

6.º do 69.º Ano

Lisboa, 1 de Junho de 1956

Número 1643

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENA L



COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

5. Rua da Horta Seca, 7 - LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 20168 - LISBOA

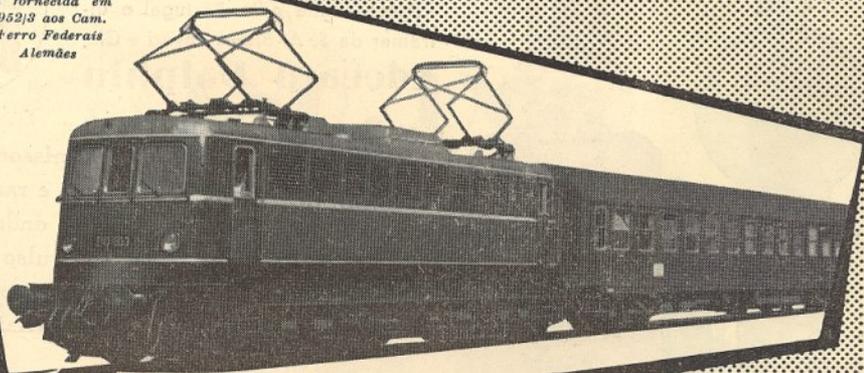
1856

Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

1956

HENSCHEL

Locomotiva eléctri-
ca fornecida em
1952/3 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

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

Material eléctrico de alta qualidade

CONSTRUÇÃO SUÍÇA.

Representante para Portugal e ultramar da S. A. Brown Boveri e Cie.

Edouard Dalphin



Instalação de emissoras completas para radiofonia e radiotelegrafia, Instalações de ondas dirigidas. Fornecimento avulso de lâmpadas electrónicas para todos os usos industriais

III
ESCRITÓRIO

PALÁCIO DO COMÉRCIO

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

TELEFONE: 23411

PORTO

III

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 20158; Direcção: 27520

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

Delegado em Espanha JUAN B. CARRERA, Apartado 4069 Madrid

1643



1 — JUNHO — 1956



ANO LXIX

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

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

COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador 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

1956 — Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses	233
No Centenário dos Caminhos de Ferro, pelo <i>Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	235
Publicações recebidas	242
Estradas em Riba-Côa e Além, por <i>GUERRA MAIO</i>	243
Linhas Portuguesas	244
Orfanato dos Ferroviários da C. P.	244
Fátima e o afluxo de peregrinos	245
Caminhos de Ferro Ultramarinos	246



1956

Ano do Centenário dos Caminhos de Ferro Portugueses

Recorda-se o que nesta «Gazeta» se escreveu, em 1906, a propósito do cinquentenário dos nossos Caminhos de Ferro

Continuando a respigar da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o que nela se escreveu acerca das comemorações do cinquentenário do primeiro troço da rede ferroviária nacional, transcrevemos, na íntegra, a seguinte notícia publicada em 16 de Maio de 1906:

«Na segunda-feira 7, realizou-se na Associação dos Engenheiros a primeira reunião dos delegados das diferentes administrações, para acordarem nos meios de se solenizar o jubileu dos caminhos de ferro portugueses conforme a ideia que fomos os primeiros a lançar e nos lisonjeamos de ver frutificar.

Entre outros alvites foi presente uma proposta que fora apresentada pelo sr. dr. João de Caires em sessão de Direcção da Sociedade Propaganda de Portugal a qual foi aprovada em princípio, resolvendo-se que fossem convidados dois delegados daquela Sociedade para fazerem parte da comissão. Esses delegados, por proposta do sr. conselheiro Fernando de Sousa, presidente, a um tempo, da comissão da Sociedade, são o autor da proposta e o iniciador da ideia.

No próximo número daremos esta importante e bem redigida proposta, o que hoje não fazemos por não no-lo permitir a sua extensão».

Efectivamente, no número seguinte desta «Gazeta», correspondente a 1 de Junho de 1906, lê-se, sob o título de *Cinquentenário dos Caminhos de Ferro*, a seguinte reportagem:

«Publicamos hoje a proposta que, em sessão de direcção da Sociedade «Propaganda de Portugal» foi

apresentada pelo vice-secretário, sr. Dr. João de Caires e que foi aprovada, sendo nomeado o proponente e o secretário perpétuo, como iniciador da celebração do cinquentenário, para fazerem parte da grande comissão que tratará dessa celebração.

Segundo o que então também se resolveu, estes dois delegados solicitaram do Grande Clube Lisboa a nomeação de dois delegados, para, em conjunto com aqueles, estudarem o que se poderá fazer para aqueles fins; o Grande Clube nomeou para esta Comissão os srs. Martinho Guimarães e Roberto Pegado, e os quatro reuniram-se, logo após as festas de Junho, para encetar os seus trabalhos.

Pelo que se vê, o cinquentenário será comemorado com festas atraentes, e revestindo uma certa grandiosidade.

Pela parte que diz respeito ao nosso jornal, o qual tem que lembrar a sua qualidade de órgão da indústria ferroviária no País, como o facto de ter sido aqui que se levantou a primeira ideia, sabemos que isso nos impõe o dever não só de acompanhar o movimento como de alguma coisa de brilhante, e quicá de novo, fazemos por essa ocasião.

O número correspondente a 1 de Novembro sairá, pois, quatro dias antes, em edição de luxo, dedicado à festa. Além disso uma ou duas festas ou números das festas, serão realizadas pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

O que serão esses festejos, não é ainda tempo de o dizer, nem valeria fazê-lo enquanto eles não passem do campo restrito das ideias ao da prática.

Contudo, e sob todas as reservas, podemos dizer que numa dessas ideias procuraremos aliar ao

regozijo, pelo facto que celebramos, a beneficência, a favor da classe ferroviária, que não deve ser esquecida.

Segue a proposta:

No dia 28 de Outubro do corrente ano faz 50 anos que se inaugurou o primeiro caminho de ferro em Portugal. É o primeiro jubileu da viação acelerada, para o qual estão preparadas pequenas e limitadas festas por parte das associações dos engenheiros e dos empregados dos caminhos de ferro.

A introdução deste sistema de viação em Portugal, onde a iniciativa é quase nula ou extremamente tímida, representa incontestavelmente um arrojado esforço do estadista que o empreendeu, e representa também o início do renascimento de Portugal para a vida moderna. A ocasião é, portanto, apropriada para glorificar o homem que iniciou e desenvolveu a patriótica empresa de dotar o seu país com um melhoramento que o lançou na senda dos progressos materiais em que outros já levavam grande avançada, e ao mesmo tempo para assinalar com júbilos e festas um acontecimento ao qual devemos a transformação profunda e rápida das condições económicas e das forças civilizadoras do nosso organismo nacional e da vida portuguesa.

Na 1.ª assembleia convocada pelo sr. Mendonça e Costa, alvitrou s. ex.ª esta festa para exemplificar intuítos e fins da Sociedade para cuja fundação ele solicitava a adesão e o auxílio das pessoas em quem o egoísmo ou a total descrença não tivessem ainda extinto no coração o amor pelo torrão abençoado em que nascemos. Pois esse alvitre, que apareceu como um exemplo, deve no meu entender converter-se em realidade, aproveitando o 1.º jubileu da inauguração dos caminhos de ferro portugueses para a sociedade afirmar a sua acção e a vontade de ser útil ao país.

Para essa festa convidaríamos todas as empresas de caminhos de ferro, tanto nacionais como estrangeiras, e promoveríamos que o governo se associasse a ela e convidasse os outros estados a fazerem-se representar pelos seus delegados. Procuraríamos influir para que a Câmara Municipal de Lisboa também se associasse, oferecendo um banquete a todas as Câmaras do País ou aproveitando também essa ocasião para convidar as municipalidades a visitar a nossa capital.

De acordo com a Associação dos Jornalistas, convidar-se-ia também a Imprensa estrangeira para concorrer à nossa festa.

A par disto lançaríamos lá fora um reclamo persistente e bem dirigido a fim de atrairmos a visita dos estrangeiros por essa ocasião, em que o Outono em Portugal tem dias de uma deliciosa suavidade que encanta e inebria.

Como programa das festas, as quais se prolongariam por alguns dias, podia talvez organizar-se uma sessão solene no 1.º dia, na sede da sociedade, com a assistência da Família Real, Governo, Câmaras dos Deputados e dos Pares, Câmaras Municipais, ministros e delegados estrangeiros, companhias de caminhos de ferro, imprensa, etc., etc., seguindo-se à noite um grande sarau organizado com arte e originalidade, e bem assim espectáculos públicos grátis nos teatros de Lisboa.

No 2.º dia aproveitar-se-ia a festa do Carregado promovida pela Associação dos Engenheiros, auxiliando-a e ampliando-a com outros números e atractivos, e promovendo excursões a preços o mais possível reduzidos.

No 3.º podia por exemplo fazer-se desfilar na Avenida um cortejo que fosse como que uma revista de todos os veículos e meios de condução usados em Portugal desde os tempos mais antigos até os nossos dias, em que figurassem a liteira, a sege, o coche, a diligência, a mala posta, a carroça, o carro de luxo puxado a bois, do Funchal, o carrinho do Monte e a rede também ali empregados, o carro alentejano, etc., até os

modernos meios condutores de passeio, de viagem e de transporte; os animais de tiro, de carga e de condução, desde o burro e a pileca até o tipo mais puro das nossas raças cavallares, — tudo conduzido ou dirigido por pessoas vestidas com rigor histórico e local, segundo as épocas e os lugares que cada uma representasse.

Não é o meu fim porém de talhar festas, mas unicamente lembrá-las e pedir que a sociedade tome a iniciativa delas aproveitando uma ocasião de afirmar a sua existência e os seus propósitos de ser útil ao país.

Na conformidade destas ideias:

Proponho:

1.º — Que a sociedade festeje pela forma que melhor entender o 50.º aniversário do 1.º caminho de ferro em Portugal.

2.º — Que para esse fim procure obter a adesão do Governo e das Câmaras Municipais das localidades servidas por caminhos de ferro.

3.º — Que isto resolvido, a direcção de acordo com as companhias de caminhos de ferro nacionais, convide as companhias estrangeiras a associarem-se à nossa festa, fazendo-se representar por delegados seus.

4.º — Que também de harmonia com a Companhia Real e a Companhia da Beira, combinadas com as companhias espanholas e francesas e também com as dos *Wagons-Lits*, procurem obter a maior redução nas viagens que por essa ocasião se realizem entre estes países e Portugal.

5.º — Que se peça ao Governo o convite oficial dos outros países para se fazerem representar.

6.º — Que se peça à Câmara Municipal de Lisboa que aproveite a ocasião para convidar as municipalidades de Londres, Paris e Madrid a visitarem Lisboa oficialmente e assistirem às festas.

7.º — Que nos entendamos com a Associação dos Jornalistas para que ela convide as suas colegas do estrangeiro a fazerem-se representar aqui a tomar parte nelas também.

8.º — Que igualmente nos entendamos com as Associações dos Engenheiros Civis, Industrial, Comercial e da Agricultura e quaisquer outras, em relação com as associações congêneres estrangeiras para que as convidem a visitar Portugal.

9.º — Que se prepare também obter viagens baratas, para Lisboa, nessa ocasião, das companhias ou empresas de navegação portuguesas, inglesas, francesas, alemãs e americanas.

10.º — Que se procure obter das agências de excursões no estrangeiro que organizem excursões a Portugal pela mesma ocasião, nomeando os seus directores sócios honorários da nossa Sociedade.

11.º — Que se crie uma medalha de honra para a empresa que maior contingente de excursionistas apresentar nessa ocasião em Lisboa.

12.º — Que se faça das festas uma larguíssima propaganda tanto no país como no estrangeiro.

Lisboa, 2 de Maio de 1906.

JOÃO DE CAIRES.

No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

Não vejo interesse algum em impedir que a Companhia Central Peninsular fortemente constituída ou fundindo-se noutra que possua crédito e inteligência, venha continuar a linha. Fazer e desfazer é um péssimo sistema; deveriam ter-se previsto os inconvenientes da divisão da linha em três partes e as dificuldades que a concessão da testa de linha opõe à concessão das outras partes da estrada. Recorrer novamente à expropriação da linha por conta do Estado, não sei se seria acertado. Não sei se a consequência deixaria de ser um afrouxamento nos trabalhos.

Haveria forçosamente um período em que os trabalhos teriam que correr por conta do Estado (como efectivamente já correram algum tempo) o que obrigaria a um desembolso considerável de capitais e a uma venda a perda. Isto é o que é necessário fazer sentir.

O sistema de constuição das linhas férreas por conta do Estado, nunca o aconselharei. O nosso interesse, neste ponto, é desembaraçar o Estado do difícil e incómodo papel, que tem representado na Companhia de Caminho de Ferro do Leste; é constituir realmente a Companhia e pô-la na sua verdadeira condição de responsabilidade para com o governo, uma vez que se reconhecem os inconvenientes da rescisão do contrato, inconvenientes gravíssimos que não me deterei a examinar. Há a considerar o seguinte:

A expropriação da linha do Leste por conta do Estado teria os seguintes defeitos: constituir o governo em obrigação para com duas companhias, obrigá-lo a pagar juros dobrados pela mesma cousa, a menos que não se alterassem as condições da concessão; e, em último lugar, no caso da não continuação de garantia de juro, o recorrer a um dobrado aumento de receita, um para garantir o juro do empréstimo que se contraísse para a subvenção, outro para garantir os juros dos títulos da dívida pública com que se pagasse à Companhia de Caminho de Ferro do Leste o preço da linha de Lisboa a Santarém.

Ora, parece-me que deve merecer sem hesitação preferência aquele meio de resolver a questão, que

livra o governo de obrigações para com a Companhia, que possuir a testa de linha, caso ela venha a expropriar-se, e que, conseguintemente, deixar o rendimento do fundo especial de amortização livre para garantir parte do juro do empréstimo, que forçosamente se há-de vir a contrair para a construção da linha de Espanha e da do Norte. Nisto há por certo uma economia atendível, que se traduz na grande vantagem de não precisar de pedir tantos impostos ao povo. Deve proceder-se a sérios estudos da linha de Santarém para o sul, estes estudos é meu parecer que devem receber a máxima publicidade possível, de maneira a dar ao público a ideia de que a linha de Santarém há-de realmente vir a ser a linha de Espanha. Estes trabalhos já começados convém serem feitos por Engenheiros hábeis e activos no cumprimento das suas obrigações. É necessário que se resolvam prontamente algumas questões essenciais que neste momento dependem da decisão do Conselho de Obras Públicas.

A isto deverá seguir-se à reunião dos dois terços da linha, que restam a fazer, constituindo numa só linha, no que convém ouvir os interessados. Persuado-me de que mais facilmente se achará quem queira pedir a concessão de uma linha mais extensa, do que de fragmentos insignificantes, que dão lugar a contestações de interesses e à languidez das operações comerciais. Tudo isto devera ter sido previsto.

Devia-se ter pensado em que os recursos do país ainda não estavam suficientemente desenvolvidos para fazer com que cidades de província se tornassem pontos de partida de linhas férreas, ainda não alimentadas por estradas transversais. Houve ou muita precipitação ou muitas ilusões, ou um desejo inconsiderado de lançar poeira nos olhos. Enfim, não nos ocupemos de um passado sobre o qual, por mais que queiramos, não podemos ter acção; tratemos seriamente do presente. Eu já fiz ver as vantagens que se me afiguram no estudo da linha férrea de Badajoz, na reunião dos dois terços num só tracto de estrada, para o efeito da sua concessão. Convirá adoptar um novo programa, ao pôr em praça a concessão da linha? É uma questão que a

seu tempo se discutirá. Quanto a mim, sou de opinião que muito embora se venha a dar uma grande subvenção por quilómetro, se prefira este meio à garantia de juro, que na dificuldade de criar a receita necessária para a amortização, constitui um encargo, por assim dizer, perpétuo. O resto da questão, mesmo a expropriação da linha de Santarém, conseguir-se-á pelo interesse mesmo dos licitantes. Nisto haveria um grande bem e uma grande economia para o Estado. A conclusão da linha de Santarém até Janeiro de 1857 não me parece impossível, no caso de se proceder seriamente aos trabalhos, desembaraçando-se dos obstáculos; e sobretudo fazendo cessar a promiscuidade das atribuições da Companhia e do governo. Atrevo-me a dizer que os meios existem. O valor do fundo social, por realizar, orça em 1.150:029\$056 réis, deduzindo dos quais o valor da 8.ª prestação dos empréstimos, igual a 95:598\$000 réis, assim como das 9.ª e 10.ª do capital em poder dos mesmos empréstimos, no valor de 145:397\$000 réis, o que perfaz a soma de 258:995\$000 réis, devidos por Shaw, restam 991:054\$056 réis. Deduzindo desta soma a quantia necessária para o pagamento do juro do capital realzado e que vier a realizar-se, cuja importância difícil é determinar, resta uma soma que reputo suficiente para a conclusão dos trabalhos, pelo menos, até às Virtudes. Há uma questão, que a seu tempo se resolverá: é o como prover à conclusão das estações de Lisboa e Santarém, obra esta para a qual evidentemente a Companhia não possui os meios necessários; mesmo quando houvesse de Shaw a soma de 258:995\$000 réis de que o reputo devedor.

«As dificuldades encontradas no aterro de Sacavem hão-de causar talvez também um acréscimo de despesa, de que resulte um déficit. Consideremos esta questão seriamente.

«Existem feitos nove quilómetros de Lisboa a Sacavém; de Sacavém ao Carregado contam-se vinte e sete quilómetros igualmente concluídos; e acima do Carregado, acham-se quase concluídos (quer dizer, feito o leito da estrada) catorze quilómetros, que, para bem avaliar a despesa, podemos reduzir a representar 7 quilómetros concluídos. Logo, existem concluídos 45 quilómetros, os quais, calculando pelo preço da empreitada (12.000 libras ou 54:000\$000 réis por quilómetro), representa uma despesa de 2.522:000\$000 réis. Os 29 quilómetros desde meia estrada entre o Carregado e as Virtudes e Santarém deveriam, tomando a mesma média, importar em 1.576:000\$000 réis.

«Persuado-me, porém, de que tendo em vista a existência em poder da Companhia do material fixo e circulante necessário (cujo preço é incluído no dos 45 quilómetros que já se acham concluídos) e a insignificância dos trabalhos a fazer, que feitos por conta da Companhia sairão pelo seu justo valor, essa obra se fará com uma soma intermédia entre

300 e 400 contos. (Por este cálculo, fundo em que o excesso de despesa de perto de 300 contos, que se nota a mais no custo dos 45 primeiros quilómetros representa o preço do material fixo e circulante necessário à conclusão dos 29 quilómetros que restam a fazer, cujo preço eu reputo dever ser de 500 a 600 contos). Consequentemente, contendo o preço da linha da seguinte maneira: 2.700 contos pelos 45 primeiros quilómetros, 350 pelos 29 que restam a fazer, o preço da linha seria de réis 3.050 contos. Há porém a adicionar a esta soma a quantia gasta em pagamento do juro relativo a três anos e meio; o que equivale a 150 contos de réis, pouco mais ou menos, sendo consequentemente a despesa total 3.200 contos, pouco mais ou menos. Não podendo a Companhia haver de Shaw a soma de 258:995\$000 réis, de que lhe é credora, ficam disponíveis 162 contos, dos quais perto de cem têm que ser gastos em várias obras que Mr. Wattier declarou necessárias. Resta consequentemente em poder da Companhia a soma de 62 contos para quaisquer despesas eventuais, o que equivale a um *deficit* verdadeiro. Nestas circunstâncias que há a fazer? O governo meditará neste ponto. Expropriar a linha por sua conta não me parece ser-lhe conveniente, pelas razões que deixo expostas. Rescindir o contrato com a Companhia muito menos; muito principalmente nas presentes circunstâncias. A questão agora é como é que o governo poderá conseguir pôr a Companhia em estado de preencher devidamente o seu programa. Não seria acaso útil auxiliá-la a troco de algumas vantagens? É um ponto a considerar. Creio que se podem, sem recorrer a este expediente, alcançar os meios necessários para a conclusão da linha até às virtudes; talvez mesmo até Santarém; mas creio também que a Companhia não pode, com o capital de 800.000 mil libras, ao qual podem faltar as 55.000 libras, que Mr. Shaw está em dívida, fazer face à despesa a que dá lugar o aterro em Sacavém, a construção das estações de Lisboa e Santarém (conquanto eu seja de opinião que por enquanto estações provisórias satisfazem plenamente) e, em último lugar, a colocação definitiva do material fixo que, posto que fácil, todavia é dispendiosa. Todos estes elementos de apreciação da questão devem entrar em linha de conta. A conclusão da linha de Santarém, pelo menos até Fevereiro ou Março de 1857, considero-a essencial para o governo se poder habilitar com os meios necessários para a sua prolongação até Badajoz, e, consequentemente, para proceder às formalidades legais necessárias para pôr a concurso a concessão dos dois terços restantes da linha. Para esse objecto é necessário preparar trabalhos e cálculos; é necessário meditar de longa data, prever as dificuldades, para não cairmos nos mesmos erros que censuramos e lamentamos. É de toda a necessidade que o ano de 1857 veja principiar ao menos o segundo

terço da estrada férrea de Santarém a Badajoz. Segundo o cálculo aproximado a que procedi, esta linha tem uma extensão de 250 quilómetros (sem contar os 72 de Lisboa a Santarém). Calculando a subvenção em 20 contos por quilómetro, o encargo resultante ao Estado da sua construção seria exactamente de 4.800.000\$000 réis o que, supondo o capital da Companhia de 12.930.000\$000 réis, calculando à razão de 54.000\$000 réis por quilómetro equivale a uma garantia de juro de 6% por espaço de 6 anos, pouco mais ou menos. Talvez o meu cálculo seja muito exagerado; é, porém, melhor contar com maior despesa, do que enganar-se com orçamentos demasiado favoráveis. Activar os estudos da linha do Norte e dar-lhes um certo carácter de seriedade parece-me uma necessidade urgente. Tanto esta, como a linha do Sul, não se deveriam pôr em praça, sem que às licitantes sejam presentes os planos e as explicações necessárias.

«Permitir-me-ei aqui repetir o que me disse o Marquês de Loulé, que, tendo perguntado a Rotschild porque não procurava interessar-se nas nossas empresas de caminhos de ferro, este lhe respondera que o faria quando em Portugal se fizessem as coisas como devem ser feitas; quer dizer, quando não se oferecesse uma linha a uma companhia sem lhe fazer ver logo *o que era essa linha*. A questão dos estudos das linhas férreas acho-a importantíssima. Adopte-se um traçado definitivo, activem-se os trabalhos do Conselho de obras públicas.

«Enfim, parece-me que estou entrando em detalhes demasiado minuciosos. Pedirei, porém, somente que, recomendando actividade nos trabalhos, a que acabo de aludir, se considerem esses trabalhos como um plano geral e não se compliquem com detalhes embaraçosos. Esta recomendação faço igualmente relativamente às operações fiscais, a que o governo manda proceder, ou seja sobre os traçados parciais ou sobre as obras mesmas. A miudeza das análises a que procedem os nossos engenheiros, análises que raras vezes servem de cousa alguma, incomoda as companhias, direi mais: afasta-as, como aconteceu nomeadamente com Mr. Petto.

«Nesta questão, o interesse mesmo das companhias é o mais seguro garante da boa execução das obras. A direcção das linhas férreas não é um objecto que o governo possa deixar ao arbítrio de uma companhia, deve regular-se por meio de um plano assentado de ante-mão. As linhas férreas, sobretudo para nós, são mais que agentes de produção, são também linhas estratégicas. Assim por exemplo: a linha de Espanha é indispensável que passe por Abrantes e Constância e que roce os fortificações de Elvas.

«Da mesma maneira a linha do Norte, procurando o país mais fértil, mais rico e mais povoado (por isso mesmo que ela por enquanto será muito menos rendosa do que a do Leste, que reputamos a linha de Espanha ou mais propriamente a da Europa) deve ao

mesmo tempo tocar os pontos de mais importância estratégica. Peço, pois, ainda uma vez muita actividade e muita seriedade nos estudos. Não nos ponhamos por imprevidência ou desleixo no triste estado de estar a perguntar hoje o que faremos amanhã? Procuremos ao menos aproveitar as tristes lições que já temos.

«Em o traçado ir procurar, meu caro Loureiro, não a linha mais breve, mas sim aquela que for mais útil, embora mais longa, sou inteiramente da sua opinião. Há muitas vezes um espírito mesquinho, uma falsa noção do que é economia, que faz preferir um areal ou um deserto para passagem de uma linha férrea, pelo único facto de ter que fazer uma mais longa curva para ir contribuir para o mais rápido desenvolvimento de um país fértil e povoado.

«Algumas linhas construídas em França segundo este falso princípio rendem pouquíssimo e acham-se num estado bem diferente daquele em que estão linhas cuja construção fora mais dispendiosa, mas que estão nas condições de serem verdadeiramente úteis. Os caminhos de ferro não rendem muitas vezes directamente, rendem indirectamente pelo aumento da riqueza pública; e este é o ponto de vista debaixo do qual cumpre olhar para a questão.

«A linha do norte tem, segundo um cálculo aproximado, a extensão de 300 quilómetros pouco mais ou menos, o que daria, calculando igualmente a subvenção a 20 contos por quilómetro, numa despesa de 6.000 contos de réis, o que equivale à garantia de juro de capital de 16.200.000\$000 réis (calculando a 54 contos por quilómetro) por seis anos.

«Ambas as linhas, pois, custariam ao Estado 10.800 contos de réis, soma esta que o governo deve pedir ao empréstimo não por uma vez, porque o estado do nosso crédito ainda não permite recorrer sem inconveniente a uma operação de tanta magnitude, que obrigaria a representar a dívida pela soma considerável de 20.000 contos de réis, pouco mais ou menos, e a um juro anual de 3% que importaria em 600 contos. O empréstimo a que se proceder deve ser emitido com intervalos. É de esperar que o desenvolvimento dos recursos do país permita para o futuro algumas amortizações nessa e noutras dívidas. Quanto ao caminho de ferro já bastante falei.

.....

«Há uma terceira linha a que o governo um dia terá que dedicar a sua séria atenção, sem contudo fazer os sacrificios aos quais é obrigado com as duas outras: e o Caminho de ferro do Sul, para o qual dá já uma subvenção quantiosa e uma garantia de juro. Por enquanto não se pôs em praça senão um tracto dessa linha, o do Barreiro às Vendas Novas (75 quilómetros). Não seria possível encontrar uma companhia que tomasse a linha até ao Algarve sem subvenção nem garantia de juro, ou com uma módica subven-

ção? Fazendo estudar essa linha, que viria ser de uma grandíssima importância comercial, creio que alguma coisa se conseguiria. Contudo, louco seria querer tudo ao mesmo tempo. Proceder porém aos estudos não é um trabalho perdido. É uma questão a considerar, tanto mais que o prazo de concessão à Companhia do Sul está a expirar por falta de cumprimento dos seus compromissos.

.....
 «De Leça ao Porto são dez quilómetros; a linha férrea, que ligasse o porto artificial com a segunda capital do Reino, teria pois a mesma extensão e é acompanhada das mais favoráveis condições de execução, de maneira a poder-se contar o preço do quilómetro entre 35 e 40 contos de réis e a subvenção de 8 a 10, o que constituiria para o Estado um encargo de 90 a 100 contos por uma vez, encargo mais que compensado pelos benefícios que dele resultarão ao comércio.....
 D. Pedro. Lisboa, em 26 de Junho de 1856.

*

Outra carta, em 4 de Julho:

«Meu caro Loureiro. Para rectificar ideias e poder continuar nos meus trabalhos, preciso de saber o seguinte: o capital da Companhia do Caminho de ferro de Leste não vence por enquanto juro pago pelo governo, por isso que estando ainda em construção a linha férrea os juros saem do capital. Quã tem sido a aplicação do fundo especial de amortização? Penso que foi com ele, ou com o seu equivalente, que o governo se responsabilizou pelas 13.333 acções. Estou examinando os papéis que ontem me deixou o M. de Loulé e particularmente o contrato de estudos que o *Crédit Mobilier* mandou em Maio deste ano ao ministro Fontes. Pode-se definir dizendo que era um *negócio de judeus* e sem dizer como o Conde de Lavradio: «desconfiança e mais desconfiança» direi «muita prudência». Se puder haver à mão algum exemplar do relatório da Comissão de inquérito do caminho de ferro far-me-á um grande favor remetendo-mo para me ajudar a esclarecer nos meus trabalhos... D. Pedro. Lisboa, 4 de Julho de 1856.

*

Três dias depois, nova carta, esta pode dizer-se um simples bilhete:

«Meu caro Loureiro. Para poder continuar no estudo da quase incompreensível questão do Caminho de ferro de Leste, careço da nota da despesa feita nos meses de Maio e Junho. Desculpe tanta maçada e creia-me sempre seu muito afeiçoado amigo, D. Pedro. Lisboa, 7 de Julho de 1856.»

*

Pouco tempo depois, pouco mais de vinte dias, escreve de novo:

«Meu caro Loureiro. Tenho continuado estes dias o meu trabalho sobre a questão do caminho de ferro de Leste. Ainda me faltam, contudo, alguns esclarecimentos, não sòmente para poder avaliar bem quais eram os encargos resultantes das medidas financeiras propostas por Fontes, como mesmo para poder rectificar o meu trabalho, no qual tenho ido encontrando numerosos erros, que desejo emendar antes de o dar por acabado. Para avaliar qual era a despesa resultante da compra das 9.964 acções passadas no Rio de Janeiro, preciso saber quantas eram as prestações efectivamente desembolsadas pelos accionistas do Rio de Janeiro. Eles devem ao governo quatro prestações; mas julgo que já pagaram à C.^a a 8.^a, o que faria parecer que são quatro as prestações, efectivamente desembolsadas por eles e que segundo a proposta apresentada às Câmaras em 28 de Fevereiro, tinham que lhes ser pagas. Na questão de Shaw, também não se pode calcular bem a despesa que resultou do Acordo de 15 de Dezembro, sem conhecer bem o número das acções que pertenceram aos empreiteiros e por eles trespassadas e o valor do desembolso correspondente a tais acções por elles efectuadas. Porque razão se criavam novas inscrições para satisfazer aos encargos desse Acordo, em vez de aplicar à compra das acções parte das inscrições resgatadas com o produto do empréstimo?

Ainda outra pergunta: Os juros das inscrições que constituíam o antigo fundo especial de amortização, são elles computados no orçamento de despesa da Junta do Crédito Público? Perdoe esta maçada.

.....
 D. Pedro. Sintra, 30 de Julho de 1856

*

Em Setembro seguinte, D. Pedro V escreve, uma vez mais, ao seu «fiel Loureiro»:

«Meu Loureiro. Remeto-lhe a carta de Hislops que hoje me entregou. Lia-a com atenção e parece-me que com algumas alterações a sua doutrina seria aceitável, mas sempre dado o caso de *acharmos quem se prontificasse a tomar as acções que o governo se visse obrigado a tomar*. Quanto a *un-fair means* que Hislops diz terem sido empregados pela Companhia para o vencimento da questão contra Shaw, Waring & C.^a, ele poucos esclarecimentos dá na sua carta; de maneira que tal declaração se poderia considerar como uma espécie de ameaça. Não sei como ele pretende justificar a intervenção do governo inglês. Os concessionários declararam, quando lhes foi adjudicada a empresa da construção do caminho de ferro de Leste, que se sujeitavam às leis portuguesas. Não sei se tal condição elles exigiram aos empreiteiros a quem trespassavam a linha durante o tempo legal da sua construção em Setembro de 1853. É um ponto que ainda não tive tempo de averiguar, e que não deixa de ser de alguma importância com relação à questão com Shaw, Waring

e C.^ª. Tem-nos custado e custar-nos-ão estes senhores dinheiro, trabalho e incómodos. Vou rever os folhetos escritos por Shaw contra a Companhia e pela Companhia contra Shaw. De uma primeira leitura um pouco superficial pareceu-me poder concluir que a Companhia estava no direito de negar-lhe o pagamento do certificado n.º 22. Creia-me sempre muito seu afeiçoado amigo D. Pedro. Lisboa, 25 de Setembro de 1856.

P.S. Perdoe-me as impertinências. Poderia dar-me algum esclarecimento sobre o preço do quilograma de ferro em *rail*? Preciso deste dado para poder calcular a diferença entre o preço calculado para os rails e o custo efectivo depois de admitida a diferença para menos de $\frac{1}{2}$ quilograma por metro corrente. Como desde o começo das obras o preço dos rails tem variado e as compras se fizeram por várias vezes, convir-me-ia saber por quanto se fizeram as compras nessas diferentes ocasiões. A diferença de $\frac{1}{2}$ quilô de peso por metro corrente, conquanto talvez não mereça ser o objecto de uma questão grave, contudo em duas vias dá para a Companhia uma economia de 2000 quilos, ou duas toneladas por quilómetro. P.R.»

*

Em 5 de Outubro escreve mais uma carta que na «coleção» tem o n.º 23:

«Meu Loureiro. Remeto-lhe o parecer de J. Ferreira Pinto Basto sobre a questão do Caminho de ferro de Leste, que agora mesmo acabei de copiar. Ainda que escrevi largamente sobre esta questão, não posso recordar-me dos cálculos que então fiz, de maneira a poder avaliar devidamente o pensamento de Pinto Basto, que pouco difere do meu, a não ser talvez na maneira de o realizar. A questão acha-se consideravelmente complicada pela desgraçada contestação originada entre a Companhia e o Fiscal do governo; e a sua resolução dificultada além disso pelo estado dos mercados estrangeiros. A questão entre a Companhia e o Fiscal do governo não é de natureza a poder-se-lhe pôr pedra em cima. A questão da colocação da 2.^a via e mais particularmente a do material nela empregado, eram da competência do Fiscal. Não direi o mesmo da parte que este último quis arregar a si, analisando os actos da Companhia na sua gerência administrativa. As acusações, porém, que pelo Fiscal são feitas à Companhia, pela sua natureza graves, não se podem entregar ao esquecimento. O governo representa um papel muito importante na Companhia Central Peninsular; pode dizer-se que na actualidade é ele quem representa a Companhia. Tem-a auxiliado com meios e consequentemente não pode ceder do direito de fiscalizar severamente o emprego dos seus dinheiros. Não desejo pronunciar de leve numa questão grave que envolve o crédito de pessoas importantes; por isso, sem ter examinado atentamente os documentos, que se lhe referem, não

acrescentarei mais reflexões.

Recomendarei somente que se preste a mais séria atenção a um objecto que para nós é de um interesse vital. Creia-me

D. Pedro. Lisboa, 5 de Outubro de 1856.

*

Finalmente, a última carta, com o n.º 26 da «coleção», datada de 27 de Outubro.

«Meu Loureiro. Dei-me hoje todo o dia a um exame circunstancial das propostas para a resolução da questão do Caminho de ferro do Leste, de que esta manhã falámos. Um tal objecto carece de ser muito meditado e presta-se a um grande desenvolvimento. Não é agora, porém, ocasião de entrar em detalhes que me serviriam para fundamentar a minha opinião. Conquanto à proposta em questão falte um elemento essencial para ser bem apreciada, a fixação do preço do quilómetro além de Santarém, não hesitarei em qualificá-la favorável, mas não (simularei que nisso mesmo se prendem as minhas desconfianças sobre o bom êxito dos esforços dos proponentes e não posso também deixar de chamar a sua atenção muito especial para o silêncio dos proponentes sobre a questão com Shaw, Waring e C.^ª

«Segundo o recente officio de Soveral, estes últimos reclamam do governo, além do preço das suas acções e o do material fixo e circulante, a soma de 35000 £ e não me parece muito provável que eles desistam das suas pretensões. A soma de 35000 £ exigida por Shaw, Waring e C.^ª não se pode considerar encontrada nas 96000 £ de bonus aos proponentes, porquanto, como eles confessam, esta soma é uma imperfeita compensação dos sacrifícios que eles se impõem pelas suas propostas.

«O governo é pois competente para decidir se lhe convém dar poderes para tratar sobre um negócio rabe, em que é difícil obter condições vantajosas numa praça em que o nosso crédito está inteiramente por estabelecer, a indivíduos que acaso não gozem de toda a respeitabilidade que se exponham a sofrer uma repulsa, que adiará indefinidamente a realização do projecto de dotar o país com um sistema de vias férreas, ou obrigar o governo a socorrer-se do meio mais dispendioso, mas em tal caso indispensável, de as construir por sua conta. Estas considerações entendo, e o governo também me parece que assim o deve entender, que são de muito peso e que devem aconselhar a maior precaução em dar um passo que, se pode dar bons resultados, também os pode ter muito desastrosos. Autorizar os proponentes a tratar em Londres, não liga, é verdade, o governo; mas pode contribuir por uma série de causas, que aqui seria longo desenvolver, para lhe fazer perder o seu crédito.

«É preciso olhar seriamente para as actuais circunstâncias económicas da Europa.

«A Rússia vai construir um grande número de léguas de caminhos de ferro; a India igualmente, e

essas empresas, que não hesitarei em dizer mais produtivas do que as nossas linhas férreas, garantem um juro de 7%.

«É o que faz crer dificilmente na seriedade de propostas, que exigindo uma garantia de juro moderada, não aumentam o capital.

«O preço do quilómetro não representa somente o preço real, contém além disso o preço remunerador; e quando o juro diminua, parece natural que o preço cresça.

«Além disso, não posso deixar de notar que os proponentes, obrigando-se a continuar a linha de Lisboa por Santarém à fronteira, omitem uma garantia importantíssima para o governo: o depósito. Não parece prudente tratar negócios da importância deste, sem ver muito claro a este respeito. Aqui está em poucas palavras, e sem pretensão de sustentar a opinião mais acertada, o que pude concluir de um exame demasiado rápido dos papéis que hoje me deixou. As propostas, de maneira alguma me parecem desvantajosas ou mesmo rejeitáveis, mas faltam-lhes os dados mais importantes para o governo se poder pronunciar pela sua adopção. Não se fixa o preço do quilómetro; não se sabe, como conviria, a questão com Shaw, Waring e C.^a, não se designa o depósito e nem mesmo se fala nele. Creia-me sempre

D. Pedro. Lisboa, 27 de Outubro de 1856».

No volume de «Cartas de El-Rei D. Pedro V ao Príncipe Alberto, (7^a) recentemente publicado (*), também várias cartas vamos encontrar sobre o mesmo assunto.

«Assim, em 17 de Fevereiro de 1856 trata das famosas negociações de Fontes com o empreiteiro Shaw:

«A situação dos caminhos de ferro está também muito incerta.

«O Senhor Fontes entrou em negociações, em Londres, com um homem chamado Shaw, inspector dos trabalhos do caminho de ferro, em Santarém, que falhou em cumprir as condições do contrato, e estas negociações não são um assunto de indiferença para o Tesouro. À sua chegada a Lisboa, sem me dizer mais do que algumas palavras, Fontes comprou a Companhia que construiu o caminho de ferro de Santarém, e deu-lhes outros interesses. E porquê? Porque quer entregar todo o sistema ferroviário ao Crédit Mobilier, com quem ele tinha negociado, em Paris, o empréstimo de 30000000 de francos.

«Estas negociações acerca dos caminhos de ferro dificilmente receberão a aprovação da Câmara, porque são realmente monstruosas. Quanto a Shaw, não pode ser negado que a culpa recai até certo ponto sobre o Embaixador inglês, que sempre (porque a este respeito não há diferença entre Lord Howard, Sir H. Seymour, Sir R. Pakenham, Mr. Ward e, agora

também, Mr. Howard) protege um inglês, mesmo que ele seja o maior malandro.

«Mas quero retroceder mais uma vez às minhas finanças. Já disse que o acordo com os obrigacionistas, assim como aquele com Shaw e a companhia ferroviária, vai deparar com uma grande opposição. As negociações com o Crédit Mobilier serão também submetidas a uma crítica minuciosa

*

Do mesmo modo, na carta de 28 de Agosto: «Tentei indicar a maneira como podia ser resolvida a difícil questão do caminho de ferro de Lisboa a Santarém. Estou a tentar evitar, tanto quanto possível, uma repetição dos sacrifícios impostos ao País pelo plano de Fontes. E, assim, depois de um longo estudo sobre todo o problema e seus documentos relativos, sugiro que se devia abandonar a ideia de comprar a linha de Lisboa a Santarém, pois já não existem as razões que Fontes tinha dado para esta operação excessivamente dispendiosa. Segundo o meu plano a Companhia que actualmente explora este caminho de ferro não se liquidará — como Fontes tinha proposto — mas será obrigada pelo governo que, como seu principal accionista e defensor, deve exercer uma certa influência sobre ela, a continuar a conclusão do caminho de ferro até à fronteira espanhola com a ajuda de capitalistas honestos e seguros. A comparação das propostas de Fontes com a minha mostrará que a última poupa ao Estado 400000 libras de capital e 20000 libras de despesa anual. De acordo com a intenção dele de entregar todo o sistema de caminho de ferro ao Crédit Mobilier, e tendo bem presente os interesses dos seus amigos que formaram a companhia dos Caminhos de Ferro de Santarém, Fontes considerava como essencial tomar à sua própria conta os caminhos de ferro e eliminar qualquer interrogatório que se pudesse provar como um obstáculo ao seu desejo. Resolveu, então, comprar todas as acções da companhia e substitui-las por obrigações a 3%. Como as acções estavam a 75% do valor e aos accionistas foi dado 100% eles ganharam um lucro de 25%. O valor total das obrigações que teriam de ser criadas para pagar isto pode calcular-se em 400000 libras. Mais ainda: ele fixou a disputa entre a Companhia e Messrs. Shaw and Waring Brothers, que possuíam o contrato para a construção do caminho de ferro e cujo fracasso para cumprir as suas condições resultou num procedimento legal, comprando as suas acções e todo o material assim como o seu edificio em Lisboa. Fontes também se comprometteu a pagar até à última conta que eles apresentassem à Companhia. Para a compra das acções foi tirado do fundo do capital dos caminhos de ferro uma soma de 330000 libras em obrigações de 3%, à qual pode ser acrescentada uma soma de 50000 libras em obrigações semelhantes para pagar a última

(*) em 1955

conta. O material foi-lhes comprado por 43 000 libras e Fontes estava tão seguro do seu êxito no Parlamento que deu ordens para o pagamento destas 43 000 libras que dependia da aprovação das Câmaras, antes de esta lhe ser dada.

«Agora quero voltar aos nossos caminhos de ferro. Estamos actualmente a tentar resolver a questão, entre Messrs Shaw and Waring Bros. e a Companhia dos Caminhos de Ferro, o mais satisfatoriamente possível. Shaw and Waring Brothers estão a ser fortemente apoiados por Sir John Rennie, porque são seus devedores, creio eu. Sir John escreve regularmente por cada mala para aconselhar o governo a sancionar o acordo entre eles e Fontes. Considera isto como uma necessidade preliminar para persuadir os capitalistas honestos, e financeiramente seguros, a investirem nos nossos caminhos de ferro. Todavia como esta é uma das questões que Fontes, com a sua habitual loucura, já decidiu e que na verdade não foi tratada segundo as regras estritas de justiça, pois Messrs. Shaw and Waring Bros. de facto não tinham justificação para as suas exigências à Companhia, o actual Ministério, que é o resultado da opposição às propostas de Fontes, não pôde deixar de tomar todas as cautelas para evitar chegar a qualquer decisão que seria desvantajosa para o Estado. Mas se o governo não intervém nesta questão e a abandona para ser decidida em tribunal, entre a Companhia e Messrs. Shaw and Waring Brothers, é de recear que estes últimos, a quem o anterior Ministério prometeu grandes regalias, ponham fortes obstáculos com vista a quaisquer operações, pelo actual governo, em Londres. Não se fala mais no pagamento de 43 000 libras pelo material. Nestas circunstâncias a substituição das acções da Companhia por obrigações a 3% e o pagamento da sua última conta ainda somariam perto de 20 000 libras. Sir John Rennie — que na verdade não pensa muito antes de escrever — sugere pagar-lhes 3% de obrigações até 49%, em vez de 43%, como Fontes tinha prometido. Isto economizaria 12%, mas julgo que talvez seja possível chegar-se a um acordo ainda mais favorável.

«Sir John Rennie promete ao governo um lucro — se se chegar a um acordo com Shaw and Waring Brothers — «contratantes respeitáveis e poderosos», mas prefere que os caminhos de ferro sejam construídos a expensas do governo, em preferência a qualquer iniciativa particular, e promete ao governo um enorme lucro (até 10%) dado pelos caminhos de ferro. Mas se o governo se recusar a adoptar este sistema, ele propõe ceder os caminhos de ferro a uma companhia pelo espaço de 99 anos com uma taxa de 8% sobre o dinheiro gasto na construção. A enorme despesa de uma fiscalização (survey) dos caminhos de ferro e o facto de que seria quase impossível levá-la a cabo, satisfatoriamente, em Por-

tugal a expensas do Governo compele-me a abandonar a ideia de os caminhos de ferro serem construídos com fundos do Estado. O segundo método sugerido por Sir John Rennie também tem as suas desvantagens. Penso que seria melhor, a fim de libertar o governo, logo que possível, de todas as obrigações para com a Companhia, facilitar desta maneira, mais tarde, o emprego do dinheiro que lhe teria sido pago para outros fins e pagar um subsídio durante a construção dos caminhos de ferro, juntamente com um juro garantido de 6% a 7%, durante 10 anos.

«Estamos agora a proceder a averiguações a fim de saber se as propostas apresentadas por Sir John Rennie — que está sempre a prevenir contra possíveis disparates — não nos conduziriam também a disparates. Mas este inquérito não deve levar muito tempo, pois, se não for assim, perderemos a oportunidade de encontrar bons contratantes. Dá-me a impressão que Sir John Rennie, querendo mostrar boa figura para com os seus devedores, está a mostrar consideração demais para com Messrs. Shaw and Waring, e a exagerar as vantagens de um acordo com eles que ao mesmo tempo não considero impossível e até, talvez, necessário»

E embora antecipando, porque se referem a problemas posteriores, parece-nos que não ficam mal neste capítulo, em que se procura mostrar o interesse de D. Pedro V pelos nossos caminhos de ferro, os seguintes trechos de outras cartas. Assim, o ministro das Obras Públicas escrevia, em 26 de Dezembro de 1858:

«Eu não quero nem posso acreditar que se tenha esquecido completamente o assunto referente ao melhoramento das comunicações. Seja ou não assim, não deve ficar admirado se eu lho venho lembrar agora.

«Não discutirei o assunto, pois, pelo meu lado, estou convencido de que, seja como for, o caminho de ferro, de qualquer dos muitos pontos de vista que é ou pode ser considerado, é a salvação económica do nosso País. Da ligação com a Espanha, isto é, com a Europa, depende o desenvolvimento do porto de Lisboa, que é o desenvolvimento do próprio País.

«É dos caminhos de ferro que nós dependemos para dar um impulso à exploração dos nossos recursos materiais em que, dadas as constantes certezas que nos dão, devemos acreditar.

«É dos caminhos de ferro internacional e interno, unidos ou não, pois basta que eles todos comecem em Lisboa, que nós, numa palavra, dependemos para criar um comércio próspero, para por termo ao estado de decadência em que está a nossa indústria ou para combinar estes dois aspectos.

«A importância comercial de Lisboa está a diminuir como resultado de melhores comunicações entre os grandes centros de comércio da Europa e os países a que servia de entreposto.»

Publicações recebidas

Revista Ferroviária — (Suplemento Comemorativo do Centenário dos Caminhos de Ferro do Brasil).

O Brasil celebrou em Abril de 1954 o primeiro centenário do seu caminho de ferro.

Foi só passados quase vinte anos de ter sido promulgada pelo Regente do Império Padre Diogo Ant6nio Feij6, em 31 de Outubro de 1835, e sob o n.º 101, a lei que autorizava a concess6o de carta de privil6gio por quarenta anos a uma ou mais companhias que construíssem um caminho de ferro, com inc6io no Rio de Janeiro, para Minas Gerais, Baia e Rio Grande do Sul que Mau6 iniciou, sem garantia de juros ou subvenç6o do Estado (a despeito da lei que estabeleceu aquela garantia) os preparativos para a construç6o do primeiro caminho de ferro no Brasil, lançando-a do Porto da Estrela, a baia de Guanabara, para Petr6polis cujo primeiro trecho, de 14 quil6metros e 500 metros, inaugurou em 30 de Abril de 1854.

A *Revista Ferrovi6ria*, que se public6 no Rio de Janeiro, editou naquele ano centen6rio um volumoso suplemento, para celebrar a data. O Engenheiro Fl6vio Vieira, que prefacia o referido suplemento, acredita, com optimismo, no futuro dos caminhos de ferro do seu país. Transcrevemos textualmente: «O crescimento da nacionalidade, com o progresso incessante de suas actividades, n6o tendo sido acompanhado pelos nossos meios de transporte, determinou a crise ferrovi6ria em que nos batemos, mas que, felizmente, assim o esperamos, se extinguirá muito breve dadas as medidas t6cnico-financeiras programadas pelos poderes p6blicos para a recuperaç6o e efici6ncia das ferrovias brasileiras.

«Na ordem social n6o se pode negar o papel importante dos nossos ferrocarris, lançando suas linhas pela hinterl6ndia a dentro, criando cidades, levando a civilizaç6o a longínquos rinc6es, incentivando e movimentando as nossas riquezas, apanhando cada vez mais os laços da comunh6o p6tria».

Por isso, a efem6ride de 30 de Abril de 1954 se tornou, como disse o sr. Eng.º Fl6vio Vieira, muito expressiva para todos os brasileiros.

À *Revista Ferrovi6ria* agradecemos a oferta do suplemento com que celebrou aquela efem6ride.

Lisboa desportiva

SPORT ALGÈS E DAFUNDO

8

FUNDADO em 15 de Junho de 1915, para se dedicar exclusivamente à Nataç6o, o Sport Alg6s e Dafundo em breve alargou o 6mbito das suas actividades desportivas, nunca deixando de marcar lugar preponderante nas diversas modalidades que pratica; tais como: Polo Aqu6tico, Vela, Saltos Artísticos, Bailados Aqu6ticos, T6nis, Pesca Desportiva, Vela, etc. . . .

Desde 1930 que o Sport Alg6s e Dafundo é campeão nacional de nataç6o na grande maioria das provas disputadas.

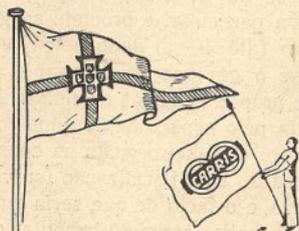
Em Basquetebol foi campeão regional na 6poca de 1949/50; e ainda recentemente a sua secç6o de gin6stica feminina conquistou um brilhantíssimo 1.º lugar, revelando excepcionais possibilidades para um futuro pr6ximo.

S6o cerca de 400 os trof6us ganhos por este Clube.

O seu Est6dio N6utico, inaugurado em 1930, é, ainda hoje, a 6nica piscina de clubes desportivos que possui dimens6es oficiais.

O Sport Alg6s e Dafundo foi oportunamente considerado instituiç6o de utilidade p6blica; possui a Comenda da Ordem de Cristo e Oficialato de Benemer6ncia, a Medalha de Ouro do Instituto de Socorros a N6ufragos; e as de prata da C6mara Municipal de Oeiras e Bombeiros Volunt6rios de Alg6s.

N6o é o Sport Alg6s e Dafundo uma instituiç6o desportiva de Lisboa; mas a sua projecç6o é t6o vasta e profunda que muito nos honramos incluindo o seu nome nesta s6rie de resenhas que estamos a publicar





Uma vista da pitoresca e risonha vila de Freixo de Espada-à-Cinta.

Estradas em Riba-Côa e Além

Por GUERRA MAIO

O extremo Leste do País, ou sejam os distritos de Guarda e Bragança, estiveram até há 20 anos dentro do regime de uma precária rede de estradas. Às duas sedes de Freixo de Espada-à-Cinta e Miranda do Douro, só se podia ir a cavalo, por falta de estrada que as ligasse ao sistema rodoviário da nação.

Felizmente que a situação mudou e graças á ponte da Barca d'Alva — o mais importante melhoramento regional dos últimos tempos — uma grande estrada liga hoje a margem fronteiraça desde Portalegre a Castelo Branco, Guarda e Bragança, pelo planalto de Riba-Côa e terras de Miranda. Mas não é bastante; entre o Sabor e o Tua há uma região deficientemente servida de estradas, e bem as merecia, sob muitos pontos de vista.

Para lá do Tua, tinha, até há pouco, a linha férrea do Douro duas estradas apenas a servirem-na, no Pocinho para Vila Nova de Foscôa e na Barca d'Alva para Escalhão e além. Agora tem estradas, de acesso

às estações de Ferradora, Vezúvio, Freixo de Numão e Almendra, todas elas na margem esquerda do rio. Do outro lado há, apenas, a estrada de Moncorvo e recentemente a de Freixo de Espada-à-Cinta, mercê da ponte de Barca d'Alva.

Convinha uma ligação rodoviária na margem do Douro, entre o Tua e o Sabor, que desse acesso a Carrazeda de Anciães e ao seu concelho, onde há duas freguesias importantes: Vilarinho da Castanheira e Seixo de Anciães, que ficam a 35 e 30 quilómetros da estação do Tua, respectivamente. Aquelle concelho tem muitas freguesias e numerosas quintas desprovidas de estradas e que se servem das estações do Vezúvio e de Freixo de Numão, por maus e íngremes caminhos com a travessia do Douro em barco, tarefa nem sempre fácil.

Dentro de pouco tempo haverá que substituir o tabuleiro da ponte sobre o Douro, na Ferradora, construído há 70 anos. Felizmente que os pilares são de pedra e por isso a tarefa é fácil e pouco dispen-

diosa. Conviria nessa altura que, a exemplo da ponte do Pocinho, o tabuleiro fosse duplo, um para o caminho de ferro e outro para a estrada — obra que poderia ser paga em parte pela Junta Autónoma das Estradas.

Sendo assim uma nova estrada estava de todo indicada, desde a saída da ponte e encarrapitada pela margem direita do Douro para Vilarinho da Castanheira, passando pelas freguesias de Lavandeira e Seixo de Ancieães, com um pequeno ramal para Linhares, dando igualmente fácil acesso de Carrazeda de Ancieães à Ferradora; e como desta estação sai uma estrada, recentemente concluída, para S. João da Pesqueira, Foscôa e Penedono, estabelecia-se assim um nó rodoviário que se alargaria pelas montanhas limítrofes do Douro.

Havia um projecto de se fazer uma ponte sobre o Douro, junto à foz do rio Tua, para ligar o extremo oeste do distrito de Bragança com S. João da Pesqueira. Adoptada que fosse a ponte da Ferradora, ao tráfego rodoviário dispensava-se a do Tua, obra caríssima e com menor utilidade.

Outra ponte ferroviária, igualmente construída há 70 anos, deve carecer em breve da substituição do tabuleiro metálico, a de Gricha próximo de Barca d'Alva, a qual se lhe fosse aplicado igualmente um estrado duplo, facilitaria a construção do ramal da estrada 332, saído do alto da Senhora do Campo, para a estrada 221, próximo de Barca d'Alva; uns 8 quilómetros apenas a construir e que seria o último troço da grande artéria marginal do Douro (Porto — Barca d'Alva).

Consta-me que, graças à ponte de Barca d'Alva, vai ser construído um ramal de estrada, saído da nacional 221, para Poiães e Ligares, cujo acesso ao caminho de ferro se faz actualmente por caminhos de cabras. Dignamente merecem esse melhoramento, vista, sobre tudo, a riqueza daquelas aldeias em vinho, amêndoa e cereal.

Desde o fim do século passado que se pretendia uma estrada de Figueira de Castelo Rodrigo para Trancoso, que nunca mesmo foi estudada. A Câmara de Figueira dentro desse objectivo — foi isto há 80 anos — mandou construir o primeiro troço, 6 quilómetros, da sede do concelho à Freixeda do Torrão, mas não passou dali e só há 25 anos foi rompida até à Quintã, mais 5 quilómetros. A tão desejada artéria rodoviária deu lugar a brilhantes discursos nas vésperas de eleições e um candidato a deputado, que via a sua ida ao parlamento periclitante, mandou um engenheiro fazer o reconhecimento do terreno, e que foi recebido com alvoroço na região, mas, uma vez eleito, nunca mais pensou nisso...

A estrada, segundo parece, vai ser um facto. Andou por lá um engenheiro a fazer o reconhecimento do terreno, no sentido de se prolongar a velha estrada de Freixeda do Torrão à nacional 102 (Foscôa-Celorigo), para dar acesso à futura barragem do

Côa, e ao transporte de material e que será no sítio do Cavaleiro, a parte mais estreita do rio. A barragem dará passagem à estrada e as terras vizinhas da serra da Marafa terão depois ligação cómoda e fácil com os concelhos de Meda e Trancoso, assim como com a estação de Vila Franca das Naves, na linha da Beira Alta.

A estrada de Figueira de Castelo Rodrigo à Freixeda do Torrão, está, para aquele fim, sendo objecto de um estudo para o seu alargamento de 5 para 6 metros, com rectificação do traçado e melhor visibilidade nas curvas.

A nova artéria contando com a parte já construída, servirá directamente as terras seguintes: Escarigo, Almofala, Nave Redonda, Convento de Santa Maria d'Aguiar, cuja igreja está em via de completa restauração, Figueira de Castelo Rodrigo, Freixeda do Torrão, Vale d'Afonso, Quintã de Pero Martins e Ervedosa. Tudo isto com 50 quilómetros.

O automóbilismo tomou em Portugal tal incremento que já não há sacrifícios que se possam dispensar.

Linhas Portuguesas

Inauguração de um novo apeadeiro que vai servir melhor Fátima

A C. P. inaugurou no dia 20 de Maio o novo apeadeiro de Ceissa (Ourém) ao quilómetro 132.983 da linha do Norte, junto à passagem de nível, em substituição do quilómetro 132,200 cujo cais não oferecia grande segurança aos passageiros por ser muito estreito, ter grande rampa e haver, do lado Sul, uma ponte. Apesar de ter sido marcado aquele dia para a inauguração, os comboios já começaram uma semana antes a efectuar paragem no novo apeadeiro, para serem proporcionadas maiores facilidades e comodidades aos passageiros, que, no domingo 13, afluíram, em número extraordinário, a Fátima.

O novo apeadeiro dista apenas cinco quilómetros de Vila Nova de Ourém, enquanto Fátima-Gare, antiga estação de Chão de Maçãs, fica à distância de 9 quilómetros.

À cerimónia inaugural assistiram representantes da C. P., as autoridades concelhias, muito povo, tendo a Junta de Freguesia de Ceissa distribuído merendas a 400 crianças das escolas.

Após o almoço oferecido aos representantes da C. P. por uma comissão local, houve concerto pela banda de Vilar de Prazeres, arraial e exibição de ranchos folclóricos.

Orfanato dos Ferroviários da C. P.

A sede deste Orfanato, que se encontrava na Rua de Sampaio e Pina, acaba de se mudar para a Rua de S. Nicolau, n.º 13 — 4.º direito, Lisboa.

Fátima e o afluxo de peregrinos

A propósito de um artigo do nosso prezado colaborador, sr. José Guerra Maio, publicado na nossa edição de 1 de Março do ano corrente, recebemos, com data de 15 do mesmo mês, a seguinte carta:

...Sr. Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»:

Em artigo que acaba de publicar no n.º 1637 da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», sob o título «Anomalias Ferroviárias», o sr. Guerra Maio fez a seguinte afirmação:

«Desde há dois ou três anos que o afluxo de peregrinos ao Santuário da Fátima, em Maio e Outubro, vem diminuindo espantosamente. Em 13 de Outubro findo o acesso a Fátima pelo Chão de Maçãs e Leiria foi de tal maneira reduzido, que das oito camionetas que, naquela primeira estação, aguardavam os passageiros vindos pelo caminho de ferro, apenas uma conseguiu passageiros, o que não quer dizer que a romagem ao Santuário tenha decrescido, visto ser elevado o número de automóveis particulares que ali vão durante o ano.»

Pelo que tenho observado do movimento de passageiros nos comboios por motivo daquelas peregrinações, a afirmação transcrita carece de exactidão.

Com os meus melhores cumprimentos, sou

Um Ferroviário

Tendo nós enviado, em 16 de Março, cópia da carta acima transcrita à Divisão de Exploração e solicitado, ao mesmo tempo, o favor de nos serem remetidos elementos pelos quais pudéssemos verificar se, na realidade, o afluxo de peregrinos vinha diminuindo sensivelmente, obtivemos em resposta, datado de 9 de Abril, o seguinte officio, subscrito pelo sr. Eng.º Pedro de Brion, ilustre sub-director-geral da C. P.:

«Com referência á carta de V... a que acima nos reportamos, junto enviamos mapa contendo os elementos que na mesma nos foram solicitados.

Verifica-se que a afirmação do articulista de que «o afluxo de passageiros do Santuário de Fátima, em Maio e Outubro, vem diminuindo espantosamente» não traduz a realidade, pois apenas se nota uma ligeira oscilação na quantidade de passageiros desembarcados e embarcados nas duas estações por ocasião das peregrinações em referência.

Da mesma maneira, a quantidade de autocarros affectos ao transporte de passageiros entre as estações de Fátima e Leiria e o Santuário, e que o articulista cita como 8, não traduz igualmente a realidade».

Em seguida transcrevemos o mapa que nos foi enviado em anexo:

Nota dos passageiros desembarcados e embarcados nas estações de Fátima e Leiria e quantidade de autocarros affectos a cada uma das referidas estações, por ocasião das peregrinações ao Santuário de Fátima (11 a 14 de Maio e de Outubro) desde 1952

Anos	Meses	Desembarcados			Embarcados			Autocarros affectos		
		Fátima	Leiria	Total	Fátima	Leiria	Total	Fátima	Leiria	Total
1952	Maio	7 481	2 256	9 717	8 709	3 049	11 758	34	15 (a)	49
	Outubro	2 791	1 987	4 778	3 467	1 995	5 460	24	15 (a)	39
				14 495			17 218			
1953	Maio	6 809	2 100	8 900	10 514	2 809	13 323	22	15	37
	Outubro	1 766	1 440	3 206	2 023	1 197	3 220	32	17	49
				12 115			16 543			
1954	Maio	4 802	1 954	6 756	9 323	2 953	12 276	37	25	62
	Outubro	3 458	2 241	5 699	4 262	2 169	6 431	27	24	51
				12 455			18 687			
1955	Maio	4 919	1 579	6 498	13 076	2 677	15 753	27	20	47
	Outubro	1 844	2 809	4 653	2 676	1 902	4 578	27	20	47
				11 151			20 331			

(a) Inclui 1 automóvel

Caminhos de Ferro Ultramarinos

BEIRA

Os cuidados dos Técnicos ferroviários volveram-se, desde algum tempo, para o perfil da linha de caminho de ferro da Beira que, construída há boas dezenas de anos, não fora traçada pelo caminho mais conveniente dando de si subidas descomunais, curvas frequentes e muito apertadas, e muitas vezes perigosas.

Escusado será dizer que o rendimento a tirar da exploração ferroviária com uma linha de tal perfil havia de ressentir-se desfavoravelmente em resultados ao mesmo tempo que se tornava impossível aumentar velocidades, cargas úteis de comboios, usar material moderno e de maior eficiência. Impunha-se, por isso, o estudo de novos traçados, para se evitar, quanto possível, rampas difíceis de vencer e curvas perigosas. Nesta ordem de ideias, entraram já em execução os projectos resultantes de longos estudos.

Assim, transferiu-se a estação de Maceque um pouco mais para o lado da fronteira, dotando-a de edifício próprios, armazéns e residências de funcionários, com vastas terraplenagens que não podiam ser feitas na pequena e acanhada plataforma da antiga estação colocada no pendor sobre a ribeira Munene.

Para lá da ampla e desafogada estação nova a linha desviou-se alguns quilómetros do antigo traçado ladeando uma pequena serra saindo na Edmúndia sem esforço de subidas. Esta alteração do perfil está concluída circulando já nela os comboios, embora com precaução por não estarem ainda completamente consolidados os aterros e terraplenagens.

Também em Gondola se deu uma modificação importante logo a partir da estação. A conhecida subida do Bengo, difícil de vencer, obrigava inúmeras vezes ao recuo dos comboios para, com maior pressão de caldeiras, tentarem novamente a escalada.

Este segundo estudo entrou também já em execução e, brevemente, a linha será conduzida sob novo perfil fugindo à enorme rampa do Bengo.

Quem sai de Gondola pode já hoje ver o novo traçado que se desvia para a esquerda do antigo, utilizando a subida amena daquela elevação.

Finalmente, temos o ponto mais difícil do trabalho de melhoria do perfil da linha, na célebre subida das Amatongas, um verdadeiro degrau a vencer. Ali, numa extensão de talvez seis quilómetros, a linha apresenta um perfil com diferenças de cotas que devem andar pelos trezentos metros.

Estão em curso os estudos de campo para alteração do perfil da linha no traço entre a estação das Amatongas e o apeadeiro da Maforça, o que irá sem dúvida influir benéficamente nos resultados da exploração, evitar perdas de tempo e desgastes de material, diminuir os riscos de acidentes, etc.

*Assegure uma viagem
tranquila!*

*Utilizando
vidros
inestilhecáveis*

COVINA

acf.53

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.º

Rua Bernardino Costa, 47, 1.º - Telef. 23232/4, 5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º - Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 - Telefone: 7)

SOCIEDADE TEXTIL DO SUL, L.ª

Sede Social: Escritório e Armazém

Rua da Prata, 199-1.º e 2.º - LISBOA

Telefone 32728

Sociedade proprietária da

FÁBRICA DE FIAÇÃO E TECELAGEM
EM ALHANDRA e da FÁBRICA DE
ESTAMPARIA, TINTURARIA, BRAN-
QUEAÇÃO E ACABAMENTO DE
SACAVÉM

Em toda a parte
UNDERWOOD
ACELERA OS NEGOCIOS DO MUNDO

MAQUINAS DE ESCRIVER PORTATEIS

MAQUINAS DE ESCRIVER ELECTRICAS

MAQUINAS DE ESCRIVER STANDARD

MAQUINAS DE SUMAR

CALCULADORA IMPRESSORA AUTOMATICA

MAQUINAS DE CONTABILIDADE SUNDSTRAND

MAQUINAS DE CONTABILIDADE ELLIOTT FISHER

Em Lisboa: **DUNKEL & ANTUNES, LDA.**
56, Rua Augusta - Telef. 24251

No Porto: **CARLOS DUNKEL**
81, Rua do Bonjardim - Telef. 22013

COMPANHIA DE SEGUROS
«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa
RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100-LISBOA

SÃO DOMINGOS

Premiado com medalha de ouro
no I Concurso Nacional de Vinhos de Marca



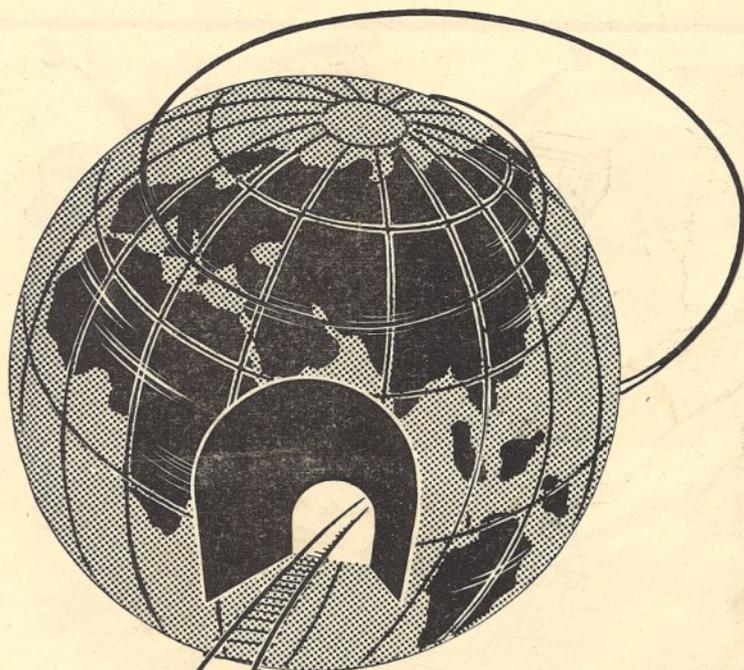
Vinho
espumante
natural
e Brandy



Caves do Solar de São Domingos
SEMEDO & FILHOS, L.ª

Sede: FERREIROS - ANADIA - Telef. 168

ADMINISTRAÇÃO EM LISBOA:
Rua de Campo de Ourique, 75
Telef. 6 63622



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE