

DEPOSITO LEGAL

252

16 DE MARÇO
DE 1956

1638
ANO LXIX



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

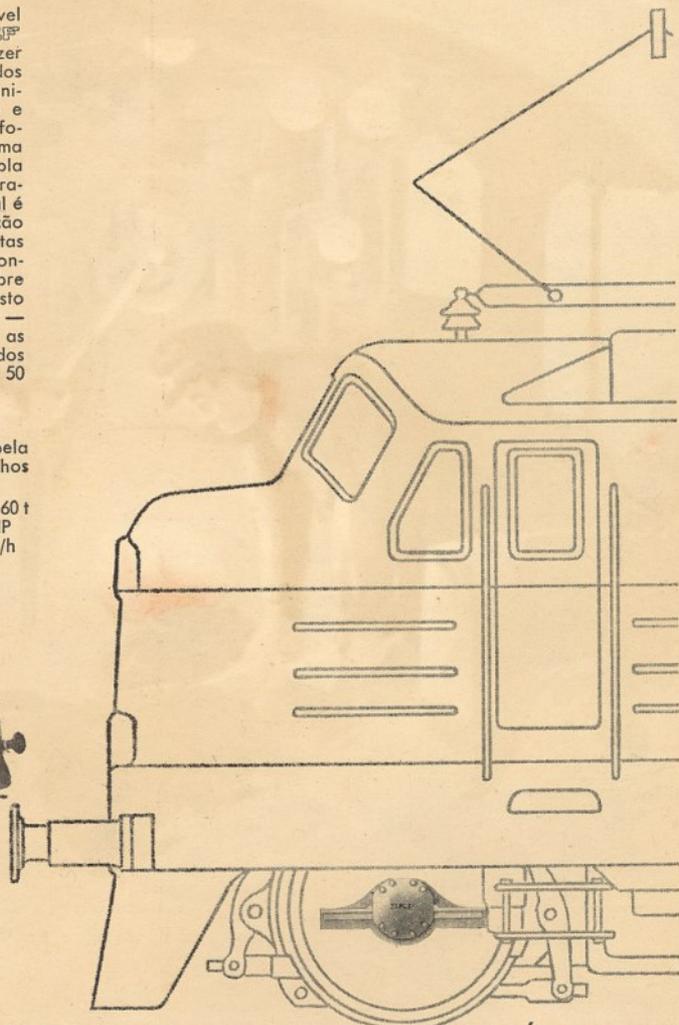
1 000 000 DE CAIXAS SKF COM ROLAMENTOS

Que significação especial tem o facto de um milhão de caixas SKF com rolamentos de rolos ter sido fornecido aos caminhos de ferro do mundo?

É prova concludente da invariável alta qualidade dos produtos SKF e da sua capacidade para satisfazer as mais amplas necessidades dos caminhos de ferro do mundo. Significa também que a construção e qualidade dos rolamentos não foram ultrapassados, e assinala uma compreensão perfeita e uma ampla experiência das condições de trabalho. Esta experiência sem igual é posta gratuitamente à disposição dos clientes da SKF. Propostas esquemáticas de rolamentos, conselhos dos especializados sobre trabalho e conservação, tudo isto faz parte do serviço da SKF — um serviço que tem satisfeito as necessidades dos engenheiros dos caminhos de ferro em mais de 50 países no mundo.

Locomotiva eléctrica construída pela Nydqvist & Holm para os Caminhos de Ferro do Estado Sueco

Peso em marcha:	aprox. 60 t
Potência:	3.000 HP
Velocidade max.:	150 km/h



SKF O ROLAMENTO PRÓPRIO PARA O LUGAR EM QUE É PRECISO

SKF

SOCIEDADE SKF LIMITADA

PRAÇA DA ALEGRIA 66-A, LISBOA
AVENIDA DOS ALIADOS 150—152, PORTO

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1924
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

Delegado em Espanha JUAN B. CARRERA, Apartado 4069 Madrid

1638



16—MARÇO—1956



ANO LXIX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

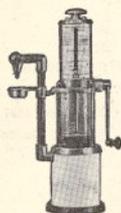
Ultramar 72\$00 (ano),

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

AVERY — A marca com mais de 225 anos de existência e experiência



Modelo M 4 CH
Medidora para Petróleo, Azeite e Óleo

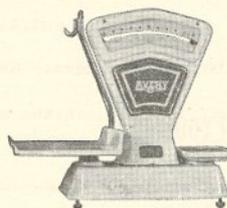
Medição rigorosa e automática nas capacidades de 1/2 e 1 decilitro, 1/8, 1/4, 1/2 e 1 litro

ESMALTADA A BRANCO
RÁPIDA E HIGIÊNICA
ELEGANTE, ROBUSTA
E EFICIENTE



Modelo A. 954
Capacidade de 8 quilos
Divisões de 5 gramas

BALANÇA AUTOMÁTICA
EFICIENTE E RÁPIDA
ESMERADO ACABAMENTO



Modelo A. 920
Capacidade 20 kgs.
Mostrador de 1 kg.
por 5 gramas

BALANÇA SEMI-AUTOMÁTICA
PRÁTICA
RESISTENTE
MUITO SENSÍVEL

Modelo 486

Capacidades de 260 a 2.000 quilos
Divisões de 100 e 200 gramas

BÁSCULA GENTESIMAL
MÁXIMA SENSIBILIDADE
EXCEPCIONAL RESISTÊNCIA



Modelo A. 732

Capacidades de 150 a 2.000 quilos
Divisões de 100 gramas a 2 quilos

BÁSCULA COMPLETAMENTE AUTOMÁTICA COM LEITURA DIRECTA DAS PESAGENS, E PRÓPRIA PARA OBTEN PESOS LÍQUIDOS DEDUZIDOS DAS TARAS



Modelo A. 771

Capacidade de 150 quilos
Divisões de 50 gramas

BÁSCULA ESPECIAL PARA PESOS PREDETERMINADOS, CONFIDENCIAIS E CONSTANTES, POR LEITURA NO MOSTRADOR DE MAIS OU MENOS QUE O PESO DESEJADO



AVERY PORTUGUESA, L.^{DA} { SEDE — RUA BRAAMCAMP, 66, 1.º D. - 70 — TELEF. 4 2001 — LISBOA
FILIAL — RUA D. JOÃO IV, 23 — TELEFONE 2 2144 — PORTO
AGÊNCIAS { RUA DA SOFIA, 164 — TELEFONE 4 512 — COIMBRA
RUA DOS FERREIROS, 18 — TELEF. 318.2285 — FUNCHAL



TELEFS. 2 2772 - 2 3312 - 2 2702

ARMAZENISTAS E IMPORTADORES

Telefones — Sinalização
Relógios Eléctricos
Pilhas secas BEREC
Disjuntores automáticos
Rádios DUCRETET-THOMSON
Aparelhagem de Precisão
Aparelhagem de Medida
Aparelhagem Doméstica
Lâmpadas e Válvulas
Acessórios de T. S. F.
Ferros de soldar e de engomar
Condutores eléctricos
Materiais de Instalação

Serralharia Artística

VICENTE JOAQUIM ESTEVES

FUNDADA EM 1889



SUCESSOR FILHO

João Luís Esteves

Executa toda a espécie de
SERRALHARIA DE ARTE
e de
CONSTRUÇÃO CIVIL

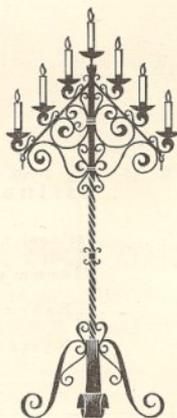


88, R. DAS AMOREIRAS, 94

Telefone 42340

Novas instalações
em construção na

RUA DE CAMPOLIDE, 181
LISBOA PORTUGAL



LOJA SOL, LDA.

RUA ASSUNÇÃO, 82 — LISBOA — TELEF. 2 7411

Candeeiros — Máquinas para lavar roupa
— Enceradores — Rádios — Aspiradores
— Banheiras — Fogões e esquentadores
a gás, electricidade e Cidla

Instalações para água, gás e electricidade

Construtores e distribuidores do Formo-
lizador «Ennes»

A RESISTENTE — SOCIEDADE DE PARAFUSOS, LDA.



Fábrica de Parafusos, Porcas,
Rebites e Anilhas, etc.

Ferragens para Linhas Telefó-
nicas, Telegráficas e Zinagem



ESCRITÓRIO E FÁBRICA

CALÇADA DOS SETE MOINHOS, 41-47

Telefone 47427

L I S B O A

BRIQUETES

O melhor e mais económico combustível para

Cozinha - Aquecimento - Indústria

Fabricados com os melhores carvões
estrangeiros e nacionais

Uma fabricação para cada fim

As mais altas qualidades aos mais baixos preços

CAREL R. DA MADALENA, 75, 1.º-LISBOA
TELEFONES: 2 2161 a 2 2164

J. PIRES TAVARES

SUCESORES

J. DA SILVA PIRES, LDA.

IMPORTADORES E EXPORTADORES

ESCRITÓRIO — Rua da Glória, 72-1.º

SUCURSAIS — **Drogarias e Perfumarias**

Rua da Glória, 74-78 Rua Jardim do Regedor, 10 a 18

Perfumarias e Artigos de Higiene

Rua 1.º de Dezembro, 120-A

TELEFONE: PPCA 3 1651/2 — LISBOA

Panificação do Chiado, Lda.

ESPECIALIDADE
EM PÃO DE TODAS AS QUALIDADES

Fornecedores dos principais Hotéis,
Restaurantes e Wagons-Lits

CALÇADA DO SACRAMENTO, 26-52

TELEF. 2 4044 — LISBOA

Fábrica Cerâmica

Viúva Lamego, Limitada

FUNDADA EM 1849

AZULEJOS E FAIANÇAS PORTUGUESAS

SEDE — Largo do Intendente, 25 — LISBOA

Tel. 4 1401

Agente no Porto — **JOSÉ CUNHA**

Rua Formosa, 26-28 — Tel. 2 3707

A CAFEIRA, L.ª DA

END. TEL. CAFEIRA

ESCRITÓRIO

Rua dos Anjos, 13-A - Tel. 49661

"CASA CHINESA"

Rua do Ouro, 274 - Tel. 2 3680

"BAR"

Rua do Ouro, 278 - Tel. 2 3680

"MONTE CARLO"

Av. Fontes Pereira de Melo, 41-C
Tel. 4 4789

CAFÉ RIBATEJANO

Rua dos Anjos, 13-A, 13-C

Tel. 4 1706

ARMAZÉM

Rua dos Sapateiros, 213-215

Tel. 2 8565

TORREFAÇÃO

Rua dos Fontainhas, 74-76

Tel. 3 8041

DISTRIBUIDORES

CAFÉS DE TIMOR-CHÁS DA BARROSA-WHISKY FOUR ROSES

Casa Ribeiro

SIRGUEIRIA

Guarnições para todo o género de decoração

Franjas, borlas, galões e cordões

RUA IVENS, 48

TELEF. 2 7217 — P. P. C. 84.5089

L I S B O A



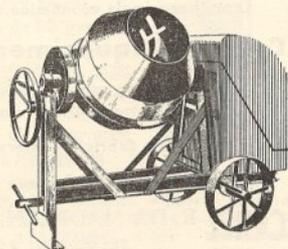
GERMANO MACHADO

SERRALHARIA MECÂNICA E CIVIL

Construções Metálicas — Máquinas de Blocos — Betoneiras — Guinchos
Fogões e Aquecimento Central — Tubagens para Água, Vapor e Gás

Fornecedor da C. P. em:

Fogões de grandes capacidades para as suas
cozinhas — Depósitos de grandes capacidades
para os seus armazéns — Betoneiras e máquinas
de blocos para as suas obras — Portas de cais, e
todos os trabalhos referentes a serralharia civil



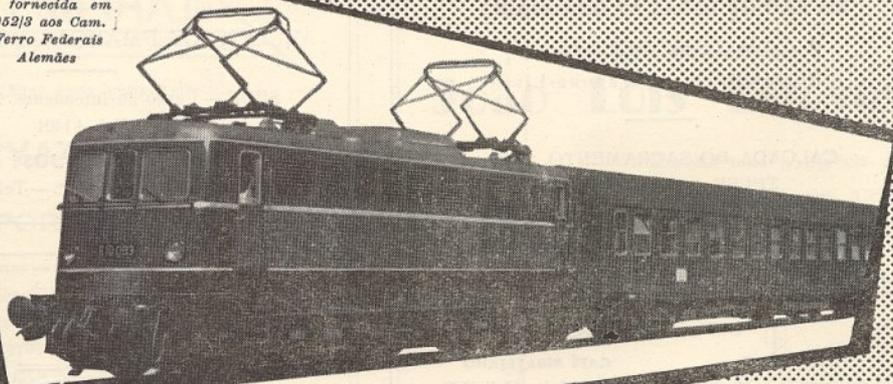
Telefone 27237

45-A, Calçadinha do Tijolo, 45-A
(às Escolas Gerais)

LISBOA

HENSCHEL

Locomotiva eléctrica
fornecida em
1962/8 aos Cam.
Ferro Federais
Alemães



Programa de fabricação de locomotivas:

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

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Avisador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
Eng.º ORLANDO GALRINHO PERNES
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES



S U M Á R I O

O nosso aniversário	130
No Centenário dos Caminhos de Ferro, pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO.	131
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT.	139
Imprensa	140
Ano Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses	141
Achegas para a História do Caminho de Ferro de Leste, por EURICO GAMA	144
Publicações recebidas.	146
Miscelânea Ferroviária, por ABEL TIROL.	147
Parte Oficial.	150
A importância do Factor Humano nas Actividades Portuárias, pelo Eng.º aux. H. RAMOS ANTUNES	153
Curiosidades da imprensa estrangeira, por JORGE RAMOS	159
Troços de linhas férreas portuguesas abertas à exploração desde 1856, e sua extensão	161
Bom Humor	165

O nosso aniversário

COM o número presente, entra a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» em novo ano de publicação. O dia é de júbilo, tanto mais que tendo esta revista preparado e assistido às comemorações, em 1906, do cinquentenário dos caminhos de ferro portugueses, vai poder também, neste ano da graça de 1956, presenciar as cerimónias com que vai ser celebrado, em todo o País, o seu centenário.

Quem folhear os sessenta e oito volumes da colecção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», correspondentes a sessenta e oito anos de publicação ininterrupta, verificará que esta revista esteve sempre ao serviço incondicional da Nação e exerceu com dignidade, com independência e com livre crítica os factos relacionados com os caminhos de ferro. Efectivamente, desde a sua fundação, por Mendonça e Costa, até hoje, que é dirigida e colaborada, em grande parte, por pessoas que ainda privaram com aquele inteligente e honesto ferroviário, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» encontra-se hoje na mesma posição em que se encontrava há sessenta e oito anos, fiel a si própria, fiel ao seu programa, fiel à memória do seu fundador.

Como em 1906, por ocasião do cinquentenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, a «Gazeta», passado meio século, associa-se, com o entusiasmo de então, às comemorações do primeiro centenário da inauguração, em 28 de Outubro de 1856, do primeiro troço da rede nacional.

Estamos no ano centenário dos nossos caminhos de ferro e fazemos sinceros votos para que o facto decorra com o máximo brilhantismo e tenha, como todos nós esperamos, uma larga projecção dentro e fora do País.

Acontecimento eminentemente nacional, não cabe apenas ao Estado e à C. P. a responsabilidade do brilhantismo da come-

moração da data gloriosa, compete também às forças vivas do País e aos Municípios uma colaboração eficiente.

Em cem anos os caminhos de ferro operaram uma benéfica revolução no desenvolvimento da agricultura, do comércio e da indústria; pequenas vilas transformaram-se em importantes centros populacionais; o turismo, graças à segurança e regularidade dos transportes e preços acessíveis, tornou-se numa das nossas grandes realidades. Graças aos transportes ferroviários, tomou-se o gosto de viajar na nossa terra, e ao mesmo tempo que o comboio ia descobrindo as nossas paisagens maravilhosas, ampliava-se, robustecia-se, enraizava-se cada vez mais a unidade moral da população do País, pois com o encurtamento das distâncias tornou-se mais fácil a confraternização dos povos.

O ano de 1956 será o Ano A'ureo dos Caminhos de Ferro Portugueses, com a inauguração da electrificação da linha de Lisboa ao Carregado, a que se seguirá a electrificação da linha de Sintra.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» associando-se às comemorações centenárias, editará em volume o notável trabalho que o nosso ilustre colaborador, sr. Eng.º Frederico de Quadros Abragão, vem publicando nesta revista e que constitui um subsídio importantíssimo para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal.

* * *

Ao iniciarmos, com este número, o 69.º ano de publicação, saudamos efusivamente o nosso ilustre Conselho Directivo, os nossos prezados colaboradores, assinantes e anunciantes, bem como apresentamos à Imprensa de Lisboa, Porto e Província os nossos agradecimentos pelas suas provas constantes de camaradagem. A todos, um muito obrigado.

No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

A Benjamim de Oliveira foi a resposta enviada directamente pelo ministro do Reino, com a mesma indicação de obrigatoriedade da sujeição às cláusulas do referido concurso.

De Mr. Horte não volta a encontrar-se referência ⁽⁵³⁾; mas de Benjamim de Oliveira aparece nova proposta, em carta ao conde do Lavradio, com data de 25 de Junho de 1852, para construção do mesmo troço da linha de Leste, assinada por ele e por Joseph Locke, J. Edward Petto, Samwel Morton Petto, Thomas Braseey e D. Jackson, com alterações às cláusulas do concurso.

*

Não ficou, porém, por aqui o interesse que parecia levantar a iniciação dos caminhos de ferro entre nós. Em 11 do mesmo mês de Agosto, isto é, no dia imediato ao do concurso e concessão provisória a Hardy Hislop, D. Juan Alvarez y Mendizabal enviava de Madrid uma proposta para construção do caminho de ferro de Lisboa ou de Santarém à fronteira. Pedia o juro de 5% sobre o capital empregado na construção, portanto menos um por cento do que o estipulado nas bases do concurso; declarava conformar-se com a apresentação da sua proposta em licitação pública, sendo a adjudicação da linha feita a quem oferecesse mais vantagens ao Estado português.

Veio, porém, esta proposta, como a própria data mostra, tarde demais, feita já a concessão provisória, motivo porque não pôde ser aceite, o que foi comunicado a Mendizabal, em carta de 25 daquele mês, pelo ministro do Reino, que dizia lamentar o facto.

*

Logo que Hislop recebeu a concessão, mesmo provisória, da construção da linha de Lisboa a Santarém, organizou a sua companhia, composta por ele, Charles Waning, John Owens, Thomaz Rumball, John David Barry e James Kitson, e encarregou o engenheiro Thomas Rumball de organizar o respectivo projecto.

Rumball, segundo Luciano de Carvalho ⁽⁶⁴⁾, ter-nos-ia sido enviado pelo próprio Robert Stephenson, para o estudo dos nossos primeiros caminhos de ferro, como nos erivaria, mais tarde, Pilkington e Jobling para tripular as nossas primeiras locomotivas, mestre Guilherme para adestrar os nossos assentadores de via, Wilson para os trabalhos do viaduto de Esgueira, e Saxby (?) para assegurar o movimento da nossa estação principal ⁽⁶⁴⁾.

Terminou os seus trabalhos em 7 de Dezembro de 52 e em 9 desse mesmo mês, Hardy Hislop, na qualidade de director residente e concessionário da Companhia Central e Peninsular, informava o governo português de que a companhia, que representava, se encontrava habilitada a apresentar «os orçamentos, plantas e desenhos, planos, mapas de expropriações, e relatório do engenheiro Rumball relativo à linha de Lisboa a Santarém».

Entretanto, em 9 de Novembro daquele mesmo ano, foram publicadas pelo governo as «Instruções para o serviço da comissão encarregada do estudo da directriz do caminho de ferro do Norte», assinadas pelo Barão da Luz, Director geral das Obras Públicas, e por Fontes.

Segundo o traçado de Rumball, cujo relatório tem a data de 7 de Dezembro de 1852, a linha partia do largo do Intendente, seguia pelos Olivais, Sacavém, Póvoa, Alverca, Vila Franca de Xira, Castanheira, Vila Nova, Azambuja, Virtudes, Ponte de Santana até às Ónias, perto de Santarém, onde se estabelecia a estação que serviria esta cidade.

No seu relatório, Rumball considera, como mais favoráveis, duas direcções a tomar para a saída de Lisboa:

Uma, seguia as margens do Tejo nas vizinhanças da Fundição, descaindo sobre o rio e passando por Poço do Bispo e Olivais para Santarém.

Outra, partia das vizinhanças do chamado Largo do Intendente, «que dista cousa de meia milha da praça de D. Pedro e que se pode chamar o centro da parte comercial da capital».

Achava o eng.º Rumball vários inconvenientes à

primeira solução, inconvenientes que muito resumidamente se podem enumerar da forma seguinte: expropriações consideráveis, especialmente de «caldeiras» que serviam de abrigo a embarcações; necessidade de construir pelo menos uma milha de linha em terreno conquistado ao rio; não deixar comunicação livre entre o rio e a terra, prejudicando não pequeno número de famílias que habitam a margem.

Daf ter Rumball, segundo afirma nesse relatório, obtido do ministro das Obras Públicas a necessária sanção para abandonar a primeira direcção e optar pela segunda.

O primitivo traçado fazia, pois, partir a linha do largo de Arroios, fazendo a estação no palácio do conde de Mesquitela, mas modificado depois para o Intendente, instalando-se a estação em um palácio adquirido depois por um inglês de apelido Croft, pai do visconde da Graça. (61)

Este projecto não ligava, porém, Lisboa com o Tejo, consideração naturalmente tida como indispensável para que o caminho de ferro pudesse amplamente desempenhar a sua missão. Para isso foi projectado um ramal pelo vale de Chelas a Xabregas, com uma ponte de desembarque nesta última localidade.

As despesas de construção e juros a pagar ao capital durante a construção eram avaliados em 21.348.050 francos.

O projecto foi submetido à sanção do governo em 9 de Dezembro, mas a sua aprovação impôs uma modificação importante, por influência do engenheiro João Crisóstomo de Abreu e Sousa (61) e de Lobo d'Ávila, e que consistia em transferir o ponto de partida para o Cais dos Soldados, indo ligar-se nos Olivais ao traçado estudado, e também em uma variante entre Santana e as Ónias para passar ao norte do canal de Azambuja, de forma a facilitar o prolongamento da linha de Santarém para a fronteira. (61)

Aquele projecto era acompanhado de duas propostas, uma respeitante às condições a estabelecer para o contrato definitivo, outra com as bases para os estatutos da companhia.

Em 24 de Dezembro foram nomeados os engenheiros João Crisóstomo de Abreu e Sousa e Joaquim Tomás Lobo d'Ávila, membros do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, para examinarem no próprio terreno o traçado proposto por Rumball.

No seu relatório, apresentado em 9 de Janeiro de 53, propunham modificações ao projecto daquele engenheiro, a principal das quais era da ponte de Santana às Ónias, a que já se fez referência, variante que Rumball achou «adaptável» mas mais dispendiosa por ter um grande viaduto oblíquo sobre o paúl de Asseca, embora valesse a pena fazer o estudo comparativo dos dois traçados. (53)

De Sacavém à ponte de Santana, doze quilómetros distante de Santarém, o traçado não lhes oferece dúvidas a não ser em pequenos pormenores fáceis de resolver na ocasião da execução.

Mas já não consideram suficientemente justificados os traçados dos troços de Lisboa a Sacavém e da ponte de Santana a Santarém.

Referindo-se especialmente a este último diz:

«O traçado do sr. Rumball, quando chega à ponte de Santana, descreve uma curva, atravessando o canal de Azambuja sobre uma ponte oblíqua, depois segue pelo campo direito a Malpique e daí às Ónias; das Ónias lança um ramal de dois quilómetros sobre Santarém até à Junqueira, distante um quilómetro de Santarém, onde estabelece a estação de serviço desta vila.

«Este traçado exige, pois, uma ponte sobre a vala, atravessa em uma extensão de dez quilómetros os férteis campos de Asseca sobre um aterro de três metros de altura, pelo menos, para ficar ao abrigo das inundações; este aterro dirige-se em ângulo agudo sobre o dique do Tejo, denominado Tapada de Valada, deixando, próximo das Ónias, entre estas e o aterro, um boqueirão de três quilómetros, pelo qual o Tejo, entrando na ocasião das cheias por um espaço mais apertado, muito deve destruir os campos que ficam ao sul do caminho de ferro».

E, resumindo, apresentam os seguintes inconvenientes do traçado de Rumball:

- 1.º: ter de expropriar uma grande zona nos terrenos mais férteis e, por isso, mais custosos;
- 2.º: ter um aterro contínuo, de 3 m de altura, pelo menos, muito dispendioso;
- 3.º: alterar o regime das águas do Tejo nas inundações, com prejuízo dos campos;
- 4.º: ter de construir um ramal de pouco mais de 1 km. para exclusivo serviço de Santarém.

Ora o traçado proposto pelos dois eng.ºs Abreu e Sousa e Lobo d'Ávila continuava da ponte de Santana pelo norte da vala, coleando na encosta da pequena cordilheira que termina no vale de Rio Maior, defronte da ponte de Asseca. As curvas seriam de raio conveniente, o caminho ficaria ao abrigo das maiores cheias, as expropriações mais baratas, pois o terreno é quase todo de charneca, e o movimento de terras de pouca importância.

No cabeço em frente da ponte de Asseca haveria uma grande trincheira a cortar, ou um túnel, para descrever uma curva de raio conveniente, e vir convergir com a direcção de Rio Maior no ângulo mais aberto, afim de que o viaduto de 400 metros de extensão, próximamente, que, da margem de Oeste, a 800 metros acima da ponte de Asseca, se devia lançar sobre o paúl para alcançar a margem leste, fosse menos oblíquo.

De paúl d'Asseca, o traçado seguiria um pequeno vale afluente de Rio Maior na direcção de Leste,

até cortar a calçada no sítio denominado Carne Coita a 500 metros de Santarém, onde seria estabelecida a estação para serviço desta vila.

Em última análise, apresentam os autores desta variante as seguintes vantagens do traçado que propoem:

1.^a: atravessar terrenos menos custosos; 2.^a: ficar sempre ao abrigo das maiores cheias; 3.^a: não alterar o regime das águas nos campos; 4.^a: passar mais próximo de Santarém; 5.^a: evitar a construção de um ramal especial para servir esta cidade; 6.^a: ter talvez menos despesa total com aterros e escavações.

Reconhecem-lhe o inconveniente de obrigar à construção de um importante viaduto sobre o paúl e o túnel de uns 200 metros,—embora possa ser talvez substituído por uma trincheira—através do monte de Asseca.

Frizam a seguir os autores da variante que o seu traçado será possivelmente mais dispendioso, mas qual das duas soluções daria mais fácil continuação à linha para a Barquinha? Porque esta é que é a principal questão, visto que se não trata de um caminho de ferro até Santarém, mas de uma secção de uma linha, que se dirige à fronteira e deveria seguir a margem do Tejo para o atravessar próximo da Barquinha.

Parece aos autores da variante que o seu traçado seguiria mais facilmente que o de Rumball, o qual encontraria já bastante dificuldade na passagem das Ónias para a ribeira de Santarém e daí teria de se lançar sobre as planícies de Santarém e Golegã; cortaria os terrenos mais férteis do Ribatejo, alteraria desvantajosamente o regime das águas naqueles campos, e teria de caminhar com um aterro constante de 4 metros, pelo menos, para ficar ao abrigo das cheias.

Sobre a parte do traçado entre Lisboa e Sacavém, declaram não ter de momento elementos bastantes para se pronunciarem.

*

Em face deste relatório, o Conselho de Obras Públicas e Minas, composto do Barão da Luz, José Feliciano da Silva Costa, Albino Francisco de Figueiredo e Almeida, João Crisóstomo de Abreu e Sousa, José Vitorino Damásio, Francisco António Pereira da Costa, e Joaquim Tomás Lobo d'Ávila, emitiu um longo parecer, com data de 15 de Janeiro de 53, do qual vale a pena registar as seguintes conclusões:

1.^a: que seja aprovado o traçado do caminho de ferro entre Sacavém e a ponte de Santana;

2.^a: que o traçado de Lisboa a Sacavém deve partir do Cais dos Soldados, onde se deverá estabelecer a estação comum para passageiros e mercadorias;

3.^a: que no troço de Santana a Santarém se

estude novo traçado, passando ao norte do canal de Azambuja e da ponte de Asseca, desviando a linha dos campos de Valada e dando-lhe acesso a Santarém, conveniente para seu ulterior prolongamento para a fronteira de Espanha.

Entretanto o eng.^o Harcourt White, que Hislop encarregara de estudar a linha do Cais dos Soldados a Sacavém, ou melhor, aos Olivais, onde se ligaria ao traçado de Rumball, compara, no seu relatório de 25 de Janeiro, o traçado, que propõe, com o que Dupré projectara antes, por conta da «Companhia de Obras Públicas», com início também no Cais dos Soldados.

Partindo, pois, desse ponto, aproveitava parte do traçado de Dupré, abrindo um túnel sob a bateria de Manique, cruzava o vale de Chelas e, por outro subterrâneo sob a estrada de Chelas para os Olivais, ia entroncar, perto desta povoação, na linha que aquela «Companhia» projectara.

White considerava o Cais dos Soldados com muita falta de espaço para o fim em vista e sugeria que o ponto de partida deveria, em sua opinião, ser ou em Xabregas ou uma milha para além da igreja dos Anjos.

*

Estudado o projecto de Rumball, o governo declarou, em 3 de Fevereiro, que o aceitava com as referidas modificações. E para fazer desaparecer todas as dificuldades, que o orçamento apresentava, no que dizia respeito ao capital necessário para a construção, o custo da linha foi fixado em 280.600 francos por quilómetro, compreendendo nesse preço todos os trabalhos e os juros do capital a empregar.

Acites também pelos concessionários estas condições e aprovadas as bases para o contrato definitivo para os estatutos, o governo fixou, em 7 daquele mês, o prazo de quarenta dias para a companhia se constituir definitivamente, depois de ter provado que três quartas partes do capital se achavam subscritas. A companhia devia também, nesse prazo, depositar na Caixa da Junta de Crédito Público 5^o do montante total do custo provável da linha.

De facto, a companhia apresentou, findo esse prazo, documentos comprovativos de estarem subscritas 2/3 do capital social e duas letras no valor de 750.000 francos sobre Waring e Brothers, de Londres, correspondente à soma necessária para completar o depósito definitivo de garantia.

Mas insistia ainda com uma proposta para que o ponto de partida da linha fosse de Arroios, pelo que o governo resolveu ouvir de novo o Conselho de Obras Públicas. Mediante porém, o seu parecer novamente desfavorável, o governo mantém a resolução de que esse ponto de partida seja o Cais dos Soldados e, como tal, o fixa definitivamente em officio de 8 de Março de 53, assinado pelo Visconde da Luz.

Troca-se ainda vária correspondência entre a companhia e o governo acerca de vários pormenores de traçado, mas, em 23 de Abril de 1853, tinha o Conselho de Obras Públicas emitido parecer sobre o traçado do caminho de ferro do Leste entre o Cais das Carvoarias, em Lisboa, e o rio de Sacavém, apresentado pela companhia.

A directriz partia da estação no Cais das Carvoarias e seguia, em alinhamento recto, até próximo do forte da Cruz da Pedra; passava depois por detrás do edifício de Xabregas,⁽⁴⁾ continuando em novo alinhamento recto próximo do convento dos Grilos, donde prosseguia na direcção do Poço do Bispo e d'aí até ao rio de Sacavém.

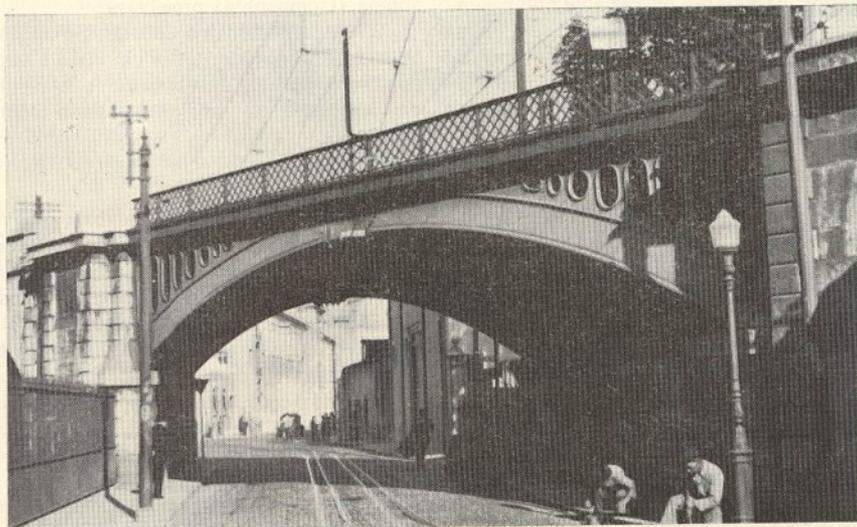
O Conselho julgou digno de aprovação o traçado desde o alinhamento recto próximo dos Grilos, seguindo pela cerca dos Loios, até àquele rio; mas,

panhia este parecer logo em 29 de Abril, dando-lhe o seu acordo.

Estudara aquele traçado o engenheiro John Sutherland Valentine que, além destes trabalhos, foi autor dos projectos da ponte sobre a estrada de Xabregas e da primitiva ponte sobre o rio de Sacavém.⁽⁵⁾

Este engenheiro Valentine foi o autor do projecto da ponte de Xabregas, na Linha de Leste, única de ferro fundido que julgamos haver em Portugal e há pouco substituída (fins de 1954), quase centenária, por uma ponte moderna.

Alfredo Davis, em nome da companhia, procura justificar, em officio de 4 de Julho dirigido ao Ministério das Obras Públicas, o traçado de Valentine, alegando, entre outras razões, que se quisesse evitar cortar a estrada de Lisboa para o Poço do Bispo por



A ponte de Xabregas

quanto à parte compreendida entre aquele alinhamento recto e o anterior, da estação inicial até próximo do forte da Cruz da Pedra, punha objecções pois que, entre eles, se encontravam 3 curvas, duas das quais de 2500 pés de raio, mas uma com 984 pés apenas (cerca de 330 metros) e o conselho julgava que aquelas três curvas podiam vantajosamente ser substituídas por uma só, que ligasse os dois referidos alinhamentos rectos, passando a curta distância e pela frente do edifício de Xabregas, curva que podia ser de grande raio, traçado mais perfeito e dando origem até a menores expropriações.

O ministro das Obras Públicas comunicou à com-

uma curva rápida e tão obliquamente que não seria possível empregar um viaduto dum só arco, mas não seria também judicioso colocar um apoio intermédio no meio de uma estrada de tanto movimento, etc.

E, assim, por officio de 5 de Julho, o ministro comunica à empresa que o governo aprova a directriz que começa no Cais das Carvoarias, passa próximo e ao sul do extinto convento de Xabregas, cerca dos Loios, Marvila e termina no rio de Sacavém, «em um ponto ao sul da ponte contígua à dita povoação».

Em 28 de Março, o governo declarava finalmente que considerava satisfeitas todas as condições necessárias, desde que a companhia aceitasse ainda as cláusulas seguintes, que reputava absolutamente indispensáveis:⁽⁶⁾

(4) Madre de Deus?

1.^a: se no dia do vencimento, as letras não estivessem pagas, o contrato considerar-se-ia nulo e de nenhum efeito;

2.^a: o governo subscreveria com $\frac{1}{3}$ do capital, mas não operava nenhum pagamento antes do vencimento das letras;

3.^a: o governo reservava-se o direito de estipular no contrato se tomaria, ou não, parte nos benefícios ou perdas da construção, à razão de $\frac{1}{3}$ da importância total;

4.^a: o governo seria representado na Administração da companhia por funcionários da sua livre escolha, na proporção do capital com que subscrevesse;

5.^a: os direitos e obrigações resultantes do contrato não teriam efeito senão quando este tivesse sido aprovado por lei.

Aceites todas estas cláusulas, os estatutos da «Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal» foram aprovados por decreto de 10 de Maio de 1853 e no dia seguinte assinado o contrato definitivo para construção da primeira secção da linha de Lisboa à fronteira.

*

O projecto dos estatutos fora previamente submetido à apreciação do Conselho de Obras Públicas e Minas, que deu o seu parecer em 4 de Fevereiro de 53. Pôs várias objecções, não os considerando em condições de serem aprovados sem importantes modificações, «já por encerrarem matéria alheia e imprópria de semelhantes títulos, já por conterem disposições que não se conformam com as condições que ao Conselho parece deverem ser inseridas e adoptadas no contrato definitivo do caminho de ferro».

Entre outras, friza o Conselho a circunstância da sede da companhia, em grande parte estrangeira, bem como o local da reunião das Assembleias Gerais, serem no estrangeiro; a maioria dos accionistas ser provavelmente estrangeira também, assim como os concessionários. A Direcção geral deveria funcionar junto do caminho de ferro, embora a Assembleia geral pudesse, sem inconveniente, reunir-se em Londres, enquanto o maior número de accionistas existisse na Grã-Bretanha.

A residência permanente de alguns directores deveria ser em Lisboa, embora outros a pudessem ter apenas eventual.

Faz também diversas considerações sobre a constituição dessa Assembleia geral, períodos de reunião e número de presenças para tomar resoluções importantes.

Assimam este parecer, de que apenas se deram alguns tópicos, o Barão da Luz, José Feliciano da Silva Costa, Albino Francisco de Figueiredo e Almeida, José Vitorino Damásio, João Crisóstomo de

Abreu e Sousa, Francisco António Pereira da Costa e Joaquim Tomás Lobo de Ávila, secretário.

Por sua vez, o ajudante do Procurador Geral da Coroa, junto do ministério das Obras Públicas, Rodrigo Nogueira Soares Vieira, emite, em 3 de Maio, um longo parecer⁽⁶²⁾, em que analisa o projecto dos estatutos especialmente no aspecto financeiro.

Pouco depois, em 16 desse mês, o Conselho de Obras Públicas e Minas emite novo parecer sobre as condições que serviriam de base ao contrato definitivo, e modificações propostas para o primitivo projecto dos estatutos.⁽⁶⁴⁾

Finalmente, o decreto de 10 de Maio de 1853, assinado pela Rainha D. Maria II e por Fontes Pereira de Melo, aprovava, como já se disse, os estatutos da companhia, sob o nome de *Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal*.

E no dia seguinte, 11 de Maio, era assinado o contrato definitivo para construção da primeira secção da linha de Leste.

*

Estabeleciam os estatutos da companhia⁽⁶²⁾ que o fim desta era construir e explorar a linha de Lisboa a Santarém, e daí à fronteira ou à cidade do Porto, de acordo com o contrato estabelecido entre o governo e os concessionários.

O capital social para a 1.^a secção de Lisboa a Santarém era de 800.000 libras ou 3.600 contos, representado por 40 mil acções de 20 libras ou 90.000 réis cada uma, podendo ser elevado à quantia necessária para perfazer o custo total desta secção, quer para o prolongamento da linha quer ainda para construção de ramais ou de outras linhas que lhes fossem concedidas.

A direcção da companhia seria confiada a uma Direcção geral, cuja sede seria em Lisboa, podendo ter em Londres uma filial, ou simples delegação; o domicílio oficial da companhia, para todos os efeitos, era, porém, na sede da sua Direcção geral.

Nessa direcção, o governo seria representado por um número de directores, de sua livre nomeação, proporcional ao capital em acções, de que fosse possuidor. Os restantes seriam eleitos, em número não superior a quinze, pela Assembleia Geral, todos os três anos, podendo ser reeleitos.

O limite mínimo de capital em acções, que lhe daria direito à nomeação de um director, era de 1.200 acções, e os directores eram eleitos pela Assembleia geral, dentre os accionistas possuidores de cem ou mais acções.

Cada um dos directores eleitos depositaria nos cofres da companhia uma caução não inferior a 100 acções, inalienáveis durante a sua gerência. O presidente era eleito por pluralidade absoluta de votos ou, em caso de empate, o mais velho.

Hardy Hislop seria, como no primitivo projecto, membro vitalício da Direcção geral, na sua qualidade de fundador da companhia. Era de obrigação a sua residência efectiva em Lisboa e, além disso, de, pelo menos, três dos directores eleitos.

A Assembleia Geral reunir-se-ia em Lisboa, se o número de acções fosse aqui maior, ou em Londres, em caso contrário, e essa reunião efectuar-se-ia pelo menos todos os anos, no dia 15 de Junho, ou no dia seguinte se aquele não fosse dia de trabalho. Os estatutos especificavam a sua constituição e funcionamento.

O contrato compreendia 82 artigos divididos em quatro capítulos, nos quais era definida a concessão e se estipulavam as cláusulas e condições relativas à construção e exploração da linha de Lisboa à fronteira.

Na definição da concessão dizia-se que a companhia construiria a secção de Lisboa a Santarém e se encarregaria da construção das restantes secções de Santarém à fronteira, se o governo estivesse de acordo relativamente ao *quantum* do capital da construção. No caso em que não houvesse esse acordo, seria então aberto concurso tendo a companhia preferência em igualdade de condições.

Como constava já das primitivas condições, se a companhia concessionária da 1.ª secção fosse simultaneamente empresária do caminho de ferro da fronteira a Madride, ou provasse estar de acordo para a construção combinada das duas linhas, nesse caso, terminada a primeira secção, a companhia poderia prosseguir com as restantes secções, nas condições citadas.

No caso contrário, se os dois governos, português e espanhol, negociassem a construção das duas linhas férreas, então o governo português decidiria se a construção, além da primeira secção, deveria prosseguir na direcção da fronteira ou se seria preferida a construção da linha para o Porto.

No primeiro caso, a construção até à fronteira obedeceria às cláusulas já citadas para essa construção; no segundo caso, seria aberto novo concurso com preferência, em igualdade de condições, para a concessionária do troço até Santarém.

O governo garantia à companhia, durante os primeiros 50 anos da concessão, o juro anual de 6% e mais 1/2%⁽⁸⁷⁾ para amortização do capital empregado na construção, avaliado, nos termos do artigo 11, em 50.511\$150 réis por quilómetro construído e explorado. O pagamento do juro seria feito por semestres e o de amortização todos os anos.

Para o juro, deduzir-se-ia, no fim de cada ano, a parte do capital amortizado, e da importância dos 6 por cento de juro, que o governo garantia, devia deduzir-se o produto líquido da exploração da linha. Quando esse produto da exploração excedesse 9% do capital, metade do excedente reverteria para o Estado.

A concessão era por 99 anos, contados a partir do dia em que a linha fosse aberta à exploração; mas, passados os primeiros 25 anos, o governo tinha direito de resgatar a concessão, pagando à companhia, até ao fim daquele prazo, uma anuidade calculada sobre a média do rendimento líquido durante os últimos sete anos. Se o resgate fosse feito antes de expirar o prazo da garantia de juros, a anuidade não poderia ser inferior a 6% do capital empregado na construção.

Era concedido aos concessionários um prémio de 2% do capital empregado por cada fracção de linha entregue ao serviço público.

O governo subscrevia com um terço do capital correspondente ao custo estipulado para a construção, o que lhe dava, como já se disse, direito a nomear certo número de directores, proporcional ao capital em acções de que fosse possuidor.

Concedia à empresa isenção de direitos na entrada de materiais, utensílios, ferramentas e máquinas necessárias para a construção e exploração durante o período de execução; isentava-a, durante o prazo de vinte anos, contados do início da exploração, do pagamento de toda e qualquer contribuição geral ou municipal, com excepção do imposto do trânsito sobre os preços de transporte de passageiros e mercadorias.

Em contrapartida, as obrigações essenciais da companhia eram assim definidas:

1.ª — A construção, por sua conta e à sua custa, da linha de Lisboa a Santarém, segundo o traçado aprovado pelo governo, completo com as linhas, edifícios e instalações, oficinas, etc.

2.ª — A exploração da linha, fornecendo todo o material rolante necessário, mantendo esse material, bem como as linhas, em perfeito estado de conservação, durante o período da concessão, e efectuando diariamente o número de comboios fixado de comum acordo entre o governo e a companhia para satisfazer as necessidades do tráfego.

A companhia devia apresentar, dentro de dez meses contados da data da concessão definitiva, os trabalhos que faltavam para completar o projecto da linha, compreendendo obras de arte, estações, oficinas e outros edifícios, projecto em que o governo se reservava o direito de fazer as modificações que julgasse necessárias e úteis.

Os trabalhos deviam começar dentro do prazo de dois meses contados da data da concessão definitiva. Não o fazendo, seria rescindido o contrato, revertendo para o Estado a caução depositada.

E deviam estar terminados e a linha aberta à exploração no prazo de dois anos e dois meses, a contar da mesma data, o que igualmente levaria, em caso de não cumprimento, à rescisão do contrato.

Far-se-ia, então, nova adjudicação, com as mesmas bases, a outra empresa e se, passados seis meses de aberto esse concurso, não aparecesse

nenhum licitante, os troços de caminho de ferro já construídos e os materiais já reunidos passariam a ser propriedade do Estado.

Já indicámos as condições técnicas do traçado, com curvas de raio não inferior a 500 metros em plena via, podendo descer a 300 metros junto das estações; declives máximos de 7 milímetros por metro podendo, apenas em alguns casos e em curtas distâncias, subir até 9 milímetros; largura da plataforma de 8,30 metros nos aterros e de 7,40 metros nas trincheiras, terrenos de rocha e entre paramentos das pontes e nos túneis.

A bitola da via seria de 1,44 metros entre arestas interiores dos carris e a entrevia de, pelo menos, 1,80 metros e, no máximo, 2 metros entre as faces dos carris extremos de cada via.

Como é sabido, era, pois, de bitola igual ou semelhante à francesa, a nossa primeira linha férrea que só mais tarde, como veremos, foi mudada para a bitola espanhola de 1,67 metros, que se pode dizer que ainda subsiste.

As carruagens de passageiros deviam ser do melhor modelo, suspensas sobre molas e guarnecidas de assentos. Haveria carruagens de três classes: as de 1.^a seriam cobertas, com assentos estofados e fechadas com vidraças; as de 2.^a, cobertas, fechadas com vidraças e assentos com estofos mais ordinários; finalmente, as de 3.^a, cobertas também, mas com cortinas e assentos de madeira.

O governo determinaria, por meio de Regulamentos especiais, o máximo e mínimo da velocidade dos comboios de passageiros e mercadorias.

Como também já se referiu, não poderia o governo conceder qualquer linha paralela àquela, a distância inferior a 40 quilómetros entre as duas; mas reservava-se o direito de fazer essa concessão quando tivesse por objecto outra linha que viesse entroncar na linha concedida ou que, partindo de Lisboa, seguisse direcção divergente.

É curioso que já dessas condições constava (artigos 61.^o a 65.^o) a obrigação de transportar, por metade dos preços estipulados nas respectivas tarifas, os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, obrigação que ainda hoje se mantém em contraste com os demais meios de transporte.

Igualmente, para deslocação de tropas ou material de guerra, a companhia teria de pôr à disposição do governo, e por metade do preço, os meios de transporte necessários. No caso de se tratar de comboios especiais, prever-se-iam convenções particulares para cada caso (artigo 65.^o).

As cartas e ofícios, conduzidas por agentes do governo, bem como as malas do correio, seriam transportadas gratuitamente e nos comboios de maior velocidade.

Os agentes da fiscalização do governo transitaram, como é natural, gratuitamente.

*

Assinado o contrato, nas bases referidas em resumo, o governo apresentou às Câmaras propostas de lei para:

1.^o: ser autorizada a construção da linha de Lisboa à fronteira e declaradas de utilidade pública e de urgência as expropriações dos terrenos necessários para essa construção;

2.^o: ser aprovado o contrato de 11 de Maio de 1853 com a Companhia Central e Peninsular;

3.^o: ser autorizada a emissão de títulos de dívida pública destinados a satisfazer os encargos provenientes daquele contrato.

Foram estas propostas discutidas e aprovadas pelas Câmaras e a primeira convertida em lei de 16 de Junho de 1853; a segunda, de 18 de Agosto e a terceira, de 20 do mesmo mês.

Assinaram o parecer favorável da Comissão de Fazenda da Câmara dos Deputados: João Damázio Roussado Gorjão, Francisco Joaquim Maia, António dos Santos Monteiro, Visconde da Junqueira, José Maria de Casal Ribeiro, Augusto Xavier Palmeirim, Justino António de Freitas.

E o da Comissão de Obras Públicas: José Estêvão Coelho de Magalhães, António Ladislau da Costa Camarate, Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá, H. G. da Palma, J. M. de Casal Ribeiro e com o voto de César de Vasconcelos; relator, Plácido António da Cunha e Abreu.

Aprovada a lei de 16 de Junho, estava definitivamente constituída a Companhia, de acordo com os estatutos aprovados.

Por proposta do governo e de acordo com a cláusula dos estatutos, que atrás referimos, foram nomeados directores da Companhia Central Peninsular: Marquês de Ficalho, Conde da Ponte, Conde de Arrochela, António Paiva Pereira da Silva e Joaquim Tomás Lobo d'Ávila.

*

Hislop tratara da organização da companhia logo que lhe fora dada a concessão provisória.

Cerca de 30 dias depois da carta de lei que aprovou o contrato com Hislop, este, por escritura de 17 de Setembro, trespassou a concessão a outra companhia, que conservou afinal o mesmo nome, sob a direcção provisória do Conde de Farrobo, Marquês de Ficalho, Conde da Ponte, José Ferreira Pinto Basto, Francisco Ferrari Júnior, Joaquim Tomás Lobo d'Ávila e Hardy Hislop, que se conservou na direcção.

Algum tempo depois, a direcção efectiva ficou composta por: Conde de Farrobo, Francisco Ferrari

Júnior, José Ferreira Pinto Basto, Manuel José Machado, Visconde de Horta e Hardy Hislop; por parte do governo, António Paiva Pereira da Silva, Conde de Arrochela, Conde da Ponte, João Crisóstomo de Abreu e Sousa e Marquês de Ficalho; pela delegação de Londres, André Laurie, Guilherme Tinker, J. Withead e Sir Robert Walter Gardew.

Parece que as dificuldades, com que Hislop lutou, apresentavam o seu lado cómico.

Assim conta a «Gazeta dos Caminhos de Ferro»: (65)

«Sobre as primeira operações financeiras para fundação dos caminhos de ferro em Portugal, há uma série de episódios alegres que se deram com a companhia organizada por Hardy Hislop.

Este sujeito — diz aquela «Gazeta» — era um homem de grandes ambições, mas de poucos meios de fortuna. Lera um dia, em um jornal inglês, que se tratava de construir uma linha férrea em Portugal. Meteu as poucas roupas na maleta, tomou passagem a bordo de um paquete e ei-lo a caminho de Portugal.

A tradicional benevolência dos portugueses facilitou-lhe relacionar-se com o mundo político de Lisboa e, considerado por uns, aceite por outros, consentido por muitos, o nosso homem foi fazendo acreditar que era apoiado por um grupo de financeiros ingleses para organizar uma companhia com o fim de construir os caminhos de ferro em Portugal.

Aberto o concurso, a que nos referimos, Hislop apresentou a sua proposta e, como também se expôs, foi-lhe adjudicada a concessão.

Começou a tentar organizar a sua companhia. Montou uma «secretaria» e um engenheiro foi encarregado dos estudos necessários, «não estando ainda bem averiguado — escreve incisivamente a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — se chegou a receber os honorários do seu trabalho». E continua: «Os empregados da secretaria, esses nada recebiam, mas tinham em compensação comedorias abonadas no «Mata», então o restaurante da moda; tinham entrada para os teatros todas as noites e cavões para fazerem os seus passeios.

«Trabalho nenhum, a não ser cumprir a recomendação de Hislop: passar muitas vezes pelo Chiado e pelo Rocio, a galope, para fingir que iam tratar de negócios muito urgentes.

«O tempo ia passando e o prazo marcado para início dos trabalhos passava também. O governo para não dar o braço a torcer, confessando que se deixara embair imprudentemente, procurava ampará-lo e ia concedendo adiamentos do prazo, visto não haver meio de o fazer pagar as multas, porque a verdade é que Hislop não tinha onde cair morto.

«Por fim, chegou o escândalo a tal ponto que impossível se tornava continuarem as coisas nesse estado. O governo apertava com Hardy Hislop para que marcasse o dia em que os trabalhos seriam inaugurados. O nosso homem, metido entre a espada e a parede, confessou que não tinha um real.

«Fontes arrepelou-se; Rodrigo da Fonseca Magalhães deu por paus e por pedras, praguejou, mas nada disso fazia com que o homem arranjasse o dinheiro preciso.

«Para salvar a situação, com madeiras fornecidas pelas Obras Públicas, deu-se princípio à construção de um palanque, para os convidados assistirem à cerimónia, e de um pavilhão para receberem a rainha D. Maria II e D. Fernando que iriam inaugurar os trabalhos.

«Foi feito um carrinho de mão, de mogno, com que a rainha transportaria uma porção de areia, para começar simbolicamente um aterro.

«O terreno, em que deviam começar os trabalhos, era uma quinta no Beato, que pertencia a um tenente de infantaria e ao qual, à falta de dinheiro para a expropriação, foram prometidos mundos e fundos. Convencido do «bom negócio» o tenente acedeu de boa mente e assim se arranjou, bem em conta, terreno para a inauguração dos trabalhos.

A 7 de Maio realizou-se o simulacro dessa inauguração, com a assistência da família real, dignitários do paço, altos funcionários, ministério, influentes políticos, etc.

Houve beberete, servido pelo «Mata» que «nunca mais chegou a receber a importância do fornecimento».

«Durante muito tempo, a mão-cheia de areia, que a rainha entornara no dia da inauguração, foi o único trabalho feito para a construção da linha.

Mas o escândalo era de monta, as sátiras não poupavam o governo e, então, Fontes, como veremos, tomou a iniciativa de organizar uma companhia que substituisse a de Hardy Hislop. Começou ele próprio a trabalhar para arranjar subscritores. Mas, para fazer a transferência, era preciso haver a companhia organizada pelo inglês e, para isso, eram precisos administradores.

Não se embaraçou ele com tão pouco. E, segundo a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» (66), que nos dá estas saborosas notas cómicas, «mandou vir de Londres meia dúzia de vadios e distribuiu pelos empregados da administração em Lisboa a obrigação de os encadernarem convenientemente para figurarem de administradores. Alugaram-se casacas, grande jantar à custa do «Mata» e os nossos homens apresentaram-se de ponto em branco, devidamente ensaiados para a representação.

«E, apenas desempenharam o seu papel, foram postos a bom recato, até que chegou um paquete que os levou para Londres. Não fossem eles dar com a língua nos dentes...

«E, assim se arranjou a companhia para a construção de caminhos de ferro em Portugal».

P A N O R A M A

Uma página de REBELO DE BETENCOURT

O portuguêsismo de Joaquim Bensaúde

A Academia Portuguesa da História prestou no dia 9 do corrente, pela palavra da ilustre professora da Faculdade de Letras de Lisboa, Dr.^a D. Virgínia Rau, homenagem à memória do grande português que foi Joaquim Bensaúde.

O historiador Joaquim Bensaúde pertence a uma ilustre família açoriana, da Ilha de S. Miguel: seu pai, José Bensaúde, que foi um notável industrial, era um homem de bem, de coração generoso, e Antero, o poeta excelso dos *Sonetos*, foi seu amigo e admirador não apenas das suas qualidades de carácter mas também da sua cultura literária; seus irmãos foram Raúl Bensaúde e Alfredo Bensaúde, o primeiro, um dos grandes médicos de Paris, e o segundo foi o fundador do Instituto Superior Técnico.

Joaquim Bensaúde nos seus trabalhos, quase todos escritos em francês, a fim de lhes dar maior projecção universal, ocupou-se da prioridade dos portugueses nos descobrimentos marítimos. Provou, após investigações exaustivas, que as teses do alemão Humboldt, estavam totalmente erradas: os descobrimentos marítimos levados a cabo pelos pilotos portugueses, sob a direcção do Infante D. Henrique, longe de serem uma aventura tinham sido o produto de um longo estudo e da ciência náutica dos portugueses.

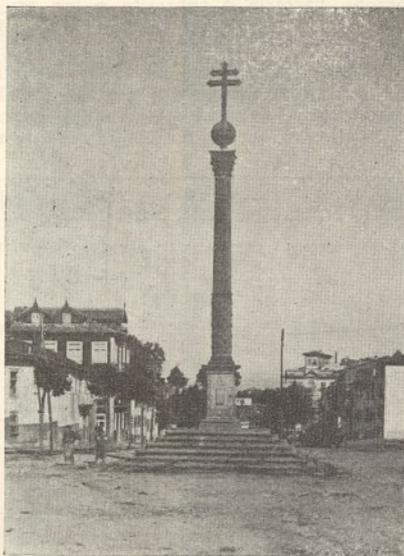
O portuguêsismo de Joaquim Bensaúde mereceu bem essa homenagem.

Rua Norberto de Araújo

Norberto de Araújo, grande jornalista que fez da reportagem uma obra de arte e da sua *Novela do Amor Humilde*, um poema de ternura, vai ter uma rua com o seu nome ilustre. Norberto de Araújo amou Lisboa enternecidamente, mas Alfama pitoresca, com as suas ruas estreitas e as suas casas típicas, era a menina dos seus olhos bondosos, desses olhos em que se debruçava uma alma límpida. Pois é precisamente em Alfama que o seu nome vai ter, na rua que se chama da Adiça, a consagração do bairro num painel de azulejos.

Felicitemos vivamente o Município de Lisboa por esta iniciativa. A memória de Norberto de Araújo, escritor que se impôs pelo seu carácter e pelo seu talento, é digna dessa homenagem.

A ela nos associamos com a nossa saudade.



BRAGA — Cruzeiro do Campo das Hortas

EM VIAGEM

*Vamos na estrada de ferro...
Corro ao destino marcado...
— Quem sabe o destino certo
Dos que não aqui ao lado...*

*E não podemos sair
Da longa estrada de ferro...
— Quantos se perdem na estrada
Das ilusões e do erro!*

*Pelas margens, arvoredos,
Poços reflectindo o Céu,
As montanhas e um riacho
Que fulgiu e se escondeu...*

*Sonho, agora... A estrada vai
Além do Mundo, no Além...
Penso na Viagem de todos:
«Não voltou de la ninguém...»*

*Por isso, devemos ser
Cuidadosos na viagem
Da vida, porque outra Vida
Calmamente vem chegando ..*

*Vamos na estrada de ferro,
Não é possível sair...
— Encurtamos o caminho
Se aprendermos a sorrir!*

RAMIRO DA FONSECA

IMPRESA

«LISBOA CARRIS»

O número especial do fim do ano do órgão cultural e de iniciativas do Pessoal da Companhia Carris de Ferro de Lisboa — *Lisboa Carris*, é um dos melhores da série. A capa é ilustrada com a reprodução do quadro intitulado «Adoração dos Magos» e existente no Museu Nacional de Arte Antiga, e a colaboração literária é subscrita pelos srs. R. J. Smith, administrador geral da Companhia, António Jêrvys Pereira e Manuel Gonçalves. Numerosas gravuras ilustram sugestivamente o texto, entre as quais duas, muito interessantes, que recordam velhos tempos, em que havia os carros eléctricos abertos, o último dos quais foi demolido em meados de Novembro de 1955.

Empresa Têxtil Eléctrica, L.^{da}**OLIVEIRA, FERREIRA & C.^a, L.^{da}**

(FÁBRICAS DE RIBA DE AVE)

Estamparias, Gorgorinas, Panos Crus, Cotins, Riscados, Ofral, Kakis, Sarjas Pretas, Flanelas Mesclas, Flanelas Castorinas e Cobertores

FORNECEDORES DA C. P.

Escritório no Porto:

PRAÇA DE D. JOÃO I, 28-2.º ESQ.

(Palácio Atlântico)

**MOTORES ELÉCTRICOS**

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO**Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}**

11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13

Telef. 68061 (5 linhas)

LISBOA**MATERIAL ROLANTE
e de construção
para Caminhos de Ferro**

da casa HOESCH-EXPORT

Aços finos e de construção ROECHLIEG
Chapas e material de construção VOEST

Máquinas e Motores — Ferramentas — Parafusos — Lingotes de ferro para fundição — Todas as ligas de ferro — Tintas de água — Alumínio — Vernizes, etc.

Importação e Exportação**COMPANHIA ANSEÁTICA, L.^{da}****Rua do Ouro, 191 — 3.º, 4.º e 5.º**Tels. { 2 1370
2 0780
2 8047

Teleg. Hanseata

LISBOA**Guilherme Silva, Ferreira, Lda.**

CASA FUNDADA EM 1924

ARMAZEM
214-1.º / 2.ºRua da Prata
LISBOAESCRITÓRIO
224-1.ºOS MAIORES ARMAZÉNS DO PAÍS DE ARTIGOS
PARA ESTOFADORES E DECORADORES**Concessionários das afamadas Carpetes****ZAGAL**A carpete que há muito conquistou a preferência
do mercado**DAS CONCEITUADAS CARPETES****SOTAL**

A melhor carpete com 2 faces

Das melhores marcas de carpetes estrangeiras
e Representantes dos Rails «505»

A mais simples e resistente para cortinados

Dos conceituados e sempre preferidos pergamóides
ingleses «CROCKETTS»Bem como dos melhores fabricantes nacionais
e estrangeiros da especialidade**Vendas só às casas da especialidade**

Ano Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

Recorda-se, a propósito, a acção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» por ocasião do cinquentenário da implantação em Portugal, do sistema ferroviário. A Associação dos Engenheiros Cívicos, com a adesão da Companhia Real e da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, toma a iniciativa de lhe dar realidade. Porque se malogrou o projecto de erguer um monumento a Fontes Pereira de Melo?

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que abria todos os números de há cinquenta anos com a legenda de «1906 — Ano do Jubileu dos Caminhos de Ferro portugueses», publicou, na sua edição de 16 de Março daquele ano, a seguinte notícia:

O Cinquentenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

«A Associação dos Engenheiros Cívicos resolveu tomar a iniciativa da comemoração do 50.º aniversário da abertura à exploração do primeiro troço do caminho de ferro em Portugal, e vai para esse fim solicitar a valiosa cooperação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses a fim de preparar o respectivo programa.

«É portanto de esperar que essa comemoração tenha a solenidade e luzimento devidos a um facto tão memorável da história contemporânea do nosso país.

«A nossa *Gazeta* não pode senão felicitar-se de ver assim aceita por tão autorizada corporação a sua ideia para a realização desta comemoração, e assegurado o brilhante êxito de uma festa tão importante».

Com efeito, a «Gazeta», na sua edição de 1 de Abril de 1906, confirmava a deliberação da Associação dos Engenheiros Cívicos de comemorar o cinquentenário dos caminhos de ferro portugueses e noticiava uma reunião de empregados, que representavam todas as linhas do País. Reproduzimos, textualmente, as duas notícias. Eis a primeira:

«A Associação dos Engenheiros Cívicos obteve já a adesão da Companhia Real e da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, e solicitou a das outras companhias a comemoração cuja iniciativa tomou.

Vai-se constituir uma comissão para fixar o programa e promover a sua realização».

Em seguida, a «Gazeta» publicava esta reportagem:

«No domingo 18 (refere-se a 18 de Março), reu-



El-Rei D. Pedro V, um dos príncipes mais talentosos e ilustres do seu tempo, e que presidiu à inauguração do primeiro caminho de ferro de Portugal, em 28 de Outubro de 1856

niu nas salas do Clube Transmontano um numeroso grupo de empregados dos caminhos de ferro representando todas as linhas do País, a fim de resolver qual a forma de comemorar o próximo jubileu dos nossos caminhos de ferro.

Constituindo-se em assembleia geral, tomou a presidência o sr. Caetano José Dinis, presidente do conselho de administração da Associação dos

Empregados do Caminho de Ferro, sendo secretários os srs. Pinto Saraiva, director da «Via Férrea», e Diogo Albino de Sá.

Foi lido um officio do director desta «Gazeta» que especialmente fora convidado a ir a essa reunião expor as suas ideias, visto a iniciativa ter partido do nosso jornal, pedindo desculpa de não poder comparecer por ter a essa mesma hora uma importante conferência sobre a Sociedade de Propaganda, lembrando diversos alvitre entre os quais o, já aqui sugerido pelo sr. Viana de Moraes, da Companhia Real, de se criar uma medalha que ao mesmo tempo que poderia ser comemorativa do Jubileu, ficaria como insígnia da classe, como se usa na América, onde cada corporação tem a sua insígnia especial que todos usam constantemente na botoeira.

É este um uso de fácil importação, que tem a vantagem de mostrar continuamente, e como que com orgulho, a missão que o indivíduo exerce na sociedade.

Dessa medalha poderiam tirar-se exemplares especiais com os quais o congresso premiaria aqueles que se tornassem beneméritos da classe e outros para os que nele mantivessem o exercício da sua actividade, sem distincção de classe, por mais de 30 anos.



A Rainha Dona Estefânia que, à data da inauguração do caminho de ferro em Portugal, estava noiva de El-Rei D. Pedro V

Esta proposta foi tomada em consideração, resolvendo-se enviá-la à comissão que tiver de organizar a ordem dos trabalhos do Congresso, a fim de que a incluia na ordem do dia para ser apreciada devidamente, apreciação a qual pedimos seja junta a exploração da ideia que deixamos acima e que não pode ser feita naquele officio.

O sr. Pacheco de Almada apresentou e justificou a seguinte proposta:

1.º — Que no próximo mês de Outubro, e em dia que oportunamente será anunciado, se efectue em Lisboa um congresso com o fim de solenizar o 50.º aniversário da abertura à exploração da primeira linha férrea portuguesa, e onde se tratem assuntos gerais de interesse para a classe.

2.º — Que entre os assuntos a tratar nesse congresso se incluam:

a) A comemoração solene do jubileu;
b) A criação de uma caixa de reformas para todo o pessoal ferroviário português, sem distincção de classes ou categorias, e de pensões para as suas viúvas e orfãos;

c) A concessão de bilhetes de identidade para os ferroviários e suas famílias, com a faculdade de terem carácter permanente, e validade em todas as linhas férreas portuguesas.

3.º — Que se solicite o auxílio moral e material das empresas de caminhos de ferro, inclusive o Estado, e da Associação dos Empregados dos Caminhos de Ferro Portugueses, para se levar a efeito o Congresso.

4.º — Que entre outras concessões que se julguem necessárias se solicite:

a) Das empresas de caminhos de ferro, passagem gratuita para os congressistas;

b) Da Associação dos Empregados dos Caminhos de Ferro Portugueses, a cedência da sua sede para instalar a comissão executiva do Congresso, e o abono das diferentes despesas de expediente a cargo da referida comissão.

5.º — Solicitar o auxílio da imprensa para a realização do congresso, visto que a essa solenidade se deve dar o carácter de festa nacional.

6.º — Nomear uma comissão executiva para todos os assuntos relativos ao Congresso, onde estejam representadas a Associação de classe e a imprensa ferroviária.

Esta moção produziu muito bom efeito na assembleia que a votou com entusiasmo, nomeando-se uma grande comissão para estudar a forma de realizar as suas ideias.

Continuando a folhear a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» de há cinquenta anos, deparámos, no número 440, publicado no dia 16 de Abril de 1906, com a ideia de se erigir um monumento ao grande ministro Fontes Pereira do Melo, que tanto lutou

pela implantação, em Portugal, do sistema ferroviário.

Transcrevemos seguidamente, na íntegra, a notícia acima referida, desta revista:

«Entre outras ideias que temos tido e exposto a diversas pessoas, tem encontrado simpatia a de se realizar no dia 28 de Outubro uma grande festa, no Carregado, ponto que foi extremo do troço de via férrea inaugurada em igual dia de 1856, fazendo-se ali uma grande parada agrícola-regional, uma feira, com brilhantes iluminações a luz eléctrica, etc.

A essa festa seria convidada a ir a família real, como foi então, e quanto possível em comboio que partisse de Santa Apolónia à mesma hora do da inauguração.

Também de Santa Apolónia deveriam partir outros comboios, e outros do Rossio, com a maior frequência, porque é de esperar que a festa atraia uma afluência enorme, visto, para mais, ser um domingo o dia da festa.

Outra ideia que apresentamos é a de associar a caridade às manifestações de regozijo, dando um grande bode aos necessitados em local que tenha significação especial na festa.

E tratando-se de realizar — porque já está indicado que não deixará de se fazer — uma solene comemoração da data em que se inaugurou o nosso primeiro caminho de ferro, não deve esquecer e será ocasião mais própria para se pagar, uma dívida de gratidão nacional ao espírito elevado, ao legislador inteligente e activo que tanto lutou pelo implandamento deste sistema de viação em Portugal — a Fontes Pereira de Melo.

A erecção do monumento foi, em tempo, resolvida, a primeira pedra foi lançada em um dos talhões da Avenida da Liberdade, e uma subscrição foi aberta chegando-se a reunir avultada verba.

Não sabemos o que dela se fez nem temos patente os nomes das pessoas que compunham a comissão; grande parte delas estarão mortas, algumas dispersas; de tudo o que resta é a recordação de quanto Portugal deve a esse grande vulto político, é uma pedra deposta sob a terra.

Enganamo-nos; resta muito mais! a obra imorredoura de Fontes, a prosperar e a fazer progredir o País inteiro; a transformação material que a sua administração apurou e de que hoje todos nós, mesmo os que não comungaram nas suas ideias, temos que reconhecer a benéfica importância.

Agora, que se vai festejar a obra monumental, justo é que se não olvide o arquiteto inteligente e arrojado; que o monumento se eleve a perpetuar a sua memória.

Esse monumento ficaria muito melhor na avenida que tem o nome do illustre estadista do que no lugar onde foi projectado.

Lembramos, pois, que seria um dos números



El-Rei D. Luís e a Rainha D. Maria Pia, que assistiram à inauguração de algumas linhas férreas portuguesas

mais próprios do programa das festas a transladação da pedra fundamental, do sítio onde está a placa central da Avenida Fontes em frente da ponte onde começa a Avenida Aguiar.

A subscrição seria reaberta, reconstituindo-se a comissão, e para ela se poderiam criar várias receitas, até com pequena dificuldade e certeza de bom resultado.

Creemos também que não está escolhido o projecto do monumento; aí está outro ponto a fazer coincidir com as festas; a expressão de projectos e a escolha do preferido.

Por estas transcrições verifica-se que a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» empregou o melhor do seu entusiasmo para que a comemoração do cinquentenário da introdução, no País, das linhas ferroviárias, se fizesse com a maior dignidade e grande brilhantismo.

E como há cinquenta anos, a «Gazeta» interessa-se pelo levantamento de uma estátua a Fontes Pereira de Melo, não ousando, todavia, perguntar, como se perguntou então, que destino levou o dinheiro de uma subscrição aberta com o fim de se erigir o projectado monumento.

Achegas para a História

do Caminho de Ferro de Leste

II

Por EURICO GAMA

Contando com a benevolência do meu único leitor fiel e dado que este ano é o do 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses, não me parece desacertado reunir aqui alguns apontamentos sobre a histórica ligação de Estremoz a Elvas. O assunto não estará, mesmo, fora do que originou esta modesta colectânea de notícias.

Durante muito tempo, sobretudo em períodos eleiçoeiros, as promessas choviam a respeito da conclusão desta linha, cujos benefícios nem é necessário estar agora a enaltecer, tantos são. Mas, os que pretendiam ser eleitos, logo prometiam a realização dessa obra e, é claro, como sempre foi costume dos políticos, assim que se apanhavam no «poleiro» a primeira coisa que faziam era esquecerem-se da palavra dada. Por isso ainda hoje esperamos que tragam a linha em questão até à nossa cidade.

Entretanto, é interessante relembrar o que escrevia na *Revista das Obras Públicas e Minas*, o capitão de engenharia Manuel Raymundo Valadas, numa *Memória sobre a Rede Geral dos Caminhos de Ferro Portugueses*: «A linha de Estremoz às proximidades de Elvas, além de atravessar no nosso país um terreno produtivíssimo, vem por assim dizer sanar um dos erros que julgo se têm cometido na nossa rede geral de viação acelerada, qual foi a construção da linha de lesta, para nos pôr em comunicação directa com Madrid.

.....
 «Mas a vantagem capital da união de Estremoz às proximidades de Elvas está no encurtamento da

distância, porque de Elvas ao Barreiro por Estremoz devem ser 215 kms. contando com 45 kms. muito aproximadamente, que restam fazer de Estremoz até à fronteira, enquanto que pela linha de Leste são 265 kms., ou sejam mais 52 kms. e mesmo contando

com os 8 de rio, do Barreiro a Lisboa, ainda haverá uma diferença para menos de 44 kms. Se, como linha peninsular, oferece grande vantagem, como nacional a vantagem não é menor. A população dos concelhos de Sousel, Fronteira e Alter do Chão, que a linha de leste irá beneficiar, é de 12.705 almas e ocupa uma superfície de 110.135 hectares. Os concelhos de Borba e Vila Viçosa ocupam uma superfície de 31.685 hecta-

res e têm uma população de 12.047 almas, o que dá 115 almas por hectare para a 1.ª linha e 338 para a 2.ª.

«Os terrenos que atravessa a linha do Crato são charnecas pela maior parte, os de Borba e Vila Viçosa são quase todos cultivados e formam uma das regiões vinícolas mais importantes do Alentejo.

«No primeiro caso é necessário construir 52 kms., sem probabilidades de movimento compensador; no segundo 45 onde o movimento compensará».

Por contrato aprovado pela Lei de 18 de Agosto de 1853 foi concedido o Caminho de Ferro de Leste à Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal, que não pôde levar ao fim o seu encargo. Em Agosto de 1855 dava o engenheiro inglês, sr. Rumball, conta à direcção da dita Companhia de três reconhecimentos que esta lhe tinha ordenado fazer para ligar Lisboa com Badajoz;



ELVAS — Aspecto da Rua da Cadeia em 1893, vendo-se à direita o velho edifício da Cadeia. A torre é da 2.ª cerca árabe.



ELVAS — A Igreja da Venerável Ordem Terceira de S. Francisco (Século XVIII)

1.º — Lisboa, Valada, Coruche, Estremoz e Badajoz; 2.º — Lisboa, Santarém, Aviz, Badajoz; 3.º — Lisboa, Santarém, Tancos, Ponte do Sor, Crato, Monforte e Badajoz. O último foi o escolhido e a linha construiu-se para mais tarde se assentar outra via.

O Caminho de Ferro do Leste ficou concluído em 18 de Maio de 1865 e o primeiro comboio de carruagens chegou às Fontainhas (Elvas) em 24 de Setembro do mesmo ano. O primeiro grande acontecimento de que foi cenário a Estação de Elvas realizou-se em 5 de Fevereiro de 1879 com o já relatado encontro entre os reis de Portugal e Espanha, D. Luís I e D. Afonso XII, o que deu motivo a uma festa retumbante.

A Linha do Sul e Sueste, que chegara a Estremoz em 21 de Dezembro de 1873, foi até Vila Viçosa (1 de Agosto de 1905) e, possivelmente só daqui a muitos anos, quando os nossos sobrinhos forem velhos (como não temos filhos não podemos falar em netos) isso talvez aconteça.

Em Dezembro de 1926 a Câmara Municipal de Vila Viçosa, denunciando larga visão, ainda solicitou do Governo que, no contrato de arrendamento das linhas férreas do Estado, se incluisse a obrigação aos concessionários da construção de um ramal que ligasse aquela vila à cidade de Elvas. Infelizmente, o

inteligente alvitre não encontrou eco, e daí os habitantes dos concelhos de Elvas e Campo Maior terem que ir à Estação de Borba se quiserem utilizar o comboio nas suas viagens ao Distrito de Évora. Isto em 1956 no ano do 1.º Centenário dos Caminhos de Ferro de Portugal! Ainda se as ligações de camionetas fossem razoáveis! Aqui estava, pois, uma maneira de comemorar os primeiros cem anos de actividade ao serviço do país: estudar a ligação ferroviária entre Elvas e Vila Viçosa. Os povos dos concelhos beneficiados saberiam, com certeza, testemunhar a sua gratidão à C. P.

* * *

Em 31 de Dezembro de 1917 a Linha do Leste — via larga — de Lisboa (Santa Apolónia) à fronteira portuguesa em Elvas, era indicada como medindo 275,569 kms. Para aplicação das tarifas, o número certo de 276. A sua exploração, sem garantia de juros, pertencia à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

* * *

A lei das Cortes aprovando o contrato celebrado entre o Governo português e D. José de Salamanca, para a construção de um caminho de ferro de Lisboa



ELVAS — A torre do Arco de Nossa Senhora da Encarnação, em 1898, na 2.ª cerca árabe

ao Porto, e à fronteira de Espanha, foi publicada no *Diário de Lisboa*, de 7 de Maio de 1860.

Em 19 de Março desse ano realizaram-se, em Badajoz, grandes festejos comemorando a inauguração do Caminho de Ferro da Madrid. Assistiram todas as autoridades, havendo baile, e no dia imediato foram repartidos 4.000 reales pelos pobres mais necessitados.

No dia 25 de Dezembro efectuou-se nas casas consistoriais, um sorteio para adjudicação de oito dotes de 1:000 reales cada um, a igual número de orfãs de pai e mãe, quando contraíssem matrimónio ou atingissem a idade de 25 anos.

Em 6 de Julho de 1861, um periódico elvense, *A Voz do Alentejo* — por sinal o primeiro jornal publicado em toda a província transtagana — felicitava o povo da cidade em virtude de os trabalhos da 5.^a secção do Caminho de Ferro do Leste, «quase toda executada sobre o território deste concelho d'Elvas» estarem principiando na «magnífica ponte que vai ser lançada sobre o rio Caia, limite de Portugal».

A empresa construtora mandara apregoar o salário diário de 280 réis a todo o trabalhador que se apresentasse, e o mencionado jornal prometia dar conta aos leitores, «do progresso desta grandiosa e gigantesca obra».

Dias depois informava que, nas escavações na Serra da Matefa (ao Norte da cidade) trabalhavam 200 espanhóis por empreitada. Os mesmos haviam

trabalhado no lanço entre Madrid e Badajoz. O salário subiu então para 340 réis.

O engenheiro-director era «um certo Mr. Lafon, francês, Director da Companhia Salamanca».

Na construção da ponte sobre o Caia sucederia um lamentável acidente por imperícia de quem dirigia as obras: não se assentaram devidamente os gigantes da ponte em alicerces de rocha, ao contrário ergueram-nos sobre a areia e o resultado foi um tremendo desabamento. E, como um mal nunca vem só — di-lo a sabedoria das nações — o pessoal revoltou-se (1 de Agosto) contra os empreiteiros, por desconfiar que estes não lhe pagariam! Registaram-se graves acontecimentos, havendo alguns feridos, e da Praça chegou a sair uma força de cavalaria para restabelecer a ordem.

Os trabalhadores abandonaram o trabalho e seguiram em grupo para Elvas, assentando arraial em frente da residência de Mr. Lafon, na Rua de Alcamim, onde encurraram os empreiteiros. Após um dia e uma noite de cerco — o que valeu foi ser Verão e estar um calor de assar gafanhotos — no dia 3 foram, por fim, atendidos, começando os pagamentos. Os homens voltaram na sua grande maioria, mas o empreiteiro que dera azo à questão, não evitou ser expulso da obra.

Um mês decorrido os trabalhadores revoltaram-se novamente, pedindo aumento de salário, o que obrigou Mr. Lafon a reclamar providências junto da autoridade administrativa.

Publicações recebidas

Bibliografia Hidrológica do Império Português — 2 volumes — Pelo Engenheiro Luís de Meneses Corrêa Acciaiuoli

O ilustre Engenheiro Chefe da Inspeção de Águas, sr. Luís de Meneses Corrêa Acciaiuoli, da Academia das Ciências, publicou, em dois grossos volumes, de grande formato, um trabalho muito importante intitulado *Bibliografia Hidrológica do Império Português*.

Na «Advertência», com que abre o 1.^o volume desta obra, o sr. Acciaiuoli exara o seguinte: «A bibliografia sobre a hidrologia do Império português — como já vimos pelo ensaio bibliográfico referido a 1942 — é de veras notável, quer pelo valor das obras — manuscritas e impressas — quer pela sua quantidade».

Para poder salientar a evolução científica da creologia, a característica das povoações e o seu número, nas várias épocas, o autor dividiu o seu trabalho em duas partes. A primeira parte constituída pela relação onomástica agrupada por determinados períodos, compreendendo sete períodos:

1 — Epigrafia Termal (Época Luso-Romana; 2 — Manuscritos (Da fundação da Nacionalidade até 1500). Abrange este período a época que se seguiu à instituição do Reino por Dom Afonso Henriques até final do século XV, durante o qual, exceptuando a descrição sobre os descobrimentos dos Açores, em que há referências às nascentes termas da Ilha de Sam Miguel, as alusões a «águas minerais» aparecem, só e acidentalmente, em determinações régias. 3 — Escritos Quinhentistas, entre os quais é digno de relevo o Compromisso do Hospital das Caldas da Rainha, assinado pela mulher de D. João II, a excelsa Rainha D. Leonor. 4 — Produções Seiscentistas. 5 — Trabalhos do século XVIII. 6 — Obras do século XIX. 7 — Contribuição notável do século XX.

A segunda parte compreende a Relação de Nascentes e de Assuntos.

A edição destes dois volumes apresenta um trabalho minucioso, exaustivo e ordenado.

Entre os autores que figuram na «Bibliografia Hidrológica do Império Português», encontra-se o ilustre médico, sr. Dr. José Aboim Ascensão Contreiras que, em 1944, publicou nesta «Gazeta dos Caminhos de Ferro» um estudo intitulado *Estações de Águas*.

Os dois volumes desta Bibliografia foram editados pela Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos.

Miscelânea Ferroviária

Por ABEL TIROL

O cúmulo da delicadeza

Nas principais gares de Londres, todas as bilheteiras para os comboios suburbanos foram, no decurso do ano passado, substituídas por máquinas que automaticamente fornecem aos passageiros os bilhetes para as estações de destino, em troca das respectivas moedas.

Graças a esse melhoramento, mister Smith, que já era conhecido em toda a city de Londres como um verdadeiro *perfect gentleman*, viu aumentar ainda mais os seus créditos de homem extraordinariamente cortês. Assim, quando todas as tardes regressa a casa, vindo do escritório, nunca se esquece, ao receber o seu bilhete, de tirar delicadamente o chapéu e agradecer à máquina com um amável sorriso: Muito, muito obrigado!!!

Para abrir o apetite

Em algumas linhas de caminhos de ferro norte-americanos, afim de aumentar o número de comensais nos vagões-restaurantes, um dos criados, antes da partida do comboio, percorre o cais da estação lendo em alta voz a ementa e as marcas dos vinhos.

Logo que o comboio inicia a sua marcha, cada passageiro recebe um impresso indicando as iguarias e os preços correspondentes, para que, desta maneira, ao dirigir-se ao vagão-restaurante, já tenha escolhido o que deseja comer.

Sucede, porém, que a maioria dos viajantes, como prefere beber em vez de comer, escolhe sempre as melhores bebidas e despreza as virtualhas.

Para evitar despesas escusadas de cozinha, o criado, de futuro, vai passar a apregoar somente os líquidos.

Um atropelamento na selva

Extracto do relatório apresentado por um inspector dos caminhos de ferro de Dar-es-Salaam, à Repartição Central dos Serviços de Exploração:

«O comboio n.º 5 de hoje, 10 de Fevereiro, chegou à estação de Masimbu com um atraso de três horas por ter atropelado um animal desconhecido ao atravessar a floresta de Perak. O ma-

quinista diz que era um tigre; o revisor afirma que, pelo rugido, o atropelado devia ser um leão; o condutor inclina-se a que o animal parecia uma zebra; vários passageiros declararam que a fera tinha todos os sinais característicos de um chimpanzé, enquanto que o fogueiro jura que era uma giboia. Como, porém, todos concordam em que o bicho tinha um pescoço muito comprido, sou de opinião de que se tratava de uma girafa».

E o inspector conclui assim o seu relatório: «O atraso foi motivado pela discussão travada no local do sinistro, entre os passageiros e o pessoal do comboio, de que resultou o revisor ser anavalhado e partirem um braço ao maquinista.»

Fumo sem fogo

O chefe de uma ambulância postal num expresso de Israel, ao ouvir um zumbido estranho e contínuo dentro de uma encomenda, puxou o sinal de alarme fazendo parar o comboio em plena marcha, na suposição de que o volume continha uma bomba explosiva, das chamadas «de relógio».

A encomenda foi, com as maiores precauções, tirada do vagão por um passageiro mais corajoso, colocada num campo suficientemente afastado para que a sua explosão não pudesse causar danos, e à sua volta foi colocado um piquete de guardas, para não permitir que qualquer pessoa se aproximasse. As autoridades militares de Jerusalém foram avisadas e em breve compareceu um jeep com alguns soldados e uma metralhadora, para fazer explodir a bomba.

Foi disparada toda uma fita de cartuchos mas a bomba não explodiu porque... o volume suspeito continha apenas um pequeno boneco de trapos, animado por um mecanismo de relojoaria e destinado à propaganda comercial de uma casa de penhores.

Os expedidores, a firma *Isaac, Samuel & Moisés, Lda.*, de Tel-Aviv, apresentaram à Administração dos Correios de Israel uma reclamação na importância de trezentos mil escudos, por ser este o valor declarado na encomenda não entregue

aos destinatários, os conhecidos penhoristas, *Salomão, Jacob & David, Inc.* Estes, por sua vez, intentaram uma acção judicial no valor de quinhentos mil escudos contra o governo militar de Jerusalém, por ter destruído o conteúdo da encomenda postal, sem sua licença nem haver convocado a sua presença; finalmente, a Companhia dos Caminhos de Ferro de Israel processou a Administração dos Correios, na pessoa do chefe da ambulância postal, exigindo uma indemnização de cerca de quatrocentos mil escudos por perdas e danos causados pelo atraso e peragem injustificada do expresso.

Torna-se desnecessário esclarecer que o valor real do pequeno boneco de trapos não ia além de trinta escudos...

Lá muito para o interior

O caso passa-se numa estação de caminhos de ferro no interior de África.

Um passageiro para o chefe da estação:

— Diz-me se o comboio já chegou?

O chefe para o factor:

— Veja aí se o comboio já veio.

O factor para o agulheiro:

— Viste o comboio?

Resposta do agulheiro:

— Não vi, mas como não está ninguém à espera, é porque já passou.

Aconteceu uma noite

O sr. Fernandes é caixeiro viajante e está habituado a dormir de noite nos comboios, tão profundamente como se estivesse no seu próprio leito.

Como já certa vez lhe sucedeu ir parar ao Porto, quando desejava apear-se em Pombal, passou a viajar sempre com um relógio despertador que, previamente e com o maior cuidado, regula para a hora a que o comboio deve chegar à estação para onde ele se dirige.

Há perto de um mês, tomou o comboio da noite para a Covilhã, e tendo marcado o despertador para a hora da chegada àquela cidade, recostou-se, puxou a aba do chapéu para os olhos e logo se abandonou tranquilamente nas asas de Morfeu.

Alta noite, o timbre soou e o sr. Fernandes, vendo o comboio já parado, ergueu-se com pressa, e, ainda sonolento, pegou na mala e desceu.

Só depois do comboio ter partido é que notou que não estava na Covilhã, mas sim em Castelo Branco, porque o comboio atrasara-se.

Pegadas no tecto

Já por várias vezes o pessoal encarregado da limpeza das carruagens de primeira classe na gare

de Vitória, em Londres, notara no tecto dos compartimentos, pegadas de sapatos de homem, juntamente com as de uma mulher, dirigindo-se do corredor para a portinhola.

Os detectives da companhia chamados a intervir, iniciaram uma aturada vigilância que até hoje não deu resultado e as pegadas todos os dias aparecem no tecto, ora num ora noutro compartimento, de diferentes vagões.

Quem será o casal que viaja de pernas para o ar?

Uma pergunta de difícil resposta

Apesar de nunca ter sido ferroviário, aquele homem já idoso que mora em frente da estação, revela um tal interesse e entusiasmo pelos caminhos de ferro, que todo o pessoal da companhia já o conhece e se presta, de bom grado, a responder a todas as suas perguntas e a fornecer-lhe todas as informações.

Todos os dias compra um bilhete de gare e vai para a estação assistir à chegada e partida dos comboios, tomar nota dos nomes dos maquinistas, dos fogueiros, dos revisores, de todo o pessoal do trem, e se um dos comboios chega atrasado, é ele quem se dirige aos passageiros impacientes que aguardam essa chegada, e sempre lhes pede desculpa pela demora e transtorno que esse atraso lhes pode causar.

Conhece o número de todos os comboios, e das máquinas, as taras dos vagões, sabe todos os horários de cor, com as paragens respectivas em todas as estações, minuto a minuto, e não usa relógio porque pela passagem dos mixtos, dos ómnibus, dos rápidos e dos expressos, logo fica sabendo que horas são — e mal lhe vai o dia se esses comboios não vêm à tabela.

Ora é o caso que sua filha mais nova está para casar com um jovem médico residente no Minho e para obter o consentimento do papá, tratou, de comum acordo com o noivo, de preparar a sua visita e a necessária apresentação.

Como sabe que seu pai só fala em comboios, e todas as suas conversas são dominadas por esse tema, avisou o pretendente de que, para cair nas boas graças do futuro sogro, era absolutamente necessário esquecer a medicina durante umas horas, estudar bem os horários, e tudo o mais que o pudesse habilitar a manter uma conversação relativa a caminhos de ferro.

O médico enamorado chegou, aguardado na estação pela menina que ansiosa inquiriu:

— Estudaste bem os comboios?

— Tudo! Até sei quantos passageiros transportava este!

Feitas as apresentações, travou-se o diálogo:

— Então o senhor doutor fez boa viagem? Perguntou o ferroviário.

— Esplêndida! Partimos de Campanhã pon-

tualmente às 9,26, chegámos a Aveiro com quarenta e três segundos de atraso que logo recuperámos até à Pampilhosa de onde saímos atrasados dois minutos. Em Coimbra, a afluência de passageiros demorou-nos seis minutos mas estávamos em Alfarelos à tabela. Tomámos água em Albergaria, o revisor chamava-se Antunes, o maquinista era o sr. Eduardo, o fogueiro era o Simões, e aqui chegamos a hora e minutos devidos sem novidade.

— Muito bem! E qual era o número do comboio?

O futuro genro, muito senhor de si, respondeu imediatamente:

— Era o 515! O número que eu li na chaminé da máquina! O sr. papá fez-se pálido e emudeceu. Levantou-se e voltando-se para a filha, esquecendo todas as conveniências, disse-lhe, irritado:

— E é então com um ignorante, um incompetente destes, que tu queres casar?!

Espingardas

DE CAÇA E RECREIO

Recebem-se como penhor na
CAIXA DE CRÉDITO CAUCIONADO

(Acomodações especiais)

Rua da Assunção 88-1.º — Telef. 2 5334 — LISBOA

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

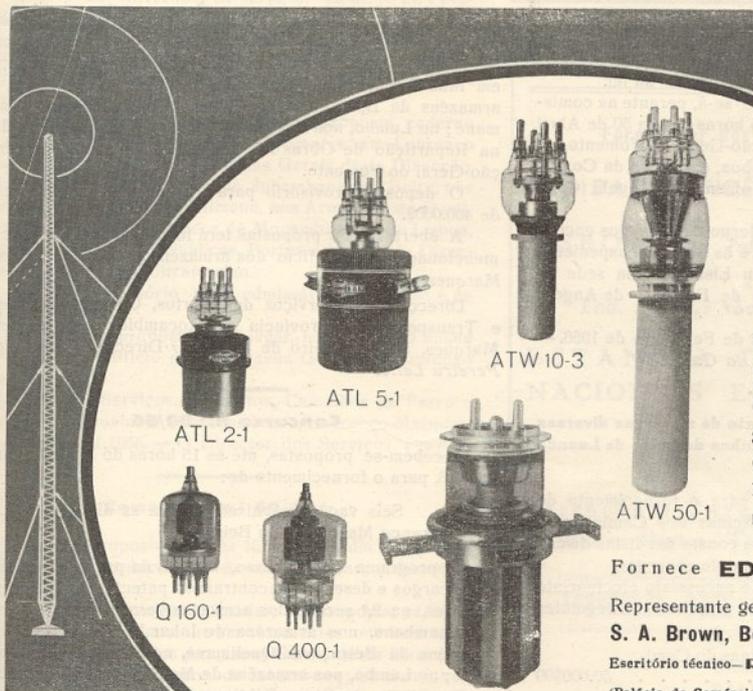
MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

LUMIAR BATE TODA A CONCORRENCIA



**GASTA MENOS
DÁ MAIS LUZ
E DURA MAIS**



**BROWN
BOVERI**

VÁLVULAS EMIS- SORAS E RECTIFI- CADORAS

SEGURANÇA DE SERVI-
ÇO — LONGA DURAÇÃO —
RENDIMENTO ELEVADO —
PREÇOS ACESSÍVEIS

Fornece **EDOUARD DALPHIN**

Representante geral da:

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

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

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



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral do Fomento

Repertição de Obras Públicas, Portos e Viação

Concurso público para o fornecimento do equipamento da central eléctrica das novas oficinas do Caminho de Ferro de Moçâmedes em Sá da Bandeira.

O «Diário do Governo» n.º 54, III série, de 5 de Março de 1956, publica o seguinte:

Está aberto concurso público para o fornecimento do equipamento da central eléctrica das novas oficinas do Caminho de Ferro de Moçâmedes em Sá da Bandeira e que consta das listas discriminativas anexas ao respectivo caderno de encargos.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar até à véspera da data da abertura das propostas os seguintes depósitos provisórios:

- A) Equipamento para o posto de transformação 20.000\$00
- B) Grupo *diesel* (alternador de reserva 30.000\$00

Estes depósitos deverão ser feitos mediante guia passada pela Direcção-Geral do Fomento ou pela Comissão Administrativa do Fundo de Fomento de Angola (C. A. F. F. A.), conforme se trate da entrega de propostas em Lisboa ou Luanda, e poderão ser substituídos por garantias bancárias devidamente aprovadas pelo Estado nos termos da lei.

A abertura das propostas realizar-se-á, perante as comissões para esse fim nomeadas, às 15 horas do dia 30 de Abril de 1956, simultaneamente na Direcção-Geral do Fomento, na Praça do Príncipe Real, 13, em Lisboa, e na sede da Comissão Administrativa do Fundo de Fomento de Angola (C. A. F. F. A.), em Luanda.

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

Direcção-Geral do Fomento, 22 de Fevereiro de 1956. — O Director-Geral, *Eugénio Sanches da Gama*.

Concurso público para o fornecimento de máquinas diversas destinadas às oficinas dos Caminhos de Ferro de Luanda e Moçâmedes.

Está aberto concurso público para o fornecimento de máquinas diversas destinadas às oficinas dos Caminhos de Ferro de Luanda e Moçâmedes e que consta das listas discriminativas anexas ao respectivo caderno de encargos.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar até à véspera da data da abertura das propostas os seguintes depósitos provisórios:

- A) Máquinas destinadas às oficinas do Caminho de Ferro de Luanda 50.000\$00
- B) Máquinas destinadas às oficinas do Caminho de Ferro de Moçâmedes 35.000\$00

Estes depósitos deverão ser feitos mediante guia passada pela Direcção-Geral do Fomento ou pela Comissão Administrativa do Fundo de Fomento de Angola (C. A. F. F. A.), conforme se trate da entrega de propostas em Lisboa ou Luanda, e poderão ser substituídos por garantias bancárias devidamente aprovadas pelo Estado nos termos da lei.

A abertura das propostas realizar-se-á, perante as comissões para esse fim nomeadas, às 15 horas do dia 2 de Maio de 1956, simultaneamente na Direcção-Geral do Fomento, na Praça do Príncipe Real, 13, em Lisboa, e na sede da Comissão Administrativa do Fundo de Fomento de Angola (C. A. F. F. A.), em Luanda.

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

Direcção-Geral do Fomento, 22 de Fevereiro de 1956. — O Director-Geral, *Eugénio Sanches da Gama*.

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

Concurso n.º 72/56

O «Diário do Governo», n.º 57, III série, de 7 de Março de 1956, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 30 de Maio de 1956, para o fornecimento de:

Oitenta e cinco vagões abertos com a capacidade para 18 200 kg (20 t de 2000 libras) destinados à divisão de Lourenço Marques.

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

O depósito provisório para a admissão ao concurso é de 400.000\$.

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

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 30 de Janeiro de 1956. — O Director dos Serviços, *Pereira Leite*.

Concurso n.º 80/56

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 4 de Junho de 1956, para o fornecimento de:

Seis vagões rebaixados para as divisões de Lourenço Marques e da Beira.

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

Sociedade de Destilação e Comércio, Lda.

**FÁBRICA DE
ÁLCOOL PURO E DESNATURADO**

FORNECEDORES DA C. P.

Fábrica e escritório em
Torres Novas
Telef. 2096

Depósito em Lisboa
Rua do Olival, 124
Telef. 66 0256

Depósito no Porto
Av. Fernão de Magalhães, 896
Telef. 53321

Malhas
LOCITAY

— DE —

PEDRO CISA, L.^{DA}

ESTRADA DA LUZ PN
LISBOA — Telef. 780276

MALHAS INTERIORES
E EXTERIORES DE AL-
GODÃO, SEDA E LÃ
PARA HOMEM, SE-
NHORA E CRIANÇA

A. FERREIRA, LDA.

TINTAS DE ESCREVER,
COLAS E LACRES



As nossas
embalagens
SINO
levam se-
nhas que
dão direito a
sinos de
Bronze,
Prata ou de
Ouro.

Rua da Junqueira, 233 — LISBOA

litografia Internacional

— DE —

SILVA & SALDANHA, LDA.

RUA DA COZINHA ECONÓMICA, 11
Telefs. 637176 e 636432
Alcântara - LISBOA

LATOARIA MECÂNICA
LITOGRAFIA
FOTOLITOGRAFIA
e OFFSET

CHAVES PARA LATAS - PREGOS DIVERSOS

Representantes em SETÚBAL:

Nova Litografia Sado, Lda. — Telef. 2442
Soc. Litográfica Portuguesa, Lda. — Telef. 2255

em MATOSINHOS:

Nova Litografia Sado, Lda. — Telef. 458

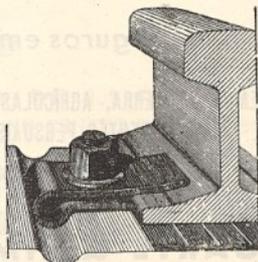
USINE DES RESSORTS DU NORD

(DOUAI — FRANCE)

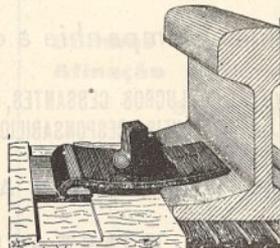
Fabricantes das ligações elásticas

GRAMPA «RN»
(CRAPAUD «RN»)

GARRA «RN»
(GRIFFON «RN»)



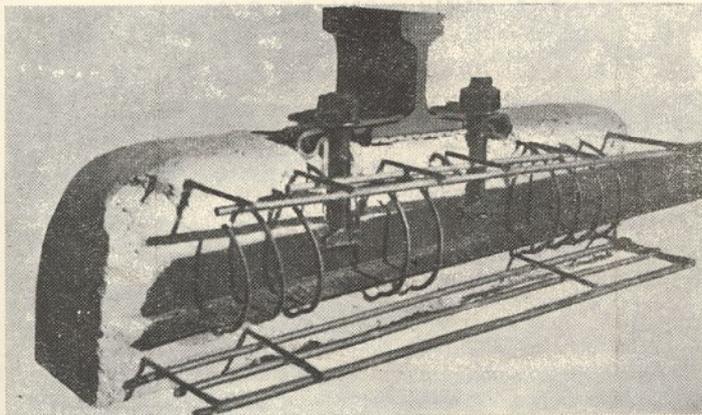
Fixação duplamente elástica para travessas em betão: palmilha de borracha canelada e grampa elástica RN



Fixação duplamente elástica para travessas em madeira: palmilha de borracha canelada e grampa RN

Existem também para travessas metálicas

A **Indústria Nacional** e a **Sociedade ESTORIL** realizaram o primeiro troço de «VIA MODERNA» em PORTUGAL, entre as Estações do Cais do Sodré e Belém, com travessas de betão «R. S.», ligações duplamente elásticas com os CRAPAUDS «R. N.», as palmilhas «CHEVRONS», os coussinets «R. N.» e os parafusos «R. S.»



Corte de um bloco da travessa R. S. mostrando a madre de aço, todo o sistema de pregação duplamente elástico com os CRAPAUDS «R. N.», as palmilhas «CHEVRONS», os parafusos «R. S.» e a armadura do betão



Agente Geral] Exclusivo para Portugal e Províncias Ultramarinas

J. C. DA SILVA JÚNIOR

CAIXA POSTAL 928 — LISBOA



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES—1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal—1956

Seguros contra FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL, ACIDENTES PESSOAIS, MARÍTIMO E ROUBO

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.^A—PORTO

Em LISBOA: **COSTA DUARTE & LIMA, L.^{DA}**

Avenida da Liberdade, 42, 1.^o Esq.

Telefone: 26922

Empresa Electro Mecânica

Fábrica no CANDAL — VILA NOVA DE GAIA

Isoladores de alta e baixa tensão; pequena aparelhagem eléctrica de porcelana e baquelite; tubos isolantes.

Entre outros, produz os seguintes artigos:

- a) — Isoladores de porcelana para todas as aplicações inclusive para as de Raios X de alta frequência.
- b) — Interruptores e comutadores «XAMAX» de bácia, silenciosos apropriados para instalações eléctricas de habitações, escritórios, hospitais, casas de saúde, hotéis, etc.
- c) — Tubo plástico «POLIVOLT» próprio para protecção de condutores eléctricos em substituição do tubo de aço.
- d) — Tubo plástico «POLISANITE», indicado para esgotos e condução de líquidos, por ser inatacável pela maior parte dos ácidos e bases.

SEDE: — LARGO DO BARÃO DE QUINTELA, 3-1.^o — LISBOA

Hotel Francfort

SANTA JUSTA



EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA



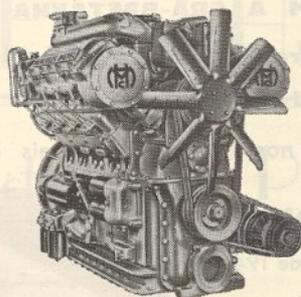
HOTEL DE 2.^a CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

O preferido pelos africanistas



Telefones: 30747 — 30748 — 30749 — 30776
Telegramas: HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA



Motores
«HERCULES»
Diesel
e
acessórios

**Bombas de Injecção — Injectores
Afinação e Venda de Acessórios**

Oficina especializada em

SERVIÇO-DIESEL



Soc. Industrial Agro-Reparadora, Lda.

Av. Almirante Reis, 80-B 80-E

Tel. 52360 - 53135 - 55354 — Teleg. AGROPEÇAS
LISBOA

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
CIMENTO TEJO

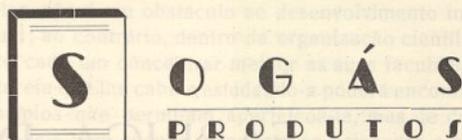
MÁRMORES — CANTARIAS
GRÉS — LOIÇA SANITÁRIA
Fibrocimento «NOVINCO»



Telefones : 60879 - 63708

Telegramas : Ratofilhos

**AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F
LISBOA**



SOCIEDADE DE GASES E PRODUTOS

FABRICAÇÃO DE:

OXIGÉNIO INDUSTRIAL E MEDICINAL
ACETILENE E AZOTO

TODA A APARELHAGEM DE SOLDADURA
OXI-ACETILÉNICA, ELÉCTRICA E EM
ATMOSFERA DE ARGON

ELECTRODOS, SOLDAS E DESOXIDANTES

CARBONETO DE CÁLCIO, ETC.

SEDE E FÁBRICA:

AVENIDA INFANTE D. HENRIQUE — CABO RUIVO
TELEFS. 3 9045-3 9075-3 9105

O ELO COM A GRÃ-BRETANHA
Exporta para a Grã-Bretanha?
Importa da Grã-Bretanha?

The Anglo Iberian Steamship Co. Ltd.

Serviço Directo, Regular e Rápido
GRÃ-BRETANHA-PORTUGAL-GRÃ-BRETANHA

Verifique as nossas taxas favoráveis e consulte-nos sobre contratos a longo prazo

VAIRON

transportou desde 1946:

Turbinas e todo o Equipamento Eléctrico para a Central do Castelo do Bode — Turbinas e todo o Equipamento Eléctrico para a Central do Cabril — Transformadores e Linhas de Transmissão — Castelo do Bode/Lisboa.



Equipamento para a Ponte Marechal Carmona em Vila Franca de Xira — Equipamento para o Matadouro Municipal de Lisboa — **Carruagens para a Sociedade Estoril** — Equipamento para a Fábrica de Adubos em Abrantes — Equipamento para Fábricas de Papel — Equipamento para Fábricas Têxteis, etc.

GERENTES:

VAIRON & CO. LTD.

No. 2 SHED, POMONA DOCK
 MANCHESTER
 Tel: Trafford Park 1936

10, DEVONSHIRE ROW
 LONDON, E. C. 2
 Tel: Bishopsgate 6878

Agência Vairon Portuguesa, L.da
 Rua de S. Paulo, 216-2.-D.
 LISBOA — TEL. 2 8605

FÁBRICA DE PORCELANA DA VISTA ALEGRE, LDA.

FUNDADA EM 1824

LOUÇA DE MESA ESPECIALMENTE ESTU-
 DADA PARA HOTÉIS E RESTAURANTES

FORNECEDORA DA COMPANHIA DOS WAGONS-LITS

SEDE:—LARGO DO BARÃO DE QUINTELA, 3-1.º—LISBOA

TELEFONES 52595 96

A importância do Factor Humano

nas Actividades Portuárias

Pelo Eng.º aux. H. RAMOS ANTUNES

Avulta cada vez mais a importância do factor humano, tanto operário como intelectual, no trabalho portuário, e o aumento da mecanização determina que as operações nos portos se convertam numa verdadeira técnica.

Esta é uma das altas finalidades da I. CHCA, que reunindo representantes de todas as actividades relacionadas com os portos, procura valorizar a preparação do trabalhador portuário, e com o aumento da eficiência do seu labor, contribuiu para a melhoria do nível da vida mundial.

Tanto os economistas como os técnicos vêm de há muito a procurar reduzir a importância do factor pessoal, quer no campo da produção quer no da administração.

Foi a organização científica do trabalho que levou os organizadores a decompor as tarefas em séries de operações suficientemente simples para que a execução de cada uma não exija aptidões especiais da pessoa a quem ela caiba.

E foi exactamente como consequência desta organização, que muito se apoiou na máquina e que muito fez baixar a importância do factor pessoal, que se deu o aparecimento da produção em grande série, que por sua vez e em virtude dos seus altos níveis de rendimento, permitiu a obtenção de produtos numa gama tão extensa que vai desde os dados estatísticos até às máquinas — ou a instrumentos de uma tal perfeição que o seu uso adequado exige elevada dose de aptidões.

É assim que, paradoxalmente, enquanto por um lado a mecanização eliminava a influência que a aptidão particular de cada homem tinha na produção, pelo outro aumentava a importância do factor pessoal. E está à vista de todos nós (que todos somos organizadores em maior ou menor grau), que quanto mais intensificada for a mecanização, seja em que campo for da organização, mais importante virá a tornar-se neste a intervenção do elemento humano.

O principal reparo que tem sido feito à organização científica do trabalho é que ela tende a eliminar a iniciativa do trabalhador ou a sua habilidade e, ao impor-lhe uma tarefa perfeitamente estabelecida, condena-o a uma vida de labor monótona e desinteressante. Mas a este conceito, que tem gerado torrentes de palavras e feito correr rios de tinta, tem-se oposto este outro: o trabalhador, mesmo quando não está elucidado acerca dos princípios do estudo dos tempos e dos movimentos, acaba sempre por adoptar um método habitual acerca do seu trabalho, sem que por isso se considere convertido num autómato.

Também não se perde a personalidade por se seguirem métodos perfeitos, e o amplo conhecimento destes não é um obstáculo ao desenvolvimento individual; ao contrário, dentro da organização científica pode cada um concentrar melhor as suas faculdades na tarefa que lhe cabe e estudando-a poderá encontrar princípios que permitam aperfeiçoá-la, mas de cuja existência nem sequer suspeitará se empregar a sua actividade em organizações inferiores — porque nestas, pela força das circunstâncias, muitas vezes a mente se entrega a inúteis divagações.

Existe, pois, entre o elemento mecânico e o factor humano, uma estreita interdependência em todos os ramos, pesando, é claro, nuns mais do que noutros, mas quando escolhi para tema deste pequeno trabalho «O factor humano nas actividades portuárias», foi porque neste campo a sua importância assume aspecto excepcional.

* * *

O factor humano intervém em cerca de 70%, nas várias operações portuárias. 50% das despesas dos navios nos portos, são determinadas pelo pagamento a pessoal na movimentação de mecadorias, e pelo menos a quarta parte daquela percentagem é dispendida a pagar o trabalho correspondente a desfazer lingadas e a deslocar a carga para os lados do porão, para a frente e para trás.

Perante os números citados, nada do que possa ligar-se, de longe ou de perto, com o elemento

humano no trabalho portuário nos pode deixar indiferentes.

As causas do baixo rendimento nas operações de movimentação de carga que se realizam nos portos são várias, mas a que mais importa considerar é a que deriva do próprio facto de sermos humanos, porque o trabalho portuário é realizado por indivíduos cuja média de idades é sempre elevada e foi, desde sempre, o refúgio permanente daqueles que falharam ou não encontraram trabalho noutras profissões.

Só excepcionalmente acorrem candidatos jovens aos lugares de operários portuários e assim, sem o desejarem, os portos têm recebido o pessoal excedente ou o que é repellido das outras indústrias. Quem não se debruçar sobre o problema poderá pensar que a movimentação da carga nos portos é um conjunto de operações tão simples, que isso não tem qualquer importância, visto a sua técnica poder, em pouco tempo, aprender-se nas suas linhas gerais e depois cada um desembaraçar-se das dificuldades que porventura possam surgir—tanto mais que actualmente já se dispõe de meios mecânicos que muito facilitam a movimentação de mercadorias. Mas este conceito é errado, porque o trabalho nos portos apresenta um cunho extremamente variado, onde constantemente se levantam os mais diversos problemas, visto não existir uniformidade no tipo ou quantidade da carga que se importa ou se exporta, e a cada momento aparecerem novas mercadorias e novas embalagens, cujos pesos, dimensões e características são os mais variados, mas que é preciso movimentar com a máxima rapidez e por isso muitas vezes com engenho e todas as vezes com tenacidade e conhecimento da profissão—tanto mais que a mecanização aplicada à movimentação das mercadorias, veio aumentar o perigo e o risco de acidentes. Mas há mais e muito importante: apesar do aparecimento da mecanização do tráfego, ainda em 1952, quando da reunião da nonagésima terceira assembleia geral da «Associação dos Proprietários de Navios de Liverpool» o seu presidente, o tenente coronel Austin G. Bates, ao pronunciar o seu discurso de abertura, declarou que cinco barcos são agora necessários para fazerem o trabalho que anteriormente era feito por quatro. E por isso, acrescentou, agora os proprietários dos navios para transportarem uma dada quantidade de carga, desembolsam o correspondente à manutenção de mais um navio em cada quatro—e nos portos a presença destes navios representa o aumento de 25% do congestionamento para a mesma quantidade de carga movimentada. E avaliar-se-á melhor o que isto representa se se tiver em conta que os navios permanecem nos portos dois terços dos dias do ano.

Ora, os armadores de navios só têm tido até agora, como recurso directo, a elevação do preço dos fretes para fazerem face aos encargos que re-

presentam as demoras dos navios nos portos, o que determina, em última análise, o aumento do valor de um dos infinitos termos da grande operação, que é o chamado círculo vicioso da subida do custo da vida.

O problema da demora dos navios nos portos preocupa o mundo inteiro e de tal forma que pode dizer-se ser difícil encontrar qualquer número dos jornais ou das revistas da especialidade que a ele se não refira, encarando-o desta ou daquela maneira; mas quer os artigos tratem da questão relacionando-a com a capacidade dos portos, quer com as suas instalações especiais, ou com a sua aparelhagem ou até com a sua ligação às diversas redes de transportes dos respectivos países ou hinterlands, todos eles são concordes em afirmar que tanto no que diz respeito às considerações que fazem como às sugestões que apresentam, como ainda às soluções já empreendidas—por mais dispendiosas que tenham sido—só se traduzirão em vantagens concretas se for possível contar com uma organização de trabalho capaz de manter o funcionamento sem atritos, de todas as peças da complicada engrenagem de um porto.

As companhias de navegação observam as demoras dos seus navios com grande atenção e verificam que a vantagem do aumento da velocidade no mar é anulada pelas demoras nos portos.

Um dos directores da Real Companhia Holandesa de Navios, o Sr. Kruff, num trabalho apresentado em Maio de 1952 a um congresso internacional, a a que mais adiante me hei-de referir, começa por dizer que a duração das operações portuárias relativas aos navios daquela Companhia, chega a atingir 50% do tempo total consumido numa viagem de ida e volta. Isto quer dizer que não houve compensação para a elevação, certamente muito sensível dos encargos que representou o aumento de velocidade dos navios daquela Companhia.

No mesmo Congresso o Comandante A. C. Charvet, da marinha de guerra francesa, apresentou um trabalho em que, referindo-se à carga e descarga de navios ancorados ao largo nos pequenos portos coloniais, declarou que graças aos elevados investimentos neles empregados, melhoraram as condições de trabalho em relação há 10 anos atrás mas, com certas excepções, os navios perdem neles tanto tempo que, apesar do aumento de velocidade, a sua carga e descarga é relativamente muito mais lenta, quando comparada com a que era obtida antes da guerra. Daí resulta serem os armadores forçados a aumentar o preço dos fretes para fazerem face aos encargos motivados por semelhante situação.

É mais um depçimento a confirmar o que atrás ficou dito.

* * *

Se é lícito dizer que houve rigorosamente de-

terminada data em que se efectuou uma viragem completa nos métodos de produção, essa data foi a que correspondeu à guerra de 1914-18. Essa guerra pôs em relevo, de modo notável, os problemas de organização e actuação colectivas e foi a realização do esforço que a resolução desses problemas requereu que revelou nítido e incontroverso o valor dos técnicos possuidores de formação científica. Foi a realizar aquele esforço que os técnicos intervieram efectivamente na marcha das indústrias e o seu grande mérito consistiu na introdução das ciências exactas no que antes eram domínios quase exclusivos da prática ou, em casos melhores, domínios do empirismo baseado no método experimental.

A sua competência científica, o seu respeito pelos factos e pelas leis naturais, a minúcia a que descem quando fazem observações, a sua tendência para considerarem as coisas objectivamente, o seu amor próprio profissional—aquele amor próprio que dá satisfação apenas por se ter conseguido instituir um processo de trabalho aperfeiçoado, sem pensar no esforço exigido pela sua concepção e sem que daí advenha qualquer compensação material— todos estes factores foram as boas sementes de que o campo de produção carecia. E as sementes frutificaram, reproduziram-se e, hoje, o mundo dos resultados, depois de outra guerra que foi toda técnica, está ainda mais impregnado daquele espírito e procura aplicá-lo onde quer que surjam os problemas de organização e actuação colectivas.

Ao problema da demora dos navios nos portos, ao problema do «shipping turn round» ou seja ao conjunto das operações inerentes à carga e descarga dos navios, também aqueles princípios já começaram a ser aplicados e, com o objectivo de o resolver, está já a actuar-se no sentido de racionalizar a movimentação das mercadorias, que actualmente varia de porto para porto.

Tem em vista converter aquela movimentação numa verdadeira técnica de que resultará a subida do rendimento das instalações portuárias e consequentemente a do nível de vida mundial, a Associação Internacional para a Coordenação da Movimentação de Cargas, que no seu nome original se denomina International Cargo Handling Coordination Association e que em português se designa abreviadamente pela conjugação das suas iniciais—ICHCA.

Aquela associação, que é puramente de iniciativa particular, foi fundada em fins de 1951 por técnicos de assuntos portuários e navais e os seus objectivos foram tão bem aceites que no primeiro congresso, realizado em Maio de 1952, na cidade de Roterdão, já se fizeram representar 12 países entre os quais, e devo acentuar que muito ilustremente, o nosso.

A esta reunião internacional estiveram presentes 200 delegados e para demonstrar a importância nela atribuída ao factor humano nas operações portuárias, basta referir que entre os 6 valiosos trabalhos

apresentados, 5 relacionavam-se com a movimentação das mercadorias e um deles tinha mesmo por título «O factor humano nos portos».

É um trabalho notável, apresentado pelo Dr. Bachx, director de uma das mais importantes empresas de estiva no porto de Roterdão. Nele chamou o autor a atenção dos presentes para a psicologia dos dockers e ainda para o facto, — que considera deprimente para estes — do cunho casual que o seu trabalho teve e ainda tem nalguns países.

Os dockers, nestes últimos, acabam por se considerarem uma casta de párias, o que explica que as diligências feitas para melhorar a sua situação material — sobretudo depois da última guerra — não tenha alcançado o objectivo desejado. Daqui deriva, segundo o Dr. Bachx, uma falta de confiança que a maioria do pessoal sente nos dirigentes e que hoje, sempre, segundo o Dr. Bachx, constitui uma das maiores dificuldades a vencer.

O regime do trabalho portuário em vigor na Inglaterra, na França, na Bélgica e na Holanda, tem em vista estabilizar a mão de obra portuária, permitindo o emprego dos homens por períodos contínuos e ajustando o seu número de modo que cada um tenha sempre trabalho. Espera-se que esta orgânica, que outros países já estão adoptando, como por exemplo a Nova Zelândia, determine a elevação do nível da profissão que assim perde o seu cunho casual e torne deste modo possível encaminhar os dockers para uma aprendizagem portuária, cuja necessidade já está reconhecida por alguns países e da qual podemos tomar para tipo a «Dockers, Training School», instituída em Roterdão.

Esta escola destinada a rapazes dos 14 aos 16 anos, é orientada segundo os mais modernos sistemas preconizados por pedagogos de reputação mundial.

Os graus de ensino instituído são os seguintes :

- 1.º — A «Dockers' Training School», com a duração de 2 anos, seguida de aprendizagem complementar, cujo período é de um ano e meio.
- 2.º — Classe superior, destinada a profissões especializadas (contra-mestres e capatazes, por exemplo).

O ambiente do ensino, é o ambiente natural onde o aluno terminado o período escolar irá viver, isto é o porto, e o plano adoptado para a consecução desse objectivo baseou-se no princípio de João Dwey de que «a escola só poderá ser uma preparação para a vida quando reproduza as condições que nela ocorrem». Desta forma se visa à criação de centros de interesse servindo de núcleo ao ensino e determinem que à volta de qualquer assunto, capaz de despertar por uma razão ou outra a atenção dos rapazes, se estabeleça uma estreita e lógica ligação com as restantes matérias. Para que tal suceda, em cada um desses centros são tratadas ideias, activi-

dades e conhecimentos, associados como se as disciplinas que lhes dizem respeito fizessem parte de uma disciplina única.

Numa palavra, procura-se ligar todos os assuntos com o porto e o navio, ainda mesmo que se trate de disciplinas teóricas, como línguas holandesa e inglesa, palavras alemãs relacionadas com a profissão, aritmética, geografia, história, temas referentes aos inúmeros problemas da exploração do porto (incluindo a terminologia portuária e conhecimentos elementares das principais mercadorias movimentadas) primeiros socorros em casos de acidentes, medidas de segurança e higiene, desenho, canto coral, música, teatro e orientação religiosa.

Quanto à parte prática, o princípio seguido é este: «aprender fazendo», e os rapazes aprendem

- a utilizar ferramentas.
- a trabalhar nos armazéns de retém e de trânsito
- a realizar operações de carga e descarga de navios de longo curso
- a conduzir equipamento mecânico
- a tomar medidas de segurança, de ordem e limpeza durante o trabalho.
- a desenvolver o espírito de colaboração e de sincronização de que, mais do que em qualquer outro, no trabalho portuário o rendimento e a segurança são os frutos.

A escola fundada permite inculcar nos novos alunos, não só os conhecimentos fundamentais da profissão mas ainda a noção de que esta não é uma ocupação menos digna, sendo assim possível formar o carácter dos futuros operários portuários de maneira que eles adquiram a indispensável personalidade, acompanhada do consequente orgulho da profissão, que escolheram.

Simultaneamente procura-se fazer nascer o sentimento do valor exacto das dificuldades da profissão, no verdadeiro sentido da responsabilidade profissional.

Os tópicos essenciais que acabo de citar e em que assenta o ensino que por iniciativa da Federação Marítima de Roterdão foi instituído naquele porto, são suficientes para darem uma ideia dos princípios que o orientam e que revelam a corrente de opinião já existente em mais portos quanto à necessidade e vantagem de educar convenientemente a mão de obra portuária a fim de que, paralelamente à progressiva mecanização do tráfego, haja um aumento de produção.

A corrente de opinião a que estou fazendo referência, revela simultaneamente a importância que assume o factor humano no trabalho portuário e que a crescente mecanização fará avultar cada vez mais.

Julgo que poderia terminar aqui, mas acho ainda oportuno fazer referência à importância que as en-

tidades ligadas aos problemas portuários de Antuérpia atribuem ao factor humano num grau mais elevado do que aquele de que até agora tenho estado a falar.

O porto de Antuérpia é um importantíssimo elemento do comércio europeu, visto que por ele se effectua de 80 a 85% do movimento comercial da União Belgo-Luxemburguesa, com os países estrangeiros. Os seus cais totalizam 52 Kms, e ao longo deles há 585 guindastes e 24 aspiradores de cereais. A área para armazenagem coberta atinge 700.000 m²; os seus armazéns para potassa podem abrigar 150.000 toneladas; as suas instalações frigoríficas têm a capacidade de 60.000 m³ e os armazéns para cereais comportam 55.000 toneladas.

Para servirem as necessidades do porto estendem-se dentro dele 800 Kms de vias férreas e há 16.000 trabalhadores devidamente inscritos. Estes números servem para dar uma ideia geral da importância do porto, mas se quisermos apenas um índice, esse pode ser dado por algumas indicações respeitantes aos produtos petrolíferos.

Dizia o professor Vilhena que a importância económica de um país se podia aferir pelo seu consumo de ácido sulfúrico. Hoje ela pode auscultar-se também pela análise dos números que se referem aos óleos minerais.

O porto de Antuérpia em 20 de Setembro de 1951 possuía 756 reservatórios com a capacidade de 1 117 000 metros cúbicos, e nesse dia foi inaugurado um porto para petróleo, acessível a petroleiros de 28 000 toneladas, com a área molhada de 540 000 metros quadrados.

Nessa altura estava em actividade no porto de Antuérpia uma refinaria de petróleo com a capacidade de produção anual de 2 milhões de toneladas brutas e no ano de 1953 concluiu-se outra fábrica de refinação com a capacidade de produção anual de 1 200 000 toneladas.

Pois num porto cuja importância se pode aquilatar pelo que vem de ser dito, as entidades ligadas aos seus problemas reconheceram que, a par do trabalhador manual, há igualmente a ter em conta uma mais conveniente preparação do trabalhador intelectual e foi assim que a Comissão Nacional Belga da I. C. H. C. A. levou a efeito em 19 do mês passado, em Antuérpia, uma reunião internacional destinada a esclarecer a importante projecção deste tema.

Para se fazer ideia do elevado interesse que o assunto abordado despertou, bastará dizer que a esta reunião assistiram delegados de, pelo menos 9 países da Europa, entre os quais, e mais uma vez muito ilustremente, o nosso; e para se apreciar a importância atribuída ao problema, enuncio os títulos dos trabalhos apresentados, que foram os seguintes:

— «O ensino técnico médio na cidade de An-

tuérpia — abrangendo os cursos comerciais e técnicos de Antuérpia», pelo Sr. H. Verhulst, conselheiro adjunto à Direcção Geral do Porto de Antuérpia.

- «O ensino profissional aplicado, para empregados portuários» — relacionado com o ramo marítimo e operações respeitantes ao desembarço de mercadorias — pelo Sr. J. Luyckx, Presidente do Instituto Profissional dos Empregados Portuários.
- «A formação universitária necessária para encarar os vários problemas marítimos», pelo Reverendo A. Taymans, Director do Instituto Superior do Comércio de Santo Inácio, que é uma escola particular oficialmente reconhecida.
- O ensino comercial superior» pelo Sr. F. Camerlinckx, Director do Instituto Superior do Comércio de Antuérpia.

Os quatro trabalhos aqui referidos revelaram não só a forma como são encarados na Bélgica estes problemas, mas ainda o ambiente que a seu respeito se encontra criado, dada a interdependência exis-

tente entre o comércio internacional e as funções portuárias. Esta interdependência exige uma especialização cada vez mais acentuada e mais em contacto com as realidades, conforme se tem reconhecido na livre discussão que sobre o assunto se tem travado e que envolve críticas ao ensino estabelecido que os próprios autores dos trabalhos, apesar das suas posições, igualmente defendem.

Cheguei ao fim. Não desejo estar por mais tempo a ocupar a vossa atenção. Creio que os dados acabados de expor, ainda que muito resumidamente, são suficientes para bem se avaliar o nível do interesse que hoje desperta a influência do factor humano nas actividades portuárias.

* * *

«A parte deste trabalho referente à aprendizagem portuária foi elaborada com elementos extraídos do artigo da autoria do Eng.º Henrique Augusto das Neves Cabral, publicado sob o mesmo tema no Boletim N.º XXVI da Junta Nacional da Marinha Mercante».

Lisboa desportiva

CLUBE NAVAL DE LISBOA

9

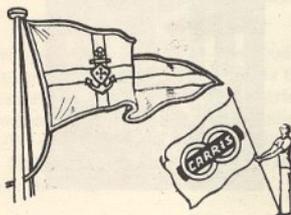
SESSENTA e quatro anos de actividade ao serviço dos Desportos Náuticos conta o Clube Naval de Lisboa, fundado em 18 de Novembro de 1891.

Sempre orientado pelos mais nobres princípios humanos e sociais, este Clube adquiriu, logo que se fundou, o barco salva-vidas «Dona Amélia», criando um posto de socorros a náufragos que depressa se tornaria famoso, e seria o precursor das modernas instituições deste género.

Conta o Clube Naval de Lisboa apenas com cerca de mil e quinhentos dedicadíssimos associados, mas tudo leva a crer que, com a nova sede já projectada e a aquisição de novas unidades, este número aumente cada vez mais.

Entre os muitos títulos conquistados pelo glorioso Clube do Cais do Gás contam-se: a Taça Vasco da Gama, em 1898; a Taça Herédia, em 1918; o Campeonato de «water-polo», em 1916; a travessia do Tejo, em 1916; além de muitos outros troféus e taças correspondentes a vinte e quatro campeonatos regionais de remo.

Espera o Clube Naval de Lisboa que o seu passado valeroso, ao serviço de uma causa tão nobre como são os Desportos Náuticos lhe sirva de credencial para merecer as necessárias facilidades que lhe permitam singrar para um futuro melhor, tudo levando a crer que assim acontecerá, para bem do Desporto e glória de uma prestigiosa instituição que nunca desmereceu os que nela confiaram.



Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS * SERVIÇOS AUXILIARES
DO CAMINHO DE FERRO * RECOLHA E ENTREGA DE MERCADORIAS
E BAGAGENS AO DOMICÍLIO * SERVIÇO DE PORTA À PORTA
EM CONTENTORES * ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

AGENTES DE TURISMO
AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Rua do Arsenal, 124 e 146

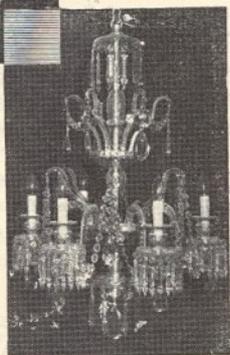
Telefs. 32151/54 e 32261/64

LISBOA

Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telefs. 25938/39

PORTO



Antiquaria de Portugal, L.^{da}

Fábrica de Lustres de Cristal e Bronze

**O MAIOR STOCK DE LUSTRES
ANTIGOS EM PORTUGAL**

Restauros de Lustres antigos em todos os
Estilos sob a Direcção de Técnico Antiquário

Serpentinas ■ Candelabros ■ Apliques
LAPIDAGEM ARTÍSTICA

FORNECEDORES DO ESTADO

R. D. PEDRO V, 69-71 — TELEF. 28178

LISBOA - PORTUGAL

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Apresentando uma série complicada de argumentos, o Dr. Ilfrey, de Johannesburgo, fez recentemente uma declaração segundo a qual a América foi descoberta antes de Colombo.

(Do *Van Den Dag* — Bruxelas)

Existe em Paris uma Escola para Mulheres Casadas que ensina como elas devem cuidar do marido e reconquistar o seu amor. Entre as alunas, a mais velha tem 67 anos.

(Do diário *Ostcheiwz* — Genebra)

A senhora Ossipow, de origem russa, é a única cantora com voz de tenor que obteve grande sucesso em Viena. Estudou numa escola de canto e quando um dos tenores do teatro local adoeceu, a senhora Ossipow substituiu-o com notável êxito.

(Do semanário *Idea* — Lima)

Pesquisas científicas realizadas nos E. Unidos, revelam que as mulheres bonitas vivem menos do que as outras mulheres.

(Do *Het Nieuws* — Berlim)

São bastante comuns, hoje em dia, em N. York, cães de pelo colorido, combinando... com a cor do vestido das suas donas.

(De *Cronica Ilustrada* — México)

Um gigantesco cérebro electrónico regula a produção e o fluxo da electricidade para oito milhões de almas, numa zona de 46 milhas quadradas, no Estado do Ohio. Este formidável computador mede a quantidade de electricidade gerada nas diferentes fábricas da região, estabelece a quantidade necessária aos principais centros e a perda da electricidade durante a transmissão.

(Do *Bombay Free Press Journal* — Bombaim)

Um estudioso inglês declarou que as donas de casa ocupam o segundo lugar na lista das profissões femininas atingidas por diferentes doenças. Como causa principal esclarece que elas são sobrecarregadas de trabalho.

(Do *Shweunfust Volkswille* — Wuppertal)

Os químicos descobriram um processo para tirar dos objectos brancos mais luz branca do que têm na realidade. Este sistema provém de um grupo de substâncias químicas

denominadas intensificadores *tintofens*, que absorvem a luz ultra-violeta invisível da atmosfera transformando-a em luz visível e reflectindo-a novamente.

(Do *De Standaard* — Bruxelas)

O cientista dr. Bender declarou em N. Iorque que as melhores esposas são as professoras e que raramente se divorciam: para elas o marido é uma criança...

(De *El Yaracuyano* — (S. Filipe-Venezuela)

O chapéu que Napoleão levava no dia da célebre batalha de Eylau foi vendido em Paris por quatrocentos escudos. No leilão, disputaram-no trinta e três pessoas.

(Do *Darmstad Tagblatt* — Berlim)

O diadema com 79 esmeraldas e 1.015 diamantes engastados em ouro, que Napoleão ofereceu a sua segunda esposa Maria Luísa de Áustria, quando esta em 1811 teve um filho, ficou na posse da Casa dos Habsburgos... até há pouco, pois foi vendida a um joalheiro de N. Iorque que o desmanchou, fazendo com ele colares, brincos, pulseiras e anéis...

(Da revista *Candour* — Londres)

Mais de quarenta por cento de energia produzida na Inglaterra é atómica. Segundo calculam os especialistas ingleses, no ano 2000 os combustíveis atómicos terão substituído 200 milhões de toneladas de carvão.

(Do semanário belga *L'Avenir du Tournaisien* — Tournai).

Na região de Rouerque, foram encontrados os restos fósseis de um dinossáurio que se acreditaria tenha vivido há 85 milhões de anos antes da nossa era. Pertence à família dos titanossáurios e deveria ter 15 metros de comprimento.

(Do diário *Ilta Sanomat* — Helsinquia)

Se um quilómetro cúbico de água pudesse ser carregado em vagões-tanques, (cada um dos quais tivesse vinte metros cúbicos em dez metros de largura) encheria cinquenta milhões desses vagões-tanques. Isto é, um comboio desses vagões teria 500.000 quilómetros de comprimento. Correndo à velocidade de 50 Km por hora, o comboio levaria um ano e 52 dias para passar de um ponto a outro.

(Da revista *Sucre* — Sucre (Venezuela)

FÁBRICA DE LANIFÍCIOS
Manuel Lopes Henriques & Filho, Lda.

Os artigos de seu fabrico são conhecidos e apreciados no Continente e no Ultramar pela alta qualidade

FORNECEDORES DA C. P.

AVENIDA INFANTE D. HENRIQUE
 TELEFS. 391114 - 391417 — LISBOA

Empresa Industrial de Madeiras, Lda.

CASA FUNDADA EM 1919

FABRICANTES — EXPORTADORES

SEDE E ESCRITÓRIO:	FÁBRICAS DE SERRAÇÃO:
Rua de Xabregas, 29-1.º LISBOA	LISBOA (Xabregas) (Extensão) 391020
Tele fone: 39020	PAMPILHOSA 14
gramas: Taboinha	FARMINHÃO } Tels. (Viscu) 916
LISBOA	TORREDEITA (Viscu) 934
Caixotaria Mecânica e Depósito:	POMBAL 32
R. Part. José António Lopes, 14 (Xabregas) LISBOA	VERDA NOVA (Cantanhede) (Menhada) 1004

SUCATAS

FERRO E METAIS

Para compra ou venda
 consultar sempre a firma

ANTÓNIO DOS SANTOS E SILVA

Avenida 24 de Julho, 172
 LISBOA

Laranjeira, Rodrigues, L.ª

ARMAZENISTAS E IMPORTADORES DE

Ferro — Aço — Chapa de Ferro — Arco
 Chapa Galvanizada Lisa e Ondulada
 Vigas I e U — Carvão de Forja — Etc.

Armazéns:

Rua dos Anjos, 65 e 65-A
 Rua de Arroios, 128 e 132

Escritório:

Rua dos Anjos, 65-B

Telefone 46505

LISBOA

Hotéis Alexandre d'Almeida

EM PORTUGAL

LISBOA — HOTEL METRÓPOLE
 LISBOA — HOTEL EUROPA
 LISBOA — FRANCFORT - HOTEL - ROSSIO
 BUÇACO — PALACE HOTEL
 COIMBRA — HOTEL ASTÓRIA
 CURIA — PALACE HOTEL

Escritório Central: ROSSIO, 108 — LISBOA

Laranjeira, Sousa, Lda.

IMPORTADORES DE FERRO E AÇOS

ESCRITÓRIO:

37, Largo do Intendente, 39
 Telefones: 4 5990 - 5 2574 — Telegramas: LARSOUSA

ARMAZÉNS:

Trav. da Cruz aos Anjos, 9 — Trav. do Maldonado, 1

LISBOA

Manuel dos Santos Moura

ARMAZENISTA

Distribuidor de Material Eléctrico

Lâmpadas LUMIAR e PHILIPS
 Porcelanas EC e VA
 Baquelites CORSINO, SIPE e EC
 Condutores eléctricos
 Fios e cabos de cobre nus
 Cabos armados

RUA DO DESTERRO, 10
 Telefone 5 0816 e 5 7009 LISBOA

J. ROMA, LDA.

MÁQUINAS, APARELHOS
 E MATERIAL ELÉCTRICO

INSTALAÇÕES ELÉCTRI-
 CAS E INDUSTRIAIS

Telef.: 5 3135 — Teleg.: STATOR

Praça da Figueira, 12, 1.º

LISBOA

Troços de linhas férreas portuguesas

abertas à exploração desde 1856,
e sua extensão

Ordem	Datas		Troços	Linhas	Extensão	
					Quilómetros	
1	1856	Outubro	30	Lisboa-P ao Carregado.	Leste	56,454
2	1857	Julho	30	Carregado à Quinta das Virtudes.	»	15,866
3	1858	Abril	30	Quinta das Virtudes a Ponte de Santana.	»	9,954
4	»	Junho	29	Ponte de Santana a Ponte de Asseca.	»	7,546
5	1861	Fevereiro	1	Barreiro (E. V.) a Vendas Novas.	Sul	56,827
6	»	»	1	Pinhal Novo a Setúbal.	Sul	12,800
7	»	Julho	1	Ponte de Asseca a Ribeira de Santarém.	Leste	6,600
8	1862	Novembro	7	Ribeira de Santarém a Abrantes.	»	60,216
9	»	»	19	Estarreja a Gaia (provisório).	Norte	44,825
10	1865	Maio	5	Abrantes a Crato.	Leste	64,405
11	»	Junho	8	Estarreja a Gaia (definitivo).	Norte	44,825
12	»	Julho	29	Crato a Elvas.	Leste	65,520
13	»	Setembro	14	Vendas Novas a Casa Branca.	Sul	55,579
14	»	»	»	Casa Branca a Évora.	Évora	26,164
15	»	»	24	Elvas à Fronteira.	Leste	11,057
16	1864	Fevereiro	15	Casa Branca a Beja.	Sul	65,552
17	»	Abril	10	Taveiro a Estarreja.	Norte	76,257
18	»	Maio	22	Entroncamento a Soure.	»	79,048
19	»	Julho	7	Soure a Taveiro.	»	25,809
20	1869	Novembro	2	Beja a Quintas.	Sueste	19,295
21	1870	Dezembro	20	Beja a Casevel.	Sul	46,849
22	1871	Setembro	5	Évora a Vale do Pereiro.	Évora	24,275
23	1875	Março	10	Vale do Pereiro a Venda do Duque.	»	8,057
24	»	Dezembro	22	Venda do Duque a Estremoz.	»	18,682
25	1875	Maio	21	Campanhã a Nine.	Minho	56,000
26	»	»	»	Nine a Braga.	»	53,878
27	»	Julho	30	Ermezinde a Penafiel.	Douro	50,511
28	»	Outubro	1	Porto-Boa Vista a Póvoa do Varzim.	Litoral Minho	27,680
29	»	Dezembro	20	Penafiel a Caíde.	Douro	7,528
30	1877	Janeiro	1	Nine a Midões (S. Bento).	Minho	7,055
31	»	Outubro	21	Midões (S. Bento) a Barcelos.	»	4,259
32	»	Novembro	5	Gaia a Campanhã.	Norte	3,652
33	1878	Fevereiro	24	Barcelos Darque.	Minho	26,457
34	»	Abril	14	Quintas a Serpa.	Sueste	9,720
35	»	Julho	1	Darque a Caminha.	Minho	27,879
36	»	Agosto	7	Póvoa do Varzim a Fontainhas.	Famalicão	15,640
37	»	Setembro	15	Caíde a Juncal.	Douro	18,818
38	1879	Janeiro	15	Caminha a S. Pedro da Torre.	Minho	20,806
39	»	Junho	5	S. Pedro da Torre a Segadães.	»	2,559
40	»	Julho	15	Juncal a Régua.	Douro	58,571
41	1880	Abril	4	Régua a Ferrão.	»	15,813
42	»	Junho	1	Ferrão a Pinhão.	»	7,611
43	»	»	6	Torre das Várgens a Valência de Alcântara.	R. Cáceres	71,640
44	1881	»	12	Fontainhas a Famalicão.	Famalicão	15,795
45	1882	Julho	1	Figueira da Foz à fronteira por Vilar Formoso.	Beira Alta	252,252
46	1882	Agosto	6	Segadães a Valença.	Minho	1,698
47	1885	Setembro	1	Pinhão a Tua (margem direita).	Douro	12,995
48	»	Dezembro	51	Trofa a Vizela.	Guimarães	25,299
49	1884	Abril	14	Vizela a Guimarães.	»	8,122
50	»	Dezembro	20	Entre a Velha e a Nova Est. Barreiro.	Sul	1,000
51	1885	Outubro	18	Coimbra B a Coimbra cidade.	R. Coimbra	1,984
52	1886	Março	25	Valença à Fronteira.	R. Internacional	»
53	1887	Janeiro	10	Tua a Pocinho.	Douro	51,678
54	»	»	14	Serpa a Pias.	Sueste	15,058
55	»	Abril	2	Alcântara-Terra a Cacém.	Oeste	27,259
56	»	»	2	Cacém a Sintra.	R. Sintra	9,829
57	»	Maio	5	Pocinho a Còa.	Douro	9,061
58	»	»	21	Cacém a Torres Vedras.	Oeste	46,824
59	»	Agosto	1	Torres Vedras a Leiria.	»	96,558
60	»	Setembro	29	Tua a Mirandela.	Tua	54,680
61	»	Dezembro	9	Còa à fronteira além Barca d'Alva.	Douro	18,882
62	1888	Maio	20	Benfica, Sete Rios, Celas e Xabregas.	Cintura Lisboa	7,135

Ordem	Datas		Troços	Linhas	Extensão	
					Quilómetros	
63	1888	Junho	5	Casevel a Amoreiras	Sul	25,970
64	»	Julho	17	Leiria a Figueira da Foz	Oeste	45,550
65	»	Novembro	8	Campanhã a Porto-Alfândega	R. Alfandegário	5,837
66	1889	Junho	8	Amieira a Alfarelos	R. Alfarelos	16,500
67	»	Julho	1	Amoreiras a Faro	Sul	113,830
68	»	Setembro	30	Pedrouços a Caxias (2. ^a Via)	Cascais	4,000
69	»	»	30	Pedrouços a Cascais	»	18,451
70	1890	Abril	15	Olivais ao Carregado (2. ^a Via)	Leste	29,000
71	»	Outubro	1	Cascais ao Estoril	Cascais	1,200
72	»	Novembro	25	Santa Comba a Viseu	Dao	49,558
73	»	Dezembro	6	Alcântara-Mar a Pedrouços	Cascais	4,916
74	1891	Março	16	Carregado a Azambuja (2. ^a Via)	Leste	11,000
75	»	Maio	19	Azambuja a Santana (2. ^a Via)	»	4,000
76	1891	»	25	Bifurcação de Verride a Lares	C. Verr'de	0,627
77	»	Junho	11	Lisboa-Rossio a Campolide	U. ^a Lisboa	3,375
78	»	Agosto	10	Alcântara-Terra a Alcântara-Mar	R. Alcântara	0,511
79	»	Setembro	5	Campolide, Sete Rios, Chelas e Braço de Prata	C. ^a Lisboa	1,940
80	»	»	6	Abrantes à Covilhã	Beira Baixa	165,525
81	1892	Maio	21	Estoril a Cascais (2. ^a Via)	Cascais	1,200
82	»	Junho	6	Poço do Bispo aos Olivais (2. ^a Via)	Leste	3,000
83	»	Setembro	10	Campolide a Chelas (Bifurcação 2. ^a Via)	C. ^a Lisboa	5,000
84	1893	Abril	8	Torres Novas ao Entroncamento (2. ^a Via)	Leste	4,000
85	»	Maio	6	Santarém a Mato Miranda (2. ^a Via)	»	20,000
86	»	»	6	Senhora da Hora a Leixões	R. Leixões	6,000
87	»	»	7	Mato Miranda a Torres Novas (2. ^a Via)	Leste	8,000
88	»	»	11	Covilhã à Guarda	Beira Baixa	46,286
89	»	Agosto	10	Bifurcação de Chelas a Braço de Prata (2. ^a Via)	C. ^a Lisboa	1,000
90	»	»	20	Santana a Santarém (2. ^a Via)	Leste	14,000
91	1894	Setembro	4	Cais do Sodré a Alcântara-Mar	Cascais	3,000
92	1896	Junho	25	Belém a Pedrouços (2. ^a Via)	»	2,000
93	»	Julho	28	Alcântara-Mar a Belém (2. ^a Via)	»	0,755
94	»	Novembro	8	Campanhã a Porto-S. Bento	U. ^a Porto	2,700
95	1897	Julho	4	Cais do Sodré a Belém (2. ^a Via)	Cascais	6,000
96	1899	Outubro	10	Tunes a Algoz	R. Portimão	5,000
97	1900	Março	10	Algoz a Poço Barreto	»	13,000
98	1902	Fevereiro	1	Poço Barreto a Silves	»	5,000
99	»	Maio	19	Gaia a Granja (2. ^a Via)	Norte	11,005
100	»	Setembro	1	Granja a Espinho (2. ^a Via)	»	4,000
1	1903	Fevereiro	15	Silves a Portimão	R. Portimão	9,000
2	1904	Janeiro	15	Setil a Vendas Novas	Vendas Novas	69,250
3	»	Maio	1	Faro a Olhão	Sul	10,000
4	»	Setembro	1	Olhão a Fuzeta	»	8,000
5	1905	Fevereiro	4	Fuzeta a Luz	»	1,000
6	»	Março	10	Luz a Tavira	»	6,000
7	»	Agosto	1	Estremoz a Vila Viçosa	Évora	16,000
8	»	»	2	Mirandela a Romeu	Tua	14,000
9	»	Outubro	15	Romeu a Macedo de Cavaleiros	»	15,000
10	»	Dezembro	18	Macedo de Cavaleiros a Sendas	»	14,000
11	»	»	27	Pias a Moura	Sueste	»
12	1906	Abril	14	Tavira a Vila Real de Santo António	Sul	51,000
13	»	Maio	12	Régua a Vila Real	Corgo	96,000
14	»	Agosto	14	Sendas a Rossas	Tua	14,000
15	»	Outubro	20	Espinho a Esmoriz (2. ^a Via)	Norte	5,045
16	»	»	25	Esmoriz a Ovar (2. ^a Via)	»	9,276
17	»	»	27	Ovar a Estarreja (2. ^a Via)	»	13,000
18	»	Dezembro	16	Coimbra a Louzã	Lousã	25,000
19	»	»	31	Rossas a Bragança	Tua	25,000
20	1907	Abril	20	Évora a Arraiolos	Mora	21,000
21	»	Maio	17	Estarreja a Aveiro (2. ^a Via)	Norte	15,000
22	»	Julho	15	Vila Real às Pedras Salgadas	Corgo	41,000
23	»	»	21	Guimarães a Fafe	Guimarães	22,000
24	1908	Maio	25	Arraiolos a Pavia	Mora	34,000
25	»	Julho	11	Pavia a Mora	»	15,000
26	»	Outubro	4	Pinhal Novo ao Montijo	R. Montijo	10,687
27	»	»	26	Coimbra-B a Alfarelos (2. ^a Via)	Alfarelos	15,000
28	»	Dezembro	21	Espinho a Oliveira de Azemeis	Vouga	35,000
29	1909	Março	21	Livração a Amarante	Tâmega	15,000
30	»	Abril	1	Oliveira de Azemeis a Albergaria a Velha	Vouga	22,000
31	»	Setembro	2	Torre da Gadanha a Montemor-o-Novo	R. Montemor	12,941
32	1910	Março	20	Pedras Salgadas a Vidago	Corgo	12,000
33	»	Maio	15	Pombal a Albergaria (2. ^a Via)	Norte	20,000
34	1911	Setembro	8	Albergaria a Velha a Sernada	Vouga	13,000
35	»	»	8	Aveiro a Sernada	R. Aveiro	35,000
36	»	»	17	Pocinho a Carviçais	Sabor	34,000
37	»	Outubro	14	Alfarelos a Pombal (2. ^a Via)	Norte	19,000
38	1913	Maio	5	Sernada a Rio Mau	Vouga	8,000
39	»	Junho	15	Valença a Lapela	Minho	10,000
40	»	Setembro	5	Bodiosa a Viseu	Vouga	11,000

Ordem	Datas		Troços	Linhas	Extensão	
					Quilómetros	
141	1913	Novembro	4	Rio Mau a Ribeiradio	Vouga	9,000
42	»	»	13	Ribeiradio a Vouzela	»	26,000
43	1914	Fevereiro	5	Vouzela a Bodiosa	»	23,000
44	»	Agosto	25	Garvão a Alvalade	Sado	11,000
45	1915	Junho	15	Lapela a Monção	Minho	6,000
46	»	Julho	8	Mogofores a Mealhada (2.ª Via)	Norte	9,000
47	»	Agosto	1	Alvalade a Lousal	Sado	13,000
48	»	Dezembro	11	Mealhada à Pampilhosa (2.ª Via)	Norte	4,000
49	1916	Setembro	20	Lousal a Canal-Caveira	Sado	13,000
150	»	Outubro	22	Canal-Caveira a Grândola	»	6,000
51	1918	Julho	14	Grândola a Alcácer-Sul	»	25,000
52	1919	Junho	20	Vidago a Tâmega	Corgo	14,000
53	1920	Maio	25	Setúbal a Alcácer-Norte	Sado	40,000
54	1921	Agosto	21	Tâmega a Chaves	Corgo	7,000
55	1922	Julho	30	Portimão a Lagos	R. Portimão	17,000
56	1925	»	29	Lavradio ao Seixal	R. Cacilhas	48,68
57	1924	Janeiro	21	Martingança a Batalha	Martingança	»
58	»	Março	20	Doca ao Porto de Viana	R. Doca Viana	2,513
59	1925	Abril	30	Pampilhosa a Coimbra B (2.ª Via)	Norte	14,000
160	»	Agosto	25	Estremoz a Sousel	Portalegre	21,000
61	1926	Novembro	22	Amarante a Chapa	Tâmega	9,000
62	1927	Abril	6	Évora a Reguengos de Monsaraz	Guadiana	40,630
63	»	»	9	Ermidas-Sado a S. Bartolomeu da Serra	Sines	21,000
64	»	Junho	15	Paialvo ao Entroncamento (2.ª Via)	Norte	15,000
65	»	Julho	5	Chão de Maças e Paialvo	»	9,000
66	»	»	6	Carviçais a Lagoaça	Sabor	16,000
67	1928	Setembro	24	Lamarosa a Tomar	R. Tomar	15,119
68	1929	Maio	14	Oliveira do Bairro a Mogofores (2.ª Via)	Norte	7,000
69	»	Junho	2	Castro Verde-Almodovar a Aljustrel	R. Aljustrel	8,158
170	»	Julho	1	S. Bartolomeu da Serra a São Tiago	Sines	10,000
71	1930	Maio	30	Aveiro a Oliveira do Bairro (2.ª Via)	Norte	21,000
72	»	Junho	1	Lagoaça a Mogadouro	Sabor	23,000
73	»	Agosto	10	Louzá a Serpins	Lousã	7,000
74	»	Setembro	11	Batalha a Porto de Mós	Martingança	21,860
75	1932	Março	14	Senhora da Hora a Trofa	Guimarães	22,294
76	»	»	20	Chapa a Celorico de Basto	Tâmega	14,000
77	»	Agosto	15	Lavradio ao Pinhal Novo (2.ª Via)	Sul	10,000
78	»	Outubro	25	Aveiro-Vouga a Canal S. Roque	R. Aveiro M.	2,535
79	1934	Junho	21	Túnel S. Tiago a S. Tiago do Cacém	Sines	5,000
180	1936	Setembro	14	S. Tiago do Cacém a Sines	Sines	12,000
81	1937	Janeiro	20	Sousel a Cabeço de Vide	Portalegre	29,000
82	1938	Maio	22	Mogadouro a Duas Igrejas-Miranda	Sabor	35,000
83	»	Julho	20	Leixões a Serpa Pinto	C.ª Porto	3,000
84	»	Setembro	18	Contumil a Leixões	»	19,933
85	»	»	18	S. Gemil a Ermezinde	R. Ermesinde	3,812
86	»	Outubro	30	Porto-Trindade-Bif. Boa-Vista	Guimarães	2,350
87	1940	Junho	20	Barreiro-A ao Lavradio	Sul	1,000
88	1048	Outubro	17	Cacém a Mercês (2.ª Via)	R. Sintra	10,000
89	»	Novembro	27	Portalegre a Castelo de Vide	Portalegre	9,829
190	1949	Janeiro	20	Cacém a Sintra (2.ª Via)	R. Sintra	9,800
91	»	»	21	Estremoz a Portalegre	Portalegre	64,000



"GREY"

VIGAS E FERROS T



Agentes exclusivos para Portugal e províncias ultramarinas

LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.ª

Telef. P B X 2 1331-82



PORTO

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107

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

Depositária em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B
TELEFONE 2 7464

Depositária Geral:

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS

Angelo G. Ramalheira

ENGENHEIRO



CONSTRUÇÕES, ESTUDOS E PROJECTOS
DE ESTABILIDADE * BETÃO ARMADO
— * BETÃO PREENFORÇADO —



Avenida de Sidónio Pais, 14, r/c. Esq.

Telef. 49313 — LISBOA



Delegação no PORTO:

Praça Filipa de Lencastre, 22

Telef. 26251

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Rua Luís Pinto Moitinho

(aos Anjos) n.º 5-B

Telefs. { 843391 / 92
842070

L I S B O A

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

SEDE—Rua do Ataíde, 7-A
LISBOA



LOBITO—LUAU (FRONTEIRA)—1.348 Qlms.

Capital: Esc. 330.000.000\$00

— :: — ou £ 3.000.000 — :: —



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL



Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, F. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: •LOBITANGA-
LISBOA // LONDRES // LOBITO

B O M H U M O R



A senhora para o menino que viaja com meio bilhete e ocupa só meio lugar:

— Um menino educado oferece sempre o lugar a uma senhora!

— Sim, responde-lhe, — é verdade! Mas meu pai só me comprou meio bilhete e a senhora vai ocupar lugar e meio, e como não posso dar o que não tenho...

O Pacheco, ao encontrar o seu médico assistente, cumprimenta-o e pede-lhe desculpa de não lhe apertar a mão por ter as suas muito sujas.

— Mas, pergunta-lhe o médico, olhando as, como as sujou dessa maneira?

— Ora, responde-lhe o nosso amigo, é que fui despedir-me agora mesmo da minha mulher e da minha sogra, que foram uns tempos para fora!

— Mas o que tem uma coisa com a outra? inquiriu o médico.

— É que fiquei tão contente, que até fui fazer festas à locomotiva que as rebocava.

O grande humorista Chagas Roquete tinha muito bons ditos de espírito e muito boas saídas. Um dia, muito bem disposto, estando a passar umas férias em Sintra, deu-lhe para mandar a criada à estação dos caminhos de ferro perguntar a que horas partia o comboio das 10 e 20. A serva foi e, como resposta, disse:

— É às dez e meia, meu senhor!

E ao contar isto o escritor comentava:

— E, de facto, o comboio partia pontualmente às 10 e 40!

O revisor míope para um sujeito de idade que vai acompanhado por um pequeno:

— Parece-me que este menino já tem idade para pagar bilhete inteiro, e não meio!

E virando-se para o menino:

— Que idade tem o meu menino?

Resposta com voz de homem, bastante grossa:

— Quarenta e dois anos!

O míúdo era um anão de cara rapada.

A propósito de transportes, relembramos uma anedota passada durante a primeira grande guerra, em Paris.

Um militar conhecido veio gosar 15 dias de merecida licença naquela grande capital.

Como bom português, curioso de tudo ver, mas não sabendo uma palavra de francês, tomava qualquer autobus e lá ia de passeio até onde terminasse a carreira.

E, assim viu tudo, gabava-se ele entre os camaradas, lastimando-se que não tivesse conseguido ir a um sítio chamado «Au Complet», pois nunca tinha podido apanhar um carro por irem sempre cheios.

«Au Complet» era o letreiro dos autobuses com o lotação esgotada.

Entre dois campónios, na estação de Entre-Campos:

— Eh! pá, gostava de ter dinheiro para comprar um comboio!

— E que fazias tu com o comboio?

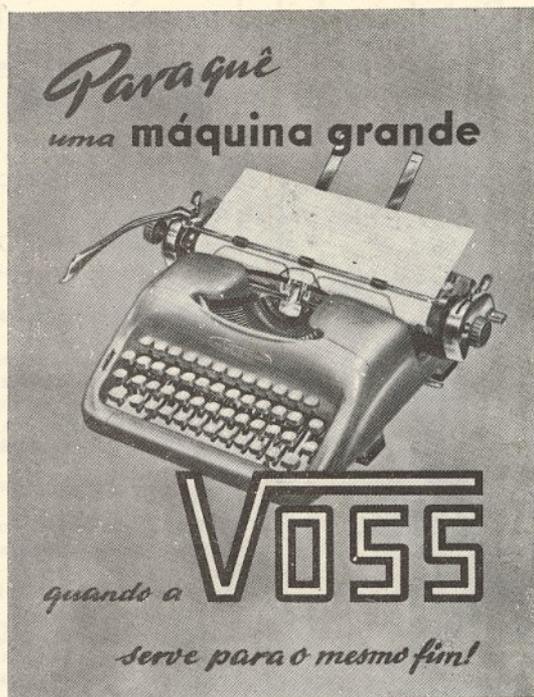
— Nada! Só queria ter o dinheiro!



— Faz o favor de me dizer a que horas parte o comboio das 9 e 45 minutos?

— Às 10 menos um quarto.

— É, isto! Passam a vida a alterar os horários.



A vossa Máquina do Presente e do Futuro...
 Na vanguarda das Máquinas de escrever
 Exponente máximo da Indústria alemã
 Representante exclusivo para Portugal Continental, Insular e Ultramarino:

SOCIEDADE RIBATEJO, LDA.

P. do Município, 13-2.º : Telef, 26992 : LISBOA

AGENTES DISTRIBUIDORES:

NORTE E CENTRO DO PAÍS:

António Correia Pinto

R. Cedofeita, 156 — Telef. 21087 — PORTO

ESTREMADURA:

Corveiras — Máquinas do Ribatejo, Lda.

Rua Palha Branco, 75 — Telef. 559
 VILA FRANCA DE XIRA

RIBATEJO:

Carlos Pais Cabral

TORRES NOVAS

ALTO E BAIXO ALENTEJO:

Bento Rosado Correia

R. Cap. Mouzinho de Albuquerque, 1 — Telef. 74
 ODEMIRA

ALGARVE:

Lusassul, Lda.

R. Infante D. Henrique, 46-48 — Telef. 504 - FARO

ANGOLA

Casa Confiança, de Lino Ambrósio

LOBITO

FAPOBOL

Fábrica Portuense de Borracha, Lda.

Rua Domingos Machado, 64 e 210 — PORTO

Telefones: P. P. C. 6 1125 — 6 1126 — 6 1127

Telegramas: FAPOBOL

Códigos usados: A. B. C. 5.^a Edição e Ribeiro

ESPECIALIZAÇÃO NOS PRODUTOS

Calçado — Pneus para Bicicleta — Artigos para Bicicleta — Artigos para Motocicleta — Artigos para Auto — Artigos para Caminhos de Ferro — Artigos Sanitários — Artigos para Farmácia — Artigos Domésticos — Artigos para Desporto — Brinquedos — Artigos para a Indústria

TUBOS CHUPADORES PARA:

Rega — Pulverização — Pressão — Óleos — Gasolinas — Azeite

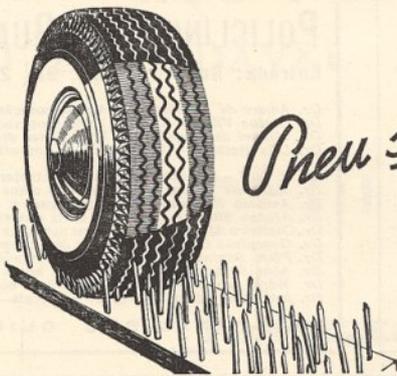
Especializados no revestimento de Cilindros para todos os fins

Pastas para a indústria de Recauchutagem

DISTRIBUIDOR GERAL

PRATA RÁDIO, LIMITADA

Rua Formosa, 354 — Telef. 2 3953 — PORTO



Pneu sem câmara
ANTI-FURO

SEMPRE NA VANGUARDA DA TÉCNICA
DA PRODUÇÃO DE PNEUS, A



MABOR

LANÇA A ÚLTIMA NOVIDADE DO SEU FABRICO

NO TIPO *Silent Safety*

EM 28 MEDIDAS DAS DIMENSÕES CORRENTES
(JANTES 13, 14, 15, 16 E 17 POLEGADAS)



TIMKEN

BRITISH TIMKEN LTD.

CAIXAS DE EIXO
PARA
CAMINHOS DE FERRO

REPRESENTANTES

C. SANTOS LDA.
29, AVENIDA DA LIBERDADE, 41
LISBOA

REGISTERED TRADE MARK TIMKEN — MADE IN ENGLAND

MATERIAL FERROVIÁRIO

Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de locomotivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos

WIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea
Rua do Alecrim, 12-A LISBOA
Telefone: 3 4331

**SOCIEDADE VINICOLA
SUL DE PORTUGAL, L.^{DA}**

EXPORTADORES DE VINHOS E DERIVADOS

SEDE: PRAÇA DO MUNICÍPIO, 20, 2.º

TELEFONES: EXPEDIENTE 26552 — GERÊNCIA 29957

Endereço Telegráfico: VINISUL

ARMAZÉNS: **AREALVA-ALmada**

TELEFONE: ALMADA 17

BAETA

JOALHARIA



65, Rua Aurea, 67 — LISBOA

TELEFONE 2 6329

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações — às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Luis Malheiro — Pele e Sifilis — Consultas às 3.^{as} 5.^{as} e Sábados, das 14 às 16,30.
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos — às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,50 horas
Dr. Pinto Bastos — Bóca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Alev Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Janqueira Junior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: **RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA**



End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, Lda.

III

MATERIAL CIRCULANTE
PARA CAMINHOS DE FERRO
===== AÇO NORMAL =====
AÇO INOXIDÁVEL SISTEMA BUDD

III

FORNECEDOR

*Da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Dos Caminhos de Ferro de Angola e Moçambique*

AMADORA ::::: LOBITO

TOSSE?

