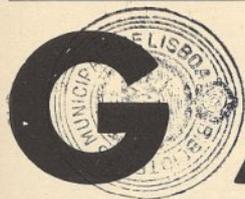


MAR. 1959

24.º do 71.º Ano

Lisboa, 1 de Março de 1959

Número 1709



# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

**COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO**

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
6, Rua da Horta Seca, 7 - LISBOA

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

**REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO**

Rua da Horta Seca, 7, 1.º  
Telefone P B X 20168 - LISBOA



# HENSCHEL

LOCOMOTIVAS  
DIESEL-HIDRAULICAS

Fabrico de **HENSCHEL-WERKE** nas potências compreendidas entre  
**180 e 2200 HP.**

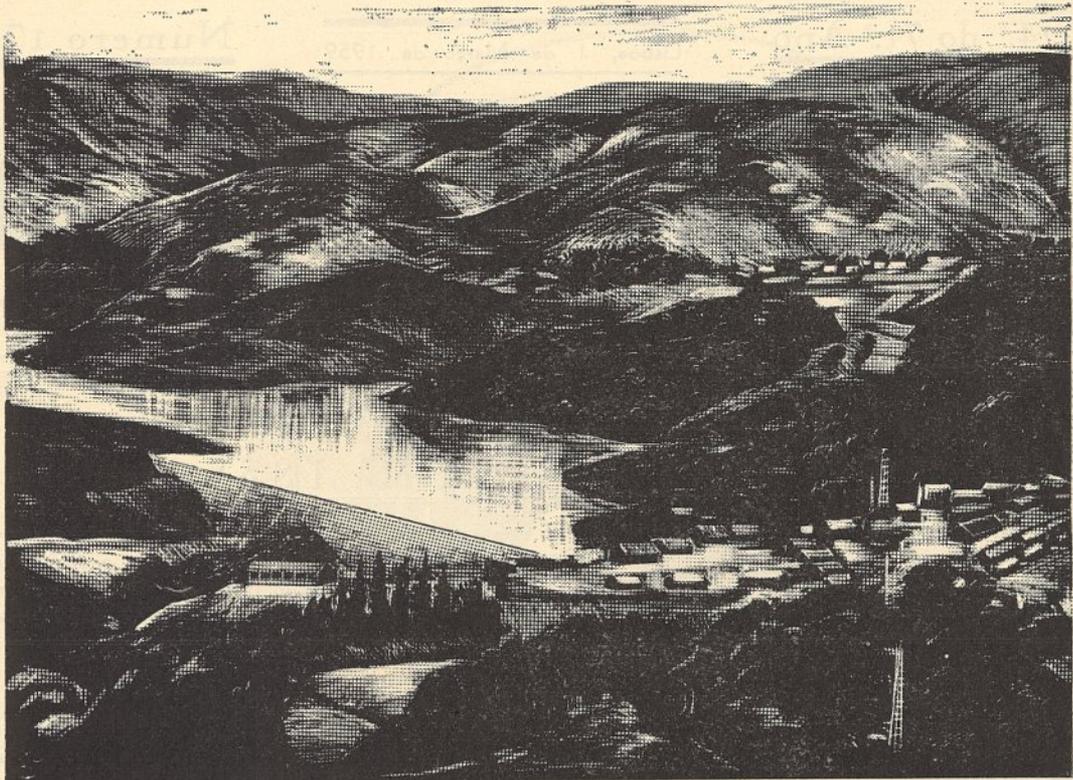


Em todas as combinações de rodados e eixos-motores, desde os mais simples de 2 eixos-motores, até às mais potentes máquinas com 2 bogies de 2 eixos ou de 3 eixos cada (B-B ou C-C).

Além destes tipos «standard» **HENSCHEL-WERKE** executa todos os modelos até **3.600 HP**, conforme as condições da linha e serviço a que se destinem.

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

**HENSCHEL - WERKE GMBH KASSEL**



## BARRAGEM DE PARADELA DO RIO

Está já concluída e a alimentar duas turbinas a Barragem de Paradela do Rio, a nova obra da Hidro-Eléctrica do Cávado, cuja produção anual, média, de energia eléctrica será de 260 milhões de kwh.

A nova barragem tem capacidade para 158 milhões de metros cúbicos de água e a sua altura é de 112 metros, ficando a ser a mais alta do mundo no seu género.

A barragem de Paradela do Rio, como a da Caniçada e a de Salamonde, foi realizada pela Sociedade de Empreitadas e Obras Públicas, consumidora exclusiva de Produtos Mobil.



GARANTIA DE ALTA QUALIDADE

**Mobil Oil Portuguesa**

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1898 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898.—MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1904  
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908.—MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpis, 1894; S. Luiz, Estados Unidos 1904

# 1709

1 — MARÇO — 1959

# ANO LXXI

## Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## CONSELHO DIRECTIVO :

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

## DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

## SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT  
ALVARO PORTELA

## REDACÇÃO

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

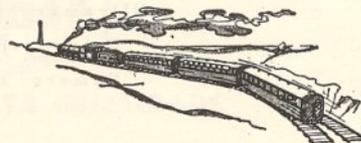
## COLABORADORES:

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



# S U M Á R I O

Eng.º Manuel Pinto Osório . . . . .	115
Prof. Doutor João Faria Lapa . . . . .	116
Publicações recebidas . . . . .	117
Imprensa Técnica . . . . .	117
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> . . . . .	118
O Cinquentenário do Caminho de Ferro do Vale do Vouga na imprensa técnica espanhola . . . . .	119
A Transformação do Caminho de Ferro . . . . .	120
Curiosidades e distrações da Gazeta, por <i>C. MENDES DA COSTA</i> . . . . .	122
Há 50 anos . . . . .	124
Parte Oficial . . . . .	125
Recortes sem comentários . . . . .	126
Imprensa . . . . .	126



# Eng.º Manuel Pinto Osório

O sr. Eng.º Manuel José Pinto Osório, nosso ilustre colaborador e membro do Conselho Directivo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», terminou em Novembro de 1958 o exercício das funções de Vice-Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Com a sua aposentação, a C. P. perdeu — assim o reconheceram todos os seus colegas da Administração — um distinto funcionário, que sempre procurou servir o melhor possível, sabedor como era do seu officio, os interesses da Empresa, para que esta, por sua vez, se encontrasse nas condições de servir mais eficientemente o público.

O sr. Eng.º Manuel José Pinto Osório é uma das figuras mais distintas da sociedade portuguesa, com uma brilhante folha de serviços e actividades diversas, de grande responsabilidade. Antigo combatente do C. E. P., antigo Governador Civil do Porto e Ministro do Comércio e Comunicações, no Governo de Sidónio Pais, o nosso ilustre colaborador entrou para a C. P., em Janeiro de 1923, na alta qualidade de Secretário-Geral. Os problemas ferroviários não lhe eram, então, desconhecidos, pois já havia exercido, com muita competência e visão superior e certa, as pesadas funções de Administrador-Geral dos Caminhos de Ferro do Estado.

Em 15 de Julho de 1931 o sr. Engenheiro Pinto Osório foi eleito Administrador e dois dias depois era nomeado para fazer parte da Comissão Executiva, na qual,

a partir de 8 de Dezembro de 1933, passou a exercer as funções de Vice-Presidente. Finalmente, a 9 de Dezembro de 1946, é nomeado para desempenhar o cargo de Vice-Presidente do Conselho de Administração, lugar onde se manteve durante doze anos, pois, como dissemos, entrou, a seu pedido, em Novembro passado, na aposentação.

Exemplo de probidade, o sr. Eng.º Pinto Osório em todas as suas actividades obedeceu sempre ao lema que a si próprio impôs: servir os interesses superiores e concorrer, com o seu trabalho, o seu saber, a sua inteligência, para um melhor estado de coisas. Serviu, como combatente, na Flandres, o prestígio de Portugal; no cargo de Governador Civil do Porto, serviu os interesses da cidade e do País; na qualidade de Ministro do Comércio e Comunicações serviu também, com devotamento, os problemas nacionais; como ferroviário, dos mais distintos, pôs o seu saber técnico ao serviço das empresas em que tão notavelmente trabalhou. É que dirigir, ocupar um lugar de comando e responsabilidade, resolver problemas de interesse colectivo — é servir, sempre servir, muito acima dos interesses pessoais, os supremos interesses da Nação.

Tem sido esta a lição moral da vida e do trabalho do sr. Eng.º Pinto Osório.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» sente-se feliz por poder dirigir ao seu ilustre amigo e colaborador estas palavras de sincera homenagem aos seus altos méritos.

# Prof. Doutor João Faria Lapa

Deixa o serviço activo da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a partir de hoje, 1 de Março, por ter pedido a reforma, o Chefe de Divisão adjunto à Direcção-Geral, Sr. Prof. Doutor João Faria Lapa, um dos mais distintos e competentes funcionários que têm servido esta Empresa.

O sr. Doutor João Faria Lapa, nosso ilustre colaborador, ingressou nos Quadros da Companhia em Março de 1928, como comercialista diplomado, após 5 anos de serviço na extinta Divisão de Construção. Em 1937 era promovido a Subchefe do Serviço e em 1940 a Chefe do Serviço do Tráfego, cargo que deixou quando foi promovido em 1947 a Chefe de Divisão Comercial.

O que foi a sua actuação nesta difícil função di-lo o louvor que lhe foi concedido pela Direcção-Geral quando da extinção daquele Departamento, louvor este conferido «pelos excelentes serviços que, com com grande proficiência e inexcedível zelo, prestou no exercício do cargo de Chefe da Divisão Comercial, desde que ela foi criada, em 1947, afirmando-se nessa difícil gestão, mais uma vez e com particular relevo, funcionário dos mais distintos e prestimosos».

Toda a sua carreira foi um exemplo de dedicação e de competência.

De vasta cultura económica, extraordinariamente metódico e dotado de forte personalidade, o Sr. Prof. Doutor Faria Lapa angariou a estima e a consideração de todos os que tiveram ensejo de trabalhar sob as suas ordens e que o consideravam, mais de que um Chefe disciplinador, um competentíssimo Mestre que aproveitava todas as oportunidades para ensinar.

E compreende-se este seu amor pelo ensino porquanto o Sr. Prof. Doutor Faria Lapa dedicou-se igualmente ao professorado desde há muitos anos.

Já em 1926 leccionava no ensino técnico secundário, tendo transitado, após o seu doutoramento, que lhe mereceu a elevada classificação de 19 valores, para o ensino superior como 1.º Assistente do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras em 1946 e nomeado professor extraordinário em 1948. Após prestação de provas públicas foi nomeado, em 1955, Professor Catedrático daquele Instituto onde presentemente rege, aliás graciosamente, a cadeira de Economia dos Transportes.

A sua actividade docente levou-o já em 1957 a Angola onde presidiu ao júri dos exames de Admissão às Faculdades e no ano seguinte percorria de

lês a lês aquela Província acompanhando uma visita de estudos dos seus alunos.

A sua actividade como distintíssimo economista tem sido notória, principalmente como participante de numerosas organizações de carácter científico. É membro do Centro de Estudos Económicos, do Instituto Nacional de Estatística, da Comissão Revisora das Pautas Aduaneiras, do «Comité» do Título de Transporte Internacional Combinado, da Câmara de Comércio Internacional, da American Economic Association, da American Academy of Political and Social Science, da Association Internationale d'Experts Scientifiques du Tourisme, etc.

É, por nomeação governamental, Procurador à Câmara Corporativa (Secção de Finanças e Economia Geral) e nesta qualidade foi relator do Cap. V — Transportes e Comunicações da proposta do II Plano de Fomento, trabalho que constituiu um excelente estudo económico dos nossos transportes.

Além de dois louvores que lhe foram concedidos pela Direcção-Geral, encontram-se registados mais dois nas Actas da Comissão Executiva. Foi durante dez anos consecutivos delegado da C. P. à União Internacional dos Caminhos de Ferro. Recentemente foi nomeado Administrador da Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência.

Numerosos são os seus estudos económicos relacionados na maioria com a matéria de economia dos transportes.

Em 1953, os Caminhos de Ferro Alemães convidaram-no, na qualidade de seu hóspede, para assistir a uma Conferência Internacional em que Portugal não tinha representação, como consequência do apreço dado à sua intervenção a título pessoal a um estudo que deveria ser apresentado à Comissão Económica para a Europa.

Desde 1926 que tem colaborado na Imprensa, publicando artigos sobre a matéria de economia dos transportes. Dentre as revistas de carácter técnico que têm inserido os seus trabalhos, citamos os seguintes: «Boletim da C. P.», «Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer», «Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de Fer», «Revista do Centro de Estudos Económicos», «Revue du Tourisme», e «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de cujo Conselho Directivo continua a fazer parte.

Do já elevado número de estudos económicos, a maioria versando matéria relacionada com a econo-

mia dos transportes, de sua autoria, destacamos os seguintes:

— *O caminho de ferro, elemento de turismo*, (Tese apresentada ao I Congresso Nacional de Turismo, 1935).

— *O preço do transporte de mercadorias por caminho de ferro, em face da concorrência automóvel* (Tese apresentada ao I Congresso Nacional de Transportes, 1939).

— *Aspectos económicos de um problema nacional — Transportes Terrestres, Concorrência e Coordenação* (1946).

— *Um aspecto da concorrência dos meios de transporte* (comunicação feita à Sociedade de Ciências Económicas, 1946).

— *Alguns equívocos sobre a industrialização do País* (1950).

— *La coordination des transports terrestres au Portugal - Die Koordination der Landtransporte in Portugal* (1950).

— *Quelques aspects de l'économie portugaise* (1950).

— *A energia atômica e a exploração de transportes por caminho de ferro* (1952).

— *O carácter acessório da necessidade de transporte e as condições e os métodos da exploração dos serviços terrestres* (1952).

— *A Economia e a Técnica, nos Transportes. Nota à margem de um artigo* (1954).

— *Custos de produção dos transportes por via férrea* (1955).

— *A industrialização e os transportes* (de colaboração com o Dr. Rogério de Torroais Valente) — (Relatório apresentado ao II Congresso dos Economistas Portugueses - 1957).

O Sr. Prof. Doutor Faria Lapa afasta-se da vida activa da C. P., que tanto prestigiou, porém, estamos certos de que, na sua nova situação, continuará a dedicar-se, como até hoje, aos árduos estudos da economia dos transportes e a interessar-se como sempre pela vida da Empresa, vida que, durante largos 36 anos, foi a sua própria vida, de inteira dedicação.

Estamos ainda certos de que, acima de todos os seus títulos académicos e honoríficos, continuará a colocar o da sua grande profissão, a de Ferroviário.

Ao nosso querido amigo, ilustre colaborador e membro do Conselho Directivo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», apresentamos os nossos votos de muitas felicidades.

## Publicações recebidas

«Lírica» de Luís de Camões

Após a publicação, em fascículos, da edição monumental e ilustrada de «Os Lusíadas», que fomos registando número a número e constituiu para Realizações «Artis» um grande triunfo editorial, eis que nos chega às mãos o primeiro fascículo de nova publicação, a «Lírica», do nosso grande poeta nacional.

O poeta lírico é tão grande como o poeta épico. Na «Lírica», que é também ilustrada por Lima de Freitas e tem o nome do Prof. Hernâni Cidade para o estudo e notas — artista e escritor que contribuam para o êxito excepcional da edição de «Os Lusíadas», na «Lírica», dizíamos, reúnem-se, de Luís de Camões, os maravilhosos sonetos e redondilhas, as éclogas e as elegias, as odes, as canções e as suas oitavas, todos esses poemas em que o sentimento de um povo e a língua portuguesa atingem uma alta expressão de beleza.

Pela primeira vez a «Lírica» do Poeta nos aparece em edição ilustrada.

Tanto o Prof. Hernâni Cidade como o pintor e ilustrador Lima de Freitas garantem uma edição de alto nível cultural e artístico.

## Imprensa Técnica

### «Mundo Financeiro»

Foi publicado em Fevereiro o primeiro número da revista «Mundo Financeiro», que se destina a todas as empresas portuguesas do Continente e Ultramar.

Com excelente aspecto gráfico, esta revista, que é dirigida pelo sr. José Vacondes, trata dos mais variados assuntos, fazendo parte do seu sumário, entre outros, os seguintes artigos: «História dos Fósforos», «Vinho do Porto», «Ouvindo os Gerentes Portugueses», «Rádio-Transistores», «Novas Indústrias Portuguesas», «O que é a Cortiça», «Portugal no Estrangeiro», «Azeite e Óleos Vegetais», «Ofereça um «cocktail» aos seus Clientes, Invenções e Descobertas, etc., etc.

A redacção e administração desta é em Lisboa, no Largo do Andaluz, 15-6.º Dt.º, Apartamento 5.

Agradecemos a visita, que vamos retribuir, de «Mundo Financeiro».

# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## Gago Coutinho

Com a morte de Gago Coutinho, no dia 18 de Fevereiro, não foi só Portugal que perdeu um grande sábio e um historiador notável; não foi só a aviação mundial que perdeu um dos seus maiores e mais prestigiosos nomes: o Brasil, que ele tanto amava, ficou também de luto com a perda irreparável de um dos seus mais apaixonados e conscientes amigos.

A travessia do Atlântico, em Março de 1922, não constituiu simplesmente uma viagem gloriosa e heróica, representou também uma homenagem de Portugal ao Brasil, em que eram, a bem dizer, embaixadores ilustres Gago Coutinho e Sacadura Cabral. A Pátria ia com eles. E o Brasil ao recebê-los, em apoteóticas demonstrações de júbilo, era a Portugal que recebia e estreitava de encontro ao seu coração. Era ainda vivo nesse tempo Santos Dumont — uma das mais altas figuras do Brasil. O encontro dos três aviadores foi um encontro de duas nações que se estimavam e compreendiam.

Gago Coutinho não foi apenas um geógrafo notável, pois a história dos descobrimentos teve nele um estudioso de alto valor, além de ele ser também um dos renovadores da ciência náutica, com a descoberta de um novo sextante, que a Alemanha aperfeiçoou e adoptou.

É no momento em que desaparecem da vida figuras eminentes como a de Gago Coutinho, que medimos melhor a grandeza da Pátria e acreditamos com mais fé na sua imortalidade.

## Exposições de Arte

O modesto autor desta página continua a visitar, com frequência, as exposições de arte que se vão realizando em Lisboa. A arte não é apenas uma expressão de beleza superficial, é também uma presença de vida interior. Um pintor, como um escritor, se de facto o são um e outro, devem ter sempre alguma coisa para dizer. É a sua mensagem.

Vimos, com prazer, as exposições de João Reis, filho e discípulo do eminente Carlos Reis; do paisagista Ayres Ferreira que foi discípulo de António Saúde; e no Secretariado, na acolhedora salinha do rés-do-chão, foi-nos dado admirar a exposição de marinhas de Francisco Maya, que se mostra agora, como nunca, senhor da sua personalidade e de uma técnica muito sua.

## Os nossos artistas



RESTOS DA ROMARIA — Aguarela de Joe

## SONETO

*A que eu adoro teve o Amor de quantos  
Por muito a amar, a História coroou:  
Heróis, poetas, missionários, santos,  
Filhos de Portugal que a Glória amou.*

*Teve-lhe amor Nun'Álvares. Cantou  
Luis de Camões o amor dos seus encantos,  
Por ela a Gente fora ao Mar. Eu sou  
Marinheiro, poeta como tantos...*

*Ó Bem-Amada, — eu amo-te na imagem  
Da minha Terra, a idílica paisagem  
Doce e religiosa que sorri.*

*E hei-de noivar contigo, Pátria! quando,  
Herói por teu amor, tombar cantando  
No teu regaço, a combater por ti!*

(Do Livro *A Hora de Nun'Álvares*)

Augusto Casimiro

# O Cinquentenário do Caminho de Ferro do Vale do Vouga na imprensa técnica espanhola

*Ferrovíarios*, revista do pessoal da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis, na sua edição de Janeiro deste ano, refere-se assim, num artigo assinado por Javier A. España, que, com a devida vénia, traduzimos e arquivamos nestas colunas, aos cinquenta anos da inauguração do Caminho de Ferro do Vale do Vouga:

«A Gazeta dos Caminhos de Ferro» trouxe-nos, com o Novo Ano, a evocação da inauguração do «Caminho de Ferro do Vale do Vouga», há cinquenta anos. Em rigor da verdade, o número extraordinário da referida revista, em que a alegria e o orgulho do cinquentenário se fazem pura anedota e glosa documentadíssima, tem a data de 16 de Dezembro passado, mas como chega às nossas mãos quando transpomos os umbrais de 1959, temos a impressão de que a solenidade portuguesa coincide com a sempre sugestiva mutação do ano. A medida humana do tempo costuma resultar caprichosa, mas não ineficaz. Nunca deixa de aproveitar a meditação a que nos convidam os alvos temporais. Por isso pensamos nos aniversários do caminho de ferro, não extinto ainda o eco das primeiras badaladas de 1959, o estímulo do cinquentenário português, mais um entre os muitos que continuamente nos dão testemunho da importância dos acontecimentos ferroviários no tempo. Sobretudo desde que se celebrou o centenário do caminho de ferro na Inglaterra e, há pouco, o de Espanha, entre sucessivas comemorações em diversos países que deram carácter universal à evocação do maravilhoso invento, tornaram-se frequentes os aniversários que comentamos.

Não se trata já de aniversários totais de alcance nacional, mas de aniversários parciais que exaltam glórias e privilégios desta ou daquela região. O Cinquentenário do Caminho de Ferro do Vale do Vouga é um caso de justicadíssimo entusiasmo regional. O primeiro que se cita no editorial do número comemorativo a que nos estamos referindo é «a benéfica influência, que aquele caminho de ferro exerceu no desenvolvimento económico e social de uma das mais belas regiões portuguesas».

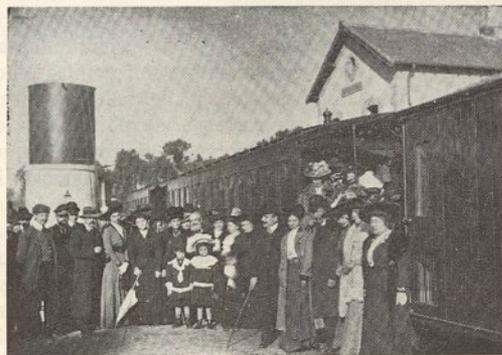
No parágrafo transcrito ressalta evidente o sintoma da importância ferroviária no progresso dos povos. Não é, pois, um vão alarde o de exaltar os aniversários do caminho de ferro. À legitimidade

das expressões profissionais evocativas há que acrescentar, em todos os casos, a oportunidade e justiça de um reconhecimento tácito: o dessa influência decisiva do poderoso meio de transporte no fastígio da cidade e do campo, no aproveitamento da riqueza da terra, na divulgação dos encantos da paisagem.

Todos os impulsos progressivos dos estados, as províncias e os municípios, desde os industriais e comerciais até aos turísticos, na segunda metade do século XIX e na primeira do século XX, estão determinados pelo caminho de ferro, ambicioso, alegre, explorador, unívoco. Agora continuamos operando transformações ferroviárias capazes de rejuvenescer o «caminho» e de o tornar eficaz no nosso tempo de audácias e surpresas, de conquistas científicas, de impaciência e de ambição.

Os aniversários do caminho de ferro, quando este apresenta matizes regionais e locais, justificam historicamente a surpreendente evolução das Administrações em todo o mundo. O caminho de ferro, vinculado no progresso das cidades e das vilas, dos campos e seus encantos, das alturas e do subsolo, nos impele a novas conquistas, a novos trabalhos, a novos sacrifícios.

As responsabilidades das directrizes ferroviárias são cada dia maiores, mas as possibilidades de sistema do transporte aumentam também em termos alentadores. Ainda estamos fazendo «história do caminho de ferro» e dando motivos para futuros aniversários...»



Excursionistas em Oliveira de Azeméis, pouco depois da Inauguração da linha — 1908

# A Transformação do Caminho de Ferro

Vai por toda a Europa uma ânsia de renovação e de expansão do transporte ferroviário que a muita gente ainda hoje parece estranha e imprópria, na suposição de que o transporte automóvel, em aumento constante e com maiores facilidades de penetração, em breve tornará, senão inútil, pelo menos de reduzida importância a via férrea.

Os factos demonstram que um tal conceito é errado, tanto no que respeita à Europa em geral, como no que toca a Portugal.

Entre nós, aí por 1928, quando se tornou mais forte a expansão do automóvel, o caminho de ferro perdeu, na verdade, quase o monopólio que tivera durante cerca de cem anos, e foram mais legítimos os receios do seu completo aniquilamento logo que, a partir de 1929, a reconstrução, a reparação e a abertura de novas estradas permitiram um movimento crescente do transporte automobilístico. Atingido pelo «deficit» financeiro cada vez maior, sem possibilidades de renovar as linhas e o material circulante, nem de melhorar os serviços, o caminho de ferro sentia profundamente a concorrência, que lhe levava não só o passageiro como a carga de melhor rendimento. Foi, na verdade, um momento de pânico, tão grande que até nas instâncias oficiais se julgou desnecessária a reacção, e pelo agravamento dos encargos da camionagem e por muitas limitações de vária ordem, a pretexto de uma coordenação eficiente dos transportes, se considerou possível combater a concorrência. A coisa chegou ao ponto de se procurar impedir que, ao projectar-se a primeira doca comercial do porto de Leixões, nos cais entrasse, por desnecessária, a via larga.

Em breve, porém, serenados os espíritos, se iniciou uma política de salvação do caminho de ferro, que parecia impossível. O Estado tomou conta da C. P., pela nacionalização da empresa, juntou-lhe as linhas do Sul e Sueste e de outras companhias e dotou o conjunto assim organizado de meios financeiros bastantes para a renovação e a expansão que as circunstâncias exigiam. Firmou-se definitivamente, no Governo, o conceito de que o transporte ferroviário era essencial, pois as artes da guerra ainda hoje encontram nele o elemento mobilizador de maiores volumes de tráfego e também de que a economia do País não o podia dispensar. A política ferroviária então adoptada visava uma transformação e actualização do transporte por caminho de ferro, de modo que o transporte automóvel se tornasse um elemento complementar no plano nacional dos transportes terrestres. A par de vultosos investimentos financeiros,

que atingiram até agora milhões de contos, essa política foi muitas vezes praticada com sério gravame para a camionagem, como *O Século* tantas vezes demonstrou. Não era só no plano nacional que uma tal política se desenvolvia, pois na Conferência Europeia dos Ministros de Transportes (tanto em 1955 como em 1957) mais uma vez se reconheceu ser indispensável à economia e à defesa da Europa a manutenção de uma rede ferroviária em plena eficiência.

Os tempos mudaram e o conceito do aniquilamento breve do caminho de ferro perdeu completamente a razão. O caminho de ferro em Portugal (como nos outros países europeus), apoiado no importante auxílio estadual, procurou adaptar-se às exigências da época. Ninguém, com verdade, pode negar que se fez um esforço notável, que não é infelizmente completo, mas já mostrou ser eficiente nos métodos e nos resultados. O «deficit» financeiro da empresa única ainda não pôde ser extinto, mas é visível a intensa obra de renovação, que a todos os sectores chegou: ao melhoramento das vias; à substituição de pontes, de máquinas, de carruagens, de vagões; ao apetrechamento de oficinas; à reparação ou construção de estações e armazéns; à revisão de tarifas; ao afinamento dos serviços, e ao estabelecimento de horários mais convenientes. Em tudo isso se gastaram avultadas somas, mas os resultados são evidentes.

Todavia, e bem, não se julgou bastante a substituição das locomotivas a carvão por locomotivas a óleo, nem suficiente para atrair maior volume de passageiros o estabelecimento de novas carreiras e o inestimável uso das automotoras. A transformação tinha de ser mais profunda ainda e para isso abria excepcionais perspectivas a obtenção de energia eléctrica pelas constantes inaugurações de novas barragens. A electrificação surgia como uma necessidade imperiosa, e para ela havia a base segura de uma produção hidroeléctrica mais do que suficiente. De resto, as vantagens da electrificação eram postas em evidência pelo progresso crescente da linha Cais do Sodré-Cascais.

Já foi, portanto, sem grande surpresa que o País, em 1952, viu o começo da electrificação da linha de Sintra, de tão instante necessidade, e do troço de Lisboa-Vila Franca, este como primeira fase da electrificação da linha principal — Lisboa-Porto. Inaugurada a primeira em Abril e a segunda em Junho de 1957, logo se viu o êxito do empreendimento. Na linha de Sintra, o movimento deu um salto enorme. No ano de 1956-57 tinham-se vendido 4.130.158 bi-

lhets e 73.752 assinaturas e a receita total fora de 20.416 contos. No ano de 1957-58 foram 6.048.328 os bilhetes vendidos e 101.359 as assinaturas e a receita obtida 28.317 contos. Os aumentos representaram-se, portanto, pelas percentagens de 46,4, 37,5 e 38,7. A importância destes aumentos avalia-se melhor dizendo que nos anos anteriores à electrificação, e embora aquela linha sirva aglomerados populacionais em crescente expansão, o movimento só subia à cadência de cinco por cento em cada ano.

Também na linha Lisboa-Vila Franca o movimento aumentou, embora em menor ritmo, devido, segundo muita gente supõe, à manutenção, por motivos técnicos, dos horários antigos. Mas quem outra vez viajava nos comboios entre a capital e aquela vila sente hoje grande prazer, pela comodidade, higiene e segurança do material e bom arranjo das vias. E, apesar de ainda não serem conhecidos os resultados da exploração da linha Lisboa-Entroncamento por meio de comboios eléctricos, também o benefício público é fácil de avaliar.

Vai agora estender-se à electrificação do Entroncamento a S. Bento (Porto) e a Ermesinde, de acordo com os projectos já aprovados e financeiramente dotados no II Plano de Fomento. A propósito desse notável empreendimento, a Câmara Corporativa lembrou que a electrificação da linha Lisboa-Porto tem dois problemas conexos, referentes à via, e que têm de ser resolvidos com ela, sob pena de se perder por um lado o que se ganha pelo outro, com manifesta ausência de espírito coordenador. Esses dois problemas são os estrangulamentos causados pela via única nos troços Fátima-Albergaria e Gaia-Campanhã. O primeiro arrasta-se há tantos anos que já se não sabe se é falta de verba ou falta de decisão que o mantém assim; seja qual for o motivo, a ordem de concluir esta duplicação da via não deve consentir réplica. Quanto ao segundo troço, a matéria é mais delicada, porque exige a duplicação da ponte sobre o Douro. Mas oferece-se uma ocasião única: tem-se informação de que o cimbre metálico da ponte da Arrábida, no Porto, presentemente em construção, pode adaptar-se facilmente a arco da

nova ponte, com pequena alteração e modesto custo. A Câmara Corporativa «chama a atenção de quem de direito para o desgoverno que representaria a perda desta oportunidade, que é preciso atacar imediatamente, antes que seja tarde».

Vemos, pelo exposto, que uma política ferroviária está a ser praticada com êxito, já com resultados bastante apreciáveis e brilhantes perspectivas quanto ao futuro. O Estado, com avultados investimentos e os meios técnicos de que dispõe, não faltou ao que devia dar; e a administração da C. P. tem correspondido amplamente às suas responsabilidades. De um atraso confrangedor, que parecia impossível vencer ou, sequer, atenuar, entrou-se num período fecundo de realizações altamente proveitosas, a bem do interesse nacional.

**Rafi**

MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante: **SOEIL**

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.  
R. dos Douradores, 192, 1.º — Telef. 366325  
LISBOA



End. Teleg. EUROPÉIA  
TELEPHONE: 20911

## COMPANHIA EUROPÉIA DE SEGUROS

Capital: 7 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE: RUA DO CRUCIFIXO. 40-LISBOA



Por C. MENDES DA COSTA

### Estatísticas

Os acidentes de caminhos de ferro em Inglaterra, no ano de 1886, foram:

1.314 mortos, sendo: 135 viajantes; 546 maquinistas e funcionários diversos; 65 colhidos em passagens de nível; 348 agulheiros e 40 suicidas. 4.100 feridos, sendo: 1491 viajantes; 2391 maquinistas e empregados diversos; 27 colhidos em passagens de nível e 78 suicídios frustrados.

— No ano de 1899 foi de 6.885 o número de acidentados: 1.008 mortos e 5.877 feridos.

\*

Existiam em 1906, em todo o mundo, 120.000 locomotivas; destas pertenciam à França, 12.000, que faziam diariamente o percurso total de um milhão de quilómetros e transportavam anualmente cerca de 400.500.000 passageiros. Possuía 262.980 vagões de mercadorias e o pessoal empregado nos caminhos de ferro atingia 249.705 agentes.

— Uma locomotiva do último modelo (1906) consome 33 quilos de carvão por minuto, podendo atingir uma velocidade de 140 quilómetros por hora.

— As linhas telegráficas de todo o mundo atingiam a extensão de 1.766.000 quilómetros.

No fim do século passado, uma viagem da Europa à Austrália demorava sete meses e meio. Em 1906, de Marselha a Sidney, esta mesma viagem fazia-se em 34 dias! E na época actual o tempo do mesmo percurso conta-se por... horas!!!

\*

Segundo estatísticas referentes ao ano de 1909, existiam nos Estados Unidos da América do Norte 400.000 quilómetros de vias férreas, com a circulação de 57.000 locomotivas, 45.000 carruagens de passageiros, e dois milhões de vagões de mercadorias, entre os quais se contavam 140.000 frigoríficos.

### O vagom mais antigo

O vagom ferroviário mais antigo ainda existente, e que ainda presta serviço, está na estação de Saint Rollox, perto de Glasgow, e foi construído no ano de 1848, em tão bom estado de conservação que parece novo. Serve de habitação a um agulheiro.

### Vagão Igreja

Pelo Bispo de Dakota foi encomendado em 1894 à Companhia Pullman uma carruagem-igreja, que se destina ao serviço religioso nas pequenas aldeias distantes dos grandes centros.

A carruagem compõe-se de dois compartimentos, um dos quais serve para alojamento do Bispo; o outro tem capacidade para 70 fiéis e está equipado com altar, pia baptismal, órgão e cátedra.

### Como se devia dormir em carruagem-cama

Não sabemos se o conselho será de aproveitar, no entanto aqui o deixamos arquivado. É uma opinião exposta em Inglaterra por um Dr. Quetten, em 1899:

«O passageiro coloca a cabeça na direcção da locomotiva e a trepidação desta afasta o sangue da cabeça e produz o sono tranquilo. No caso contrário, isto é, se colocar os pés na direcção da máquina, o sangue afluí à parte superior do corpo e dorme mal. As dores de cabeça que sobrevêm depois de uma noite de viagem, são, quase sempre, originadas por esta posição.»

### Locomotivas em circulação em 1894

O número de locomotivas existentes em todo o mundo, no ano de 1894 eram, no total, 109.000, assim distribuídas:

Europa, 65.000; América, 40.000; Ásia, 3.500; Austrália, 2.000 e África, 700.

Da parte que diz respeito à Europa, figura à frente da lista a Inglaterra com 17.000; a Alemanha com 15.000 e a França com 11.000, dividindo-se as restantes 20.000 pelos outros países.

### O ano de 1920 na Africa do Sul

A recta ferroviária mais comprida do Mundo, em comparação com todas as outras, existe na Rodésia e liga Bulawaio com as cataratas de Vitória. Sem a mais pequena curva, tem a extensão de 116 quilómetros.

### No Japão

Perante a insuficiência dos meios de transporte entre a ilha de Hondo e a de Kinshu, cuja ligação era feita por um «ferry-boat», o Governo Imperial do Japão pensou construir um túnel submarino sob o estreito Shimonoseki. Para o estudo da construção deste túnel, que devia ter a extensão de 11 quilómetros, vários engenheiros se ocuparam dos estudos geológicos, quando outros viajavam pela Europa e Estados Unidos da América colhendo ensinamentos das obras similares.

Os trabalhos teriam começado em 1921, e dos 11 quilómetros a construir, dois eram feitos sob as águas do estreito de Shimonoseki, calculando-se o seu custo, em 1920, em 50 milhões de Francos. A duração da obra seria de sete anos.

### Na Alemanha

Wirth, um alemão inventor de diversos aparelhos destinados a comandar a distância os navios, idealizou um sistema de T. S. F. com o fim de parar os comboios, em caso de perigo eminente.

Um aparelho receptor colocado na carruagem das bagagens, previamente munido da respectiva antena, receberia a transmissão que seria feita ao comboio através da linha telegráfica existente ao longo de toda a via férrea, de modo a não prejudicar o serviço normal.

No caso de se prever qualquer acidente, esgotadas todas as comunicações ordinárias, o chefe da estação poderia emitir a ordem de paragem, e, conforme desejasse, comandaria uma série de sinais sonoros ou luminosos e até os próprios freios, fazendo estacar automaticamente a marcha do comboio.

\*

Já Júlio Verne tinha idealizado a construção de aeronaves com um material feito de pasta de papel altamente comprimido, o que atesta a antiguidade da ideia. Um nosso compatriota, natural da Ilha Terceira, também se aventurou, com um barco feito de papel de jornal—há algumas dezenas de anos— a fazer a travessia da sua ilha para a de S. Miguel. E, segundo consta, tal barco ainda existe exposto num dos museus dos Açores.

Dois engenheiros alemães, o Dr. Wagner, dos estaleiros Vulcain, de Stettin, e M. Radinger, director dos de Houvaldt, em Kiel, descobriram o fabrico de uma espécie de cartão composto com uma mistura de papel, fibras têxteis, etc. que, armada com uma fina rede de arame de aço, poderá servir para o fa-

brico de couraçados, vagões, locomotivas, pavimentos, bicicletas, etc.

Segundo afirmações dos referidos inventores, esta matéria possui enorme resistência, podendo pela sua leveza e pelo seu custo mínimo, substituir o alumínio e o aço e é indestrutível à acção do fogo e da água.

### Até um insecto pode fazer parar um comboio

Numa linha inglesa o tráfego esteve comprometido durante duas horas porque um pequeno insecto — uma tesourinha — com o seu minúsculo corpo, estabeleceu um curto-circuito no aparelho de sinalização eléctrica.

O caso não era novo, pois que, em 1908, na Irlanda, aconteceu idêntica ocorrência motivada por uma aranha. E um vapor do Mississipi teve de parar a sua marcha porque uma invasão de pequenos insectos se introduziu nas suas máquinas, travando-as.

Em 1915, numa estação sul-africana, a invasão de um enxame de abelhas, fez evacuar todo o pessoal e passageiros impedindo a chegada ou saída de quaisquer comboios enquanto outro destino não quis tomar.

Apesar de se não tratar de insectos, também é interessante arquivar o caso de um ouriço que se deixou entalar entre a lâmina de uma agulha e o respectivo carril, ocasionando o descarrilamento de um comboio, em Inglaterra.

## Pestana & Fernandes, L.<sup>da</sup>

Telef. } 366171/5  
31753

R. dos Sapateiros, 39  
LISBOA

Importadores e Exportadores

DROGAS

PRODUTOS QUÍMICOS

ESPECIALIDADES FARMACÉUTICAS

Representantes exclusivos  
dos

Produtos NÍVEA, Adesivos TESA  
e LEUKOPLAST

Fornecedores de

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Março de 1909)

## Ainda o Arsenal da Marinha

Em artigo anterior expuz a questão do Arsenal, cuja transferencia para a margem esquerda interessava sobretudo ao melhoramento das comunicações em Lisboa, devendo pois ter benéfica repercussão no movimento de caminhos de ferro.

Convém insistir, porque não faltam incredulos que julgam a obra irrealizavel, por não caber o empreendimento nas forças do Thesouro, pelo menos na hora presente.

Ainda quando assim fosse, bem merecia o actual ministro da marinha por empreender o estudo de tão momentoso problema e preparar-lhe a solução para hora mais propicia. Não se trata, porém, de empresa chimerica ou prematura e sim de um melhoramento inadiavel, cuja realisação nenhuma difficuldade offerce. A questão acha-se sufficientemente esclarecida tendo pois chegado o momento de acção pratica.

Ninguém competente contestará a necessidade de um arsenal bem ordenado, como elemento imprescindível das nossas forças navaes, que precisamos reorganizar a sério, se pretendemos manter integro o nosso dominio colonial e valorisar a aliança tradicional com a Inglaterra.

Que vale esta se as esquadras da nossa alliada não tiverem meio prompto e seguro de receberem nos nossos portos reparações indispensaveis, ou se ás nossas forças navaes faltar um arsenal em boas condições?

Para que esse arsenal possa desempenhar cabalmente a sua funcção em tempo de guerra, carece de ter em tempo de paz material sufficiente e pessoal adestrado, além do que demandam simples reparações, porque esses recursos indispensaveis não se improvisam na hora da lucta. Tem por isso de abranger os trabalhos de construcção, embora se adquiram os grandes navios nos estaleiros mais afamados do estrangeiro.

Póde o actual arsenal preencher essa missão? De modo algum.

A sua situação é a peor possível, encravado no centro da cidade, estrangulando a sua principal artéria, que só à custa de consideravel dispendio poderia ser alargada.

A area é o mais exigua possível, pois nem chega a 8 hct.<sup>66</sup>.

Além de acanhado, não tem as suas diferentes partes subordinadas a um plano geral methodico, que torne faceis e economicas as relações das diferentes officinas e a passagem de material de umas para outras nas fases successivas do fabrico, sem manobras inuteis. Para atracação de navios ha apenas a ponte, de modo que a maior parte d'elles teem de estacionar no meio do rio, sendo preciso transportar diariamente pela manhã e á tarde, de terra para bordo e vice-versa, os operarios.

Póde-se calcular a enorme perda de trabalho e a despeza que resulta d'este modo de proceder.

O dique, curto e arruinado, fechado por um batel-porta defeituoso, situado em local em cuja frente são rápidos os assorriamentos e portanto frequentes as dragagens, de pouco serve.

Depositos de carvão, não existem. Armazens para arrecadação de material de cada navio, em relações faceis com o rio, tambem brilham pela ausencia.

Triste sudario, cujos efeitos economicos são acusados pela estatistica da despeza!

Occupam-se no Arsenal perto de 2:000 homens, que pouco produzem.

Segundo dados relativos a epoca recente, os gastos de pessoal foram de 374 contos e os de material 206.

O pessoal absorveu pois cerca de 65% da despeza total, quando nos arsenaes francezes, que não são modelo de boa organização, foi apenas de 25%.

Póde acaso continuar o Arsenal a ser sorvedouro quasi inutil de dinheiro?

De que serve adquirir navios, se não ha diques em termos para sua reparação, nem meio de lhes fazer economicamente os fabricos precisos?

Na primeira metade do seculo XVIII elaborou Carlos Mar-  
del um projecto de arsenal em Alcantara, conjugado com a construcção de uma avenida marginal desde o Corpo Santo até Belem, contornando pelo norte o novo arsenal.

Não foi por diante esse projecto.

Depois do terremoto de 1755, Eugenio de Carvalho erigiu os actuaes edificios do Arsenal, que satisfaria às exigencias da architectura naval da epoca.

Pouco a pouco e ao sabor das circumstancias se foram fazendo as obras, como o dique (devido a Bartholomeu da Costa e concluido no reinado de D. Maria I.) a ponte com a cabrea, obra de J. Evangelista de Abreu, o batel-porta do dique, barracões para officinas, etc.

Quando se pretendeu melhorar a nossa marinha, ahi por 1865, chamou-se Croneau para dirigir o ar-  
enal e pô-lo em condições de fabricar os modernos navios de aço. Não é facil saber a quanto montam as desp.  
zas feitas desde então em obras e acquisição de machinas-ferramentas, mas pode-se afirmar que mais de 700 contos se gastaram.

Durante muito tempo não se pensou na transferencia do arsenal. Miguel Paes, que tanto estudou os melhoramentos de Lisboa, viu claro, neste como noutros pontos, e alvitrou a sua mudança para a Margueira.

No plano geral das obras do porto de Lisboa contou-se com a conservação do arsenal.

A doca que ficava na sua frente teria na entrada uma ponte rolante para passagem da linha e avenida marginal.

Construiram-se carreiras dando para essa doca, ficava um unico dique, de acanhadas dimensões, continuavam a existir todos os defeitos que apontámos.

Tão manifestos eram elles, que em 1890 foi uma comissão encarregada de estudar a transferencia do arsenal.

Dos seus trabalhos resultou o encargo cometido em 1895 a outra comissão de fazer o projecto do novo arsenal entre Cacilhas e a Margueira.

Fizeram-se valiosos ante-projectos, iniciaram-se sondagens geologicas, estudando-se ao mesmo tempo o aproveitamento temporario do actual arsenal.

Tinha a esse tempo sido adiada a construcção das obras do porto de Lisboa entre Santos e a Alfandega, achando-se nos seu periodo agudo as questões do Governo com a empresa Hersent. O desastre do muro da Alfandega, as difficuldades encontradas no Caes de Sodré, as enormes profundidades de lodo fluido em frente do Arsenal, mostravam quanto seria dispendioso esse troço de obras.

Propoz portanto o eminente engenheiro, sr. conselheiro A. Loureiro, uma avenida cingida ao limite dos terrenos actuaes, inutilizando a caldeira para pequenos barcos, inclinando-se para o lado da praça dos Remolares, e dividindo o arsenal em duas partes. Previas-se o acresc.  
ntamento do dique, com ponte rolante para a passagem da avenida e carreiras de construcção entre esta e o rio.

Era a unica solução compativel com a necessaria continuidade da avenida marginal e com a permanencia do arsenal no sitio onde se encontra.

Mais não podia fazer o illustre engenheiro dentro da hypothese que lhe era posta da conservação do Arsenal.

Mais recentemente elaborou-se um plano de obras que sem quasi o ampliar, acrescentava carreiras e ponte-caes carissimas, pondo-se de parte a ideia de prolongar a avenida marginal.

Era duplamente inadmissível o alvitre, já por privar a cidade da sua mais importante via de comunicação, já por deixar o arsenal invadido de defeitos insanáveis.

Por isso o seu illustre director, o sr. Mancellos Ferraz, tem-se empenhado por abrir caminho á ideia da transferencia de aquelle estabelecimento fabril para a margem esquerda

Que local póde ser escolhido ?

Na margem direita só seria admissível a sua collocação a montante do porto commercial, que deve ir até Braço de Prata.

Faltariam pois os grandes fundos precisos para o accesso dos grandes navios.

Na margem esquerda é a Margueira o unico local apropriado. Fóra do porto commercial, em excellentes condições para a construcção, ha local abrigado e proximo dos grandes fundos.

Entre esse local e a costa, medeiam mais de 9 kilometros, bastando pois algumas baterias para o pôr ao abrigo de algum tiro por elevação. Nenhum navio se exporia a perigo certo para obter resultados tão incertos como os d'esse bombardeamento.

No rio de Coima escasseia o espaço e haveria que dragar um extenso canal de pouco segura conservação para o accesso.

Na frente do Barreiro os fundos de 7 metros só se encontram a 5 kilometros da margem.

Nenhum local existe dentro do Tejo comparavel com o escolhido na Margueira, e que tem ainda as sabidas e apreciaveis vantagens de ligação pela linha do Sul com diversos pontos estrategicos, especialmente com o porto de Lagos.

O actual ministro da marinha, conscio da indeclinavel urgencia do empreendimento, empenha-se resolutamente em o realisar, no que presta ao paiz relevantissimo serviço.

É de esperar que no vasto orçamento do seu ministerio encontre meio de assegurar a anuidade precisa para os encargos da construcção do novo arsenal, sem necessidade de avolumar a despesa. Em taes condições, cae por terra a principal objecção que poderia ser oposta ao projecto.

A transferencia do arsenal tem por consequencia immediata a possibilidade da conclusão da avenida marginal, obra facil e barata.

Dando-lhe 25 metros de largura a par do torreão occidental da praça do Commercio, poucos metros tem que avançar o muro que a limita pelo sul, deixando intacta a parte principal do caes das Columnas. Obra é essa barata, em que se aproveitarão as cantarias do muro actual, não se alterando pois o aspecto da praça.

Ligada essa avenida com a do Aterro, a linha descendente dos electricos contornará desde a rua Augusta a praça do Commercio, seguindo pela nova avenida e ligando-se com a linha da Travessa do Corpo Santo.

Na rua do Arsenal ficará apenas a linha ascendente, o que a desafoga extraordinariamente, sem talar na parte do movimento de peões e carros que passará para a nova avenida.

Da estação do Caes do Sodrê pode sair ao sul uma linha com carris de gôla, atravessando o largo e seguindo pela rua marginal e pela avenida até á Alfandega para dar a ligação com Santa Apollonia.

Não faltam exemplos de cidades em que a linha ferrea está assente sem vedação no leito das ruas.

O trafego de mercadorias póde ser feito a horas de menor circulação na avenida.

Podem mesmo passar ali com precaução comboios de passageiros. Por que não ha de partir o *Sud Express*, por exemplo, da estação do Caes do Sodrê, com relações faceis portanto com os paquetes ?

Quanto ao edificio pombalino do arsenal, afigura-se-me que os serviços dos correios e telegraphos se poderão ali instalar em excellentes condições, com facil accesso por todos os lados, com a ponte do Arsenal para embarque e desembarque de malas, o que facilita consideravelmente esse importantissimo movimento de transito.

Desde a praça do Commercio até o Caes de Sodrê ficará pois um lindissimo passeio á beira do rio, sem estorvos de construcções ou vedações junto do qual se podia edificar um *pear* ou estacada para diversões e *sport* nautico.

Ficarão ainda disponiveis terrenos para a venda, de valor muito superior a 200:000\$000 réis.

Que é preciso para que se realise tão capiital melhora-mento, que interessa a varios serviços publicos, á viação urbana e aos caminhos de ferro ?

Duas cousas: energia e perseverança do sr. Ministro da Marinha, ao qual não faltam esses requisitos para levar por diante o seu empenho: tregoas das paixões politicas nas Camaras perante um projecto de tão grande alcance.

É um dever patriotico melhorar as condições do Arsenal.

É ao mesmo tempo acto d'excellent administração a sua transferencia.

Esperemos, pois, que se realisaré em curto praso.

J. Fernando de Souza



## PARTE OFICIAL

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

PORTO DA BEIRA

Concurso para a apresentação do projecto e construcção do edificio para a instalação dos serviços de exploração do porto da Beira

O «Diário do Governo», n.º 50, III série, de 28 de Fevereiro de 1959, publica o seguinte:

Está aberto concurso público, até às 15 horas do dia 1 de Maio de 1959, para a apresentação do projecto e construcção do edificio para a instalação dos serviços de exploração do porto da Beira.

A base de licitação é de 3:763.000\$.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar na tesouraria dos Caminhos de Ferro de Lourenço Marques ou Beira o depósito provisório de 94.075\$.

A abertura das propostas realiza-se no edificio onde funciona a chefia do serviço de via e obras da Divisão de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira.

O programa de concurso e caderno de encargos poderão ser consultados nas horas de expediente, em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações, Praça do Príncipe Real, 13, e nas secretarias da Divisão de Estudos e Construcção, em Lourenço Marques, do serviço de via e obras, na Beira, dos armazéns da Inspeccção de Exploração de Inhambane e Gaza, dos armazéns da Divisão de Quelimane e dos armazéns da Divisão de Moçambique.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, em Lourenço Marques, 1 de Fevereiro de 1959.— O Engenheiro Director dos Serviços, *Horácio Abelino Brás de Freitas*.

# Recortes sem comentários

## Esposa e viúva na mesma cerimónia

NANTES, Setembro de 1958 - Camille Neau contraiu matrimónio com um soldado francês morto em combate, havia quatro meses, na Argélia. A cerimónia realizou-se na próxima povoação de Lege e foi absolutamente legal.

Uma lei especial francesa autoriza estes casamentos depois da morte dos soldados «em operações de manutenção da ordem» no Norte de África, tendo como única condição a prova de que, antes da morte, o soldado havia iniciado a requisição dos documentos necessários à efectivação da cerimónia.

Em Abril, o soldado Joseph Bonneau chegou a Lege, vindo da Argélia em gozo de licença. Ele e Camille decidiram casar-se, tendo feito correr os proclamas com intenção de o fazer numa futura licença de Bonneau. Entretanto, este perdeu a vida durante um combate perto de Duar Bethaia, em Maio seguinte.

Camille, profundamente atingida pela desgraça e com a intenção de receber a pequena pensão de sangue a que, como viúva, teria direito, e ainda porque o falecido contava com bens de fortuna, decidiu cumprir a sua promessa de casamento.

E assim, Camille se converteu, de solteira em casada e viúva numa breve cerimónia realizada na Municipalidade local. (Efe).

## As mulheres que fumam prejudicam os filhos

LONDRES, 20 - As mulheres que fumam têm filhos menos robustos do que as que não fumam - afirma o dr. Lowe e os investigadores que com ele colaboram na Universidade de Birmingham, acrescentando que as primeiras, quase sempre, dão à luz crianças com cerca de 250 gramas menos do que o peso normal.

O dr. Lowe e os seus colaboradores interrogaram mais de duas mil parturientes, em cinco maternidades, e chegaram à conclusão de que o fumo afecta a alimentação da criança

pela mãe, antes do parto. Aconselhou todas as mulheres grávidas a deixar de fumar, «pelo menos durante os últimos seis meses da gravidez». - (A. N. I.).

## Não deve chamar-se bêbado ao embriagado que canta na rua

LONDRES - Não se deve qualificar de bêbado o embriagado que, desafinado, canta na rua e, muito menos, se deve confundir com um alcoólico. Geralmente os alcoólicos são pessoas «sensatas e inteligentes que bebem frequentemente e muito, mas tranqüilamente e em segredo».

Isto é o que afirma um eminente psiquiatra britânico.

Num artigo publicado na revista «Family Doctor», da Associação Britânica de Medicina, o aludido psiquiatra, Dr. Fr. Casson, assinala que os alcoólicos fazem uso da bebida como defesa contra a solidão e tensão social.

Por último, o Dr. Casson põe em relevo que apenas uma de vinte pessoas que costumam beber, se converte em alcoólica. (Efe).

## Imprensa

O excelente artigo *A Transformação dos Caminhos de Ferro*, que noutra lugar publicamos, é transcrito, com a devida vénia, do diário «O Século».

Trata-se de um artigo de grande interesse para a evolução do caminho de ferro no nosso País e que põe em evidência a política dos transportes que vem sendo desenvolvida pelo Governo.

OS  
BONS ANÚNCIOS  
conhecem-se

**NOS ELÉTRICOS  
E AUTOCARROS**

todos os anúncios  
são óptimos

Custam pouco  
e toda a gente os lê

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

# SOREFAME

**MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHOS DE FERRO**

Concebido, estudado, calculado, desenhado e construído em Portugal

- \* CARRUAGENS \* CARRUAGENS-AUTOMOTORAS E LOCOMOTIVAS (DIESEL E ELECTRICAS)
- \* FURGOES \* VAGÕES \*

**SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, LDA.**  
 AMADORA E LOBITO  
 PORTUGAL

**NOVOS TEMPOS  
NOVA VIDA**

PARA UM LAR MAIS CONFORTAVEL

**2**  
PRECIOSOS AUXILIARES DAS BOAS DONAS DE CASA

MENOR CONSUMO  
MAIOR EFICIÊNCIA

MÍNIMO ESFORÇO  
MÁXIMO RENDIMENTO

**Vactric**  
Aspirador Enceradora

ORGULHO DA INDÚSTRIA INGLESA  
AO SERVIÇO DA ECONOMIA DOMÉSTICA

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS EM PORTUGAL:  
**AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, LDA.**  
 AV. FONTES PEREIRA DE MELO, • TELEF. 59181 (3 LINHAS)

À VENDA NAS BOAS CASAS DA ESPECIALIDADE



# S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE  
METZ - PARIS

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

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

**NOGUEIRA LIMITADA**

107, R. dos Douradores — LISBOA



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

**CONDE BARÃO, LDA.**

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 - LISBOA

**TIMKEN**  
BRITISH TIMKEN LTD.  
CAIXAS DE EIXO  
PARA  
CAMINHOS DE FERRO  
REPRESENTANTES  
**C. SANTOS LDA.**  
29, AVENIDA DA LIBERDADE, 41  
LISBOA

REGIST ERO TRADE MARK TINKEN - MADE IN ENGLAND

## Sacos de papel

### EMBALAGEM

Prática, económica e higiénica

Sacos multifolhas abertos, com válvula, cosidos  
ou colados de 3 a 6 folhas com áreas desde 1350  
a 6800 cm<sup>2</sup> (aprox.)

Próprios para:

Açúcar, cereais, farinhas, adubos,  
produtos químicos, cimento, cal,  
gesso, etc.

**GME. GRAHAM J<sup>OR</sup> & C.<sup>A</sup>**

Introdutores em Portugal da indústria  
de Sacos de papel multifolhas em 1935



Um produto da **Fábrica da Abelheira**

R. DOS FANQUEIROS, 7 R. DOS CLÉRIGOS, 6

Telef. 20066  
LISBOA

Telef. 26962  
PORTO

**NOS BONS  
MOMENTOS...**  
ESPUMANTES  
NATURAIS DAS  
*Caves Alianca*  
SANGAINOS

VINHOS DE MESA  
AGUARDENTES VELHAS  
LICORES

Armazéns em Lisboa (Filial):

Av. Infante D. Henrique II - Circular  
Telf. 381596 e 382155



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



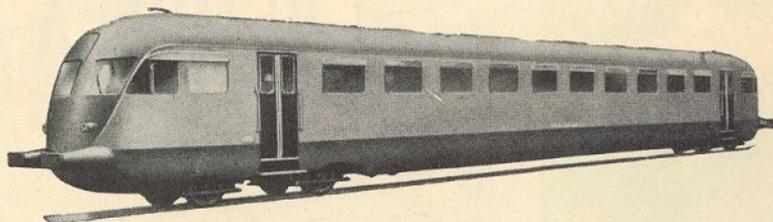
Auto-transformadores de 220/151 kv. destinados à subestação de PEREIROs da C. N. E. depois do desembarque no Porto de Lisboa

**SOC. DE ELECT. BROWN BOVERI, LTDA.**

Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º

Telef- 2 3411

**P O R T O**



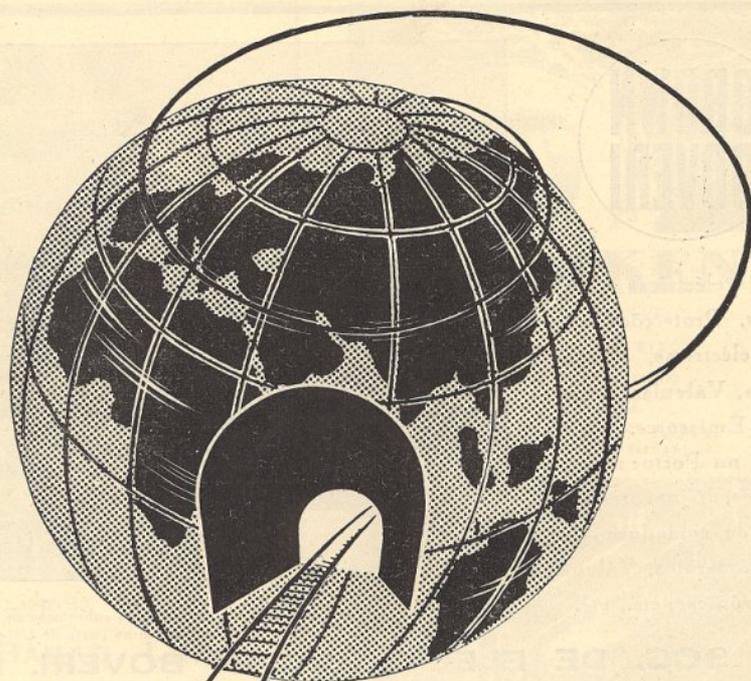
**BREDA FERROVIARIA S. p. A.**

Representante exclusivo:

**«UNIVERSAL»**

Sociedade de Aços, Máquinas e Ferramentas, Lda.

PORTO — LISBOA



O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA

**BENZO-DIACOL**  
VENCE A TOSSE