

DEPOSITO LEGAL - SET. 1953

12.º do 71.º Ano

Lisboa, 1 de Setembro de 1958

Número 1697

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

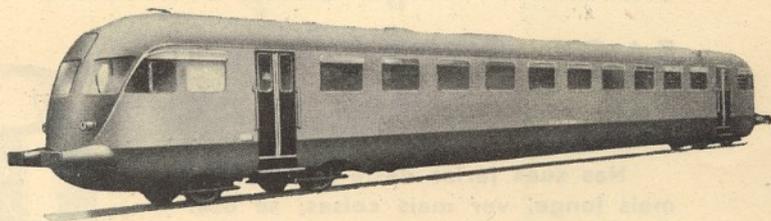
REVISTA QUINZENA  
FUNDADA EM 1888



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

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonía / 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



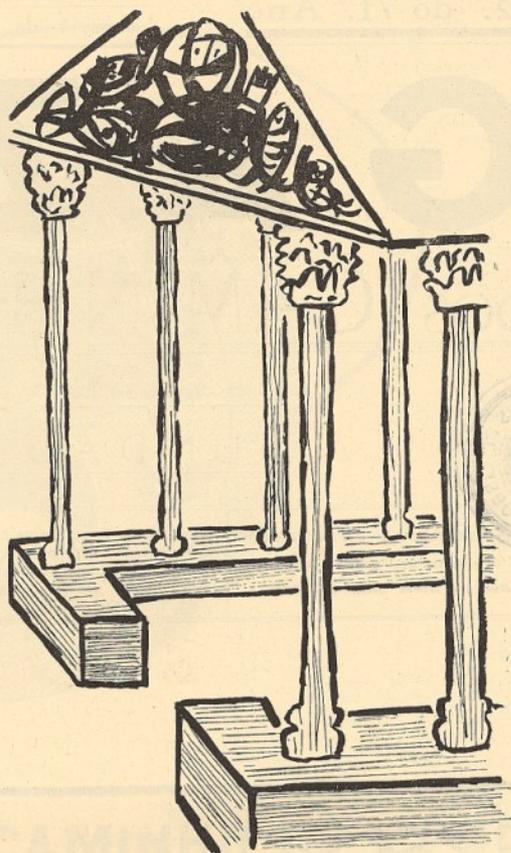
# BREDA FERROVIARIA S. p. A.

Representante exclusivo:

«UNIVERSAL»  
Sociedade de Aços, Máquinas e Ferramentas, Lda.  
PORTO—LISBOA



savignac



**Vá mais longe com o mesmo dinheiro!**

**FAÇA ECONOMIAS  
com Mobiloil Special**

Nas suas férias deste ano pode ir mais longe, ver mais coisas, se usar regularmente Mobiloil Special. O seu carro funcionará melhor, gastando menos gasolina e óleo, e estará menos sujeito a avarias arreliaadoras e às consequentes despesas com reparações.

Mobiloil Special paga-se generosamente a si próprio.

O SEU CARRO MERECE  
**Mobiloil Special**



**Mobil Oil Portuguesa**

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934  
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

# 1697

1 — SETEMBRO — 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 BOAL  
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

Congresso dos Caminhos de Ferro . . . . .	375
A Representação dos Caminhos de Ferro Italianos na Exposição Internacional de Bruxelas, por <i>CARLOS DE BRITO LEAL</i> . . . . .	376
Aformoseamento da Estação do Rossio . . . . .	378
Os 40 anos de existência da Sociedade Estoril . . . . .	378
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> . . . . .	379
As festas em Portugal — Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta, por <i>B. WOLOWSKI</i> . . . . .	380
Há 50 anos . . . . .	382
Parte Oficial . . . . .	384
Recortes sem comentários . . . . .	394
O porto de Lisboa e os seus problemas . . . . .	385
Ministro das Comunicações. . . . .	387
Os nossos mortos . . . . .	387
Um novo Duche nas Pedras Salgadas, por <i>GUERRA MAIO</i> . . . . .	388



# Congresso dos Caminhos de Ferro

## O Generalíssimo Franco foi convidado para assumir a Presidência de Honra

**N**O dia 2 de Junho, reuniu-se, em Ostende, no Hotel Wellington, a Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro. Tomou a presidência M. de Vos.

Foi uma das reuniões mais importantes e de maior interesse da Associação, pelos assuntos tratados e pelas resoluções tomadas. Naturalmente, como era de calcular, a realização de um novo e importante Congresso, em que Portugal se fará representar condignamente, foi o assunto que mais mereceu as atenções da distinta assembleia. O Secretário-Geral, M. Ghilain, lembrou, a propósito do próximo Congresso de Madrid, que é de tradição aumentar o número de mandatos dos membros da Comissão Permanente em favor do país onde se realiza o Congresso. Em consequência, foi submetida à Assembleia Plenária a criação, que foi aprovada, de dois novos mandatos em proveito da Espanha.

O Secretário-Geral deu informações sobre os trabalhos preparatórios do próximo Congresso de Madrid, e informou que já recebera todos os relatórios, os quais serão publicados no devido tempo afim de que os delegados os possam receber antes da sua partida para Madrid.

O sr. Garcia Lomas, Vice-Presidente do Conselho de Administração da RENFE e Presidente da Comissão Executiva da Organização disse que tinha a grande esperança de o Generalíssimo Franco aceitar a Presidência de Honra do Congresso, para a qual fora convidado. O sr. Plana, Subsecretário de Estado das Obras Públicas e Presidente do Conselho de Administração da RENFE assumirá a Presidência do Congresso.

O sr. Ghilain deu conhecimento à Assembleia dos nomes das personalidades escolhidas que desempenharão as funções de Presidentes das cinco Secções, bem como dos Relatores especiais encarregados de resumir os diversos Relatórios sobre uma mesma questão. Informou também a Assembleia acerca das facilidades concedidas aos Delegados e às senhoras que os acompanham na sua viagem a Madrid e nas suas deslocações em Espanha.

O sr. Secretário-Geral informou mais que a Comissão Directiva havia proposto a ideia de se realizar em Bruxelas, em 1960, uma Reunião Plenária da Comissão Permanente para comemorar o 75.º aniversário da Associação e que as respectivas modalidades da organização serão expostas no próximo Congresso de Madrid. A ideia foi aprovada por unanimidade.

Os Delegados portugueses que participarão no Congresso são as seguintes individualidades:

Pela C. P. os srs.: Eng.º Mário de Oliveira e Costa, General Frederico Vilar, e Eng.º Roberto de Espregueira Mendes, Branco Cabral, Joaquim Augusto de Barros, António da Cunha Monteiro e Júlio José dos Santos; pelo Ministério do Ultramar, os srs. Eng.º Jorge Emílio de Melo Vieira, Arnaldo Pacheco Pereira Leite, Horácio Avelino Brasão de Freitas e Carlos Manitto Torres; e pelos Caminhos de Ferro de Benguela os srs. Dr. Manuel António Fernandes, coronel Robert James Walker, e Eng.º José Duarte Ferreira e Augusto Carlos Schreyer Pereira Bandeira.

# A Representação dos Caminhos de Ferro Italianos na Exposição Internacional de Bruxelas

por CARLOS DE BRITO LEAL

EM Fevereiro deste ano, partia da gare Porta Romana, em Milão, o mais extraordinário e singular comboio que se pode imaginar.

Qual a composição?

Tratava-se de rebocar até Bruxelas, pela via mais curta e menos ocupada, um comboio que se compunha de uma diesel que o puxava sem pressas de maior, e a composição mais heterogénea de que há memória nos serviços ferroviários volantes de todo o mundo.

A seguir à diesel, vinham outras duas diesels, verdadeiras virgens que nunca tinham rolado sobre quaisquer carris; depois duas automotoras do último modelo, lançando à distância o seu perfume a estofos novos, vernizes e tintas de polimento; ainda depois duas locomotivas, muito limpas, sem combustível na forja, nem água na caldeira e apenas um maquinista para as travar quando fosse necessário.

Mas tal composição não estaria completa, sem mais três locomotivas eléctricas, os tróleis encolhidos, um vigilante em cada uma delas, e a seguir, o que há de mais moderno em vagões camas, vagões restaurantes, carruagens de terceira, segunda e primeira classes, bem como vagões para mercadorias.

O maior problema para uma semelhante composição, tratando-se de um comboio sem horário precalculado, a atravessar toda a Europa Central, foi o itinerário.

Os técnicos italianos estudaram os mapas, estabeleceram ligação com as companhias de caminho de ferro dos países por onde o estranho comboio deveria transitar, e nos fins do ano passado, 1957, estava tudo resolvido.

Assim, em Fevereiro deste ano, 1958, o percurso fez-se, desde a gare de Porta Romana, em Milão, até Bruxelas, seguindo por Chiasso, Iselle, Brig, Thim, Berna, Belfort, Lure, Nancy, Metz, e depois de atravessar o Luxemburgo, descendo a Namur, cortou quase em linha recta até à capital belga. Estava, pois, concluída a travessia ao longo de quatro países de idiomas diferentes.

A marcha internacional tinha sido inteligente-

mente estudada e sàbiamente descrita. Quando os maiores expressos europeus precisavam passar, o nosso particular comboio afastava-se para uma linha de desvio, e aguardava calmamente a sua passagem e depois retomava a sua derrota até Bruxelas.

Não sabemos quantos dias demorou a viagem, mas quando a Exposição se inaugurou, os caminhos de ferro italianos tinham no pavilhão dos transportes e no parque da representação comum ferroviária internacional, todo o seu mais belo e mais moderno material.

Ali se vêem o super-trem eléctrico de sete elementos ETR 300, mais conhecido pelo nome de *Setebello*, verdadeiro cartaz de propaganda turística para a Itália; o ETR 200, de três elementos, garantindo actualmente rápidas comunicações Milão-Roma, Roma Nápoles, Roma-Veneza, Veneza-Milão, etc.; e todas as realizações mais originais da técnica ferroviária italiana.

Foi o ETR 200 que, antes da segunda guerra mundial, granjeou à Itália o *record* mundial de velocidade ferroviária, que actualmente pertence à França no percurso Plascencia-Bolonha, com 202 quilómetros à hora.

Mas a indústria de construção de material ferroviário está na Itália em pleno progresso. O número de comboios electrificados, do modelo ETR 300 e ETR 200, multiplica-se, porque são o tipo de transporte mais apreciado pelo público, devido ao conforto que oferece aos passageiros e à sua rapidez.

Quanto a automotoras, verifica-se que a técnica industrial italiana é também uma das primeiras da Europa, tornando-se impossível enumerar todos os modelos em circulação, cujo número se eleva a mais de 900, merecendo menção especial as que foram recentemente adquiridas pela *Trans-Europ-Express*, (TEE).

Todas ao manhãs saem de Milão as TEE «Liguria» para Marselha; o «Mediolanum» para Munique e a TEE «Moncenisio» para Leão, que é composta com material francês.

Não são somente estes os modelos que merecem ser assinalados. A ALn 880, que as oficinas Breda acabam de fornecer aos caminhos de ferro da Itália, oficinas onde foram também construídos os TEE 300 e 200 e o *Settebello*, são comboios que garantem aos passageiros o máximo conforto e as maiores velocidades comerciais.

Por seu lado a fábrica FIAT suplanta todas as outras no número de automotoras construídas para os caminhos de ferro dos principais países do mundo, desde as famosas *Littorine*, que apareceram em 1952, até às modernas *Autotrains*, de três elementos, que presentemente estão ao serviço nas linhas Turim-Milão e Turim-Plasencia.

Um dos mais recentes exemplares é a 094, especialmente construída para os caminhos de ferro italianos, que necessitavam uma automotora ligeira de baixo custo para, nas linhas secundárias, poder substituir gradualmente as velhas locomotivas a vapor.

Quando as automotoras 094 iniciaram o seu serviço, estavam na Itália alguns engenheiros chilenos que logo registaram a sua aparição, e pouco depois, o Chile encomendava à FIAT numerosos exemplares iguais ao que está sendo exibido na Exposição de Bruxelas.

Na Sardenha, as linhas de via reduzida estão também sendo modernizadas e é por elas que hoje circula a automotora 093 de uma maneira eficiente, com os mais satisfatórios resultados.

Numerosos vagões estão também sendo construídos em diversas fábricas, que gradualmente vão sendo postos ao serviço, e o programa elaborado pelo plano quinzenal acerca do desenvolvimento dos caminhos de ferro italianos, prevê que o seu número muito aumentará, principalmente o de vagões-camas, como os que já, desde há um ano, se encontram ao serviço nas linhas Milão-Lecce, Milão-Roma e Roma-Messina.

Um dos modelos mais aperfeiçoados de locomotivas é uma diesel-eléctrica destinada às linhas do sul da Itália prevendo-se que em breve vinte e cinco dessas locomotivas entrarão ao serviço, substituindo todas as antigas a vapor, na linha Battipaglia-Taranto, tendo duas sido enviadas à Exposição de Bruxelas, atreladas ao comboio de «amostras de material rolante ferroviário» a que já nos referimos.

É digno de menção o facto de que estas máquinas não são fruto de uma única fábrica, mas sim de um consórcio de fábricas italianas, trabalhando em conjunto e colaborando como um todo para a produção destas locomotivas, facto único em todo o mundo e na história de todos os caminhos de ferro.

Mas há ainda a registar que a exportação de material de caminhos de ferro da Itália para o Estrangeiro, é uma das maiores da Europa.

Com efeito, vagões, diesels-eléctricos e locomotivas

eléctricas, de fabricação italiana, encontram-se um pouco por toda a Europa em alguns países das Américas e até na Ásia.

Assim, é vulgar encontrar-se material italiano de caminhos de ferro em Espanha, na Grécia, na Venezuela e na Índia, não mencionando os vagões que nos grandes expressos internacionais atravessam de Norte a Sul e de Leste a Oeste, a Europa.

As automotoras BREDA ALn 669 construídas para a Grécia, encontram-se desde há já alguns anos ao serviço naquele país, juntamente com um grupo de locomotivas a vapor, também de construção italiana, que garantem o tráfego de muitos comboios na Tessália; o governo da Venezuela acaba de encomendar às fábricas Fiat um número de automotoras especialmente construídas para aquele país de clima quente e que se tornam notáveis pela elegância e equilíbrio das suas linhas.

Se nos referirmos ao material electrificado, as encomendas feitas à indústria italiana são ainda mais numerosas: a FIAT está construindo cinquenta e quatro locomotoras eléctricas e três comboios de luxo eléctricos por conta do Chile, que devem, conforme o contrato, estar prontas em 1959.

Igualmente, muitos dos vagões camas e vagões restaurantes em circulação em diversos expressos europeus, são de fabricação italiana, desde há mais de um ano.

Na Ásia, os caminhos de ferro indianos são também um dos melhores clientes da indústria ferroviária italiana. Em Madrastra, todos os comboios das linhas suburbanas foram construídos em Milão. Em Bombaim, o metropolitano, que recentemente foi modernizado, tem o seu serviço assegurado com electromotoras ultramodernas fornecidas pelas fábricas italianas Breda.

Não será necessário enumerar mais material para se fazer uma ideia da extensão do fabrico ferroviário italiano, que ainda por muitos é ignorado em Portugal e em outros países. Mas, este relato não ficaria completo sem uma menção especial a um dos comboios reais mais luxuosos do mundo e que foi construído na Itália, nas oficinas FIAT, pelos seus melhores engenheiros, artistas e operários, atingindo uma perfeição, conforto e decorações artísticas, como até então jamais sucedera, constituindo uma verdadeira maravilha como material ferroviário.

Referimo-nos ao comboio real encomendado pelo ex-rei Faruk, do Egipto, e por ele próprio inaugurado durante a sua viagem de núpcias pela Europa.

É composto apenas por duas grandes automotoras onde se pode admirar tudo o que a mais fértil imaginação pode oferecer a um passageiro para fazer do caminho de ferro a mais maravilhosa das viagens.

As carruagens são divididas em vários aposentos: quartos, salão de estar, recepção e escritório,

## A FORMOSEAMENTO DA ESTAÇÃO DO ROSSIO

A C. P. que, há poucos anos, fizera importantes obras de aformoseamento na estação do Rossio, com a remodelação completa do «hall», empreendeu agora, na «gare», outra obra importante, de feliz inspiração: a colocação, na parede que se segue ao bufete dos «Wagons-Lits», de 14 painéis circulares de cerâmica policromada. Esses artísticos medallhões, de dois metros de diâmetro, feitos sobre cartões de Lucien Donat e Amaral, são encimados pelo escudo das quinas, sobre o qual se vê uma esfera armilar e uma cruz de Cristo.

A essa bela colecção bem podia dar-se o nome de poema em catorze cantos — poema de exaltação aos nossos famosos produtos agrícolas, às nossas principais indústrias — ou sejam vinhos, conservas, bordados, pratos e filigranas, tudo quanto pode servir de cartaz nacional de propaganda da nossa técnica e da qualidade da nossa matéria prima.

Assim se embelezou uma parte da «gare» da estação do Rossio.

casas de banho, cozinha, etc. No salão de estar, vê-se um aparelho emissor e outro receptor de rádio. O ar é condicionado e o mobiliário, especialmente estudado para estes aposentos, é das madeiras mais raras; os estofos, os amplos cadeirões, as camas, são de um conforto incedível.

Na decoração das paredes e portas, com ornatos dourados, pinturas, baixos relevos e quadros, trabalharam os maiores artistas italianos, pintores e decoradores.

As cores foram sãbiamente estudadas, tudo numa harmonia e equilíbrio de linhas e aspectos, como só é possível encontrar nos mais célebres e maiores palácios da Europa! Toda esta admirável obra prima da indústria ferroviária italiana fez com que a este verdadeiro palácio ambulante fosse dado o nome de *comboio das mil e uma noites*.

Mas, por uma estranha ironia do Destino, ao ex-rei Faruk pouco tempo lhe foi dado para usufruir o comboio real e actualmente esta maravilha de arte e conforto, especialmente construída pela FIAT para um soberano caprichoso, faz apenas as delícias dos novos dirigentes egípcios da jovem república do Nilo.

Talvez para que não haja neste mundo quem diga que as coisas que até há pouco era propriedade exclusiva de alguns poucos arquimilionários, não podem passar, e isto devido a um simples acontecimento político ocorrido quando menos se esperava, a ser hoje também pertença de uns tantos que nasceram ignorados e pobres.

## Os 40 anos de existência da Sociedade Estoril

### Homenagem a seis dos mais antigos funcionários

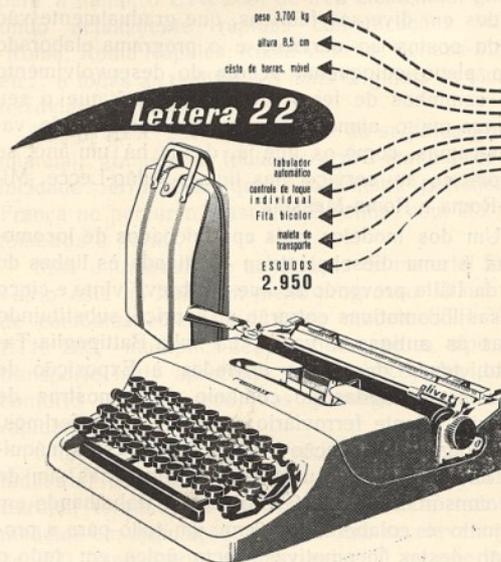
A Sociedade Estoril completou, no dia 19 de Agosto, 40 anos de existência. Em comemoração dessas quatro décadas de actividade, a Administração promoveu um almoço de homenagem, no Tamariz, aos funcionários que contam o mesmo tempo de serviço, srs. dr. Oscar Teixeira Bastos, Frederico Belo Basílio, José Simão, Luís Lourenço de Carvalho, Emílio de Assumpção Freitas e Manuel Morgado.

Presidiu ao almoço o sr. Dr. Francisco Vieira Machado, como presidente da Assembleia-Geral e em sua frente sentou-se o sr. Eng.º António Bual, director da Sociedade Estoril.

Terminada a refeição, o sr. Dr. Vieira Machado procedeu à distribuição de emblemas de ouro — quarenta anos de serviço — aos acima referidos funcionários da Sociedade.

Três discursos apenas: — Dr. António de Figueiredo, em nome do Conselho de Administração; Eng.º António Bual, para agradecer, em nome do pessoal, a instituição dos emblemas, e sr. José Simão, que evocou, saudosamente, a figura inolvidável de Fausto de Figueiredo.

Verifique, que é excepcional...



# olivetti

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

# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## Duas palavras à memória de um editor de livros

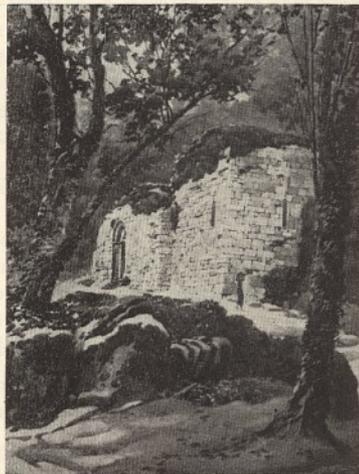
Com o falecimento, no dia 12 de Agosto, do livreiro e editor sr. Raúl Luís Dias, desapareceu um grande valor da vida intelectual do País. *Da vida intelectual*, sublinhamos, e não apenas da vida comercial e industrial, como diria quem não o tivesse conhecido intimamente e ignorasse a obra que, através das edições da «Portugália», com o seu sócio Agostinho Fernandes, ele conseguiu erguer, em favor e prestígio da cultura e da literatura. Assim como, no teatro, os ensaiadores das peças são, geralmente, esquecidos ou relegados para o último plano, também, no comércio do livro, raramente se presta justiça aos editores. Um livro bom tem que se ser bem apresentado. Raul Dias, que possuía um fino espírito de artista, ao revelar ao público de língua portuguesa alguns grandes nomes de projecção universal, fê-lo sempre com a maior dignidade, apresentando edições muito correctas, ilustradas, pelo menos na capa, com desenhos expressivos e em traduções primorosas. A par dos livros de pura ficção, apareceram também, com honras a que não estávamos muito habituados, as Antologias e os livros de poesia. Augusto Gil e José Régio, principalmente, mereceram-lhe um carinho bastante especial. Foram muitos os escritores novos que ele trouxe a público. Vivendo para os livros, criou, ao lado desses amigos, sempre firmes, uma psicologia própria, sabendo, como poucos, por essa circunstância, conquistar, com a sua alegria e a sua lealdade, em cada conhecido um amigo do coração.

A literatura e o comércio do livro perderam, com a sua morte, um servidor excepcional.

## Antero de Quental

No dia 11 de Setembro de 1891, ao anoitecer, faleceu, em Ponta Delgada, trágicamente, por suas próprias mãos, com dois tiros de revólver, o grande poeta Antero de Quental. Assistiu-lhe aos derradeiros minutos de vida, um grande médico açoriano, o Dr. Bruno Tavares Carreiro, que tudo tentou para o salvar. Muitos anos passados, o filho desse médico, o Dr. José Bruno Carreiro, publicou, em dois volumes, com o patrocínio do «Instituto Cultural de Ponta Delgada», uma obra monumental. É a sua biografia. Nesse livro não se ergue apenas, luminosamente, a figura do maior poeta do século XIX — encontra-se reconstituída também uma das épocas mais belas, no ponto de vista intelectual, da vida portuguesa.

## Os nossos artistas



SINTRA — Aquarela de Mário Salvador

## MORS — AMOR

A Luis de Magalhães

*Esse negro corcel, cujas passadas  
Escuto em sonhos, quando a sombra desce,  
E, passando a galope, me aparece  
De noite nas fantásticas estradas,*

*Donde vem ele? Que regiões sagradas  
E terríveis cruzou, que assim parece  
Tenebroso e sublime, e lhe estremece  
Não sei que horror nas crinas agitadas?*

*Um cavaleiro de expressão potente,  
Formidável, mas plácido, no porte,  
Vestido de armadura reluzente,*

*Cavalga a fera estranha sem temor:  
E o corcel negro diz: «Eu sou a Morte»!  
Responde o cavaleiro: «Eu sou o Amor».*

ANTERO DE QUENTAL

## AS FESTAS EM PORTUGAL

# Inauguração do Caminho de Ferro da Beira Alta

## Viagem da Família Real Notas e recordações de viagem

por B. WOŁOWSKI

*Tradução, prefácio e anotações do dr. Busquets de Aguilar*

### VI.

#### Linha da Pampilhosa à Figueira da Foz

O caminho de ferro da Beira Alta é cortado na Pampilhosa pela linha do Norte dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Um troço dirige-se do lado do Oceano e alcança a cidade da Figueira da Foz, que é ao mesmo tempo um porto de mar e uma praia para os banhistas portugueses. O outro troço parte do entroncamento da Pampilhosa à estação fronteiriça que se chama Vilar Formoso.

A extensão da linha da Pampilhosa à Figueira da Foz é de 50 quilómetros e da Pampilhosa a Vilar Formoso de 202 quilómetros.

O terreno, desde a Pampilhosa à Figueira, numa extensão de 40 quilómetros indo para o mar, é pouco accidentado. Não terei muito que contar acerca desta parte da linha.

Ao sair da estação da Pampilhosa, a linha atravessa em nível o caminho de ferro do Norte e inverte para Oeste. Os aterros são pouco importantes e as obras de arte não têm coisa alguma que mereça uma atenção séria.

Eis os nomes das pequenas estações que se seguem: Murte, Cantanhede, a paragem de Limeira e a estação de Arazede.

No quilómetro 32 da via abre-se o vale de Liceia que se atravessa em aterro numa extensão de 400 metros e na altura média de 7 metros.

No lugar mais baixo foram construídas duas pontes conjugadas. Este vale precede de um quilómetro o de Azenha-Nova, igualmente atravessado em aterro com uma ponte dupla de 2 metros e um pouco abaulada.

A linha entra em seguida na zona florestal da

Foja, pertencente ao Governo e chega-se à estação de Montemor. Vem depois a estação de Alhadadas, que constitui o lugar de passagem a trabalhos mais importantes entre os quais devo citar a grande trincheira de Alhadadas, precedida de um túnel que tem uma extensão de 518 metros.

À saída de Alhadadas encontra-se a paragem do mesmo nome e a linha desce numa pendente contínua até à própria estação da Figueira.

Nestes últimos quilómetros o terreno é muito diferenciado e a chegada à Figueira da Foz é das mais pitorescas.

A estação da Figueira é de primeira classe, construída sobre estacaria, tendo uma superfície de mais de quinhentos metros. Além dos edifícios para os passageiros e do cais de mercadorias, compreende uma recolha para máquinas, uma recolha para carruagens, oficinas de reparações e rampas especiais para a descarga directa dos navios.

No lugar, onde se erguem actualmente todos os edifícios que constituem esta importante estação, havia apenas outrora profundas escavações cheias de água estagnada. Assim as despesas para executar estes trabalhos atingiram cerca de um milhão de francos.

Segundo as indicações que me quis dar o amável director deste caminho de ferro, Sr. Edmond Barthelemy, um francês, foi a 3 de Setembro de 1879 que o contrato provisório para a concessão da Pampilhosa à Figueira se assinou entre a Companhia e o Governo Português.

Iniciaram-se sem demora os estudos e a 31 de Dezembro do mesmo ano, dia em que findava o prazo, o projecto era enviado à Direcção da Fiscalização.

Depois da decisão das Câmaras, foi necessário esperar a de um tribunal arbitral para obter a con-

cessão definitiva, e a inauguração dos trabalhos só pôde efectuar-se no dia 10 de Agosto de 1880.

A parte mais importante dos aterros terminou a 31 de Dezembro último. Dezasseis meses bastaram para remover um milhão de metros cúbicos e construir a maior parte das obras correntes, obras que são muito numerosas. Foi o Sr. Duparchy que construiu esta linha.

### Linha da Pampilhosa a Mangualde

Esqueci-me de dizer que a Pampilhosa está situada a 230 quilómetros de Lisboa na linha do Norte que conduz ao Porto.

A construção principal desta estação de entroncamento forma um extenso rectângulo de 40 metros de comprimento e de 10 de largura.

Nas quatro faces os cais são abrigados por uma cobertura com esticadores metálicos e é um benefício num país em que os raios de Sol são tão ardentes.

A estação da Pampilhosa é, na minha opinião, muito pequena. Os comboios entre a fronteira de Espanha, Figueira, Lisboa e Porto, derramarão um contingente considerável de viajantes. Ora as salas de espera, pouco espaçosas, deixam a desejar. O restaurante não recebeu também para a sua instalação o lugar suficiente, de maneira que toda a gente se empurra na sala exígua que lhe foi dada. Os Senhores Administradores serão forçados a aumentar esta estação insuficiente; mais valia fazê-lo desde o começo.

As vias apresentam na Pampilhosa uma disposição quase semelhante à do Entroncamento, nenhuma separação com as linhas do Norte e do Leste da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Os passageiros, conduzidos a esta estação, terão apenas que atravessar o edifício da estação para tomarem os comboios destinados à linha da Beira-Alta ou à linha da Figueira.

À saída da última agulha, a via deixa à esquerda o caminho de ferro do Norte e curva-se para o Este.

A uma distância de 8 quilómetros encontram-se apenas duas pequenas pontes construídas com tabuleiro metálico; a primeira sobre o Canedo e a segunda sobre o Pego, e, logo a seguir, entra-se num túnel aberto por baixo da estrada real de Viseu.

Este túnel está construído em curva e não ultrapassa 57 metros de comprimento.

A natureza do terreno atravessado, os numerosos desmoronamentos que se produziram desde o começo, tornaram muito difíceis, afirmaram-me, os trabalhos desta pequena obra.

A estação de Luso, célebre pela vizinhança do Buçaco, segue imediatamente o túnel. A 50 metros

desta estação surge o viaduto das Várzeas, a maior ponte metálica da Beira Alta. Tem 328 metros e a altura do carril acima do ponto mais baixo do vale atinge 41 metros. O tabuleiro, sustentado por pégões de 4<sup>m</sup>,50, está dividido em 7 tramos com pilares igualmente metálicos, sólidamente construídos sobre uma base de alvenaria.

Todos os viadutos metálicos, com excepção de um único, o do Dão, são construídos no mesmo tipo.

Das Várzeas à estação de Santa Comba Dão, encontram-se obras de toda a espécie: túneis, pontes de alvenaria, sucedem-se quase sem interrupção e fazendo desta parte da linha uma das mais acidentadas da Península.

O túnel do grande sanguerial, o quarto, segundo creio, é o mais importante da linha: o seu comprimento total em linha recta, não é menos de 1.095 metros. A sua construção começou no mês de Fevereiro de 1879 e terminou a 15 de Março do mesmo ano.

A ponte de Trezói, que está situada a uma distância de 10 quilómetros, é a mais pitoresca da linha inteira. Domina-se passando a aldeia de Trezói. Para o meio do viaduto do mesmo nome, a linha quase sempre a subir desde a Pampilhosa, passa a uma descida quase continua até à estação de Mortágua.

E depois seguem-se quatro ou cinco túneis.

Os terrenos até aqui atravessados eram compostos quase unicamente de xistos decompostos ao ar livre e que tornaram a construção extremamente difícil. Tiveram que estabelecer importantes paliçadas.

À saída da estação de Mortágua, a via começa de novo a subir, atravessa o rio Mortágua e sobe até à grande trincheira de Valongo, que por si só apresenta um enorme cubo de 130.224 metros e não custou menos de 338.582 francos.

Depois de ter passado o viaduto do Dão, avista-se uma torrente num leito obstruído com enormes blocos de granito. O Dão corre entre dois profundos desníveis cobertos de heras e plantas trepadeiras: é indiscutivelmente o mais belo sítio da linha.

A partir da estação de Santa Comba Dão entra-se num terreno menos enrugado, e por consequência privado de grandes obras de arte que enchem a parte da linha que acabo de descrever.

Passam-se em seguida as estações de Carregal, Oliveirinha, Canas, Nelas, e chega-se a Mangualde, onde termina a secção do Sr. Duparchy.

A construção dos 122 quilómetros restantes foi confiada ao Sr. Dauderni, que não assistiu à inauguração do caminho de ferro.

# Há 50 anos

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

## A linha do Valle do Lima

Precedida d'um bem fundamentado relatório, que por extenso não reproduzimos, foi apresentada em côrtes, pelo respectivo ministro, a seguinte proposta de lei relativa á linha do Valle do Lima:

### Proposta de lei

Artigo 1.º É autorizado o Governo a introduzir no contrato de 27 de setembro de 1904, para a construção e exploração dos caminhos de ferro de Braga a Guimarães, Braga a Monsão e Vianna a Ponte da Barca as seguintes modificações:

Artigo 1.º, n.º 1 c) Um caminho de ferro chamado do Valle do Lima, que, partindo da estação de Vianna do Castello, siga a margem direita do Lima até entroncar na linha do Alto Minho nas proximidades de Ponte da Barca.

Artigo 7.º O limite máximo das inclinações será de 25 millímetros, excepto no troço compreendido entre os Arcos e Monsão, em que poderá atingir 30 millímetros excepcionalmente e em casos justificados.

Artigo 55.º Reduzido a cinco annos o praso para a construção dos Arcos a Monsão.

Artigo 55.º, 1.º A empresa fica obrigada a construir uma ponte sobre o Rio Lima em Lanhezes para ligação das estradas nas duas margens, logo que o rendimento liquido das jinhas concedidas atinja 7 por cento do capital garantido, assistindo-lhe o direito de cobrar as portagens previstas no artigo 53.º

Artigo 71.º A empresa obriga-se a estudar e a promover desde já, quanto em si caiba, a criação de uma estancia em Santa Luzia, junto de Vianna do Castello, servida por um ascensor e dotada com os atractivos e commodidades precisas para atrairer ali concorrência, devendo apresentar á aprovação do Governo, no praso de um anno, contado da data da modificação do contrato, o respectivo projecto.

Artigo 2.º 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 25 de Julho de 1908. — *João de Sousa Calvet de Magalhães.*

## Linha do Valle do Vouga

Foi enfim resolvido o litigio que ha tempos vinha sendo debatido entre a Companhia da Beira Alta e o governo, ácerca da concessão da linha que serve de epigrafe a esta noticia.

Será ocioso reproduzir a questão nos seus pormenores. Na summula: a Companhia da Beira Alta considerava-se lesada com a concessão da nova linha por entender que esta ficava compreendida na area da sua concessão.

Como as partes não chegassem a accordo a Companhia da Beira Alta recorreu ao tribunal arbitral, por accordo com o governo que em unica instancia julgou improcedente a pretensão da recorrente por não poder considerar a concessão da linha do Valle do Vouga como attentatoria da concessão feita áquella companhia.

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Agosto de 1908)

## Linha de Portalegre

Na sessão de 5 do corrente foi lida na camara electiva e enviado á comissão de obras publicas, ouvido o da fazenda, o seguinte

### Projecto de lei

Artigo 1.º É autorizado o Governo a celebrar com a empresa concessionaria da linha de Portalegre, por contratos de 9 de dezembro de 1903 e 9 de agosto de 1907, um contrato de exploração da referida linha segundo as bases annexas que ficam fazendo parte integrante da presente lei.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

### Base 1.ª

A empresa entregará á administração dos caminhos de ferro do Estado, nos prazos previstos nos contratos de concessão, a linha, pronta para ser explorada, com todas as dependencias necessarias conforme os projectos approvados, devendo-se proceder a uma vistoria prévia do estado em que é recebida.

As oficinas de reparação serão limitadas ás instalações subsidiarias das oficinas do Barreiro que pela administração forem julgadas indispensaveis.

### Base 2.ª

A administração explorará a linha durante o praso da concessão, com o seu material circulante, cobrando todas as receitas e effectuando todas as despesas de policia, conservação e exploração, organizando livremente e sem a minima ingerencia da empresa as tarifas, horarios, e a contabilidade e escrituração respect vas.

### Base 3.ª

Em pagamento da exploração reverterá para a administração a quantia de 600\$000 réis por kilometro explorado entregando-se a receita liquida á empresa. Logo que a receita bruta exceda 1:500\$000 réis, os excedentes d'essa quantia serão repartidos entre a administração e a empresa nas proporções respectivas de 40 a 60 por cento, até que a receita atinja 2:000\$000 réis. Além dessa quantia serão repartidos em partes eguaes, não podendo ser superior a 1:200\$00 a parte paga á empresa.

Para os effectos d'esta base as receitas brutas serão calculadas sommando o rendimento proprio da linha, liquido de impostos, com os dos impostos de transitio e sello que sobre elle incidem e com o participe da receita liquida das linhas do sul e sueste proveniente do afflugo do trafego da de Portalegre, que durante os primeiros 50 anos de exploração pertence, assim como o rendimento dos impostos, á empresa, nos termos do artigo 26.º, n.ºs 2.º e 6.º do contrato de 9 de dezembro de 1903, sendo o referido participe determinado pela fórmula prescrita no artigo 27.º do mesmo contrato.

A somma de todas as receitas mencionadas será dividida pela extensão explorada da linha.

### Base 4.ª

As obras complementares exigidas pelo desenvolvimento do trafego serão executadas pela administração, ficando, porém, a cargo da mesma 40 por cento da respectiva importancia logo que haja a partilha do excesso da receita prevista na base 3.ª

### Base 5.ª

Logo que a linha esteja em exploração até á linha de leste e caso a receita, que deve ser entregue á empresa, não atinja 800\$000 réis por kilometro explorado, a administração entregar-lhe-ha esta quantia, devendo o que faltar á receita effec-

tiva para attingir e os juros simples d'essa differença, á razão de 5 por cento ao anno, ser reembolsados pelo partcipe do excesso de rendimento pertencente á empresa nos termos da base 3.ª, depois de satisfeitos os encargos previstos na base 4.ª

A referida quantia será elevada a 900\$000 réis nas mesmas condições, desde que a linha esteja em exploração até Portalegre, e a 1:000\$000 réis quando esteja em exploração o troço entre Castelo de Vide e a linha da Beira Baixa.

Sala das sessões da Camara dos Deputados, em 5 de agosto de 1908. *Mario Monteiro — Visconde de Ollivá — J. Ferreira Netto - Lourenço Caiolla.*

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 1 de Setembro de 1908)

### Daniel Dias

#### Sub-chefe do serviço do movimento da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Póde sem duvida classificar-se um *benemerito da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes* o honrado funcionario que acaba de falecer e a cuja memoria dedicamos o sentimento da mais pungente saudade.

Filho de um modesto agente do serviço do movimento cruelmente victimado no exercicio do seu cargo, Daniel Dias ficaria desde a mais tenra infancia sofrendo as consequencias da sua orfandade prematura se no seu auxilio benefico que a Companhia Real nunca recusa aos seus zelosos agentes não encontrasse meios de obter um vantaoso futuro.

O saudoso engenheiro director da Empresa Salamanca D. Eusebio Page além do valioso donativo á viuva anuiu á

proposta do então chefe do serviço do movimento para subsidiar o orfão de 10 anos fazendo-o admitir numa escola em que com o maior aproveitamento se habilitou para o serviço activo ferroviario.

Admitido como ordenança do telegrafo da estação de Lisboa, ali com uma dedicação manifesta e comportamento exemplar não tardou em se tornar um empregado distinto em todos os serviços da estação.

Estimado pelos superiores que apreciavam as suas qualidades desempenhou sempre com aplauso todos os cargos do serviço do movimento até o de sub-chefe d'esse serviço em que a morte o surpreendeu.

Respeitoso para com os seus chefes, benevolo para com seus subordinados, de trato delicado para com o publico, Daniel Dias foi sempre o tipo do mais perfeito agente de um dos serviços mais difficeis de exercer na exploração ferroviaria.

Veterano no serviço da companhia conhecia pessoalmente o valor de todos os seus subordinados e se era afavel e benigno para os que eram credores da benevolencia nem por isso deixava de ser austero para os que não mereciam a sua confiança.

Pelo fallecimento de Daniel Dias perde a Companhia Real um dos seus mais dedicados e zelosos funcionarios; seus chefes deixam de ter um dos mais honrados agentes digno da maior confiança e estima; seus subordinados deixam de ter um dos mais dedicados defensores dos seus direitos e interesses.

Ao que foi seu mais antigo companheiro de trabalho e verdadeiro apreciador de seu honrado character fere-lhe o coração a mais dolorosa e justa saudade.

Lisboa — Pedrouços, 22 Agosto 1908

*Miguel Queriol*

OS  
BONS ANÚNCIOS  
conhecem-se

## NOS ELÉCTRICOS E AUTOCARROS

todos os anúncios  
são óptimos

Custam pouco  
e toda a gente os lê

Peça informações e tabela de preços à  
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS  
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa  
Telefone : 3 50 35



# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Inspecção Superior de Administração Ultramarina

### Decreto n.º 41 804

O «Diário do Governo», n.º 175, I Série, de 8 de Agosto de 1958, publica o seguinte:

Tendo a Trans-Zambezia Railway Company, Ltd., sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede em Londres, concessionária do caminho de ferro da Beira ao Zambeze, na província de Moçambique, requerido ao Governo autorização para fazer uma emissão de obrigações do juro anual de 5 1/2 por cento, no montante total de £ 87 400, nas mesmas condições em que, pelo Decreto n.º 36 859, de 6 de Maio de 1948, lhe foi autorizada a emissão de £ 2 550 000;

Considerando que essa emissão se destina a liquidar um empréstimo anteriormente contraído e que da operação resulta manifesto benefício pela redução dos juros de 5 por cento, que actualmente paga, para 3,5 por cento, que é o juro atribuído às obrigações a emitir;

Considerando que da operação não resultam responsabilidades ou encargos de qualquer natureza para o Estado Português, nem alterações nos seus direitos no caso de resgate ou no termo da concessão;

Ouvido o conselho ultramarino;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 150.º da Constituição, o Ministro do Ultramar decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º É autorizada a Trans-Zambezia Railway Company, Ltd., sociedade anónima de responsabilidade limitada, com sede em Londres, a fazer uma emissão de obrigações no montante de £ 87 400, ao juro de 5 1/2 por cento ao ano, para liquidação de débitos contraídos anteriormente.

§ único. A amortização destas obrigações será incluída no plano de amortização das obrigações de igual tipo a que se refere a alínea a) do artigo 1.º do Decreto n.º 36 859, de 6 de Maio de 1948.

Art. 2.º Da emissão autorizada pelo artigo anterior nenhuma responsabilidade ou encargo de qualquer natureza poderá resultar para o Estado Português, nem poderá advir qualquer alteração nos direitos deste no caso de resgate ou no da entrega da linha quando finda a concessão; à mesma emissão são aplicáveis as disposições legais em vigor, com excepção do § único do artigo 1.º da Lei n.º 1011, de 18 de Julho de 1920.

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

Paços do Governo da República, 8 de Agosto de 1958 — FRANCISCO HIGINO CRAVEIRO LOPES — António de Oliveira Salazar — Raul Jorge Rodrigues Ventura.

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

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Secretaria-Geral

O «Diário do Governo», n.º 192, II Série, de 18 de Agosto de 1958, publica o seguinte:

Por ter saído com inexactidão no *Diário do Governo* n.º 175, 2.ª série, de 28 de Julho último, se publica a seguinte rectificação:

Na portaria que nomeia a comissão para proceder ao estudo dos problemas de interesse para o concelho de Matosinhos, o porto de Leixões e os caminhos de ferro, onde se lê: Engenheiro Nicolau de Mesquita, deve ler-se:

Engenheiro Nicolau de Freitas Carvalho.  
Secretaria-Geral do Ministério, 11 de Agosto de 1958 — O Engenheiro Secretário-Geral, José António Miranda Coutinho.

### 4.ª REPARTIÇÃO

#### Secção de Via e Obras

O «Diário do Governo», n.º 195, II série, de 19 de Agosto de 1958, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2050, de 22 de Junho de 1943, aprovar o projecto de ampliação da estação do Entroncamento para prolongar a linha de saco, situada à esquerda da linha do Norte, entre a passagem de nível do quilómetro 106,748 até ao quilómetro 106,982 50, incluindo a expropriação de sete parcelas de terreno, constantes da planta parcelar que acompanha o projecto.

Ministério das Comunicações, 7 de Agosto de 1958. — O Ministro das Comunicações, Manuel Gomes de Araújo.

## Recortes sem Comentários

### O novo Governo

Após a posse do Presidente da República Senhor Almirante Américo Tomás, ocorrida no dia 9 do mês findo, foi remodelado, o Ministério. O novo Governo é constituído como segue:

MINISTÉRIOS — Presidente do Conselho, Professor Oliveira Salazar; Presidência, Dr. Pedro Teotónio Pereira; Interior, Dr. José Pires Cardoso; Educação, Dr. Leite Pinto; Finanças, Dr. Pinto Barbosa; Justiça, Dr. Antunes Varela; Obras Públicas, Eng.º Arantes e Oliveira; Corporações, Dr. Veiga de Macedo; Defesa, General Botelho Moniz; Exército, Coronel Almeida Fernandes; Marinha, Comodoro Quintanilha e Mendonça Dias; Estrangeiros, Dr. Marcelo Matias; Ultramar, Comodoro Lopes Alves; Economia, Eng.º Ferreira Dias; Comunicações, Eng.º Carlos Ribeiro; Saúde e Assistência, Dr. Henrique Martins de Carvalho.

SECRETARIAS DO ESTADO — Indústria, Eng.º Ferreira Dias; Agricultura, Eng.º Martin Graça; Comércio, Dr. José Gonçalo Correia de Oliveira.

SUBSECRETARIADOS DE ESTADO — Aeronáutica, Tenente-coronel Kaulza de Arriaga; Educação, Dr. Baltazar Rebelo de Sousa; Obras Públicas, Eng.º Saraiva e Sousa; Orçamento, Dr. José Pizarro Beleza; Exército, Tenente-coronel Costa Gomes; Administração Ultramarina, Dr. Silva Tavares; Fomento Ultramarino, Eng.º Carlos Abecasis; Indústria, Dr. João Ubach Chaves.

### Nem tudo se compra com o dinheiro

LONDRES, 3 de Julho — Pat Pzatemán, construtor civil, já milionário, ao ser-lhe negada a admissão como sócio do aristocrático Clube de Golf Longwiffoe, comprou os respectivos terrenos de jogo e declarou:

— Não me quiseram como sócio, e eu deixo-os sem buracos para jogarem. Os milhões que ganhei, trabalhando, chegam-me para dar esta lição aos aristocratas do Golf Longwiffoe.

Mas também deve ter ficado convencido de que nem tudo se compra com o dinheiro... — (Efe).

# O porto de Lisboa

---

## e os seus problemas

---

O que nos diz, a propósito do seu Relatório,  
o Eng.º Salvador de Sá Nogueira

POR oferta da Administração-Geral do Porto de Lisboa, recebemos o Relatório referente a 1956. Como os anteriores, o Relatório presente consta de dois volumes. O primeiro, precedido de *Algumas Considerações* subscritas pelo ilustre Engenheiro sr. Salvador de Sá Nogueira, contém as contas da Administração; o segundo é constituído por elementos estatísticos. A capa dos dois volumes reproduz uma gravura inglesa do século XVIII, com um aspecto muito curioso do Terreiro do Paço e de um trecho do Tejo sulcado por embarcações à vela.

No ano de 1956 entraram no nosso primeiro porto 5.913 navios, sendo nacionais 3.435 e 2.478 estrangeiros. Pelo quadro retrospectivo, que abrange os anos de 1907 a 1956, verificamos que é neste último que o movimento do porto de Lisboa regista o maior movimento de entradas e saídas de embarcações.

Em 1907 o número de entradas foi de 3.164 unidades; em 1.910, de 3.541; em 1925 a quantidade é da ordem de 4.373 unidades; em 1915, o número de entradas sobe e mantém-se na casa dos cinco mil: 5.041 nesse ano, 5.082 em 1953, 5.657 em 1955, e 5.913 em 1956.

Em 1907 entraram no nosso porto 757 navios nacionais, com a tonlagem de arqueação bruta de 465.249; em 1910, entraram 733 navios, com a tonlagem bruta de 454.875; em 1950, nota-se que o número dos navios nacionais entrados é de 2.767 contra 1.738 estrangeiros. Daí em diante mantém-se a supremacia nacional, não porque os navios de bandeira estrangeira tenham desistido de vir a Portugal, em transacções comerciais ou em serviço de transporte de passageiros, mas pela simples razão de que a nossa frota comercial foi renovada e aumentada com importantes unidades.

Com o habitual interesse, lemos as *Considerações* do sr. Eng.º Salvador de Sá Nogueira, que ao

verificar, de 1928 para cá, o progresso do nosso primeiro porto, faz este comentário:

«O mundo, no seu progredir constante, não consente que em qualquer dos seus sectores se pare ou se retrograde. Melhoram-se as características dos navios e o apetrechamento dos portos; a vida de relação dos povos intensifica-se; cresce a troca de cousas; anima-se a vida; enfim, a euforia de viver não é expressão mentida».

Depois, o sr. Eng.º Salvador de Sá Nogueira, referindo-se à febre de construção naval que, em todo o mundo, tem recrudescido nos últimos tempos, diz que uma nação marítima, como Portugal, senhor de extensos territórios na Europa, na África e na Ásia, não pode deixar de a sentir com particular intensidade. E o ilustre Administrador-Geral do Porto de Lisboa, acentua:

«Parece acertado pensar-se que se há indústrias com condição de vida no nosso País, a da construção e reparação navais não só é uma delas como se situa à cabeça de todas».

Impõe-se, pois, a necessidade de construir novos estaleiros.

E o sr. Eng.º S. de Sá Nogueira comenta, a propósito:

«A renovação e a ampliação, ambas necessárias, das nossas frotas mercante e de pesca exigem que se ande depressa para se evitar que tenhamos de recorrer ao estrangeiro, como já sucedeu, com prejuízo do País».

E o Autor dessas admiráveis *Considerações* aconselha a que sigamos o exemplo das outras nações marítimas, citando os casos de Malta, da Bélgica, da Bélgica, da Itália, da Noruega, da Alemanha, do Japão, do Reino Unido, da Espanha, da França e da Polónia, em que se verifica um extraordinário incremento da construção naval.

O aumento da tonlagem e da velocidade dos navios, petroleiros em especial, obrigam a preparar

os portos para o recebimento e despacho rápido das novas unidades.

Quanto ao problema do transporte do petróleo, que está ocupando a atenção de muitos países, o sr. Eng.º S. de Sá Nogueira diz o seguinte, que transcrevemos textualmente:

«Não pode Portugal alhear-se da magna questão do combustível líquido. E não se tem aiheado. Acaba agora mesmo de encomendar a construtores japoneses a construção de um petroleiro de 40.000 t. br. Sabido, como é, que o Japão é hoje um dos primeiros países na indústria da construção naval, é de augurar que a nova unidade venha a corresponder ao que dela se espera. Pena é que não sejamos nós a construí-la em razão do limitado desenvolvimento da nossa indústria naval».

Não podemos deixar de nos deter um pouco, interessadamente, sobre as observações que o sr. Eng.º S. de Sá Nogueira emite a respeito da marinha mercante e de pesca, da cabotagem e da marinha militar.

Sobre a nossa marinha mercante o Autor das Considerações diz que ela tem que ser grandemente aumentada para corresponder às presentes e futuras necessidades da Comunidade Portuguesa. E cita o caso da Noruega.

«A frota norueguesa — ilucida-nos o sr. Eng.º S. de Sá Nogueira — que era de 7.500.000 t. br. em 1 de Janeiro de 1956 atíngia 8.100.000 em 1 de Janeiro de 1957 e ultrapassava 8.500.000 em 1 de Julho. Dos 2.900 milhões de coroas em divisas estrangeiras que o armamento ganhou em 1956 somente 900 milhões se destinaram ao financiamento da sua expansão, ficando para a economia nacional a soma enorme de 2.000 milhões».

«Neste País, como se vê — continua o sr. Eng.º S. de Sá Nogueira — a indústria da navegação é uma grande fonte de receita. O lugar que o armamento ocupa na sua economia é de grandíssima importância. Ele não teme a concorrência dos outros países marítimos de tradição, mas causa-lhe apreensões a ele e aos armamentos destes, a que lhes fazem os chamados *pavilhões de empréstimo* ou de *complacência* que representam hoje 10 % (11.000.000 t.) da frota mundial e 20 % da tonelagem mundial em construção. Debaixo destes pavilhões trabalham a Libéria, o Panamá, Honduras e Costa Rica».

O sr. Eng.º S. de Sá Nogueira que não concorda com pavilhões de complacência, pronuncia-se assim contra essa prática:

«Nenhuma outra forma de transporte pode substituir o marítimo na sua função própria. O que é necessário é que haja coordenação de transporte, tanto no plano nacional de cada país como no internacional. Partindo deste princípio, são de condenar os pavilhões de complacência, que pela sua feição *apátrida* são insusceptíveis de entendimento com as

nações marítimas de tradição, e de prosseguir no desenvolvimento das marinhas mercantes».

Mas não é só a Noruega que está empenhada no desenvolvimento da sua frota de mar. As frotas da Suécia e da Dinamarca têm igualmente aumentado a tonelagem das suas respectivas unidades. O proveito que estas três pequenas nações tiram das suas marinhas de comércio justifica que tudo se faça para o seu engrandecimento.

Acerca do interesse que estas três nações dedicam às suas marinhas de comércio, o sr. Eng.º Salvador de Sá Nogueira observa e aconselha:

«São de seguir os exemplos que, nesta matéria, nos oferecem estes laboriosos e supercivilizados países escandinavos».

— E o que se tem feito em Portugal? — Perguntamos nós, perguntará certamente o leitor.

Eis a resposta que o ilustre Administrador-Geral do Porto de Lisboa nos dá no seu Relatório:

«Tem a nossa marinha mercante progredido nos últimos anos de maneira notável. Progresso sucessivo e seguro, sente-se que ele não mais parará e que nos levará ao ponto de vermos o País dotado da tonelagem que convém aos seus interesses. A sua prosperidade é a prosperidade dos nossos portos, a prosperidade da Nação. O progresso da nossa marinha de pesca é patente. Unidades modernas, métodos aperfeiçoados de pesca, conservação higiénica do peixe a bordo, etc., tudo serve para confirmar o asserto.

O ilustre engenheiro lamenta em seguida o declínio da cabotagem. «O seu declínio sistemático — afirma-nos o sr. Administrador-Geral do Porto de Lisboa — é motivo de reparo. A cabotagem, num regime de coordenação de transportes inteligente, tem o seu lugar marcado. Quando se não utiliza a via aquática, a mais económica de todas, porque é natural e os cálculos confirmam o dito, é que há qualquer coisa que não está bem e que é preciso corrigir se».

Mais adiante, o Autor, continuando a fazer o panegírico da marinha e a fundamentar a asserção de que, num país com a extensão territorial do nosso, é indispensável aumentar ao máximo a nossa frota, observa:

«A marinha é da nossa tradição. Com ela escrevemos as melhores páginas da nossa história; a ela não podemos renunciar; ela é necessária à nossa independência. De resto, sem ela, que foram os nossos portos senão logradouro exclusivo de navios de nações estranhas?»

Num outro capítulo — *Adaptação dos portos à evolução dos navios* — o Autor de «Algumas Considerações», que é uma personalidade de vistas largas, afirma que «não podem os portos deixar de acompanhar a evolução dos navios, para que não vejam fugir-lhes estes, que são a razão da sua existência e reciprocamente nem sofram nos seus créditos».

Os navios —informa-nos o Autor dessas «Considerações» — são mais caros do que os portos e duram muito menos do que estes. O que se despendeu na compra da nossa moderna frota mercante é mais do que o dobro de quanto se tem gasto nas obras marítimas do porto de Lisboa nos últimos 70 anos; mas, enquanto a vida deste é praticamente eterna, a de cada unidade dessa frota não irá muito além de uma vintena de anos.

«Mas, acrescenta imediatamente o sr. Eng.º S. de Sá Nogueira — «não é só a infraestructura do porto a ter em conta: há que prover ao seu apetrechamento, há que melhorar a organização e o rendimento de trabalho que nele se executa com fito não só neste aumento de produtividade senão também, e sobretudo na elevação de nível social dos seus trabalhadores, instrumentos inestimáveis da sua laboração, os melhores, os únicos sem os quais a sua função é nula».

São igualmente de grande interesse as considerações que o sr. Administrador-Geral faz acerca de algumas nações marítimas que se preparam para acompanharem a evolução dos navios, nomeadamente no respeitante ao crescimento das dimensões dos petroleiros, como a Inglaterra, a República Federal Alemã, os Países Baixos, a Bélgica e a França.

Em Dublin gasta a Inglaterra 400.000 contos na construção de uma doca seca; em Southampton fazem-se dragagens com o fim de receberem petroleiros de 65.000 t. dw. Em Marselha, será construída uma doca seca com o comprimento de 320 m. e a largura de 50 m. Ficará sendo a maior da Europa Continental e o Estado francês contribuirá com perto de 300.000 contos. Nos Países Baixos um novo estaleiro propõe-se construir petroleiros de 130.000 t. dw., tonelagem que a Inglaterra não está ainda preparada para receber. Em contrapartida, um novo posto petroleiro no Havre, que já hoje recebe navios de 65.000 t. dw. permitirá a recepção de superpetroleiros de 140.000 t. dw., 315 m. de comprimento e de 15,30 de imersão.

Mais uma vez — e ainda bem que o faz — o sr. Eng.º Salvador de Sá Nogueira — volta a bordar considerações de grande interesse sobre canais navegáveis e zonas francas.

Noutro capítulo, o autor de «Algumas Considerações» expõe e justifica a necessidade de novas instalações destinadas aos serviços da Administração do nosso primeiro porto.

Sobre as receitas e a despesa o Relatório informa-nos que as primeiras: — a ordinária e a extraordinária — somaram cerca de 162.000 contos e que a despesa prevista foi de 265.000 contos e a despesa efectuada de 157.082 contos.

O valor do Património do Porto de Lisboa, tendo-se em conta o aumento dos preços do material e da mão de obra, computa-se em 1.800.000 contos.

É este o 27.º Relatório que o sr. Engenheiro Sal-

## Ministro das Comunicações

Com a recente remodelação do Governo, foi nomeado Ministro das Comunicações o ilustre Engenheiro sr. Eng.º Carlos Gomes da Silva Ribeiro.

O novo Ministro, que sucede ao sr. General Gomes de Araújo, a quem os Caminhos de Ferro portugueses ficaram a dever notáveis serviços, foi assistente da Faculdade de Ciências de 1930 a 1934 e, concluído, com alta classificação, o Curso de Engenharia, partiu para a Alemanha, onde se especializou em Telecomunicações.

De regresso a Portugal, deu ingresso no quadro técnico dos Correios, Telégrafos e Telefones, tendo ascendido à categoria de administrador-adjunto em 1937. Em 1948, foi nomeado, por parte do Estado, administrador na Hidroeléctrica do Zêzere.

O sr. Eng.º Carlos Gomes da Silva é agraciado com a medalha de ouro dos C. T. T. — 20 anos de serviço — e com a comenda da Ordem de Cristo.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta respeitosa e cordiais saudações ao novo Ministro das Comunicações, sr. Eng.º Carlos Gomes da Silva Ribeiro.

## Os nossos mortos

### Dr. Emygdio Mendes

Na sua residência do Monte Estoril, faleceu no dia 21 de Agosto o sr. dr. Emygdio Guilherme Garcia Mendes, ilustre advogado e presidente do Conselho Fiscal da Companhia dos Caminhos de Ferro.

Natural de Ervedal do Alentejo e formado em Direito pela Universidade de Coimbra, o sr. dr. Emygdio Mendes era uma das mais prestigiosas personalidades na vida económica e financeira do País tendo exercido altos cargos com muita proficiência. Em 1911, quando exercia já as funções de administrador e conservador do Registo Civil do 4.º Bairro de Lisboa, foi eleito deputado à Assembleia Constituinte, pelo círculo de Comba Dão.

Logo que a notícia do falecimento foi conhecida muitas foram as pessoas que acorreram à residência do ilustre extinto, entre as quais o sr. Presidente do Conselho, que apresentou condolências à família enlutada.

À ilustre família do sr. dr. Emygdio Mendes a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta sentidos pêsames.

vador de Sá Nogueira faz acompanhar de suas judiciosas «Considerações». Com elas o ilustre Administrador-Geral afirma não apenas a sua alta competência e o seu saber, mas também o seu profundo amor a Lisboa.

# Um novo Duche nas Pedras Salgadas

Por GUERRA MAIO

**H**A em França um velho aforismo que diz não haver dois sem três. O romance de Maria Cândi, a mesma que, nas Pedras Salgadas, dera, simbolicamente, um duche escossês a Eduardo de Melo, teve um terceiro capítulo em que houve outro duche, mas que a ela foi aplicado.

Maria Cândi, depois da carta enviada a Eduardo de Melo dizendo não ser ela a noiva indicada para o encontro proposto em Vila Nova de Famalicão, escreveu-lhe uma carta pedindo-lhe, a favor do sobrinho, aluno do Liceu, no Porto, uma recomendação para o Reitor, o que lhe não seria difícil vistas as suas relações no Ministério da Educação Nacional. O rapaz era inteligente, mas cábulas, e por isso havia necessidade de que alguém o fustigasse nos estudos e ninguém melhor que o Reitor o poderia fazer. Ao mesmo tempo anunciava-lhe uma visita a Lisboa, cuja data fixaria por telegrama.

Não se fez esperar e na capital, quando ele a quis levar ao teatro ela preferiu uma casa típica do Bairro Alto para ouvir cantar fados.

Encontro fixado no fundo da calçada da Glória e, às 9 da noite, lá estavam ambos à espera do ascensor. Como fosse, porém, cedo, ela propôs que esperassem num banco do Jardim de S. Pedro de Alcântara. Conversa amorosa e cheia de ternura, durante a qual ela disse mais uma vez: — Sou tua.

Eduardo perguntou-lhe o significado que tinham no seu dicionário essas duas palavras que tão meigamente lhe saíam dos lábios. Que era dele, dissera. Instalados na sala dos fados e diante de dois copos de cerveja, trocaram palavras ternas e tontas até que Maria, vendo o relógio, disse ter de recolher ao hotel pois esperava um telefonema do Porto. Eduardo acompanhou-a ao hotel e, ao despedirem-se, aprazaram um passeio na tarde seguinte, a Queluz, para verem o palácio e os jardins da velha Residência Real. Maria chegou atrasada dizendo ter de seguir nessa tarde no *foguete* para o Porto e por isso a visita a Queluz tinha de ser curta. Ao chegarem ali, Maria Cândi perguntou ao chefe da estação a que horas havia comboio para Lisboa e como o tempo fosse pouco, foram apenas ao botiquim, em frente da estação, tomar bebidas frescas, pois a tarde estava quente.

Ao despedirem-se, no Largo de S. Domingos, Maria chamou-lhe «o seu poeta», o que fez sorrir Eduardo, dizendo-lhe este que, outrora, as casas fidalgas tinham, além do capelão, o seu vate doméstico a quem davam, às vezes, uma vara de briche para uns calções e os restos do peru, já frio na copa; para apaixonado ainda se sentia novo mas, para poeta, já estava velho, — respondeu ele com um vago aperto de mão.

Dias depois, Eduardo de Melo encontrou o velho amigo Antunes Monteiro, seu companheiro de estúrdias da mocidade que lhe disse tê-lo visto num restaurante típico do Bairro Alto, mas que estava a perder o seu tempo. Aquela mulher era já muito sabida e um tanto aldrabona. Conhecera-a na Foz do Douro, onde ele supunha ter casa.

Eduardo recapitulou os factos e resolveu cortar de vez com aquele torneio amoroso, que já dava nas vistas com comentários desagradáveis.

Cartas vieram a que Eduardo não respondeu, até que uma lhe perguntava se assim se esquecia do namoro e das promes-

sas feitas, ao que ele respondeu friamente: «E' certo, tivemos um namoro, mas tinha-me totalmente esquecido».

Maria diante destas palavras irónicas, resolveu vingar-se, casando com o primeiro homem que lhe aparecesse. Como, porém, não se encontra um noivo à esquina da rua, foi-se aos anúncios do «Diário de Notícias» e respondeu a um Cavalheiro, pedindo noiva, de 35 a 45 anos, com bens, sem filhos e casa posta, etc. etc.

A proposta foi aceite. Era o sr. Júlio Pimpão, 50 anos, ainda vigorosos, regressado de África com alguns meios e o fígado avariado.

Um mês depois casavam em Lisboa, saindo o cortejo de casa de uma parenta de Maria em dois taxis e à tarde partiam para Madrid, no *Lusitânia-Expresso*, passar a lua de mel.

No salão restaurante começaram o jantar com dois *whiskies* e soda; ela ao prová-lo fez uma careta, mas, para não desfeitear o seu homem, bebeu-o até ao fim como um cálix de amargura. Pimpão repetiu o *whisky* e depois do jantar, bem regado de vinho verde branco, ele sentindo-se pesado deitou-se, deixando a cama inferior à sua consorte. Meia hora depois dormia a sono solto e risonando como um trombone e a tal ponto que, a altas horas da noite, o vizinho do lado atirava-lhe dois socos à parede do compartimento para o deixar dormir.

Em Madrid a lua de mel foi triste. Júlio Pimpão só interrompia a roncadeira para, como em África, se levantar das 5 para as 6 horas e Maria podia a-sim dormir tranquila até ao meio dia. Ela queria ir aos museus e ele só desejava passear, ver o luxo da cidade e tomar bebidas fortes nos grandes cafés da capital.

Quinze dias depois estavam nas Pedras Salgadas e no hotel em que, no ano anterior, se instalara Eduardo de Melo. Queria assim atirar-lhe à cara o seu Pimpão. Demais com os capitais trazidos de Angola e os bens e papéis de crédito que ela tinha, podiam pagar-se de um bom hotel e fazerem mesmo extravagâncias.

Eduardo de Melo cumprimentou-a pelo belo homem de que se havia servido e dias depois, no hotel, Júlio Pimpão passou a ser o Roncão, por causa das suas roncadeiras nocturnas, a ponto de uma velha senhora, que habitava o quarto ao lado, com porta de comunicação, ter de pedir ao gerente para a mudar de alojamento pois não podia dormir. Outro hóspede que veio ocupar o quarto foi obrigado a fazer o mesmo e Maria não tardou a ser informada, pela criada, que fora da pensão onde ela se havia instalado no ano anterior e sua confidente da alcunha posta ao marido.

Um dia, quando os hóspedes, gozando a fresca da manhã, esperavam, sentados à porta do hotel, a hora do almoço, uma graciosa criança de 6 anos que estivera retida no leito com gripe e a quem Júlio Pimpão dava rebuçados, veio direita a ele chamando-lhe «sr. Roncão». Risada geral a que Eduardo de Melo juntou um sorriso discreto.

Aquilo foi para Maria como que um duche aplicado pela colectividade e fulminou Eduardo com um olhar de ódio e de raiva, como se fosse ele o culpado de ter, toda a vida, de suportar aquele marido roncadador.



*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:

**SOCIÉDADE DÓMÚZ, L.<sup>DA</sup>  
ELVAS**

# S I D E L O R

UNION SIDÉRGIQUE 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

## BOTELHAS

Finíssima Aguardente Velha  
Uma vez provada é sempre desejada

VINHO DE MESA

**PAUL**

Um tipo muito especial

BRANCO—TINTO—PALHETE

Produtor-Armacenista

VIRGOLINO JOSÉ TORROAIS

SALVATERRA DE MAGOS

PRODUTO V. A. P. -- PORTUGAL

FÓRMULA INÉDITA

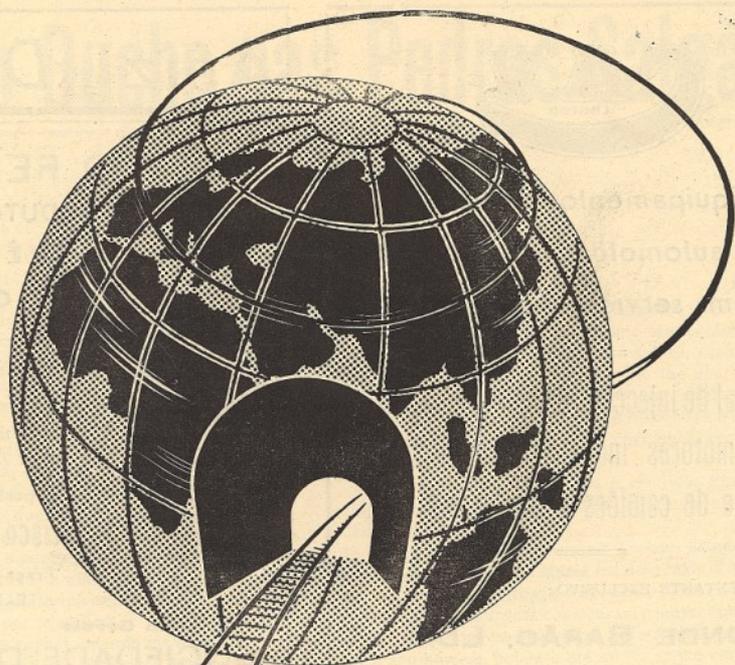
## GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

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



O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTANCIA

**BENZO-DIACOL**  
VENCE A TOSSE