constituído por bancos de madeira envernizada, sendo 12 fixos e 21 de encosto reversível.

A New York Central, caminho de ferro com 17.600 quilómetros de linhas que percorrem 11 estados norte-americanos e parte do território canadense, retirou em Maio de 1957 a sua última locomotiva a vapor, uma Mikado n.º 1977, que era utilizada nas manobras do pátio, em Cincinnati.

A New York Central tinha em 1951 ao seu serviço

4.919 locomotivas a vapor. Actualmente, com a dieselização, iniciada em 1928, apenas 1.946 locomotivas diesel fazem todo o serviço de transportes, excepto na área da cidade de Nova York, onde as linhas são electrificadas.

Propaganda dos transportes de mercadorias pelo caminho de ferro

Está aberto em Roma um concurso internacional de cartazes

O Centro de Informação dos Caminhos de Ferro Europeus, com sede em Roma, abriu um concurso internacional para o melhor cartaz de propaganda dos transportes de mercadorias por caminho de ferro, serviço de «porta a porta».

Os prémios, em número de seis, totalizam 1.500.000 liras, sendo um 1.º prémio, de 500.000 liras (22.500\$00), dois 2.ºs prémios de 250.000 liras (11.250\$00) e três 3.ºs prémios de 100.000 liras (4.500\$00).

O prazo para entrega dos projectos termina no dia 30 de Agosto deste ano.

Os artistas portugueses que desejarem concorrer a estes prémios, devem dirigir-se ao Serviço da Secretaria e Informação da C. P. — Calçada do Duque, 20-1.º andar, onde lhes será facultado o Regulamento do Concurso.

Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses

Assumiu a Direcção-Geral desta Empresa o Engenheiro Philippe Dargecu

Para suceder ao sr. Charles Boyaux, acaba de ser chamado o Eng.º Philippe Dargecu para a Direcção-Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

O novo Director-Geral da S. N. C. F., diplomado pela Escola Politécnica de Paris, leva para o exercício do seu alto cargo uma proveitosa e notável experiência ferroviária, adquirida nas funções de Director-Geral Adjunto, nas quais, durante três anos, revelou qualidades excepcionais de trabalho. O Eng.º Philippe Dargecu iniciou a sua carreira ferroviária na Companhia Paris-Lyon à la Méditerranée.

O novo Director-Geral, galardoado com a Legião de Honra, foi quem, após a libertação da França, coordenou com os exércitos aliados os esforços para o restabelecimento do tráfego na rede francesa, que se encontrava lamentavelmente devastada.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» cumprimenta o novo Director-Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Julho de 1908)

Apparelho para prevenir os choques

Em Valparaíso, e perante o presidente da república, procedeu-se a experiências officaes de um aparelho destinado a prevenir os choques de comboios nas linhas ferreas.

Uma locomotiva dos caminhos de ferro do Estado foi lançada contra outra igual que corria em sentido contrario sobre a mesma via. A certa distancia, foi recebido nas duas machinas o aviso de perigo, annunciado por meio de sonoros timbres collocados em ambas ellas.

O aviso foi dado a duzentos metros mas pôde ser feito a maiores distancias.

O aparelho é de uma simplicidade absoluta. Para a sua installação basta um carril supplementar de madeira recoberto de ferro na parte superior collocado ao centro da via, e sobre os dormentes da mesma.

BAVARIA

Da conhecida marca de extintores de incêndio portáteis e rodados, «Bavaria», são representantes exclusivos em Portugal, Baptista Azevedo & C.ª, Lda., firma que tem os seus escritórios na Avenida D. Carlos I, 55-1.º, Lisboa (Telefone 670667).



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



**BROWN
BOVERI**

Centrais eléctricas e Sub-estações, Protecções para redes eléctricas, Tracção eléctrica, Válvulas electrónicas — Emissores. Em armazém no Porto: motores eléctricos, disjuntores, aparelhos de soldadura eléctrica, pára-raios, Válvulas electrónicas, etc., etc.



Auto-transformadores de 220/150 kv. destinados à sub-estação de PEREIROs da C. N. E., depois do desembarque no Porto de Lisboa

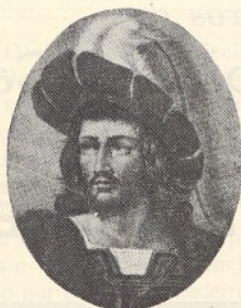
SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.

Rua de Sã da Bandeira, 481, 2.º

Telef. 2 3411

P O R T O

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 —

Verifique, que é excepcional...



olivetti

ESTABELECIMENTOS *Sida*, LIMITADA
 RUA DE S. NICOLAU, 44-48 • TELEF. 33027

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



REGISTERED TRADE MARK TIMKEN — MADE IN ENGLAND



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
de 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

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

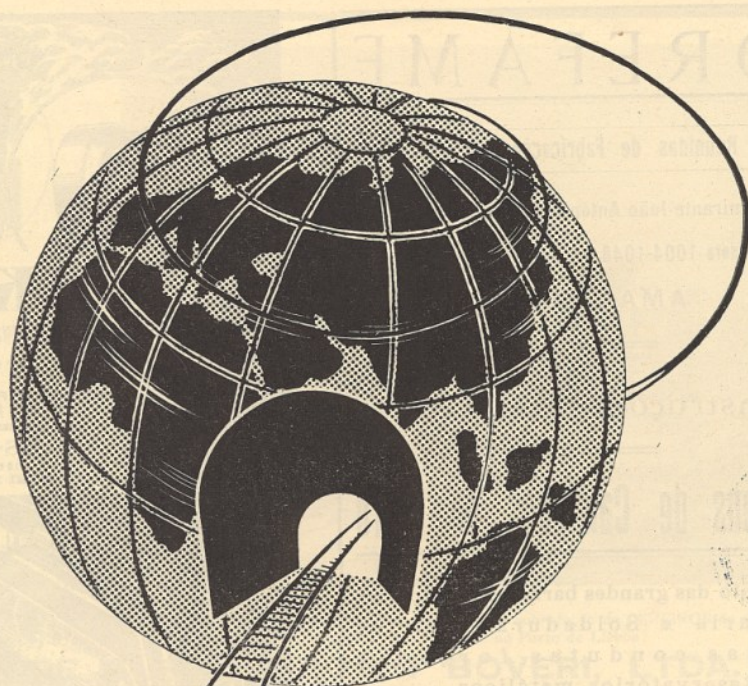
GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE