

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 MENDONCA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1475



1 — JUNHO — 1949



ANO LXII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal
(semestre) 30\$00 África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVESES
 Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO
 Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
 Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU
 Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
 ALVARO PORTELA
 REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
 Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO
 Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
 Coronel de Engenharia ABEL URBANO
 Major de Engenharia MÁRIO COSTA
 Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
 Capitão de Engenharia JAIME GALLO
 Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
 ANTONIO MONTÉS
 Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO
 Dr. MANUEL MÚRIAS
 GUERRA MAIO
 Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
 CARLOS C. S. GONÇALVES
 CARLOS BIVAR
 J. L. COELHO DOS REIS
 Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS

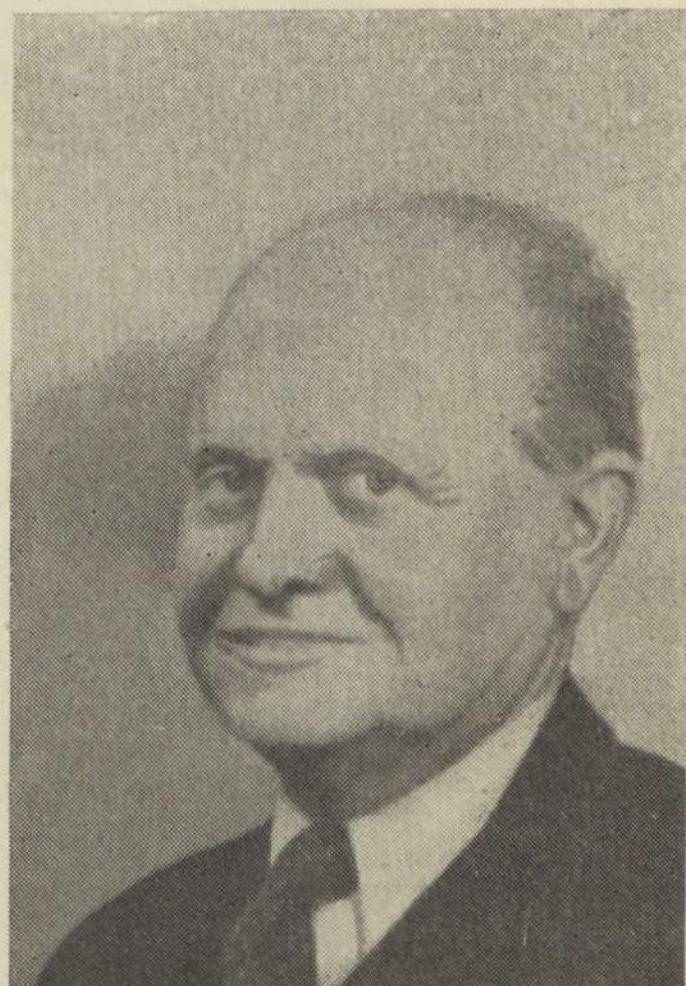


S U M Á R I O

Salut	327
La Voie et Travaux aux Chemins de Fer du Portugal, par l'Ing.eur J. DE SOUSA NUNES	331
La Compagnie Internationale des Wagons-Lits	337
Os caminhos de ferro da África ao Sul e os seus escoadouros para o Mar, pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO	341
O Caminho de Ferro do Monte, na Ilha da Madeira, por CARLOS BIVAR	346
O Caminho de Ferro e a concorrência do Automóvel, por GUERRA MAIO	349
Realização de um projecto transcendental, pelo Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN	351
A Lei n.º 2008 veio facilitar a nacionalização dos Caminhos de Ferro, por J. LUCAS COELHO DOS REIS	353
Faro	357
Olhão, vila cubista	358
Tavira, cidade turística	359
Vila Real de S.º António	361
Loulé, povoação bairrista	362
Beja, museu aberto	363
A vila de Moura	364
Barreiro, centro industrial	364
Lavrado e os seus vinhos	366
Estremoz, cidade bela	367
Evora, cidade clara	368
Reguengos de Monsaraz	369
Pero Pinheiro	371
Viseu e as suas atracções turísticas	373
Problemas sociais, pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA	378
Parte Oficial	379
Efemérides ferroviárias, por CARLOS NÓNÓ	381
A Evolução Histórica dos Transportes Terrestres em Portugal, pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR	397
Uma opinião, pelo Major Aviador HUMBERTO DA CRUZ	383
Troços de linhas abertas à exploração desde 1856, e sua extensão	395
Bom humor	400
Colónia de Férias da C. P.	401
Há 50 anos	403

S A L U T

C'est aujourd'hui que aura lieu á l'Institut Supérieur Technique, l'inauguration solennelle de la Réunion de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer. Portugal a l'honneur de recevoir dans ce moment quelques unes des personnalités les plus distinguées, dont les noms se trouvent liés depuis longtemps à la gloire et aux améliorations des Chemins de Fer de plusieurs pays. La décision de cette réunion, on la doit, comme nous l'avons déjà dit, à l'illustre Inspecteur Supérieur des Travaux Publics, Monsieur l'ingénieur Raúl da Costa Couvreur, représentant au Portugal de l'Association Internationale des Che-



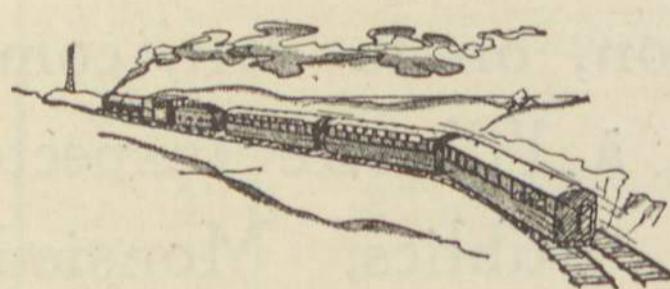
Mr. FERNAND DELORY

Directeur Général de la Société Générale des Chemins de Fer Belges et Président de la A. I. C. C. F.

mins de Fer, qui a son siège à Belgique, et membre du Conseil Directif de la *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

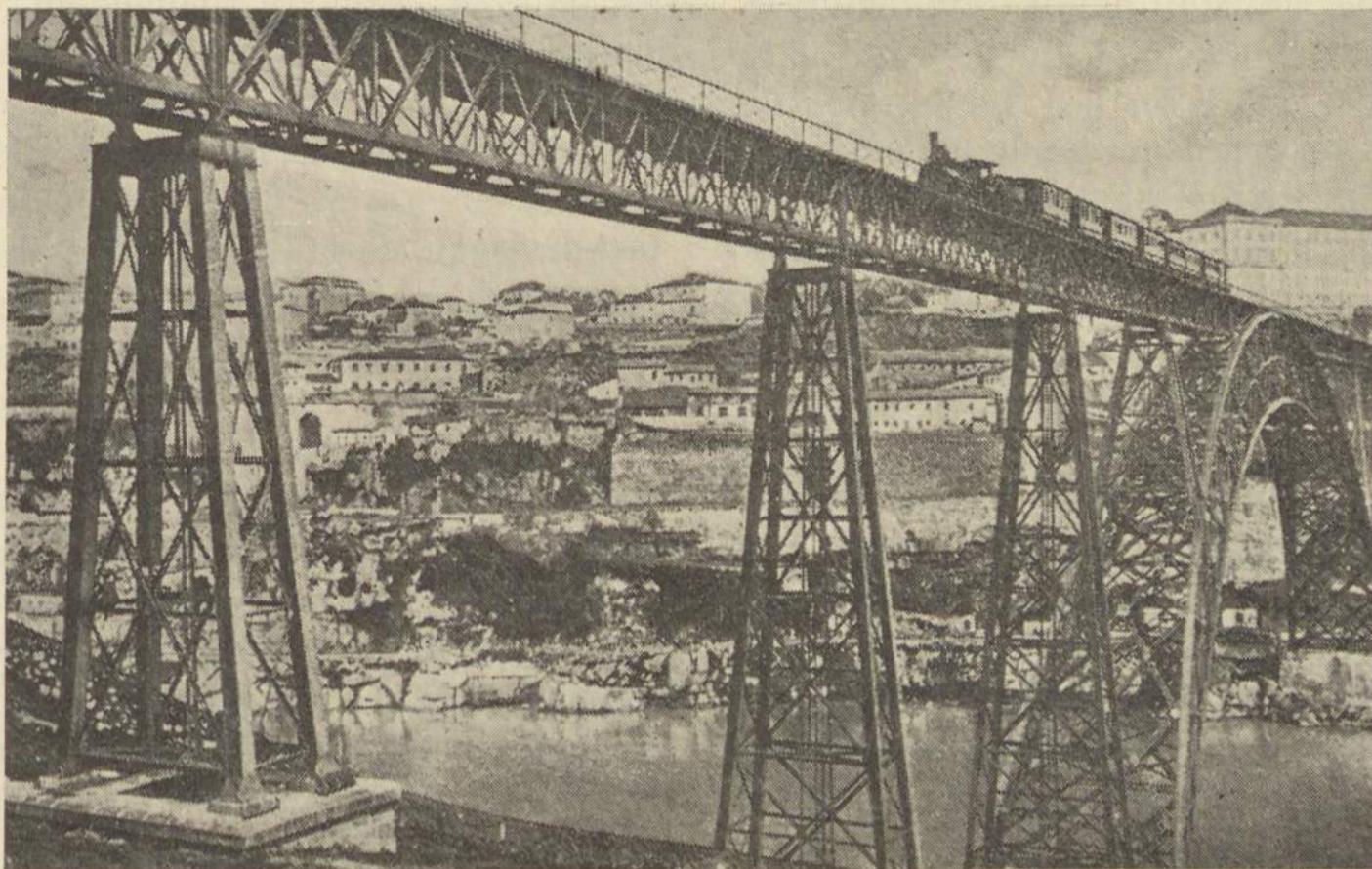
Ce sont des raisons plus que déterminantes, pour que dans ce jour nous prêtions nos hommages aux illustres délégués faisant part de la Réunion de Lisbonne, particulièrement à ceux qui pour la première fois visitent notre pays.

Gazeta dos Caminhos de Ferro, que c'est une des plus anciennes publications de l'Europe, sur Chemins de Fer, salue pourtant tous les délégués qu'aujourd'hui inaugurent solennellement, à l'Institut Supérieur Technique, la Réunion de Lisbonne, sous la présidence de Monsieur le Ministre des Communications, le Colonel Manuel Gomes de Araújo, à qui les Chemins de Fer Portugais doivent déjà des services relevés.





Monsieur le Ministre des Communications,
le colonel Manuel Gomes de Araújo



Le pont D. Maria Pia - PORTO

La Voie et Travaux aux Chemins de Fer du Portugal

Par l'Ing.eur J. DE SOUSA NUNES

Chef de Division à la Voie et Travaux

AU milieu du XIX^e siècle l'État Portugais, ayant connaissance de l'évolution des transports terrestres dans les plus importantes nations européennes a essayé de suivre très louablement ce développement en contractant, vers 1845, avec la «Compagnie des Travaux Publics du Portugal» la construction du chemin de fer de Lisbonne à la frontière.

Mais, à cause des troubles politiques de cette époque, l'initiative n'a pas réussi et seulement en 1852 on a adjugé la construction de la première étape du chemin de fer de Lisbonne à Santarém à la Compagnie Central et de la Péninsule des chemins de Fer au Portugal.»

Les travaux ont été commencés le 17 Septembre 1853.

Le 28 Octobre 1856 on a inauguré le tronçon Lisbonne-Carregado.

L'écartement des rails adopté a été le normal de 1,44 m en usage dans l'Europe Central, France et

Angleterre, qui était le plus convenable à cause de mieux s'adapter à l'accidenté du territoire national.

En même temps la «Compagnie des Chemins de Fer du Sud du Tage» instituée vers 1854, avait commencé aussi la construction de son réseau avec le même écartement de 1,44 m et faisait circuler ses trains jusqu'à Bombel en 1858 et ouvrait à l'exploitation les lignes de Barreiro-Vendas Novas et de Pinhal Novo-Setúbal vers 1861.

L'écartement des rails de 1,44 m n'a pas été conservé car le Gouvernement Portugais avait résolu adopter la largeur de voie de 1,67 m, déjà utilisée par l'Espagne sous le prétexte d'une augmentation notable de puissance des locomotives et d'une plus grande capacité du matériel roulant, en contribuant de cette façon à la création de l'unité des voies ferrées principales dans la Péninsule Ibérique.

En 1859 on a adjugé la concession de la ligne de l'Est avec l'écartement de la voie large pour permettre des communications internationales par Badajoz et

Madrid et aussi celle du Nord qui devrait établir la liaison entre les deux principales villes du Portugal — Lisbonne et Porto.

En 1859 et 1864 on a procédé de la même façon pour le réseau du Sud et Sudest avec l'imposition de commencer par élargir les tronçons déjà en exploitation.

En 1867 le Gouvernement Portugais à fait bâtir le réseau de Minho et Douro également en voie large.

En 1869 l'État Portugais a pris possession du réseau du Sud et Sudest qu'il a exploité, ainsi que celui de Minho et Douro, jusqu'en 1927, année à partir de laquelle ces deux réseaux ont été loués à la «Compagnie des Chemins de Fer Portugais» qui était déjà la concessionnaire des Réseaux de l'Est, Nord, Ouest, Beira-Baixa, Brancement de Cáceres et celui de Cascais, l'unique électrifié et loué à la «Société Estoril» depuis 1918.

En 1871 on a donné la concession pour la construction de la ligne de Guimarães en voie étroite de 1^m,00, mais à cause de beaucoups de vicissitudes, le premier tronçon Trofa-Vizela à été ouvert à l'exploitation seulement en 1883.

Pareillement en voie étroite mais avec l'écartement de 0^m,90 a été adjugé en 1873 la concession de la ligne de Porto, Póvoa et Famalicão, dont la première partie a été inaugurée en 1875.

Pour avoir une liaison plus directe entre le Portugal et la France on a adjugé la concession du réseau de Beira-Alta, aussi en voie large, en 1876.

A fin de raccourcir le trajet Lisbonne-Madrid on a bati le Brancement de Cáceres en 1877.

Em 1882 on a donné le plus grand développement à la construction du réseau de voie étroite avec l'écartement de 1^m,00 et on a executé les lignes de Dão, Foz-Tua-Mirandela, Vale-do-Vouga, Brancement de Aveiro, Tâmega, Corgo et Sabor.

En 1927 on a élargi l'écartement des rails de la ligne Porto-Póvoa et Famalicão à fin d'unifier avec la largeur de 1^m,00 toute la voie étroite du Portugal.

Les principes fondamentaux de la législation portugaise des chemins de fer, qui appartiennent au domaine public, ont été établis par le décret du 31 Décembre 1864 et son règlement du 11 Avril 1868.

En 1946 le Gouvernement a fait connaître l'intention de concentrer dans une seule entreprise l'exploitation des chemins de fer et la C. P. a pris l'initiative de son exécution le 1 Janvier 1947.

La longueur totale des voies ferrées du Portugal, dont l'avancement a été assez lent, est aujourd'hui de 3.635 kilomètres, dont 2.864 de voie large et 771 de voie étroite.

Ces chiffres sont loin des prévus au dernier plan du réseau des chemins de fer nationaux qui totalisait 6.766 kilomètres dont 4.291 de voie large et 2.475 de voie étroite.

Avec la concentration des entreprises ferroviai-

res la C. P. exploite maintenant 3.557 kilomètres dont 2.808 de voie large et 749 de voie étroite. Actuellement il y a 396 kilomètres de voie large double dont 26 électrifiés et exploités par la Société Estoril.

Au réseau de la voie étroite il n'y a que 6 kilomètres de double-voie.

La superficie du Portugal continental est de 88.620 kilomètres carrés et sa population, par le recensement de 1944, de 7.218.882; il y a ainsi une densité de 41 mètres de voie ferrée par kilomètre carré et 505 mètres par 1.000 habitants.

Voici d'une façon peut-être assez concise les notes les plus en évidence de l'évolution historique des chemins de fer au Portugal.

Sur les matériaux utilisés, procédés d'emploi, entretien et le développement même de la Voie et Travaux nous alons signaler quelques renseignements quoique aussi très résumés.

Aux anciens types de rails de double-champignons se sont suivis les *Vignole*, dont le poids par mètre courant a evolué dans la voie large de 30, 36, 40 jusqu'à 45 kgs., et les longueurs ont aussi augmentés progressivement de 8 à 18 mètres.

Dans la voie étroite l'évolution des rails *Vignole* employés a changé de 20 kgs/m de poids à 24, 26 et 30 kgs/m avec longueurs de 6 à 15 mètres.

La voie la plus importante du Portugal, presque totalement en voie double, — Lisbonne-Porto — est équipée d'une façon à peu près générale avec des rails de 45 kgs/m de poids et 18^m de longueur et des joints à fourrure. A fin d'éviter le cheminement des rails on applique des serre-rails *Winby* ou *Fair* renforcés par des bandes en fer qui se rattachent sur quatre traverses.

Presque tous les types d'éclisses sont à cornière.

La reduction du nombre des joints par soudure des abouts des rails est en exécution spécialement dans les tunnels et les ponts. En dehors de ces endroits on se limite à l'élimination d'un joint par chaque paire de rails de 18 mètres, ce qui fait monter la longueur de chaque pièce à 36 mètres.

À cause de manque de rails courts pour les courbes on a dernièrement adopté le plan de pose américain de joints alternés au contraire de l'usage courant en équerre.

L'acier des rails est, toujours que possible, de fabrication Thomas de 68 kgs/mm² de résistance à la traction, 12% d'allongement minimum avec coefficient de qualité R + 2A égal ou supérieur à 96.

Les traverses des voies portugaises sont exclusivement en bois de chêne, eucalyptus, mais surtout du pin créosoté, dont la durée moyenne est de 14 ans.

Le plan de pose normale est aujourd'hui de 1.667 traverses sur 1.000 mètres de voie; les rails sont fixés aux traverses par des tirefonds ordinaires ou de joint (6 par traverse).

Presque toutes les lignes portugaises sont bâties avec du calcaire, du granit ou de la quartzite. On a commencé à appliquer, il y a déjà quelques années, le soufflage.

L'entretien des voies est très soigné, et exécuté par un personnel extrêmement dévoué, attentivement élevé dans des écoles professionnelles spéciales dont les professeurs sont choisis parmi les plus compétents des anciens agents.

On utilise des procédés de réparations partielles et révisions méthodiques qui, dans une partie du réseau de voie large, sont faits par des services motorisés.

Le nombre de poseurs de voie par kilomètre est de 0,7 et le rendement moyen de l'homme-jour dans les révisions méthodiques 8,00 dans les lignes non

Il y a aux chemins de Fer Portugais de nombreux ouvrages d'art dont quelques-uns sont très importants et parmi les métalliques on doit signaler le Pont D. Maria Pia sur le Douro, à Porto, avec un arc de 160^m de portée et 61^m de hauteur; le pont D. Amélie sur le Tage de 840^m de longueur, le pont sur le fleuve Lima à Viana do Castelo; le pont international à Valença; le pont de Lares près de Figueira da Foz; le viaduc de Saint Pierre dans la ligne de Beira-Baixa, avec 62 mètres de hauteur, etc..

On a remplacé dernièrement quelques ponts métalliques par d'autres en maçonnerie: ponts de Pala, Sermenha, Vila Meã, et Tamega sur la ligne du Douro; celui de Coa dans la Beira-Alta; ceux de Quinta Nova et Mouratos sur la ligne du Sud.

On doit mentionner tout spécialement les ponts



Le pont D. Amélia sur le Tage, dans la ligne de Vendas Novas

motorisées; dans les motorisées on compte respectivement 0,45 et 11,00.

Le nombre de types d'appareils de voie s'est considérablement accru avec celui des installations de gares. Les aiguilles plus employées sont élastiques à verrouille.

Les coeurs de croisements en acier moulé au manganèse se sont répandus; on a recours à la soudure pour recharger les parties des appareils en acier ordinaire qui s'écrasent sous l'effet des chocs et le passage du matériel roulant.

Sur la voie large la limite inférieure des rayons des courbes est de 350 mètres et les pentes vont jusqu'au maximum de 18^{m/m} à cause de l'accidenté du terrain.

Sur la voie étroite le rayon des courbes baisse à 60 mètres et les rampes montent à 25^{m/m} par mètre.

en maçonnerie du Vale-do-Vouga, dont celui du Poço de Santiago a un arc central de 57^m de portée et 40^m de hauteur.

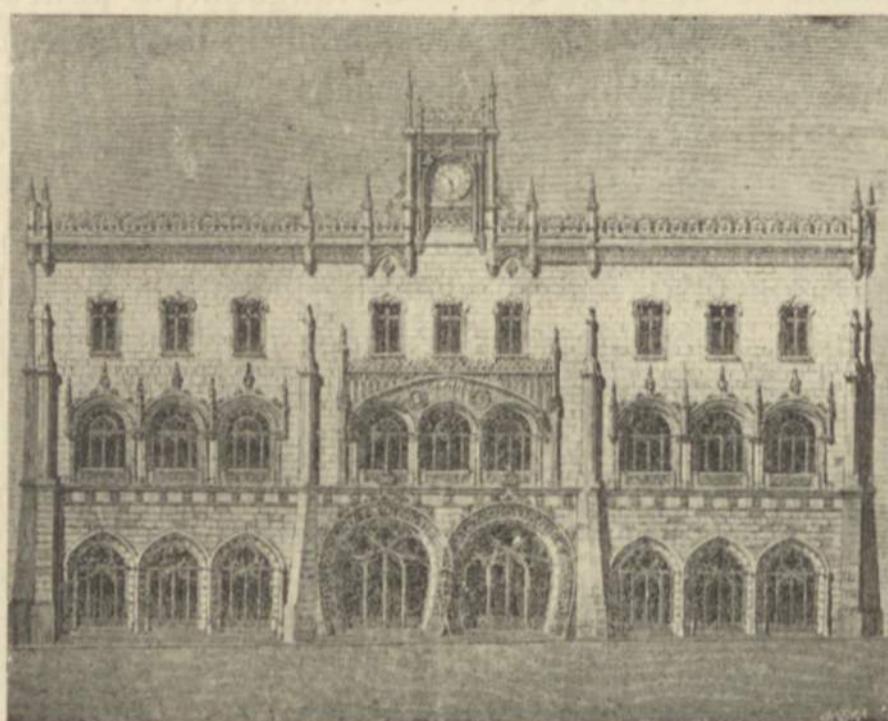
Le béton armé a été utilisé dans les petits ouvrages d'art jusqu'à 6 mètres de portée.

Il y a beaucoup de tunnels sur toutes les voies, dont les plus longs sont celui de Rossio, à Lisbonne, avec 2.612 mètres, celui de Juncal, dans la ligne du Douro, avec 1.621^m, celui de Porto (S. Bento) avec 1.275^m, celui de Caide dans la ligne du Douro avec 1.097^m, celui de Salgueiral II^e, dans la Beira-Alta avec 1.095^m, celui de Tamel, dans la ligne du Minho avec 980^m, etc..

La Compagnie des Chemins de Fer Portugais a reconstruit et modernisé beaucoup de bâtiments des recettes des gares employant de préférence dans ces constructions le style régional portugais.

Avant la concentration des entreprises de chemins de fer les autres administrations ferroviaires lui ont suivi l'exemple.

Les légitimes exigences d'une clientele desireuse



La gare du Rossio, à Lisbonne

de locaux plus aérés, mieux éclairés, d'une ordonnance simple et pourvus de commodités nouvelles ont conduit à transformer, en les reconstruisant parfois de fond en comble de vieux embarcadères de voyageurs.

Des dégagements très larges, des vestibules fortement éclairés, des salles d'attente confortables ont caractérisé toutes les transformations entreprises.

Partout il a été fait largement usage du béton armé, des carrelages céramiques appelés «azulejos», qui souvent constituent des panneaux décoratifs très remarquables selon la bonne tradition artistique portugaise (Porto-S. Bento, Restaurant de Caldas da Rainha, Lisbonne-Terreiro do Paço, Évora, Beja, Vila Franca de Xira, Santarém, Aveiro, Marvão, etc.).

Les édifices ont été souvent influencés par l'architecture traditionnelle portugaise et c'est pourquoi on a élevé à Lisbonne, en 1890, un palais pour la gare centrale dans le style monumental portugais du XVI^e siècle — le style Manouelin —; les locaux de l'intérieur de ce bâtiment destinés au public ont été dernièrement renouvelés, modernisés et enrichis avec les plus beaux marbres nationaux.

Plus récemment on a construit, de préférence dans le style rustique portugais les édifices de Marvão, Almourol, Aveiro, Santarém, Vila Franca de Xira, Póvoa, Mercês, Caldas da Rainha, Pinhal Novo, Évora, Beja, Santa Vitória, Rio Tinto, Contumil, S. Mamede da Infesta, Vizela, Covas, Gatão, Chapa, Celorico de Basto, Mondim de Basto, Arco de Baúlhe, Chaves, Mogadouro, Miranda, Cerdeira, etc.

Il y a aussi des constructions conçues dans une note moderne: Carregado, Lisbonne-Cais do Sodré, la gare fluviale de Lisbonne-Terreiro do Paço, Entroncamento et surtout Vila Real de Santo António.

On a encore tenté de mélanger le classique et le moderne à Coimbra-Ville, Porto-S. Bento, Azambuja, Curia, Rinchoa, Algueirão, etc.

Aux grandes halles vitrées, trop souvent sombres, on a préféré des abris «parapluie», mais en remarquant qu'ils n'abritaient pas suffisamment on s'est ingénier de créer des types nouveaux comme par exemple ceux de Praça de Québedo, à Setúbal; de Entre-Campos, à Lisbonne; de Donas, près de Fundão; de Alverca, de Azambuja, de Madalena, etc.

À la gare de Caldas da Rainha, ville d'eaux, très renommée aussi comme centre de tourisme, on a élevé un très beau pavillon-restaurant tout à fait caractéristique comme architecture neo-portugaise.

À la gare frontière de Marvão a été construit un hotel-restaurant très agréable, d'une architecture, d'une gaieté et d'une simplicité également neo-portugaise.

Dans toutes les gares, où on a reconnu nécessaire, de beaux bâtiments pour le repos du personnel, dénommés dortoirs, ont été construits avec higie et commodité.

La Compagnie des Chemins de Fer Portugais a toujours élevé beaucoup de maisons pour habitations de ses employés régionaux et, là où les groupements de ces constructions étaient nécessaires, elle a eu l'initiative de faire, la première au Portugal (1919), des quartiers-jardins vraiment charmants et inédits comme ceux de Vila Verde et Camões à Entroncamento, celui de Calçada dos Mestres à Lisbonne, celui de Gaia et celui de Torres Vedras.

Encore comme œuvre sociale, la C.P. a construit des écoles à Entroncamento, etc., des champs de jeux (Campanhã, Entroncamento, Lisbonne), des colonies de vacances pour les enfants des cheminots



La gare pour voyageurs à Chaps, dans la ligne du Tâmega

(Praia das Maçãs et Mangualde) des dispensaires (Entroncamento), le Sanatorium de Covilhã, des magasins de ravitaillement très importants à Entroncamento, Campanhã, Alfarelos, Cacém, Barreiro, etc.



Abri pour voyageurs de la Praça de Quebedo à Setúbal

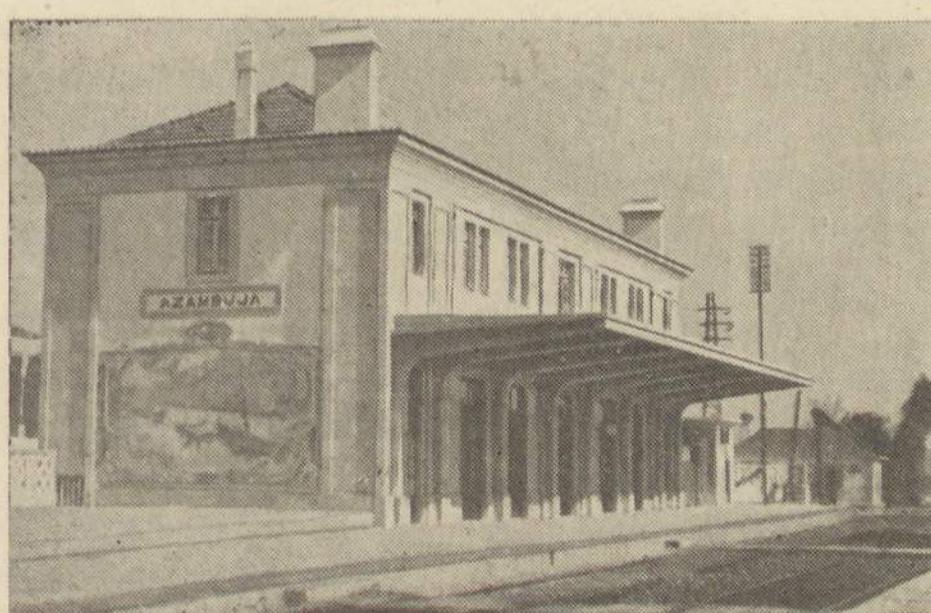
Pour les cheminots tuberculeux existent encore les Sanatoria de Paredes de Coura au Nord, dans la province du Minho et celui de S. Brás de Alportel au Sud dans l'Algarve.

Des stations fleuries, même parmi les plus modestes, les noms des gares annoncés en abondance sur les édifices, réservoirs, etc., des clôtures en béton armé, les obstacles et les points singuliers de la voie marqués de couleur blanche, etc., commencent de donner aux voies ferrées du Portugal un visage moderne et nouveau.

Ateliers, dépôts de machines, garages de rames de voitures, ont du, de même être agrandis quand les circonstances n'obligent pas à les reconstruire. Le béton armé y a trouvé encore de multiples emplois.

Au fur et à mesure que la circulation augmente sur les voies en exploitation on adopte une signalisation de plus en plus perfectionnée depuis les serrures Bouré aux Saxby mécaniques, jusqu'aux postes d'enclenchement electro-mécaniques et électro-magnétiques qui exigent des bâtiments spéciaux d'une architecture originale, Lisbonne-R, Campolide, Ermezinde, etc. et révolutionnaire comme il arrive avec celui de Pinhal Novo.

Les passages à niveau plus fréquentés sont petit à petit remplacés par des passages inférieurs ou supérieurs; de cette façon ou avec d'autres moyens on supprime annuellement quelques uns et ceux qui restent sont suffisamment signalisés, bien équipés pour la sécurité de la circulation et liés téléphoniquement aux gares collaterales.



Le bâtiment des recettes de la gare de Azambuja dans la ligne de Leste

La Compagnie Internationale des Wagons-Lits

La Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens qui travaille en collaboration étroite et constante avec les différentes administrations ferroviaires sur les réseaux desquelles circulent ses voitures, s'emploie essentiellement à rendre plus confortable et plus attrayant le voyage en chemin de fer. C'est en partie grâce à ses réussites dans ce domaine que le rail garde toujours de nombreux adeptes malgré la concurrence de la route et de l'avion.

Par son organisation internationale de services directs et son réseau étendu d'agences de voyages, la Compagnie des Wagons-Lits joue non seulement un rôle important au point de vue touristique mais elle contribue également, en facilitant les échanges entre les peuples, au rapprochement pacifique des nations.

La Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens exploite des services de voitures-lits et de wagons-restaurants sur les principales lignes de chemins de fer de l'Europe et du Moyen-Orient ainsi que d'une partie de l'Afrique. Elle exploite également des services Pullman de jour sur certains parcours. Elle transporte quotidiennement une moyenne de 20.000 voyageurs.

L'empressement du public à se servir des wagons-lits n'a fait qu'augmenter depuis la guerre. C'est grâce à une réputation de confort et de sécurité fondée sur plus de 70 ans d'expérience que la Compagnie voit ses voitures jouir d'une telle faveur.

Pour faire face à cet accroissement de la demande, la Compagnie a prévu de compléter son parc de voitures en le dotant de nouvelles unités munies de perfectionnements techniques les plus modernes; les premières voitures neuves seront livrées avant la fin de cette année.

* * *

Bien que ce soit en Amérique que naquit l'idée du wagon-lits, c'est à l'Europe que revient le mérite de s'en être servi pour rapprocher et unir les pays.

C'est à l'Ingénieur belge Georges NAGELMACKERS que nous devons d'avoir introduit en Europe la formule moderne du voyage nocturne. Il réussit, en 1876, après de nombreuses difficultés à créer l'actuelle Compagnie Internationale des Wagons-Lits.

Les deux premiers services exploités furent ceux de Berlin à Ostende et de Paris à Cologne; ils connurent dès l'origine un vif succès. Ayant réussi à briser les premières résistances nationales, d'immenses possibilités s'ouvraient à cette entreprise appelée à populariser le nouveau mode du voyage européen.

Une deuxième étape dans la recherche du confort en voyage allait être bientôt franchie; entre Berlin et Francfort apparut le premier Wagon-Restaurant. Ainsi la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, qui assurait déjà le confort du voyageur la nuit, se mettait à son service le jour.

C'est l'heureuse combinaison des deux unités, la voiture où l'on dort et celle où l'on dine, qui rendit possible la création des trains express internationaux.

C'est le 5 Juin 1883 que fut lancé le premier de ces grands trains: l'Orient-Express permettant de raccourcir de 30 heures le trajet de Paris à Constantinople.

Ce fut le départ du développement de la Compagnie dont les effets bienfaisants se firent sentir sur les lignes ferroviaires de plusieurs continents.

Ainsi le Calais-Nice-Rome-Express commença à circuler en 1883; le Sud-Express sur le parcours Paris-Madrid-Lisbonne en 1887. Peu après, le Méditerranée-Express et le Nord-Express entre Paris et St-Petersbourg en 1896.

Bientôt la Compagnie se lançait à la conquête d'autres continents. En 1898 un accord est conclu avec le Gouvernement Russe concernant la création d'un express sibérien. L'idée fut réalisée en 1903. Elle permit d'assurer les relations de Londres et Paris avec Vladivostok en 9 jours, Pékin en 12 jours et Tokio en 14 jours.

Quelques mois après la Compagnie prenait pied en Egypte et Tunisie. En 1900 commence le trafic du Riviera-Express reliant Berlin et Amsterdam à la Méditerranée.

La Compagnie qui ne possédait au début qu'un nombre restreint de voitures connut un essor rapide, mais elle n'était qu'à ses débuts. Bien que la guerre 1914-1918 ait marqué un arrêt de quatre ans dans son développement, la vitalité de la Compagnie ne fut en rien touchée.

La guerre terminée, de nouveaux accords se créent, la vie se ranime sur toutes les lignes internationales, le trafic des trains express reprend et

de nouveaux services sont créés: le plus important de tous, le Simplon-Orient-Express, successeur de l'ancien Simplon-Express, relie Calais, Ostende et Paris par la Suisse, l'Italie, la Yougoslavie et la Bulgarie à Instambul et Bucarest. Cette ville est raliée d'autre part à l'Occident par l'Alberg-Orient Express.

Quelque temps après, la mise en marche du «Taurus Express», prolongeant le Simplon-Orient-Express au delà du Bosphore, permettait d'atteindre le Caire d'une part et Bassorah ou Teheran de l'autre.

Cependant reprenaient, en Egypte le «Luxor Star of Egypt», en Asie Mineure «l'Anatolic Express», en Extrême Orient le «Transmandchourien Express». Plus près de nous le «Pyrenées-Côte d'Argent Express» complétait heureusement l'ensemble des relations ferroviaires entre la France et la Péninsule Ibérique.

Enfin, à la veille de la II.^e guerre mondiale, la Compagnie réussissait avec le concours de la S. N. C. F. et du Southern Railway à réaliser la première relation directe Paris-Londres, par train Wagons-Lits, sans transbordement, le train traversant la Manche en «ferry boat» entre Dunquerque et Tilbury. Pour l'exécution de ce service la Compagnie des Wagons-Lits a fait construire des voitures-lits spéciales à gabarit anglais.

Entretemps un nouveau parc de voitures avait été construit. Des Wagons-Lits modernes, entièrement métalliques, avaient fait leur apparition, tandis que des voitures Pullman, mises d'abord en service sur le Sud-Express, apportaient bientôt dans toute l'Europe, avec l'agrément du voyage de jour, un sentiment de confort et de «chez soi».

* * *

La guerre 1939-1945, tout en causant à la Compagnie de sérieux dommages matériels, n'a pas diminué sa vitalité et son dynamisme.

Aussitôt les hostilités terminées elle se remettait courageusement au travail pour reorganiser ses services, pour reconstituer son parc de voitures, pour renouer enfin les relations internationales interrompues.

Il est intéressant de noter que c'est dans un Wagon-Restaurant de la Compagnie que fut signé, à Compiègne, l'armistice de 1918.

Aujourd'hui la Compagnie a retrouvé presque intégralement son activité d'avant guerre. La plupart des grands trains express qui ont fait sa renommée circulent à nouveau à travers l'Europe, le Moyen-Orient et une partie de l'Afrique et contribuent, comme par le passé, au confort et à l'agrément du voyage en chemin de fer.

Cependant ce résultat n'a pu être obtenu qu'au prix d'efforts persévérants et avec l'aide de tout son personnel qui s'est appliqué à cette tâche avec courage dès l'aube de la libération.

Aussitôt que des contacts furent rétablis avec tous les pays, on a pu constater l'importance des pertes subies.

Il fallut organiser la recherche des voitures disparues dont le nombre s'élevait alors à plus de 900. Ce n'est qu'après avoir prospecté systématiquement, par ses propres moyens, les territoires libérés par les armées alliées que l'on se rendit compte de l'importance exacte des dommages. La compagnie a perdu près du quart de son parc total.

On entreprit alors la reconstitution du parc du matériel roulant.

Il est aisé d'imaginer les difficultés rencontrées dans ce domaine. Il s'agissait d'abord de remettre en état le plus rapidement possible les véhicules réparables, souvent en partie détruits, non entretenus et dans bien des cas malmenés pendant de nombreuses années; renouveler le matériel d'équipement des voitures: linge, vaisselle, verrerie, dont le remplacement était et est encore difficile.

Ajoutons à cela que les Ateliers que possède la Compagnie pour effectuer ces travaux, avaient été soit détruits, soit appauvris.

Malgré ces difficultés sans nombre et grâce au labeur courageux de tous et notamment de ses techniciens et de ses ouvriers le matériel roulant de la Compagnie, qui pouvait être réparé, est aujourd'hui en voie d'être entièrement remis en état.

D'autre part, la Compagnie a passé commande, dès le lendemain de la libération, de nouvelles voitures qui doivent remplacer une partie de celles qui ont été perdues durant la guerre. Ces voitures neuves, dont la livraison est commencée, permettront de faire face dans une plus large mesure à l'accroissement de la demande qui prouve la faveur dont les services jouissent auprès de voyageurs.

Pour la France seulement, les quelques chiffres suivants donneront un aperçu des résultats obtenus dans ce domaine:

— Voyageurs transportés en 1948:

707.000 en W. L. contre . . .	502.885 en 1938
284.000 » W. P. » . . .	153.897 » »
2.628.000 repas ont été servis dans les W. R. contre . . .	1.597.396 » »

Ces excellents résultats montrent avec quelle rapidité la Compagnie a su se relever après les coups si rudes que la guerre lui a portés; ils permettent, d'autre part, de prévoir le bel avenir qui lui est réservé si, guéris de leur blessures et enfin définitivement reconquise les peuples retrouvent la voie pacifique de leur développement et de la coopération internationale, au service de laquelle la Compagnie Internationale des Wagons-Lits met l'esprit qui l'anime et l'ensemble de ses moyens d'action.

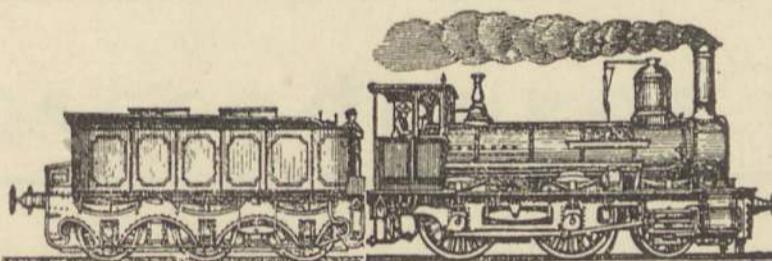
GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE PORTUGAL E HESPAÑA

NAVEGAÇÃO

COMMERÇIO

PORTOS



CORREIOS

TELEGRAPHOS

MINAS

ASSIGNATURAS		PUBLICAÇÃO QUINZENAL		ANNUNCIOS	
Portugal.....	Semestre Anno 1\$500 réis 2\$500	REDACÇÕES	LISBOA — Largo do Conde Barão, 18 MADRID — Preciados, 33	Uma só vez, 40 réis cada espaço de linha em corpo 10, 1 col.	
Hespanha.....	9 pes. 16			Repetições — Vide a respectiva tabella na Administração — Arco do Bandeira, 229, 3.º	
Paizes da União Postal	10 frs. 18				

COLLABORADORES

OS SRS. ENGENHEIROS

- A. C. JUSTINO TEIXEIRA — Director dos Caminhos de ferro do Minho e Douro.
 A. X. D'ALMEIDA PINHEIRO — Director da Companhia Nacional de Caminhos de ferro.
 AUGUSTO FUSCHINI — Deputado da nação.
 CONDE DE GOUVEA — Director da Companhia dos Caminhos de ferro da Beira Alta.
 C. XAVIER CORDEIRO — Chefe do Serviço da Construção da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.
 D. M. DA MOTTA — Chefe da Exploração dos Caminhos de ferro de Foz Tua a Mirandella.
 F. PERFEITO DE MAGALHÃES — Chefe da Repartição de Caminhos de ferro do Ministério das Obras Públicas.
 J. CANDIDO DE MORAES — Professor do Instituto Industrial de Lisboa.
 J. JOAQUIM DE MATTOS — Inspector d'Obras Públicas.
 J. PARREIRA — da Comissão de Defesa de Lisboa.
 J. P. D'OLIVEIRA MARTINS — Director da Companhia dos Caminhos de ferro do Porto à Povoa e a Famalicão.
 J. P. DE SOUSA GOMES — Director da Companhia Carris de ferro de Lisboa.
 J. P. TAVARES TRIGUEIROS — Director dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste.
 J. MENDES GUERREIRO — Director das Obras do Porto de Lisboa.
 M. A. D'ESPREGUEIRA — Inspector d'Obras Públicas.
 M. EMYGDIO DA SILVA — Secretario da Companhia Nacional de Caminhos de ferro.
 M. RAYMUNDO VALLADAS — Inspector Geral dos Telegraphos e Pharoes.
 P. BEIJAMIM CABRAL — Chefe da Repartição dos Telegraphos e Pharoes.
 P. IGNACIO LOPES — Director da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.
 VASCONCELLOS PORTO — Adjuncto da Construção da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

REDACTOR EM MADRID — D. JUAN ELOY DE BONA.

DIRECTOR

L. DE MENDONÇA E COSTA — Inspector Chefe da Repartição do Trafego da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes.

AVISO IMPORTANTE

Por acordo com as Direcções respectivas, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* distribuirá sempre como anexos as Tarifas especiais de transportes de todas as linhas ferreas portuguesas. O annexo do presente n.º é a Tarifa especial M. L. n.º 1 para transporte de mercadorias entre Lisboa e Madrid. Vide artigo na secção Tarifas. Com o proximo numero distribuiremos as novas tarifas P. H. F. n.º 3, P. H. n.º 2 para transporte de passageiros, que principiam a vigorar desde 1 d'abril.

SUMMARIO

- A nossa apresentação.*
A nos collègues.
Parte oficial.
Tarifas de caminhos de ferro. — Tarifa M. L. n.º 1.
 — Mercadorias para Hespanha.
Questões diversas.
Consultas.
Porto de Lisboa.
Viagens. — De Paris a Madeira, Africa, Brazil e Rio da Prata.
Estatística. — Despesas de exploração. — Bilhetes por preços reduzidos.
Companhia Carris de ferro. — Relatorio á assembléa geral.
Correios e Telegraphos.
Industrias portuguezas. — Exposição industrial portugueza. — Os adubos chymicos da farbrica da Povoa. — Escola agricola de reforma.
Mensão honrosa.
Carteira do accionista.
Cotações de fundos em Lisboa e Paris.
Rendimento das linhas ferreas.
Anuncios. — Servico da Companhia Nacional de caminhos de ferro. — Ascensores mechanicos. — Linhas do Minho e Douro. — Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.
Annuncios.

Os caminhos de ferro da África do Sul e os seus escoadouros para o Mar

Pelo Coronel de Engenharia ALEXANDRE LOPES GALVÃO

OS caminhos de ferro da África do Sul estão todos praticamente nas mãos do Estado e constituem uma organização modelar, onde não falta nada que represente progresso ou aperfeiçoamento técnico, ou ainda comodidade para o passageiro e cuidados com a mercadoria.

Para que assim possa acontecer e para que se possam manter na vanguarda dos serviços congêneres existentes em qualquer parte do mundo, manda a Administração, todos os anos, à América, à Inglaterra e a outros países mais adiantados em matéria ferroviária, empregados ou delegações que estudam as organizações e os progressos materiais dos sistemas que visitam para compararem com o que os seus caminhos de ferro já têm e aperfeiçoá-los se alguma coisa há a melhorar.

Apesar de serem de bitola reduzida (1,067) os comboios na África do Sul atingem velocidades que em muitos caminhos de ferro de importância e de bitola mais larga ainda hoje se não conseguem.

As locomotivas que os rebocam são das mais potentes que se fabricam e de mais sólida construção.

As carruagens são luxuosas. E são já fabricadas em grande número na África do Sul. O comboio real que o ano passado transportou os reis de Inglaterra aos confins deste Domínio era de um luxo asiático. Essas carruagens, luxuosas como nenhuma outras, foram ali construídas.

Os vagões, também já feitos em grande quantidade na África do Sul, são dos modelos mais aperfeiçoados. E entre eles há os das maiores capacidades de carga. E há vagões especiais para todo o gênero de mercadoria: para mercadoria frigorífica ou frigorificada; para explosivos; para grandes vigas ou carris de comprimento excepcional, para o carvão, para os óleos e gasolinas e para outros líquidos, para os minérios, etc., etc.

As suas oficinas, e numerosas são elas, fazem quase todos os artigos necessários à construção de carruagens, vagões, locomotivas, etc. Ali as oficinas não envelhecem. Quando começam a não satisfazer bem aos trabalhos que delas se exigem, outras surgem no seu lugar. O que começa a estar antiquado, vai para a sucata: vão as máquinas e os homens que as comandam. Não se admitem remendos, nem se contemporiza com a decadência.

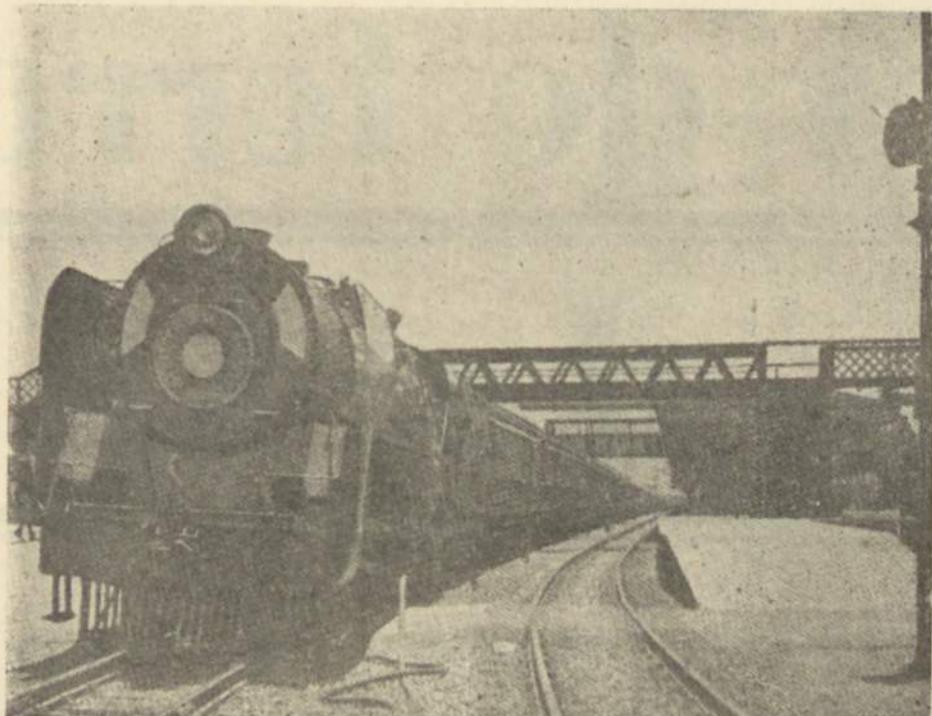
Para instrução do seu pessoal, acabam de construir um grande edifício, uma espécie de colégio por onde tem de passar todo o pessoal. Não há promoções por antiguidade, nem admissões por favor.



Escola de treino do pessoal em Esselen Park

Para um empregado ser admitido ou para ser promovido tem de fazer um estágio demorado no grande Colégio, onde professores competentíssimos regem as diversas disciplinas que os candidatos devem frequentar e sobre as quais devem prestar provas.

Assim é que o pessoal ferroviário da União Sul



Expresso de Orange, saindo de Bloemfontein

Africana é do mais competente que possa existir em qualquer administração ferroviária.

Extensão da rede

Suas linhas principais

A rede dos caminhos de ferro da União mede hoje cerca de 22.000 quilómetros dos quais 1.410 apenas são de bitola reduzidíssima de 0,60.

A Empresas particulares pertencem cerca de 1.000 quilómetros, ainda não comprados pelo Estado, porque a sua aquisição não interessa ao grande público.

O desenvolvimento da camionagem que na África do Sul tomou proporções como em nenhum outro país, não páralizou a construção de caminhos de ferro como em tantos outros países. As novas construções continuam e paralelamente desenvolve-se a camionagem do Estado que tem praticamente o monopólio dos transportes colectivos.

A rede ferroviária é já muito densa, em relação à população branca que serve.

Actualmente há 8 quilómetros de linha por cada 1.000 habitantes brancos. Em 1926, há cerca de 25 anos, a proporção era de 11 quilómetros. E como de então para cá quase duplicou a população, o número de quilómetros por cada 1.000 habitantes diminuiu, não obstante a rede continuar a aumentar, o que comprova o grande aumento da população.

O território da União mede 1:808.000 quilómetros quadrados, incluindo neles 724.000, área do Sudoeste Africano, que se acha entregue à União sob regime de Mandato Colonial.

O número de quilómetros por unidade de superfície é pois mínima:—0,013.

Nem isso admira sabendo-se que a maior extensão de território é desértica. A população concentra-se na parte sul da província do Cabo; na região leste do Natal e no centro do Transval, onde a densidade da população é máxima, por efeito das explorações industriais e mineiras ali concentradas.

* * *

Desde 1910 em que se fundou a União Sul Africana até agora, a extensão da rede aumentou de 11.500 quilómetros. Naquele ano a extensão de linhas era de 10.500, quilómetros, agora anda por 22.000.

A rede ferroviária do Sudoeste Africano está incluída nestes números, mas é relativamente pequena. Mede actualmente 2.200 quilómetros. Em todo o caso, note-se de passagem que é uma rede mais extensa do que a de Angola que não atingiu ainda os 2.000 quilómetros.

Linhos mestras

Chamamos linhos mestras às linhos principais que formam, digamos, a armadura da rede Sul Africana.

O centro da rede é Johanesburgo.

Desta cidade partem as seguintes linhos principais:

A linha de Johanesburgo a Lourenço Marques, linha de Johanesburgo a Durban, a East London, a Port Elisabeth, ao Cabo e a Walfish Bay. A ligação com o Cabo tem duas vias: a de Leste pelo Orange e a de Oeste por «Fourteen Streams».

Nestas linhos estão já empregados carris dos mais fortes e nelas circulam os comboios mais pesados.

A União está organizada administrativamente em Províncias, correspondentes às antigas Colónias inglesas que se fundiram para formarem um único domínio.

A maior densidade de linhos encontra-se dentro da área mineira do Rand, mas a província que tem maior extensão de rede é o Cabo.

Pelas diversas províncias e Colónia sob mandato as linhos distribuem-se assim:

Transval	5.399 milhas
Orange	1.636 ,
Natal	1.562 ,
Cabo	5.472 ,
Sudoeste Africano	1.463 ,
	<hr/>
Soma	15.532 ,

As distâncias ao mar pelos diferentes portos são as seguintes:

De Johanesburgo a L. Marques . . .	600 kms.
› › a Durban . . .	746 ,
› › a East London . .	1.000 ,
› › a Port Elisabeth .	1.078 ,
› › ao Cabo. . .	1.444 ,

Ora, sendo a região do Rand aquela onde há maior quantidade de população branca e onde maior actividade comercial e industrial existe, segue-se que é ela a que maior quantidade de tráfego movimenta.

E como se verifica, pelos números acima, que está dentro da zona geográfica de Lourenço Marques, seria natural que por Lourenço Marques entrasse a maior quantidade de tráfego que para ali se dirige. Mas tal não acontece. E não acontece porque Lourenço Marques é para a União um porto estrangeiro.

O porto já teve noutras eras uma situação que, se não correspondia bem aos seus direitos geográficos, deles se aproximava.

Aí por 1906 e 1907 passava por Lourenço Marques, por vezes, 78 a 80% do tráfego do Rand.

Hoje regateiam-lhe os 47,5% que a Convenção com a União lhe garante.

Mais uma vez as leis económicas cedem o lugar às exigências políticas.

E é de notar que se ainda compartilhamos do tráfego de importação na proporção indicada, quando compartilhamos, é porque para o Rand mandamos a fina flor da mocidade indígena, onde vai ganhar dinheiro, sim, mas também tuberculizar-se e encher-se de vícios e de maus hábitos.

Apesar desta cooperação económica que garante às minas um terço da mão de obra indígena de que precisa, de longe vem a exigência de reduzir aquela já modesta percentagem a 30%.

A política anti-económica que visa a prejudicar o porto levou à ligação de Breyten com Durban com um percurso três a quatro vezes maior do que daria a ligação de Lothair com Goba, ligação natural e geográficamente indicada.

Também não se permite a ligação de Nicolson-Neck, no sul da Rodésia, com a linha de Selati para impedir que Lourenço Marques conquiste o tráfego ao Sul daquela Colónia. E mantém-se a linha de Selati quase improdutiva, quando podia ter um tráfego importante.

O Congo Belga obriga o cobre da Catanga a fazer um percurso enorme e dispendioso para o porto de Matadi, impedindo que ele saia pelo Lobito, apesar da linha do Lobito ter sido construída para servir a região mineira de Catanga.

* * *

Mas deixemos este assunto. Vejamos qual a importância económica da rede ferroviária da África do Sul.

Poucos números chegam para evidenciar essa importância.

Vejamos o tráfego do ano de 1947/48:

Passageiros transportados . . .	243.695.000
Tonelagem transportada . . .	51.898.000
Animais grandes	1.526.000
» pequenos	4.808.000

As toneladas milhas da mercadoria transportada registaram o fantástico número de 15 biliões e 176 milhões!

A evolução do tráfego nos 4 anos que decorreram desde que terminou a guerra avalia-se pelos números que se transcrevem:

Natureza	Anos de			
	1945	1946	1947	1948
Passageiros . . .	218.825.000	255.924.000	240.841.000	243.695.000
Mercadorias . . .	47.748.000	47.569.000	49.100.000	51.898.000
Animais grandes .	1.096.000	1.274.000	7.476.000	1.526.000
Animais pequenos	4.540.000	5.675.000	5.628.000	4.808.000

Como destes números se vê, o tráfego aumenta sensivelmente de ano para ano.

E se das quantidades de tráfego passarmos para as receitas encontrámos o mesmo índice de prosperidade.

Em 1945 as receitas somaram	48.769.000 £.
» 1946 » » »	55.188.000 »
» 1947 » » »	60.810.000 »
» 1948 » » »	66.491.000 »

* * *

A linha principal do Natal está praticamente electrificada até à fronteira do Transval. O baixo preço do carvão do Natal tem-lhe permitido electrificar a rede principal e melhorar sensivelmente o traçado, acabando com as reversões.

O número de milhas electrificadas eleva-se a 1225. E em construção há mais 486 milhas.

O Natal tem 704 milhas electrificadas

O Transval 427 » »

O Cabo 94 » »

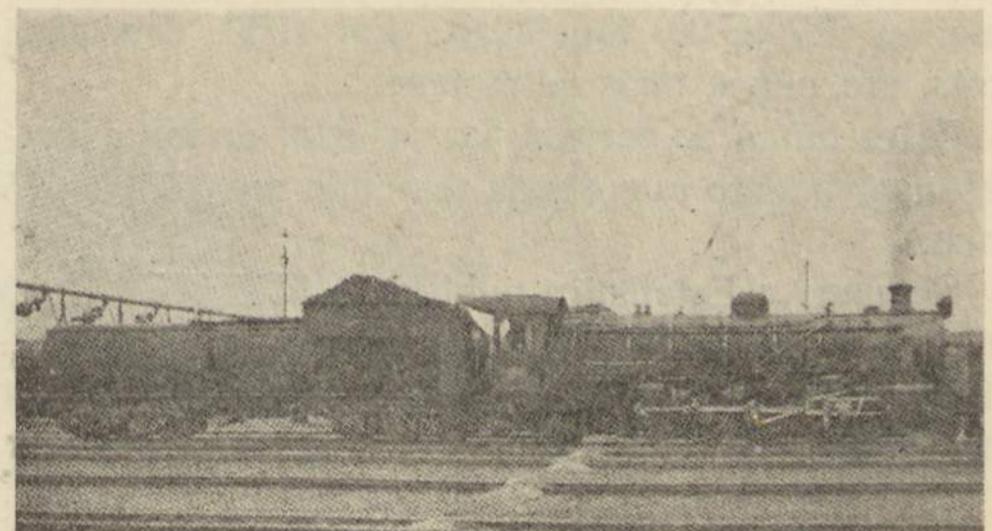
O Transval inaugurou no ano de 1948 mais 26 milhas electrificadas.

Natureza do tráfego

Vejamos, em rápidos números, a natureza do tráfego.

Dos 52 milhões de toneladas transportadas, 50% eram de carvão extraído das minas da África do Sul.

A União tem grandes jazigos de carvão, principalmente na província do Transval.



Locomotiva da classe 19D com «tender» Vanderbilt

Dos seus jazigos saíram em 1947-48 as seguintes quantidades:

Das minas do Transval . . .	18.122.000 ton.
» » » Natal . . .	5.380.000 »
» » » Orange . . .	2.400.000 »
» » » Cabo . . .	422 »
Soma	25.902.422 »

Nos restantes 50% do tráfego, sobresaem:

As farinhas com	1.028.273 ton.
As sementes (milho, trigo, etc.)	1.920.224 »
A cana sacarina	2.219.275 »
O cimento	1.081.873 »
Os adubos	1.312.289 »
As gasolinhas e petróleos . .	1.137.956 »
A cal e calcáreos	1.518.238 »
Os minérios	2.606.025 »
As madeiras	1.491.026 »
Soma	13.286.906 »

E' de notar que sendo ainda não há muitos anos o tráfego dos metais representado por grandes tonelagens, hoje quase não tem importância e amanhã darão já tonelagem para a exportação.

Material de transportes

Os caminhos de ferro da União têm em serviço máquinas das mais potentes. O número total de locomotivas a vapor eleva-se a 2.427, tendo recebido no ano de 1947 mais 105 com a força de tracção de 80 milhões de lbs.

As locomotivas eléctricas eram em número de 204, com a força de tracção de 4.500.000 lbs.

O potencial de todas as locomotivas existentes em Março de 1948 era de 85 milhões de lbs. E a Administração tinha encomendadas mais 224 para fazer face ao aumento constante do tráfego.

Os vagões para o transporte de mercadoria eram em número de 65.400 e estavam em construção nas suas oficinas e encomendados à indústria particular 27.000! ou seja 40% do número total de veículos em serviço.

A capacidade do transporte deste material elevava-se a 1.700.000 toneladas. Em 1939, dez anos atrás, era pouco mais de metade.

Estes números servem para ajuizar do formidável desenvolvimento que o país tem tido nos últimos 15 anos.

Segundo a Estatística publicada, 4.575.000 vagões foram carregados durante o ano; e como o número de vagões em serviço era de 65.155, segue-se que cada um foi utilizado 70 vezes, em média, durante o ano.

Os vagões de 2 eixos eram em número de 33.000; a maioria dos restantes eram vagões «bogies», havendo ainda alguns de 6 eixos.

Os principais portos que servem a rede ferroviária

Numerosos são os portos ao serviço desta rede ferroviária. Muitos são de importância secundária como Mossel Bay (que teve grande notoriedade quando havia a exportação de penas de avestruz), Port Alfred, Port Shepstone, Port Nolloth, Saldanha Bay, etc.

Mas os grandes portos, aqueles que hoje estão devidamente equipados para receberem os grandes navios e darem todas as facilidades ao intercâmbio comercial são em número de cinco: Lourenço Marques, Durban, East London, Port Elisabeth e Capetown.

De todos, como porto natural, o melhor é sem dúvida alguma e por todos reconhecido como tal, Lourenço Marques.

O nosso porto, se nele se tivesse gasto a décima parte do que se tem gasto em Durban e no Cabo, seria, em condições de navegação, o melhor de todos os da África do Sul e um dos grandes portos do mundo. Mas tal seria inútil porque lhe faltava o tráfego.

Toda a região mineira do Rand está dentro da sua zona geográfica. E se pelo porto de Lourenço Marques passasse toda a carga que à sua zona geográfica compete, seria um porto formidável. E a cidade seria também a maior da África do Sul.

Mas Lourenço Marques é um porto estrangeiro para a União Sul Africana, logo está condenado a uma actividade condicionada ao fornecimento da mão de obra indígena feito pela nossa Colónia. Não precisassem as minas do Rand da nossa mão de obra, e Lourenço Marques estaria reduzido às condições de um porto de importância secundária.

Tal não aconteceria se a República do Transval tivesse sobrevivido! O velho Kruger queria servir-se do porto de Lourenço Marques para as importações e exportações de todo o Transval e só dele. Bem atesta o tratado de amizade assinado em Portugal em 1875. Assim, Durban foi o herdeiro da influência geográfica de Lourenço Marques. E no Natal trabalha-se incessantemente para reduzir ao mínimo o tráfego que passa pelo nosso porto.

A convenção existente garante-nos 47,5%. Mas esta percentagem é constituída pelo tráfego que menos paga, tráfego de tarifas baixas. O melhor, mais rendoso, vai para os portos do Sul. E não obstante isso Durban e os portos do Sul ainda exigem que a nossa percentagem seja reduzida a 30%, enquanto não vão mais além nas suas exigências na direcção ao zero absoluto.

Vejamos qual foi o movimento de cada um dos grandes portos no ano económico de 1947-48 na partilha do tráfego da União:

Lourenço Marques	2.867.111 ton.
Durban	5.639.875 »

East London	734.494 ton.
Port Elisabeth	1.425.773 >
Capetown	2.578.888 >

Como os números mostram, Lourenço Marques está em segundo lugar, mas o seu rendimento é que não corresponde a essa situação.

O grande tráfego de Lourenço Marques é constituído pelo carvão e pelos minérios exportados. A tonelagem da União manuseada no porto, no ano em referência, compreendeu:

Carvão	1.473.651 ton.
Minérios.	<u>424.467</u> >
Total	1.898.118

Interessante seria o conhecimento da participação de Lourenço Marques no tráfego importado pelo Transval, mas essa discriminação não é possível por não dispormos de estatísticas organizadas nesse sentido.

As principais mercadorias importadas por Lourenço Marques para o Transval no ano económico em referência, foram:

Gasolinhas e petróleos	562.584 ton.
Oleos	143.070 >
Carga geral	221.538 >

As madeiras que outros tempos constituiam o grande volume do tráfego de importação, neste ano apresentaram uma tonelagem de 97.810 toneladas.

O auge deste tráfego teve lugar no princípio deste século, quando o porto de Lourenço Marques era o melhor apetrechado para receber as madeiras nas estâncias do quilómetro dois, estâncias que constituíam verdadeiros entrepostos, todos eles nas mãos dos ingleses que tinham o maior interesse em importar por Lourenço Marques.

Durban apercebeu-se dessa vantagem e aterrou a grande área do Congela, dotando-a com cais acostáveis para grandes navios à vela que, então, transportavam a maioria da madeira. Assim desbanhou Lourenço Marques e as suas estâncias. Algumas destas, diminuindo de importância, passaram para as mãos

dos portugueses, mas estes não conseguiram assegurar-lhes o prestígio de outras eras.

De resto, as condições económicas da África do Sul foram-se modificando no sentido de uma organização industrial que a livrasse, a pouco e pouco, das importações macissas.

Começou-se pelos laticínios. As grandes tonelagens importadas de manteigas, queijos, leites condensados, etc., foram desaparecendo sucessivamente. Outros géneros e outros artigos, como os cimentos, os explosivos, etc., foram substituídos por géneros e artigos produzidos na União. E a última iniciativa da montagem dos altos fornos próximo de Pretória e de laminagens em Vereniging, reduziu a importação dos ferros e dos aços ao mínimo.

E não será de surpreender que a União comece a exportar estes produtos em período relativamente curto. Ora esta mercadoria pesada era noutros tempos um tráfego de importância para Lourenço Marques.

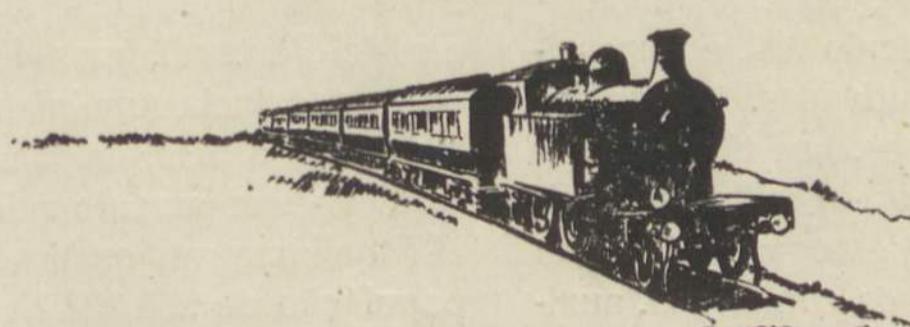
Actualmente o maior volume de mercadorias passando por Lourenço Marques é, como vimos, constituído pelos óleos e petróleos.

Pois bem: a União prepara-se para reduzir ao mínimo essas importações, produzindo ela mesma, por destilação dos seus carvões, os petróleos e as gasolinhas de que necessita.

Como ficou referido, as minas de carvão do Transval, localizados em Withbank, em Midelburg, em Belfast, etc., são inexgotáveis. E por isso lá estão formadas companhias para a destilação dos seus carvões, tirando deles tudo o que a moderna ciência química permite tirar. E quando isso se fizer, Lourenço Marques perderá ainda mais da sua importância como porto de trânsito.

Os carvões de exportação que lhe trouxeram grande notoriedade nos últimos tempos não continuarão a afluir em grandes tonelagens a Lourenço Marques, porque em condições normais não podem competir com os carvões ingleses e asiáticos.

Tal é a situação do nosso grande porto que só por ser estrangeiro não tem conseguido, nem conseguirá jamais, atrair para si todo o tráfego que a sua privilegiada situação geográfica, em relação à região mineira do Rand, lhe devia garantir.





ILHA DA MADEIRA — Vista parcial da cidade do Funchal

PARA A HISTÓRIA DOS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL

O Caminho de Ferro do Monte, na ILHA DA MADEIRA

Por CARLOS BIVAR

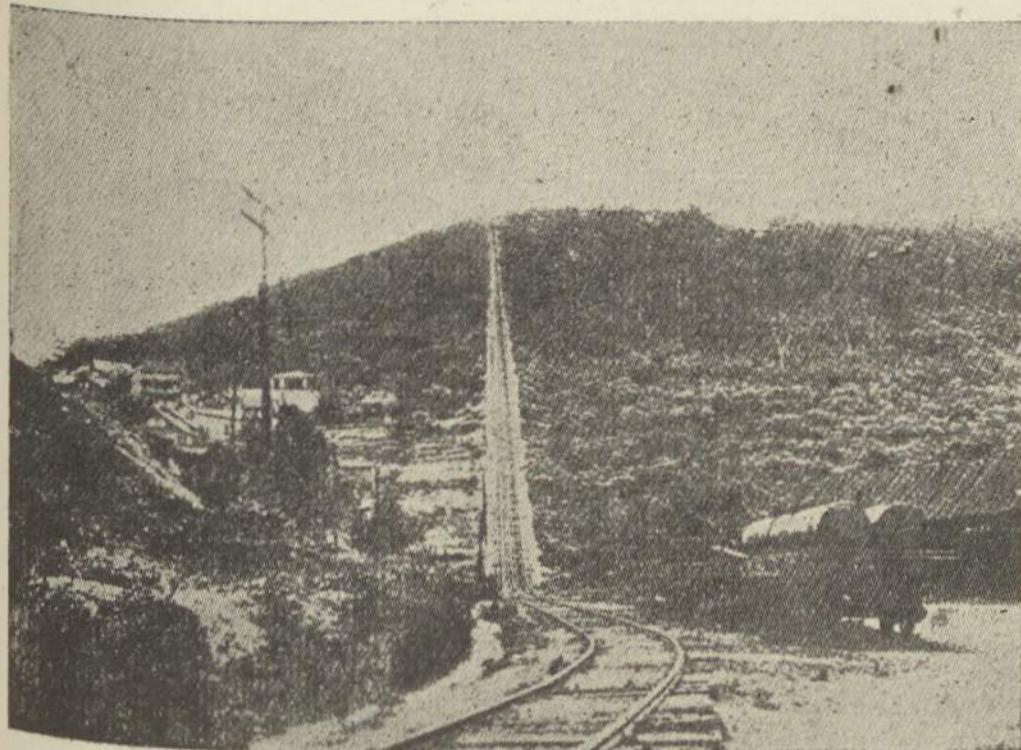
ESTA ilha, bem como as denominadas de Porto Santo e Desertas, ficam situadas no Oceano Atlântico a 520 milhas da cidade de Lisboa, capital da República Portuguesa. Foram descobertas pelos portugueses no século XV, e, sucessivamente, por eles povoadas e cultivadas. A Madeira tornou-se célebre pelos seus vinhos, que têm sido exportados para o norte da Europa em milhões de pipas. Também um outro motivo que acompanha a sua grande nomeada é o da indústria da confeitoraria, auxiliada pela produção de numerosas refinarias do selecto açúcar das suas plantações de cana sacarina.

Estas ilhas, principalmente a da Madeira, constituíram sempre uma grande comodidade e auxílio da

navegação portuguesa para a Índia, para a África e para o Brasil.

O arquipélago compreende as ilhas da Madeira, Porto Santo e Desertas. Não constitui uma colónia de Portugal, mas faz parte dele como qualquer outra província administrativa. A população é, como a de todo o país, de raça branca portuguesa.

O recenseamento relativo ao ano de 1940 deu-lhe 797 quilómetros quadrados de superfície com uma população de 250.124 habitantes. A sua situação geográfica e o seu clima ameno atraem-lhe as visitas dos turistas, de todas as nacionalidades, tornando a Madeira uma estação de inverno. A Pérola do Atlântico, como é conhecida dos turistas, possui, actualmente,



O Caminho de Ferro do Monte, na Madeira, nos seus tempos áureos

Hóteis de luxo, Pensões dotadas de conforto moderno, Casino com todos os jogos apreciados pelos visitantes, serviços de transportes motorizados sobre uma rede de estradas modernas, além dos antigos meios pitorescos dos tempos passados.

A capital da Ilha da Madeira é a cidade do Funchal, dotada de serviços de desembarque e de transportes actualizados, povoada por cerca de 54.033 habitantes. Os seus arredores estão lindamente plantados de luxuriante vegetação; árvores e arbustos ornamentais reluzindo ao sol do seu ameníssimo clima variada e exuberante exposição de flores que embalsam o ambiente com os seus perfumes penetrantes.

A densidade da sua população (313,4) obriga à emigração e é esse o motivo porque se encontram madeirenses em quase todas as partes do mundo,

como sejam: em Honolulu, em Boston, na Califórnia, em Nova Iorque, no Brasil, na África, na Venezuela, em Curaçau, etc..

A cidade do Funchal, o porto mais importante da ilha, é servida pelos vapores da Empresa Insulana, Empresa Funchalense, Companhia Nacional de Navegação, Companhia Colonial de Navegação, que actualmente possuem barcos de 19.000 toneladas, fazendo as carreiras do Brasil e da África Ocidental e Oriental Portuguesa.

O seu principal comércio de exportação consiste em vinhos, perto de 70.000 hectolitros num dos últimos anos, açúcar de cana, bananas, etc. Abastece com a abundância possível a capital continental com os seus lacticínios.

Uma outra indústria que não deve ficar no olvido é a dos bordados, produto de grande procura, que ocupa muitos milhares de bordadeiras.

O seu folclore é rico e variado em canções, contos populares e poemas e outras composições literárias nas outras classes.

* * *

Na *Gazeta*, de 16 de Novembro de 1948, fez-se referência à venda do antigo caminho de ferro do Monte, na Ilha da Madeira, que relevantes serviços havia prestado, durante largos anos, à população do Funchal, tendo sido também um dos factores mais importantes do turismo na celebrada «Pérola do Atlântico».

A construção das estradas de turismo contribuiu para a ruína e para o desaparecimento do Caminho de Ferro do Monte. Era um meio de transporte já tradicional e deixa, por isso, saudades em todos os habitantes daquela zona do Funchal e subúrbios.



Vila Câmara de Lobos, na Ilha da Madeira

O Caminho de Ferro do Monte tem uma história, a história da sua fundação. Quem nô-la conta é o «Elucidário Madeirense», de que são autores Padre Fernando Augusto da Silva e Carlos Azevedo de Menezes. Porque vale a pena conhecer essa história, vamos reproduzi-la da página 198 da citada obra, edição de 1921, Funchal.

É como segue, textualmente:

«Foi António Joaquim Marques, de Lisboa, quem primeiro se lembrou de estabelecer um elevador ou caminho de ferro de cremalheira entre o Funchal e o Monte, tendo a proposta que neste sentido apresentou à Câmara, sido aceite em sessão de 17 de Fevereiro de 1887. Alguns estudos fez o engenheiro Raúl Messnier desde 1886 com o fim de estabelecer o plano que melhor conviria seguir na execução da obra, mas como surgissem dificuldades que se não havia previsto, resolveu-se o referido Marques a transferir para o capitão Manuel Alexandre de Sousa, natural da Madeira, a concessão que obtivera, o que foi permitido pela Câmara em sessão de 24 de Julho de 1890.

Em 22 de Janeiro de 1891 foi aprovado pela Câmara o projecto para a construção do elevador, achando-se constituído já nessa época a Companhia do Caminho de Ferro, em virtude do contrato celebrado com o referido concessionário, e poucos tempos depois começavam as obras no sítio da Confeiteira, onde havia grandes muralhas a levantar. Segundo o contrato celebrado entre a Câmara e a Empresa do Caminho de Ferro, a expropriação dos terrenos necessários para o estabelecimento da linha férrea deveria ser feito pela Municipalidade, concorrendo porém as despesas por conta da mesma Empresa, a quem a estrada ficaria pertencendo durante nove anos, passando depois a ser pública.

O primeiro troço do Caminho de Ferro, entre o Pombal e a Levada de Santa Luzia, foi inaugurado a 16 de Julho de 1893, e a 5 de Agosto de 1894 ini-

ciavam-se as viagens entre o Pombal e o Atalhinho, havendo por esta ocasião ruidosos festejos na freguesia do Monte.

As obras foram dirigidas a princípio pelo capitão Manuel Alexandre de Sousa, fiscal técnico da Companhia, mas tendo os serviços deste oficial sido dispensados em 29 de Agosto de 1893, ficou daí em diante a superintendência das mesmas obras a cargo dos engenheiros civis srs. Aníbal e Adriano Trigo, que tiveram de corrigir muitos erros grosseiros cometidos pelo seu antecessor.

Do relatório e contas da Direcção do Caminho de Ferro, referentes ao ano de 1894, vê-se que nas obras até ao sítio de Atalhinho, se dispendera a importante quantia de 44.899\$67,9 reis, sendo 2.229\$210 no rebaixamento de uma parte da estrada, que tinha uma inclinação superior à que podia ser vencida pelas locomotivas.

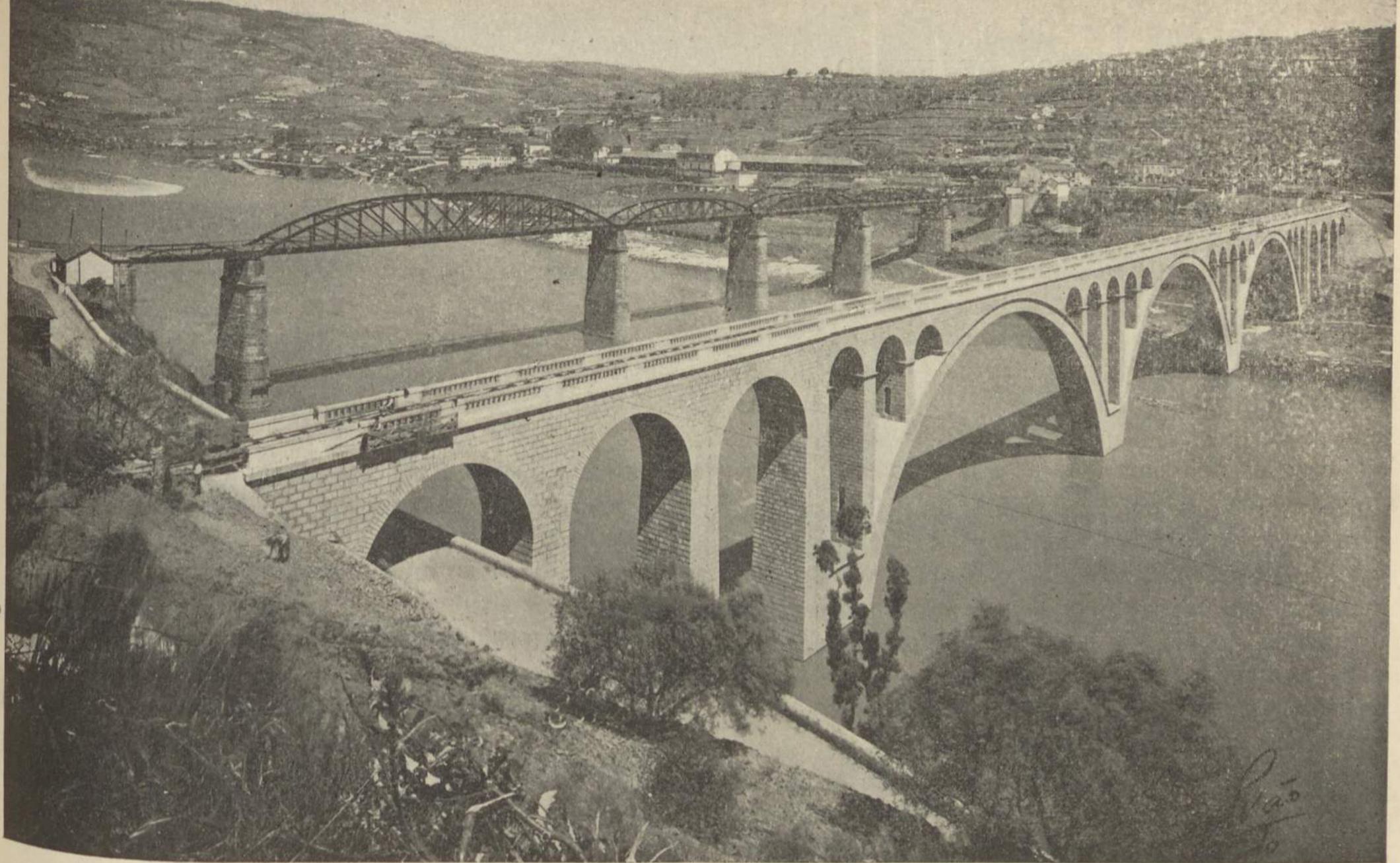
Em reunião da assembleia geral da Companhia do Caminho de Ferro do Monte, de 12 de Julho de 1910, foi resolvido prolongar a linha férrea até o Terreiro da Luta, e em 4 de Agosto do mesmo ano sancionou a Câmara esta deliberação, vindo essa parte da linha e o grande restaurante construído naquele sítio a serem inaugurados no dia 24 de Junho de 1912.

Entre o Pombal e o Monte há 2500 metros de linha férrea, e entre o Pombal e o Terreiro da Luta 3850. Dificuldades pecuniárias com que lutou a Companhia do Caminho de Ferro por ocasião da abertura da estrada e do assentamento da linha férrea até o Monte, obrigaram-na a recorrer ao crédito por duas vezes e a não distribuir dividendo pelos accionistas durante largo tempo.

Há muito, porém, que a Companhia tem a sua situação regularizada, apesar dos prejuízos consideráveis que sofreu durante a guerra, com o afastamento da navegação do nosso porto e o preço exorbitante que atingiu a carvão de pedra!»



FUNCHAL — Linha férrea para o Monte



LINHA DE LAMEGO — Ponte sobre o Douro, na Régua

O Caminho de Ferro e a concorrência do Automóvel

Por GUERRA MAIO

CONTA um historiador que Napoleão em Santa Helena dissera um dia que ele cairia por não saber compreender a evolução do seu tempo; depois, numa profecia, acrescentou que outros tombariam da mesma maneira.

É assim a vida. Os caminhos de ferro atravessam uma das maiores, senão a maior crise da sua longa história. Em todos os países se debatem com dois inimigos, digamos concorrentes, terríveis e decididos: O automóvel e o avião. O primeiro indo buscar ao seu domicílio o passageiro e a mercadoria, levando-os depois ao destino sem embaraços e com rapidez; o segundo vencendo o espaço com velocidades cada vez maiores e com o possível conforto para o passageiro.

Mas, mesmo assim o caminho de ferro continua honestamente a sua faina civilizadora, com o seu público sempre fiel e atreito a hábitos que teimosamente quer conservar. Para que aqueles dois terríveis adversários ainda não tivessem liquidado o centenário caminho de ferro é preciso que ele tenha bases seguras e inabalável resistência! Mas esses predicados não bastam. É necessário, não digo já que se lhe acuda, porque o perigo não é mortal, mas que lhe dêem mais vigorosos elementos de competência.

Os seus serviços têm que ser mais rápidos, principalmente no transporte de passageiros. Há que suprimir todos os embaraços, por vezes inúteis, que torna as viagens aborrecidas.

O passageiro de hoje exige as comodidades a que têm legitimamente direito. Comboios lentos, demoras exageradas nas estações de enlace, partidas e chegadas a horas mortas têm que ser banidas de vez. Quem tolera hoje comboios ómnibus senão em pequenos percursos? Quem suporta, nos nossos dias, exageradas demoras em estações de entroncamento? Quem admite a chegada ao destino a horas em que já se devia estar a dormir em sua casa ou no quarto do hotel?

Se não há tráfego para comboios rápidos, façam-se expressos ou directos, com paragens nas estações importantes e nunca naquelas onde às vezes embarca um passageiro, embora isso contrarie as influências locais. Os comboios rápidos fizeram-se para as grandes distâncias e nunca para servirem as estações próximas das cidades importantes. Para estas há o comboio ómnibus e o tranvia.

Estabelecido um comboio rápido, a título de ensaio, se um ano depois não tiver dado proveitosos resultados, devem-lhe ser dados novos elementos de vida. Marcha a horas mais convenientes, melhorar enlaces, admissão de passageiros de classe inferior, nunca se devendo recorrer — senão por motivos imperiosos — à circulação em certos dias da semana e as novas paragens a estabelecer devem ser judiciosamente ponderadas, para não se criarem rivalidades locais, sempre de deploráveis consequências, e não se deve perder de vista que a maior parte dos passageiros não sabe medir velocidades e as paragens frequentes irritam mais o viajante que a pequena marcha do comboio. É uma psicologia reinante em todos os países.

Nesta ordem de ideias convém citar um caso que dá inteira razão ao que acabo de expor.

As ex-companhias de Orleans e do Midi, estabeleceram, antes da guerra de 1914, um comboio de luxo, o «Pyrénées-Côte-d'Argent» composto unicamente de carruagens-camas, desdobramento nocturno do «Sud-Express», entre Paris e Hendaia. Não deu o resultado desejado. Os passageiros eram poucos e era preciso obtê-los, fosse como fosse, para se favorecer o acesso a Biarritz e às estâncias pírianaicas. Restabelecido o «Côte-d'Argent» em 1920, as companhias pensaram estendê-lo a Lisboa, para atrair os passageiros sul-americanos, dessa maneira garantindo-se tráfego nocturno em França, com um excelente comboio de luxo.

Baldados esforços, porque tendo o Norte de Espanha acedido a fazer novos comboios rápidos diurnos, entre Irun e Madrid, com «butacas» de 1.^a classe (o 13 e o 14), aos quais foi prevista a inclusão de duas carruagens-camas para Lisboa; os protestos em Portugal foram de tal ordem, que o serviço não se fez, preferindo-se manter o «Sud-Express» como estava.

Aqui entraram em jogo a inteligência e o bom

senso. Não havendo passageiros para se manter um comboio nocturno de luxo entre Paris e Hendaia, admitiram-se nele os passageiros de 1.^a e 2.^a classes, sem suplemento de espécie alguma e, anos passados, como a frequência não era ainda compensadora, recorreu-se à 3.^a classe e assim, o tão desejado «Pyrenées-Côte d'Argent» passou a circular proveitosamente com carruagens ordinárias de 1.^a, 2.^a e 3.^a classes além das carruagens-camas, exemplo seguido, devido também à sua pouca frequência, pelo «Barcelona-Express» e pelo «Roma-Express».

Terminada a última guerra a S. N. C. F. apresentou-se a restabelecer o «Pyrenées-Côte d'Argent» com a composição de outrora, ou seja com todas as classes, o qual em Dax se parte em dois tramos, um para Tarbes e outro para Hendaia.

O maior inimigo do comboio, não é, como muitos supõem, o auto-carro, mas o automóvel particular. Para ele deve ser desviada a atenção dos caminhos de ferro, e nos vários campos da sua concorrência.

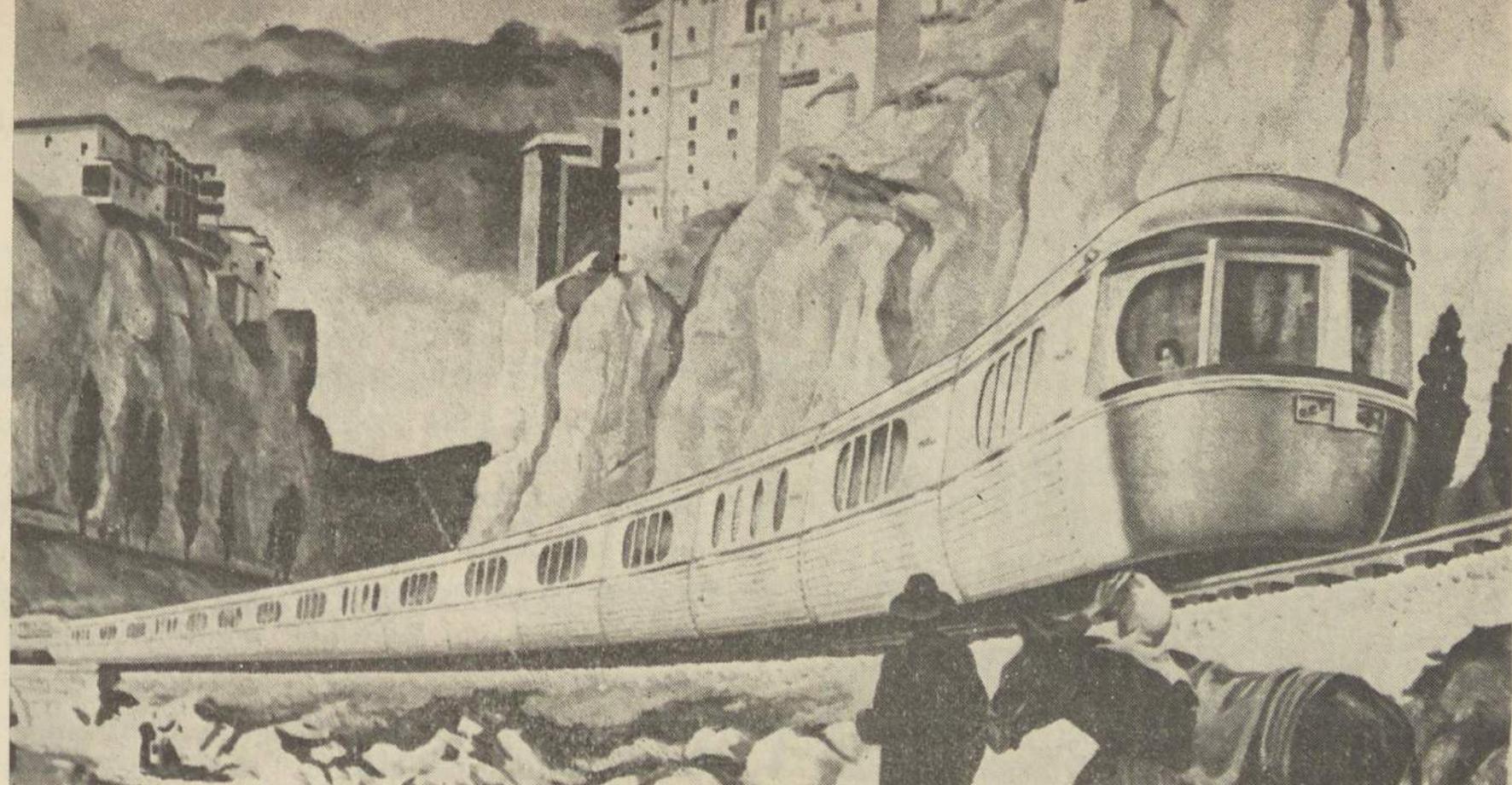
Por uma errada política social, têm-se atendido, em todos os países, em exageradas proporções aos interesses das massas trabalhadoras, «fazendo pagar os ricos». Ora os ricos são cada vez em menor número e têm uma maneira eficaz de se defendem, viajando nas classes inferiores; diante da enorme desproporção que vai do preço da 3.^a para a 1.^a classe, preferem, como é lógico, viajar nos seus automóveis.

Importa pôr as coisas no seu lugar e de acordo com a evolução do nosso tempo. Três classes são de mais. Duas bastavam. Classe superior e classe inferior, ou 1.^a e 2.^a classes, como manda a lógica e o bom senso, pois comboios com 1.^a e 3.^a ou 2.^a e 3.^a, só deviam ser admitidos transitóriamente e num período de adaptação. Expliquemos melhor.

Suprimir a 2.^a classe, passando os comboios a ter apenas 1.^a e 3.^a classes. Esta com uma tarifa compatível, com o conforto oferecido ao passageiro e aquela com um suplemento de 50 %, apenas. Quer dizer, o passageiro de 3.^a classe pagaria o que deveria pagar e o de 1.^a, como disse, apenas mais 50 % e já não era pouco, pois a continuarmos com tarifa dupla sobre a da 3.^a classe, em breve as carruagens de 1.^a rolarão vazias.

Quando a adaptação se fizesse a 3.^a classe passaria a chamar-se 2.^a, com o preço daquela e a composição passaria a 1.^a e 2.^a classes, como manda a lógica e o bom senso.

Depois disso, supressão radical da taxa de velocidade, seguindo-se o exemplo da Suíça, que a havia criado. A taxa de velocidade é o inimigo nº 1, como agora se diz, do comboio rápido, e sem comboios rápidos não há turismo possível, nem deslocações a grande distância.



Desenho do comboio na sua passagem pelas proximidades de Cuenca na linha de Madrid a Valência

Realização de um projecto transcendental

O COMBOIO «TALGO» É JÁ UM FACTO

Pelo Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* tiveram com certeza conhecimento, por notícias soltas lidas na imprensa diária e algumas revistas, de que há alguns anos se encontrava em projecto e construção um comboio destinado a revolucionar os transportes ferroviários, não só pelo que se refere a passageiros mas também pelo que diz respeito a várias mercadorias. Pois bem, a ideia, indiscutivelmente genial, do Engenheiro espanhol D. Alejandro Goicoechea, é já uma realidade.

No próximo verão, se Deus quiser, havemos de ver circular nas linhas da RENFE o novo comboio *Talgo* que tanta expectativa provocou e que, construído nas oficinas da «American Car and Foundry», sob a direcção do Engenheiro hispano-ingles Mr. James Mc Veigh, com a colaboração dos Engenheiros espanhóis D. Francisco Martin Herédia e D. Angel Torán Tomás, realizou triunfalmente as suas viagens nos Estados Unidos da América do Norte.

Como os leitores sabem, o *Talgo* é um comboio articulado. Cada uma das unidades tem só duas rodas e a parte anterior descansa sobre a posterior da seguinte. É todo construído de alumínio, com exceção da locomotora. Neste momento estão cons-

truídos apenas três comboios: dois deles virão para Espanha, o outro ficará nos Estados Unidos.

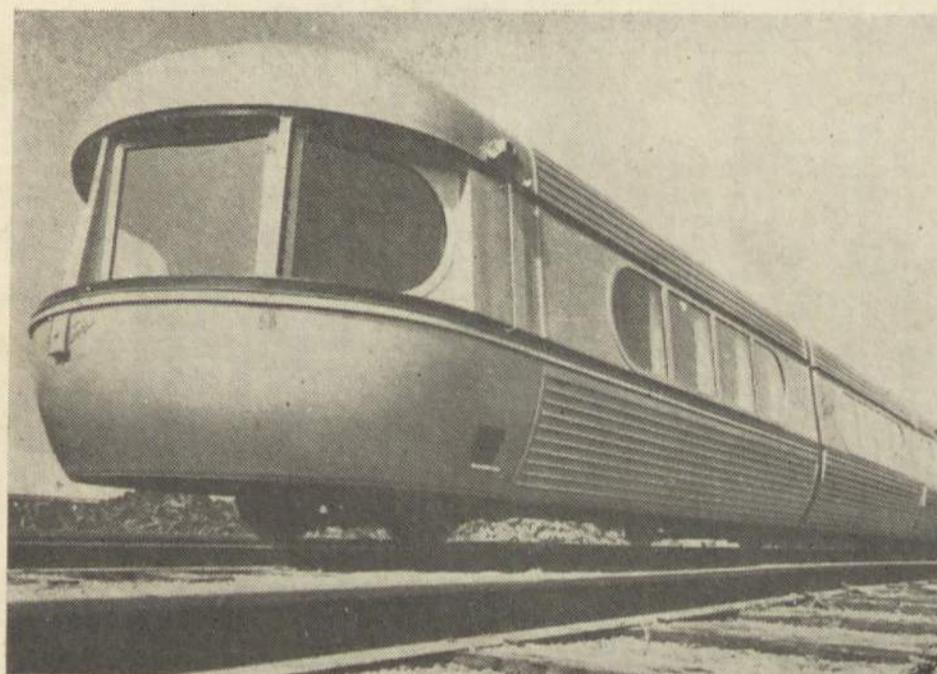
Cada comboio consta de uma locomotora Diesel de 1.200 cavalos e de três carruagens, se assim podemos chamá-las.

Em cada comboio, quatro unidades destinam-se aos passageiros e uma para serviços, como cozinha, refrigeração, etc. E dispõe também, como é lógico, dos correspondentes lugares para as equipagens.

O peso do comboio é de 106 toneladas, sendo 56 da locomotora. O número de passageiros a transportar eleva-se a 192 e a sua velocidade é calculada em 160 quilómetros à hora.

Graças às características especiais deste comboio, vai ser possível elevar as velocidades comerciais em traçados como são os caminhos de ferro da Península Ibérica, com curvas tão apertadas e inclinações tão fortes, a limites que, em muitas dessas linhas, estavamos bem longe de suspeitar, dadas as características do material ferroviário actual.

Com efeito, na linha de Madrid-Irún, onde, no ano de 1936, a velocidade comercial chegou a atingir 65 quilómetros à hora, no primeiro projecto do itinerário estudado para o referido comboio, a velo-



A última carruagem, classificada por «Miradoiro»

cidade ultrapassou os 80 quilómetros á hora, cifra esta que, no futuro, como esperamos, será superada.

Isto conseguiu-se mercê da redução de peso deste comboio e, sobretudo, ao genial invento do sr. Goicoechea.

Para não fatigar os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não insistirei em apresentar mais pormenores sobre a construção do referido comboio, desejo, apenas, expor as primeiras realidades que vão ser postas em circulação nos caminhos de ferro espanhóis e as que, no futuro, podem também representar para Portugal.

O primeiro percurso que este comboio vai efectuar é o de Madrid-Irún. O horário do comboio foi fixado de maneira que saindo de Madrid às 12 horas chegue a Hendaya às 21,10, e tendo em conta que a parada de Irún é de uma hora, vemos que o percurso Madrid-Irún se fará em 8 horas e cinco minutos. Em sentido inverso sairemos de Irún às 10 horas para chegar a Madrid às 18,15 horas, durando o percurso 8,15 horas.

Estas horas previstas serão melhoradas no momento em que se fizer a fusão das estações fronteiriças franco-espanholas, cujo estudo vai muito adiantado presentemente e que o passageiro em trânsito pelas mesmas vai usufruir uma economia de 50% de incômodos, visto que, como os leitores sabem, se vai proceder a operações conjuntas franco-espanholas numa só estação. Isto permitir-nosá retardar a saída de Madrid e adiantar a chegada do comboio.

Por consequência, à parte a importantíssima redução de 40 por cento na duração da viagem actual entre Madrid e a fronteira francesa, será possível levar a cabo em Madrid o enlace com o expresso de Madrid-Algeciras e com o «Côte d'Argent» entre entre Paris e Irún, coisa que hoje seria totalmente impossível de realizar.

Assim mesmo permitirá que o «Lusitânia Expresso» tenha assegurada uma relação, também através de Madrid, pelo referido comboio. Isto, como digo, no presente momento. No futuro, este comboio, permitirá desenvolver a ideia, preparada há tempos pela RENFE para o estabelecimento dos comboios

rápidos circulatórios de Madrid com a periferia num tempo de percurso que, pode calcular-se, levará à prática que um viajante tendo chegado a Madrid ou Barcelona, por exemplo, pela manhã, e tenha resolvido todos os seus assuntos até às duas da tarde, possa regressar ao seu ponto de origem sem necessidade de perder duas noites na sua viagem. Calcule-se, pois, a importância extraordinária que isso pode representar para o transporte ferroviário.

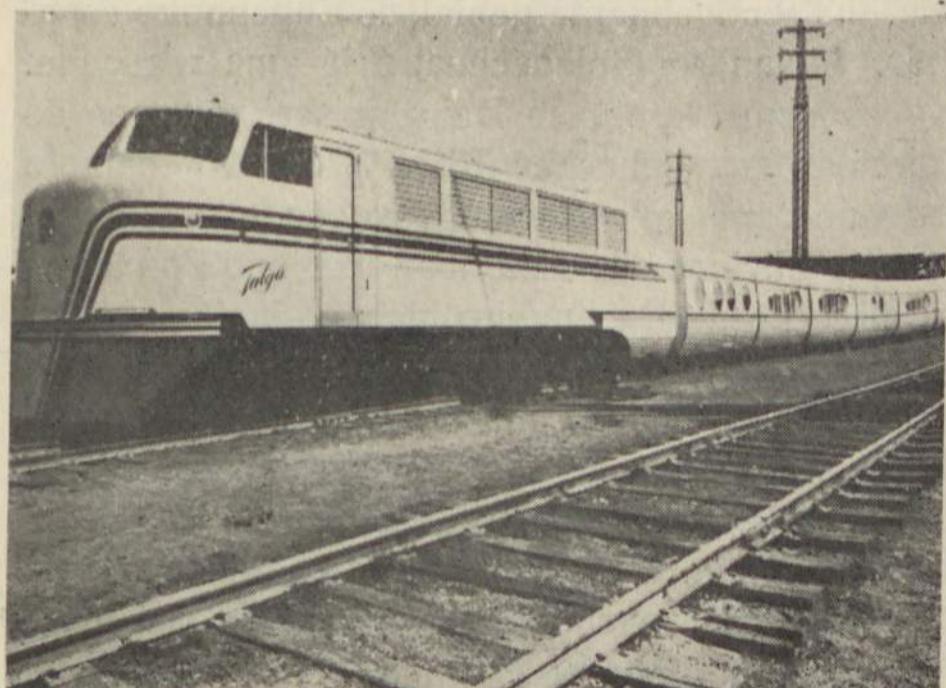
E pensando em Portugal, acode à minha mente a ideia lógica e natural sobre a criação do Sul-Atlântico Expresso que, como hão-de recordar-se, tinha por objectivo o enlace do «Côte d'Argent» com Lisboa, ideia que, embora estudada, ficou sempre em projecto e que agora pode ser uma realidade.

Com efeito, dadas as condições magníficas dos caminhos de ferro portugueses e das linhas da C. P. e, sobretudo, a linha Lisboa-Porto, a primeira de todos os caminhos de ferro da Península por muitas razões, e desde sempre colocada na altura das melhores da Europa, permitirá o estabelecimento de um comboio rápido que saindo de Lisboa às 8 horas possa estar na fronteira de Irún às 21 horas, onde fará enlace com o mencionado comboio francês, chegando a Paris às 9 da manhã. Em sentido inverso, as coisas se passariam de forma análoga, saindo de Paris, como sucede actualmente, às 21 horas para chegar a Lisboa no dia seguinte às 22 horas.

Quer dizer, podemos já pensar com plena confiança em que o percurso Lisboa-Paris poderá realizar-se em pouco mais de 24 horas, e isso em data muito breve. Calcule-se, pois, a extraordinária importância que a realização desse projecto representa para o porto de Lisboa.

Entrego à consideração dos leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* as sugestões que isto possa porventura provocar-lhes.

Aguardemos, agora, a chegada do *Talgo* à Espanha e ver, com a ajuda de Deus, o progresso que há de significar para o transporte ferroviário, que é e continuará sendo a base fundamental dos transportes em todos os países.



Aspecto da parte anterior do comboio Talgo.

A Lei n.º 2008 veio facilitar a nacionalização dos Caminhos de Ferro

SOLUÇÃO QUE SE IMPÕE

Por J. LUCAS COELHO DOS REIS

ALei N.º 2.008 — lei que, sem exagero, se pode considerar revolucionária — conseguiu levar todas as empresas ferroviárias a, voluntariamente, fundirem-se numa só, para que depois de todas reunidas numa só empresa, poderem conseguir do Governo uma concessão única, em substituição de todas as concessões de linhas férreas de via larga e estreita, facilitando, assim, extraordinariamente, o Governo a proceder à nacionalização de todos os Caminhos de ferro, mesmo antes de ser dada a concessão única.

Basta o facto da referida lei ter conseguido voluntariamente a concentração de todas as empresas ferroviárias, para se reconhecer o alto valor que esta lei teve para a solução de um dos nossos problemas económicos mais importantes — a coordenação dos transportes ferroviários.

A concentração, por acordo, fez-se — mas é de justiça dizer-se que este alto e inestimável serviço se deve ao prestígio e inteligência do actual Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Sr. Fausto de Figueiredo.

Segundo a base 1.ª da lei N.º 2008, se as empresas ferroviárias se não tivessem reunido por acordo numa só empresa, o Governo ver-se-ia obrigado a proceder ao resgate de todas as concessões.

Quanto custaria, porém, a operação de resgate de todas as empresas ferroviárias do País?

Segundo a opinião dos mais eminentes e abalizados técnicos desta natureza, o resgate devia custar à Nação mais de dois milhões de contos.

Na Assembleia Nacional, ao discutirem-se as bases da lei n.º 2008, o ilustre deputado, engenheiro sr. Araújo Correia, um dos maiores valores que a Nação possui, mostrou-se contrário à nacionalização dos Caminhos de Ferro, porque ela acarretava para o Estado uma imobilização aproximada de dois milhões de contos — importância esta que custaria o

resgate — porque a nacionalização dos caminhos de ferro implicava o resgate.

Na Assembleia Geral Extraordinária da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que se realizou no dia 17 de Julho de 1946, convocada para se ocupar da fusão das Companhias de Caminho de Ferro, o muito distinto engenheiro sr. Cunha Leal, com a sua provada inteligência e profundo conhecimento de assuntos ferroviários, ao apreciar a lei n.º 2008, no seu notável discurso, não se mostrou defensor da nacionalização para já, por ser cara, tendo demonstrado, com números, que este sistema implicaria ao Estado um encargo superior a dois milhões de contos, importância esta que custaria o resgate.

Se eu comprehendi bem as palavras do ilustre deputado, engenheiro sr. Araújo Correia, proferidas na Assembleia Nacional e as do engenheiro sr. Cunha Leal, na Assembleia Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, realizada em 17 de Julho de 1946, a que acima me refiro, Suas Ex.^{as} entenderam, por bem, não defender a nacionalização, por estarem convencidos, segundo os seus cálculos, que achei certos, que este sistema custaria à Nação o melhor de dois milhões de contos.

Peço, porém, licença para dizer que nestes números, apesar de certos, há a seguinte importante rectificação a fazer:

Detém o Estado cerca de 45 por cento do capital accionista e, por isso, a importância do resgate em vez de custar dois milhões de contos, baixaria para um milhão e cem mil contos, visto o Estado já possuir os referidos 45 por cento de capital accionista, o que é muito importante salientar.

Fica, por esta forma, aclarado que a importância do resgate feito nos termos dos contratos de concessão não custaria ao Estado os dois milhões de contos, segundo os cálculos feitos pelos Ex.^{mos} Senhores Araújo Correia e Cunha Leal, mas sim apenas cerca de um milhão e cem mil contos.

Que foi a elevada cifra de dois milhões de contos (verba na verdade impressionante) que levou a Assembleia Nacional a não encarar abertamente a operação de resgate, por o suporem muito pesado para os recursos do Estado, não resta dúvida alguma.

Mas não foram apenas os ilustres deputados à Assembleia Nacional que assim encararam a questão.

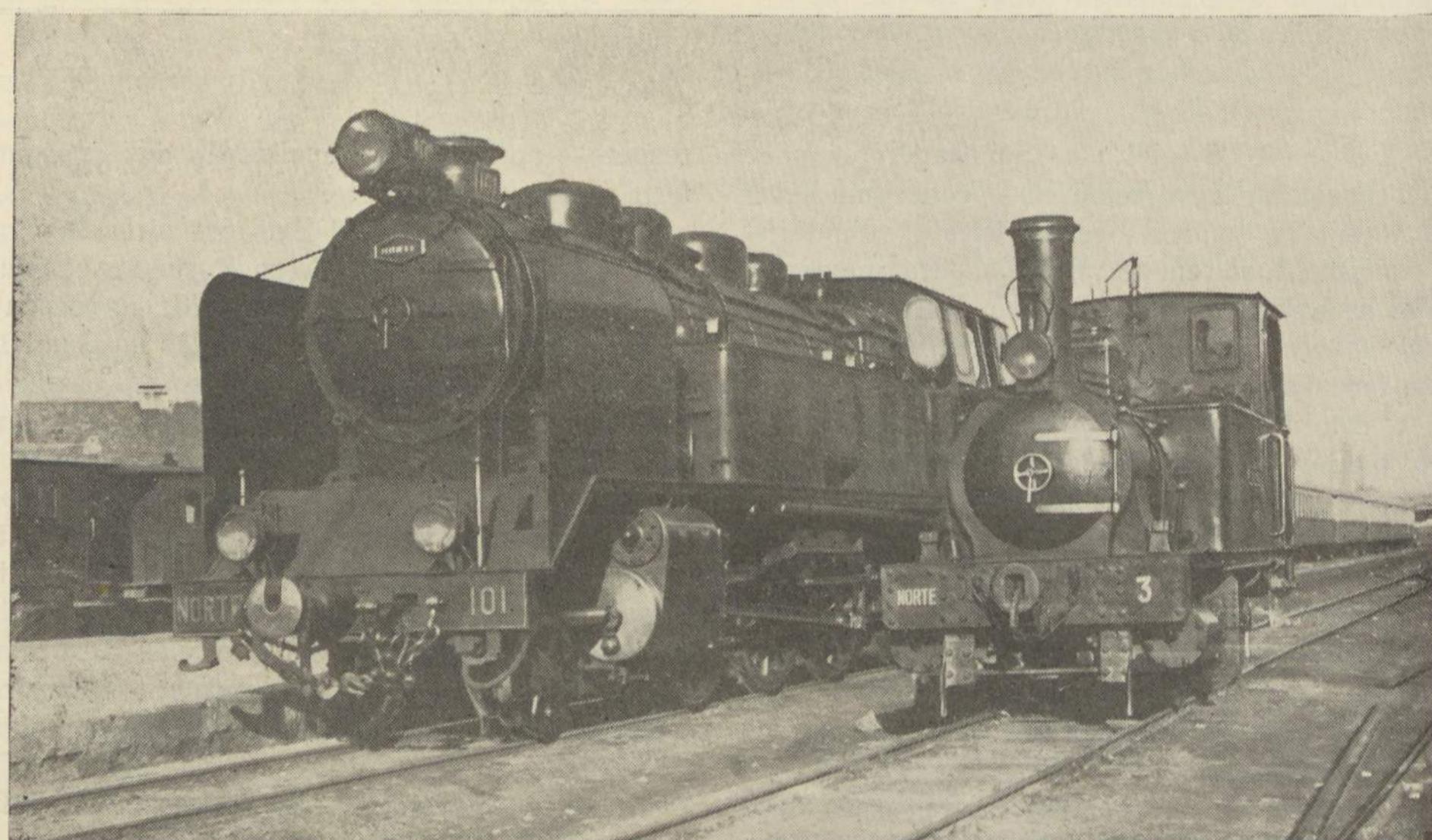
O ilustre Engenheiro Senhor Cunha Leal, na Assembleia Geral Extraordinária dos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que se realizou em 17 de Julho de 1946, numa das passagens do seu importante discurso, referindo-se ao custo do resgate, disse o seguinte:

«Escuso de dizer-lhes, meus senhores, que no hu-

Prefiro preconizar um sistema que a prepare e viabilize em condições mais favoráveis para o Estado».

Verifica-se, pois, que a opinião geral era partidária do resgate dos Caminhos de Ferro, isto é, da sua nacionalização e, tudo indica que só se não entrou aberta e claramente nesse caminho, devido ao encargo formidável que essa operação custaria à Nação.

Devo dizer, para esclarecimento do público que me conhece, que durante a discussão na Assembleia Nacional das bases da lei N.º 2008 (discussão que acompanhei com o maior interesse) e enquanto essas bases não foram aprovadas e a respectiva lei publicada e regulamentada, entendi que não devia escre-



Duas locomotivas 1931 e 1874 em serviço nas antigas linhas do Norte de Portugal

mano egoísmo dos accionistas da C.P., como o das outras empresas ferroviárias o que conviria seria o resgate das suas linhas férreas. Simplesmente o interesse público em assuntos desta natureza tem de ter sempre predominância sobre os interesses privados. Justos seriam, por conseguinte, o alarme e a gritaria dos portugueses se um Governo, fosse ele qual fosse, se atrevesse a atulhar, assim, de notas os bolsos dos accionistas, ainda quando os casuistas fossem capazes de erguer uma montanha de argumentos para desculpar o que à face dos princípios de solidariedade social, nenhuma espécie de justificação poderia ter.

Eis, portanto, uma outra ordem de razões que me torna impossível a defesa da imediata nacionalização dos nossos Caminhos de Ferro.

ver uma única paixão a favor ou contra a nacionalização dos Caminhos de Ferro — e só depois, e na altura que eu julgasse conveniente, me pronunciaria então.

Essa oportunidade chegou agora com a regulamentação da referida lei publicada no «Diário do Governo», 1.ª série, N.º 303, de 31 de Dezembro de 1948 e com a aprovação da Assembleia Geral dos Accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal para a sua completa liquidação e integração na «Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses», cujas acções são pagas em obrigações do juro de 3,5% desta Companhia.

Eu era moralmente obrigado a fazer esta declaração ao País e muito especialmente aos accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses,

em virtude da acção que tenho tomado na defesa dos legítimos interesses do Caminho de Ferro, defesa que tenho vindo fazendo, dia a dia, há 25 anos a esta parte, depois do Movimento Nacional do 28 de Maio de 1926 — sem me esquecer nunca que em primeiro lugar estão os interesses do público — e é precisamente ainda mais em defesa dos interesses do público do que no dos accionistas, que entendi quebrar nesta altura o meu silêncio, para tornar público, por intermédio da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, como eu entendo que se deve resolver em definitivo, a questão dos transportes ferroviários no País.

Devo ainda dizer que várias pessoas — muitas até, me perguntaram, quando se discutia na Assembleia Nacional as bases da lei N.º 2008, o que é que eu pensava acerca da hipótese do resgate, isto é, da nacionalização dos Caminhos de Ferro.

Não me admirava das pessoas que se me dirigiam neste sentido e algumas de bem elevada posição social e política, para saberem a minha opinião sobre tão importante assunto — e procediam assim porque sabiam muito bem que eu tenho ideias definidas e estudos feitos sobre uma eficiente administração e exploração de caminhos de ferro.

A todas respondia, invariavelmente, que era cedo para me pronunciar, em definitivo, sobre tão importante assunto, apesar de eu ter sido sempre abertamente partidário da sua nacionalização — principalmente por achar estranha e incompreensível a situação do Estado a administrar e fiscalizar ao mesmo tempo uma empresa que explora, em regime de concessão, um importante serviço de interesse público.

A nacionalização, portanto, dos caminhos de ferro, impõe-se — não pela forma do resgate, como os contratos da concessão indicam, mas sim por uma outra forma muitíssimo mais económica para o Estado, com a vantagem ainda de ser fácil e rápida a sua efectivação.

Em que consiste a minha fórmula para se conseguir a necessária nacionalização? A operação consiste na compra a fazer pelo Estado de todos as acções da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, na posse de accionistas portugueses.

O Estado, desde que proceda à compra das acções que existem na posse de accionistas particulares, a nacionalização dos Caminhos de Ferro fica praticamente feita.

Qual, porém, deve ser a importância que, honestamente, por acordo entre as duas partes — Estado e accionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses — o Estado deve pagar às nações dos referidos accionistas particulares?

Segundo o último Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anterior à incorporação nesta Companhia das várias empresas ferroviárias, as acções da indicada Companhia figuram no seu activo por Esc. 99.749.530\$80, cerca de cem mil contos.

Destas acções 45 por cento eram já pertença do Estado e, portanto, dos 99.749.530\$80 que acusava a balança, há a abater 44.887.288\$86, importância esta a que correspondem os referidos 45 por cento de acções que o Estado já possuia e, assim, os citados 99.749.530\$80 ficavam reduzidos a 54.862.241\$94.

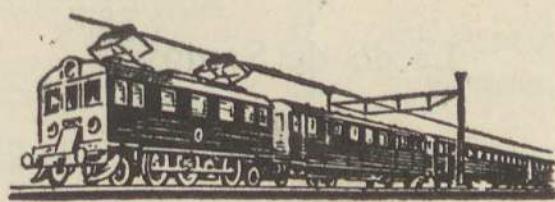
Sería esta a importância que o Estado, a meu parecer, deveria dar hoje para ser distribuída por todas as acções da Companhia, que se encontram na posse de particulares — porém, em virtude de eu reconhecer a alta vantagem que representa para a Nação a nacionalização dos Caminhos de Ferro, com vista ao futuro, vou ainda mais longe. As referidas acções, ainda a meu parecer, devem ser adquiridas pelo Estado pela importância de 50.000.000\$00 — cinquenta mil contos — mas como o Estado possui já cerca de 45 por cento das acções, segue-se que a importância fica reduzida apenas a 27.500.000\$00 (vinte e sete mil e quinhentos contos) conseguindo-se, por esta forma e com tão reduzida importância, a completa nacionalização dos Caminhos de Ferro, um dos maiores valores que a Nação possui, e não por dois milhões de contos como se disse.

Por esta forma, muito mais fácil e rápida do que a operação de resgate, o Estado consegue chegar à nacionalização dos Caminhos de Ferro, sem a maçada de difíceis contas e demoradas avaliações, arruma, a seguir, a casa, como dizia o falecido Engenheiro Senhor Duarte Pacheco, organiza depois, para experiência durante um ano ou mais, um serviço autónomo por sua conta e risco, com completa autonomia administrativa e financeira, a exemplo do que está estabelecido para a Administração Geral do Porto de Lisboa, Correios, Telégrafos e Telefones e Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Providência.

Poder-me-ão perguntar: E os accionistas aceitariam esta solução?

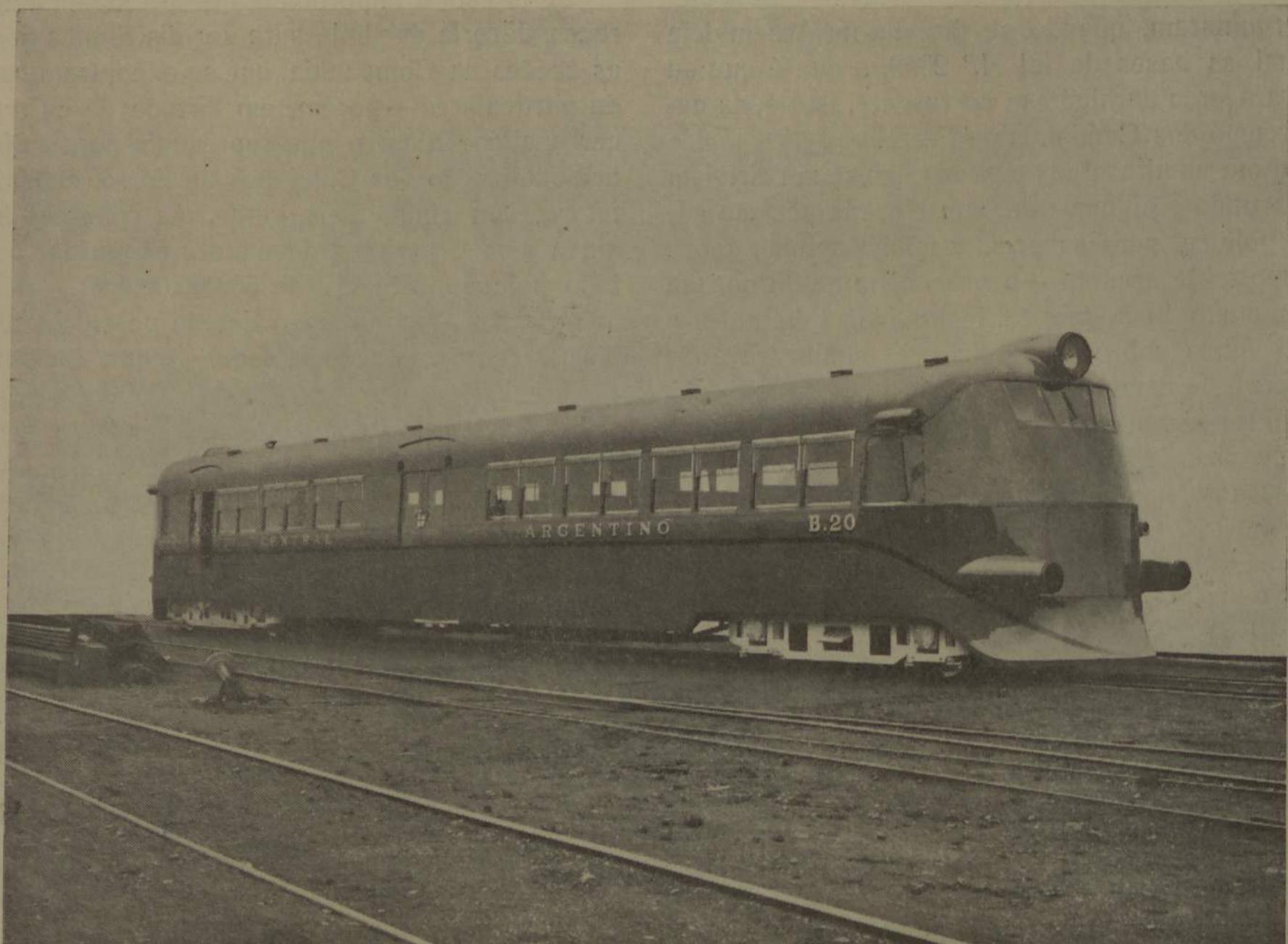
A esta responderei: Pela minha parte, que sou um dos grandes accionistas, aceito-a — e certo estou que um número respeitável de accionistas que sempre me têm acompanhado também a aceitaria — e só não a aceitariam os que sejam egoístas ou pretendentes a lugares remunerados na Companhia.

Para demonstrar a alta influência que a Nacionalização dos Caminhos de Ferro virá a ter no futuro, voltarei, novamente, a tratar de tão importante assunto.

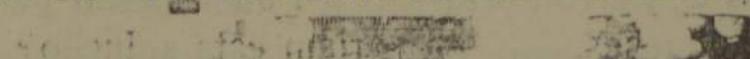


The Birmingham Railway Carriage & Wagon Co., Ltd.

SMETHWICK — G. B.



Locomotivas e Automotoras Diesel Eléctricas



Carruagens para passageiros — Vagões de todos os modelos

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

F. NÓBREGA DE LIMA, L.^{DA}

SEDE

Avenida 24 de Julho, 1, 2.º D.

LISBOA
Telef. 22192-3
32419

SALÃO DE EXPOSIÇÕES

Largo de Santos, 5

LISBOA

DELEGAÇÃO

Rua Sá da Bandeira, 562, 5.º

POR TO
Telef. 2 2553

FARO

Faro, capital de distrito e da Província do Algarve, é uma das principais cidades do país. A sua importância advém-lhe da circunstância de ser um grande porto de mar, por onde se escoam os produtos regionais, servindo, ao mesmo tempo, o comércio e a indústria do Baixo Alentejo.

Notável pela suavidade do clima, no inverno, Faro, que tem progredido intensivamente nestes últimos vinte anos, tem pergaminhos de nobreza.

Tomada aos Mouros, em 1249, por D. Afonso III, nela se fundou uma das primeiras tipografias que existiram em Portugal. Um *Pentateuco*, de que só existe actualmente um exemplar no British Museum, de Londres, foi impresso nessa tipografia, de que foram proprietários uns judeus.

A Sé é um dos templos mais antigos do país, supondo-se ter sido construído no tempo de D. Afonso III. Restaurado algumas vezes, conserva ainda, da sua primitiva traça, parte das capelas laterais e o portal, de ornatos góticos.

Faro é a cidade dos museus. Com efeito possui três: o Museu Marítimo de Pedro Nunes, o Museu Arqueológico do Algarve e o Museu Antonino.

António dos Santos Braz

Estrada da Senhora da Saúde — FARO

TELEFONE 327

REPARAÇÃO DE AUTOMÓVEIS
e MÁQUINAS INDUSTRIALIS

Construção de peças	Reconstrução de Bronzes
Torneados de precisão	Cargas de Baterias e
Rectificação de blocos	Soldaduras a autogénio

RECTIFICAÇÃO DE BRONZES EM LINHA

NEVES & SANCHO, L.DA
COM SECA DE POLVO E ARRAIA

FARO-Portugal

End. Teleg. «SEVEN» — TELEFONE 56

ANTÓNIO COSP & C.A., L.DA
CORTIÇAS E TODOS OS SEUS DERIVADOS
End. Tel. COSP FARO
Caixa Postal 22

Telefone 148
FARO (PORTUGAL)

JOSÉ TELES RODRIGUES
FERRAGENS E TINTAS
Telefone 237 — Teleg. TELES RODRIGUES — Largo da Palmeira — FARO

TELE | gramas MOAGEM
fone 9
Apartado 3

Companhia Industrial do Algarve

S. A. R. L.

FARO

End. Teleg. «ORAF»

Telefone 14

Marques, Vaz Velho & Caiado, L.^{da}

Importação e Exportação, Comissões e Consignações

SHIP AGENTS & BROKERS

Rua Conselheiro Bivar, 65-67 — FARO

Pimentão

Prefira sempre o Pimentão J. A. Judice Fialho

PURO — SABOROSO — AGRADÁVEL — ECONÓMICO

Não empregue outro e obterá o melhor
— e mais agradável tempero : —

Todos os nossos sacos são selados com
selo de chumbo para garantia da in-
viabilidade do seu conteúdo —

PEDIDOS A

JUDICE FIALHO & C.^A
FARO

TELEFONES 48 e 140

End. Teleg. SERIP

António Neves Pires & C.^a, L.^{da}

EXPORTADORES DE FIGO, AMENDOA E ALFARROBA

DEPÓSITO DE:

Vinhos, Aguardentes, Vinagres e Azeites

FARO

FACTORY
FARO (Portugal)
 PHONE: 87
 CABLE: TORPIVA
 CODES: A B C 5th. & 6th. Ed.

EXPORT-OFFICE:
LISBON (Portugal)
 MAIL: P. O. BOX 537
 PHONE: 23415-23651
 CABLE: TORPIVA-LISBON

E. TORRES PINTO DA SILVA

MANUFACTURE AND EXPORT

P. O. BOX N.º 2
FARO
 (PORTUGAL)

Estabelecimentos Aliança
JOSÉ PEDRO DA SILVA
FARO

HOTEL ALIANÇA

RUA DA MARINHA — Telefone 352
 ÓTIMOS QUARTOS COM CASA DE BANHO
 ÁGUAS CORRENTES QUENTE E FRIA —
 ESMERADO SERVIÇO DE MESA

MERCEARIA ALIANÇA

Telephone 150
 GRANDE SORTIDO DE MERCEARIA FINA
 NACIONAL E ESTRANGEIRA
 DOCES REGIONAIS

CAFÉ ALIANÇA

Telefones 11 e 151

O maior da Província

TABACARIA — BILHARES

Praça D. Francisco Gomes
 FARO

Tele { gremas-BRITOLDA
 fone 246

FARO Apartado 12
 LISBOA 517

BRITO, LIMITADA

Frutos do Algarve — Armazém de Mercearias, Sêmeas, Cereais e Legumes por atacado

COMÉRCIO EM GERAL C/ PRÓPRIA

Rua Infante D. Henrique, 28-30-32

FARO

JOPINHAL

Vinho de mesa. Fabricantes e distribuidores gerais

JOÃO PIRES & FILHOS, L.º

Sede em FARO

Telefone 18

Olhão, vila cubista

Quando a pintura cubista estava em moda, des- cobriu-se um dia, para pasmo dos rapazes que fa- ziam parte das tertúlias do antigo Café Martinho e da «Brasileira» do Chiado, que no Algarve, país de lendas e de amendoeiras, havia uma vila cubista, original, digna do pincel dos nossos pintores da vanguarda: era a vila de Olhão, centro industrial de primeira ordem que, no fabrico de conservas de peixe, encontrou um sector importante da sua riqueza colectiva.

A pouco e pouco a vila de Olhão se vai moder- nizando. A Avenida Central, aberta há mais de trinta anos, é ladeada por magníficos edifícios.

Em Olhão nasceu um dos maiores poetas portu- gueses, a cuja memória ilustre se ergue um mo- numento: referimo-nos a João Lúcio, émulo, pela originalidade, de António Nobre e Cesário Verde.

Como atracção turística, Olhão possui um bairro piscatório, verdadeiramente singular e curioso, co- nhecido pelo nome de a Barreta. É um conjunto de casas típicas, debruçadas sobre ruelazinhas onde mal passam duas pessoas a par. Dir-se-ia a réplica, em ponto pequeno, da famosa Alfama de Lisboa.

À volta de Olhão estendem-se, num espetáculo maravilhoso, os campos povoados de amendoeiras, figueiras e alfarrobeiras — riqueza da região.

AUTO MECÂNICA OLHANENSE

de JOSÉ DO NASCIMENTO HORTA

REPARAÇÕES EM: Caldeiras, Máquinas, Motores Industriais e Marítimos e em Automóveis. Estação de Serviço.

SOLDADURAS Eléctrica a Arco e Oxi-acetilénica
 ENCAMISAGENS E RECTIFICAÇÕES, ETC.

Telephone 134 Avenida da República, 71 OLHÃO

JOSÉ FERNANDES ANGELO

Comerciante de cereais, batatas, adubos químicos, etc.
 Rua Almirante Reis, 35 Telephone 74 OLHÃO

JOSÉ VICENTE PESTANA

Fábrica de serração de madeira e calxotaria. Fábrica de pregos e chaves
 Telegramas, JOSÉ PESTANA Telephone 12 OLHÃO

Fábricas em **OLHÃO (Séde)**
LISBOA (Filial)
PENICHE (Filial)

Tele fone 29-OLHÃO
 gramas: FORNECEDOR
 Códigos: BENTLEY'S
 A. B. C. 6.ª EDIÇÃO

António Jacinto Ferreira, L. da

EXPORTAÇÃO:

FILETES E PASTA DE ANCHOVAS
 EM AZEITE
 PEIXE EM SALMOURA E PRENSADO

MERCADO INTERNO:

PEIXE FRESCO, SALGADO E SÉCO
 POLVO SÉCO E MEIA CURA

OLHÃO
 (PORTUGAL)

Sardinha do Algarve, L. da

FABRICANTES E EXPORTADORES

Conservas de peixe em azeite e em salmoura
 Fabricações especiais em azeite na marca **Margaret**
 Sardinha sem espinha, sardinha sem pele nem espinha
 Atum, filetes de cavala e anchova

Endereço telegráfico (SARDINHA)

TELEFONE 25 **OLHÃO** (Portugal)

TELEG. EMPRESA MERCANTIL
 TELEFONE 127

Empresa Mercantil de Pesca, L. da

FÁBRICA DE CONSERVAS DE PEIXE EM AZEITE

Praça João de Deus **OLHÃO** (Portugal)

Telegramas MARPER

Telefones { 51
 170

Martins & Pereira, Limitada

FÁBRICA DE CONSERVAS DE PEIXE

Sardinhas sem espinha, sem pele e sem espinha
 de caldeirada, à portuguesa e em limão

ANTIPASTO/ATUM/BONITO/CAVALA/CHICHARROS/ANCHOVAS/MARISCOS

Marcas Registadas

Mabel-Agar-Minot-Barca-Divinal-Ribamar-Primor

OLHÃO

Tele fone: 60
 gramas: Herculano Pombinho

TRANSPORTES POMBINHO, L. DA

Todo o serviço de camionagem

SEGUROS — SUCATAS, ETC.

Agentes dos Produtos **Mabor** (Pneumáticos e Câmaras de Ar)

Avenida 5 de Outubro, 82-84

OLHÃO

TELE FONE: 154
 GRAMAS: **LODIGO**

JOSÉ DIOGO, L. DA

IMPORTAÇÃO — EXPORTAÇÃO

Fábrica de conservas de peixe em salmoura ■ Comércio
 geral de peixe fresco, salgado, prensado e seco

Avenida 5 de Outubro, 16 **OLHÃO** (Portugal)

CASA PIRES

ESTABELECIMENTO DE FAZENDAS

JOÃO TERTULIANO PIRES

Rua Dr. Teófilo Braga, 15 e 17

Rua do Gaibéu, 23 e 25

Telefone 227

OLHÃO

José Baltazar, & C.º

OLHÃO

Rua Conselheiro Bivar, 72

TELEFONE: 291

Rua Dr. Miguel Bombarda, 40

TELEFONE: 38

DEPÓSITO DE PORTIMÃO ■ Rua Dr. Gustavo Cordeiro Ramos, 82 ■ Telefone: 159

Tavira, cidade turística

D. Manuel I, reconhecendo a sua importância, elevou Tavira à categoria de cidade, em 1520. Atravessada pelo rio Séqua, as duas metades da cidade são ligadas por uma velha e pitoresca ponte de 7 arcos, uma das coisas, indiscutivelmente, mais dignas de se ver não só desta cidade mas também de todo o Algarve.

Como todas as terras do Algarve, Tavira é cheia de atractivos turísticos, quer pelo lado paisagístico, quer pelo lado monumental.

A Igreja de Santa Maria do Castelo, no alto da cidade, é notável pelo seu portal gótico e pelos túmulos de D. Pais Peres Correia e de sete cavaleiros da sua ordem; de valor artístico e histórico são também as igrejas da Misericórdia, do Carmo e de S. Paulo, em estilo renascença.

Entre os velhos edifícios, de mais carácter e interesse figura o da Cadeia, restos arquitectónicos do estilo gótico, do reinado de D. João I.

Célebres são também as suas águas termais da

Vila Real de S.^o António

Vila Real de Santo António é o principal porto de mar do Algarve, o maravilhoso país do sul, na expressão do grande poeta João Lúcio.

Vila populosa e cabeça de um concelho importante, Vila Real de Santo António é uma das terras do país de maiores possibilidades económicas. As condições magníficas do seu porto asseguram-lhe grande futuro.

A agricultura e a indústria de conservas de peixe constituem a base principal da sua economia.

Pelo seu porto, acessível a barcos de alto bordo, passam os minérios de S. Domingos e os produtos do Baixo Alentejo.

Vila Real de Santo António é uma povoação caracteristicamente pombalina. Com efeito, o traçado regular das suas ruas assemelha-se ao da Baixa de Lisboa. É uma vila risonha, com excelentes edifícios. Possui hospital, cinemas, associações desportivas, e, a comprovar a grande importância do seu porto, existem os consulados de Espanha, Inglaterra, Holanda, França, Finlândia e Grécia.

A quatro quilómetros da vila, na pitoresca povoação de Monte Gordo, encontra-se uma esplêndida praia de banhos, largamente frequentada na época estival. Uma outra praia, também muito corrida, é a da Manta Rota, na freguesia de Cacela. Nesta praia funciona, durante o verão, um casino. Como curiosidade histórica existe um forte antigo.

Vila Real de Santo António, pela excelência do seu porto de mar, pelas suas indústrias, pelo valor da sua agricultura e, ainda, pela circunstância de estar na próxima vizinhança da Espanha, é das terras portuguesas que maiores condições económicas possui.

CONSERVAS DE PEIXE FOLQUE
A marca que exigem os apreciadores da qualidade

RAUL FOLQUE & FILHOS, L.^{DA}
FARRICANTES — EXPORTADORES

Vila Real de Santo António—PORTUGAL

Estação de serviço **Auto Avenida**

Junto ao Grande Hotel Guadiana

Gasolina, Petróleo, Gazoleo, Pneus e Acessórios

Avenida da República - VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO



FILETES DE ANCHOVAS AREMANY

SATISFAZ
GOSTOSAMENTE
O MAIS EXIGEN-
TE PALADAR

MARCAS REGISTADAS

Arménia de Sausa Cardoso

FÁBRICA DE CONSERVAS

Import. e Export.

TELEFONE
119

Telegrams:
Arménio Cardoso



Vila Real de Santo António (Portugal)

José António Ritta

Fabricante de Conservas de Peixe

Tele | fone 122
fone 13
gramas JORITA
Apartado 8

Vila Real de Santo António
(PORTUGAL)

***** UNIÃO INDUSTRIAL, L.^{DA}

Telegrams LISDOURO — Telefone 25435

Administração em Lisboa

R. dos Sapateiros, 62-2.^o

Caixa Postal n.º 246

Códigos «Ribeiro» e «Mascote»

Filiais em LUANDA (Caixa

Postal n.º 409) e MALANGE

Fábricas de Conservas

DE PEIXE E AZEITES

A L G A R V E

em Olhão

P O R T U G A L

em Portimão

S ta T E R E Z I N H A

em Azinhaga

Proprietário das seguintes marcas:
Greatness, Lisdouro, Rose Angelique, Roses de Setúbal,
Roses de Algarve, Beka e
Lisette

SEÇÃO DE AZEITES

Rua Fernando Palha, 26

Marcas

C A M P I N O

E

MONTE GRANDE

Importação — Exportação

de todos os géneros coloniais

da AFRICA OCIDENTAL

ção algarvia, atractivos de tão grande interesse e melhoramentos de tanta importância.

Todo o Algarve é um jardim maravilhoso, de clima suave, onde, no inverno, há, apenas, a neve perfumada das amendoeiras em flor.

Orgulha-se Loulé de seus monumentos e obras de arte, de tudo quanto, recordando o passado, enobrece o seu presente, como os restos das antigas muralhas do Castelo, cuja construção se atribui aos romanos, e as lindas igrejas, de pórticos bem trabalhados, da Matriz, da Misericórdia e do convento da Graça. O cruzeiro da Misericórdia e a ermida de Nossa Senhora da Conceição são mais dois valores a acrescentar ao património da vila de Loulé.

Vale a pena percorrer o concelho, onde, a par dos encantos da natureza, o turista poderá admirar valiosos monumentos, como as igrejas de S. João Baptista e de Santa Bárbara, em Almancil, e a igreja matriz de Alte.

A dez quilómetros de Loulé encontra-se a formosa e famosa praia de banhos de Quarteira, que a Câmara vem melhorando de ano para ano com obras importantes.

Em S. Braz de Alportel, também a pequena distância de Loulé, existe o Sanatório Vasconcelos Porto, destinado exclusivamente ao tratamento dos tuberculosos ferroviários.

A região possui águas minerais de grande efeito terapêutico.

Loulé, graças ao fervoroso e inteligente bairrismo da sua população, progride a olhos vistos, de ano para ano. Nesse bairrismo, algumas terras do país deviam pôr os olhos.

CASA BRANCA

José de Sousa Inês

(FUNDADA EM 1927)

Lanifícios para Homens e Senhoras

:: Fanqueiro, Modas e Retrozeiro ::

5-6, Largo Dr. Bernardo Lopes, 7-8 — LOULE

União de Mercearias do Algarve, L.^{da}

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

Armazém de Mercearias e frutos do Algarve — Torrefacção e moagem mecânica de cafés — Azeites, cereais e legumes — Fábrica de confeitaria, Pastelaria, Licores :— e Xaropes — CAMIONETES DE ALUGUER :—

Telegrams UMAL — Telefone P. B. X. 22

LOULE

Ramirez, Perez, Cembrera & C.^a

Casa Fundada em 1890

ESTABELECIMENTOS LITOGRÁFICOS

Sucursais | Olhão, Portimão, Setúbal — PORTUGAL
Ayamonte — ESPANHA

Impressão sobre Folha de Flandres — Lotoaria Mecânica — Especialidade na fabricação de latas para conservas (vazio) Fábricas de Chaves, Pregos e Grelhas — Materiais para a indústria de conservas

Teleg. LITHOGRAFIA — Vila Real de Santo António

Telefones: Vila Real P. B. X. 15 — Olhão 44

— Portimão 36 — Ayamonte 58

VILA REAL DE SANTO ANTONIO (Portugal)

Loulé, povoação bairrista

A vila de Loulé, que se notabilizou com a organização das suas batalhas de flores, pelo Carnaval, — o seu grande cartaz de atracção e turismo, é a sede do mais importante e populoso concelho do Algarve. E é, sem dúvida, a povoação do sul do país que mais tem progredido nestes últimos tempos, graças ao bairrismo dos seus homens de acção e às iniciativas do município, a cujos destinos têm presidido figuras de prestígio e de excepcional visão administrativa.

Impressiona-nos, em Loulé, além das suas fortes características de povoação algarvia, os seus magníficos arruamentos, o bom gosto das moradias modernas, o asseio dos seus lindos jardins e praças, e dos seus miradouros, de onde se descortinam os mais belos e surpreendentes aspectos da Natureza.

Loulé é centro de um grande comércio de exportação de produtos agrícolas, como a alfarroba. A destilação de aguardente de frutos constitui a sua principal indústria.

Loulé é mais populosa de que muitas cidades, consideradas importantes, do país. E poucas vilas do país terão, como tem esta encantadora povo-

Sebastião Viegas Martins IMPORT.—EXPORT.

Figos, Amêndoas e Alfarrobas — Adubos
e Cereais — Comissões e Consignações

Rua 1.º de Dezembro, 28 a 34

LOULÉ

Telegrams FRUTALGARVE

MOAGEM DE CEREALIS — DE —
JOSÉ J. M. ADELINO PEREIRA.

LOULÉ

CASA MATIAS

Mobilias completas, todos os Estilos e Decorações
Avenida Marçal Pacheco — LOULÉ

S. Bartolomeu de Messines

Terra amável e formosa é esta freguesia do concelho de Silves.

Muito populosa, com perto de 13 mil habitantes, S. Bartolomeu de Messines, que se orgulha de ter sido o berço natal do grande poeta João de Deus, possui admiráveis condições de vida económica e valiosas atracções turísticas.

Efectivamente, esta freguesia, servida pelo caminho de ferro e carreiras diárias de camionetas, tem no fabrico do azeite e da aguardente, na extração da cortiça e na Trituração da alfarroba os seus principais factores económicos. Como valores turísticos de grande interesse, deve citar-se, em primeiro lugar, a Igreja Matriz, monumento nacional, com as suas colunas de calabre, como a do templo de Jesus, em Setúbal. No sítio do Barranco existe a Caverna do Remechido; no Serro do Santinho, na Portela de Messines, há uma gruta digna de visita, pois ao fundo da mesma vê-se a imagem de um santo, esculpida pela natureza.

Dos pontos mais altos desta pitoresca freguesia descobrem-se lindas vistas panorâmicas.

Fábrica de Moagem de Alfarroba

DE

RAMIRO DA GRAÇA CABRITA

ALIMENTAÇÃO PARA GADOS

S. BARTOLOMEU DE MESSINES

Guerreiro, Cabrita & Guerreiro, L.^{da}

Armazenistas e Retalhistas de Mercearias e Cereais
Depositários de Farinhas e Adubos

AGENTES DAS:

Companhia Portuguesa de Tabacos
Companhia União Fabril

Telefone N.º 5

Telegrams: GUERREIROS

S. BARTOLOMEU DE MESSINES

JOSÉ MARTINS HORTA
PROPRIETÁRIO DO CAFÉ UNIÃO
FORNECEDOR DE AZEITONAS PARA CONSERVAS DAS MAiores FÁBRICAS DO PAÍS

MESSINES

ANTÓNIO DA PALMA TEIXEIRA
FAZENDAS POR JUNTO E A RETALHO
DEPOSITÁRIO DE ALGODÃO PARA MEIA
MESSINES

Beja, museu aberto

Beja, nestes últimos dez anos, melhorou consideravelmente o seu aspecto, não apenas com a construção de novos e elegantes edifícios, mas com o arranjo e a protecção dos seus mais notáveis monumentos.

Cidade bastante populosa e orgulhosa de tradições, foi berço de individualidades notáveis, como a Rainha D. Leonor; os três professores Gouveias (André, António e Diogo); José Agostinho de Mamedo, Amador Arrais, Jacinto Freire de Andrade e Soror Mariana Alcoforado, a quem se atribui a autoria das *Cartas duma religiosa*.

Os seus principais monumentos nacionais são o Castelo, do século XIV, a Igreja da Conceição, em estilo gótico florido; o Hospital, do século XV; a Igreja de Santa Maria e outros templos, e os restos do aqueduto romano.

Toda a cidade de Beja é um verdadeiro museu aberto.

JOSE JOAQUIM DE MATOS

Carpintaria e Estabelecimento de Madeiras

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

COMPLETO SORTEIO DE ARTIGOS FUNERÁRIOS

7, Rua Dr. Brito Camacho, 7-A e 7-B

BEJA

TELEFONE N.º 247

A vila de Moura

A vila de Moura, cabeça dum concelho bastante populoso, deve a sua fama à excelência das suas águas termais. Como estância de turismo é notável também pelo número dos seus belos monumentos.

Visitar Moura, equivale a folhear um livro de arte e, simultaneamente, alguns capítulos, dos mais notáveis, da nossa história. Povoação antiga, integrada, definitivamente, no domínio português no reinado de D. Dinis, nos seus monumentos encontra-se escrita a sua biografia. O convento do Carmo, onde, actualmente, está instalado o hospital, foi o primeiro que a Ordem Carmelita fundou na Península; a igreja Matriz, com o seu belo portal manuelino; a torre de Salúquia, a que está ligada uma lenda curiosa; a Casa da Câmara, com sua imponente arcaria; a fonte árabe na ladeira do Castelo, são valores turísticos de indiscutível interesse artístico e arquitectónico.

Vila de Moura merece, pois, a visita atenta de quantos prezam a arte e a história do nosso país.

Sociedade dos Azeites de Moura, L.^{da}

Azeites virgens
para conservas,
consumo e exportação

FÁBRICAS EM:

MOURA,
AMARELEJA
e SOBRAL D'ADIÇA

TELEGRAMAS: AZEITES

TELEFONE N.º 8

MOURA — PORTUGAL

Auto-Mecânica Mourense

ANTONIO PEREIRA COUTINHO

OFICINA DE SERRALHARIA MECÂNICA

Reparações de automóveis e máquinas agrícolas
— Soldagens a autogénio e eléctricas —

LARGO JOSÉ MARIA DOS SANTOS

TELEFONE: 27

MOURA

Barreiro, centro industrial

Os caminhos de ferro e a Companhia União Fabril fizeram desta povoação uma das vilas mais populosas e um dos centros industriais mais activos do país.

A viagem de Lisboa ao Barreiro é um passeio fluvial que se faz com encanto. O estuário do Tejo, nos dias límpidos e de águas serenas, oferece-nos um espectáculo maravilhoso de côr, que não mais se esquece, digno da pena de um Fialho de Almeida, para ser descrito em prosa, já que alguns dos nossos mais distintos pintores, como Frederico Ayres, o têm exaltado em telas magníficas.

Centro de trabalho, esta vila operária possui fábricas de tecidos, artigos de cortiça, torrefacção de café, cerâmica, encerados, estaleiros e oficinas metalúrgicas.

Na vila do Barreiro foi criada há tempos uma Escola Industrial e Comercial, à qual foi dado o nome de Alfredo da Silva, o grande industrial que contribuiu, com a instalação das suas importantes fábricas, para o desenvolvimento extraordinário deste grande centro de Trabalho.

Entre os Sindicatos Nacionais ali existentes, não devemos esquecer o dos Ferroviários do Sul de Portugal.

A Câmara Municipal do Barreiro tem empreendido algumas obras importantes, no sentido de se aformosear a vila, que é, na verdade, pitoresca e alegre.

São dignas de atenção as duas igrejas: a de Santa Cruz, com valiosos azulejos, e a da Misericórdia, construída nos fins do século XV, com o púlpito de mármore, azulejos e um pórtico de grande interesse artístico.

Os arredores do Barreiro, com as suas hortas e vinhas, constituem uma moldura aprazível desta vila progressiva.

E. S. Brito & Irmão

CORKWOOD
CORKBOARD
RE-GRANULATED
CORKWASTE
BACKLESSWASTE
VIRGINCORK
REFUGES
SQUARES
CORKS
DISCS
etc....

our
M. J. B.
BRAND

is your guarantee

FACTORY: Moita do Ribatejo

HEAD OFFICE: LISBOA

RUA DA CONCEIÇÃO, 60-4.^o

Tele { phone } Lx. 2 7709
grams SOTOESTE-Lisbon

FÁBRICA MECÂNICA

— DE —
CORDOARIA
— DE —
Jacinto Nicola Covacich

Telet.: 34 BARREIRO

FÁBRICA de Chocolates

Tágides, L.^{da}

CHOCOLATES
BOMBONS
CARAMELOS
REBUÇADOS

Bairro Aguilar
Telef.: 181 BARREIRO

FERREIRA FILIPE, L.^{DA}

Fabricantes e Exportadores

CORTIÇA EM PRANCHA
ROLHAS
APARAS
QUADROS
CORTIÇA VIRGEM

QUINTA DA MACEDA
TEL. 40 BARREIRO

Lavradio e os seus vinhos

A dois quilómetros do Barreiro topamos com uma freguesia populosa: é Lavradio.

Graças ao facto de ser servida por caminho de ferro, esta aprazível povoação tem-se desenvolvido bastante e tornou-se um grande centro comercial, fazendo da exportação de sal, vinho, cereais e batata uma das bases principais da sua vida económica.

O vinho branco do Lavradio ganhou fama pela sua fina qualidade.

Como no Barreiro, a indústria de cortiça assume aqui grande importância. No entanto, é na agricultura que a vida económica desta linda freguesia se apoia.

João d'Almeida Lanchinha

Vinhos e seus derivados, cereais, batatas, legumes e palhas enfardadas, de todas as qualidades. Representante das melhores firmas de farinhas para alimentação de gados

Telefone, 55 - BARREIRO

LAVRADIO

A vila do Seixal

A pitoresca vila do Seixal, que pertence ao distrito de Setúbal, está à frente dum concelho populoso.

Ligada ao Barreiro por linha férrea, que atravessa uma das mais lindas regiões da outra banda do Tejo, é terra de extraordinário encanto poético, que os nossos pintores não descobriram ainda.

De Lisboa para o Seixal há várias carreiras de magníficos vapores. É um magnífico passeio que se faz sempre com prazer.

A sua principal indústria consiste na preparação e sêca de bacalhau, na construção de barcos e no fabrico de artigos de cortiça.

Na aldeia de Paio Pires, que faz parte do concelho, há excelente fruta de que se faz importante exportação.

Oficina de Serração, carpintaria mecânica e marcenaria

DE A. SILVA & SILVA, L. DA

RUA MANUEL TEIXEIRA DE SOUSA, 19-26 — Telefone, 40 — SEIXAL

Estância de Madeiras, Nacionais e Estrangeiras, e todos os Materiais de Construção

Ferragens, drogas, louças sanitárias, azulejos, mosaicos, ladrilhos, retretes, manilhas de grés, etc.

Portas, caixilhos, guarnecimentos, caixotaria, armações para estabelecimentos. Grande variedade de molduras, etc.

Dão-se orçamentos e encarregam-se de todos os trabalhos de Construção Civil

Agente do cimento TEJO neste Concelho

PREÇOS DE REVENDA

Sub-Agentes da LUZALITE, o material mais preferido e duradouro para coberturas e canalizações



FÁBRICA — DE — TEXTEIS ARTIFICIAIS

S. A. R. L.

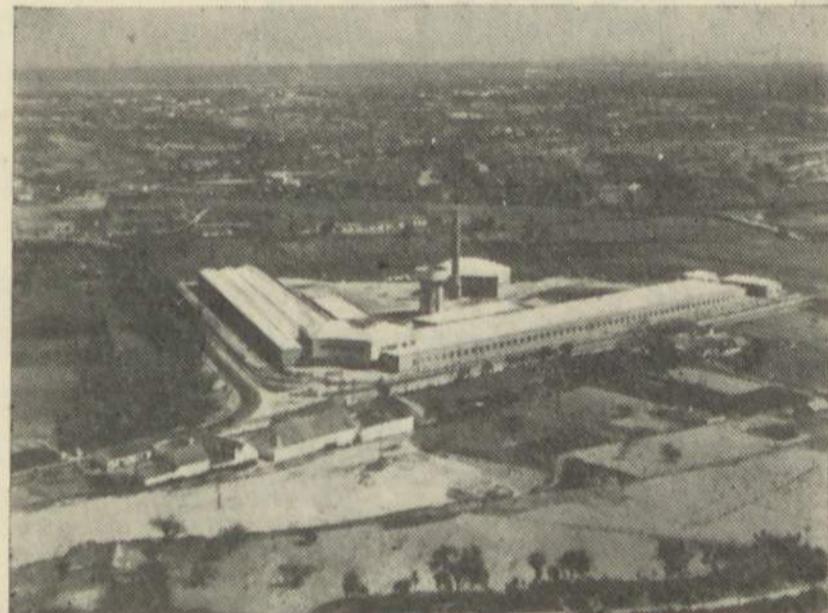
Fiação

Tecelagem

Estamparia

Tinturaria

Acabamentos



TORRE DA MARINHA — SEIXAL

TELEFONES. 54-55 T. M.

TELEGRAMAS: FATEA

AGÊNCIA NO PORTO:

RUA FERNANDES TOMAZ, 545

TELEFONE. 2 3018

C. G. Wicander, L.^{da}

Manufacturers and exporters of:

CORKWOOD, CORKS, SQUARES,
NATURAL CORK, DISCS, COM-
POSITION DISCS and SHEETS,
REFUGO, WASTE, VIRGIN and
all other kind of corkproducts



HEAD OFFICE: SEIXAL

Telegrams: WICANDERS-SEIXAL

Trade marks
CGW and POR

Factories

SEIXAL, VENDAS NOVAS & SINES

C. G. WICANDER, Lda. Branch of Aktiebolaget
Wicanders Korkfabriker, Stockholm (Sweden)

Estremoz, cidade bela

A nobre cidade de Estremoz típica e alegre, ainda hoje conserva, para sua glória e atracção, a sua Tôrre de Menagem, verdadeiro monumento arqueológico, cuja fundação se deve a D. Afonso III.

Ruas, moradias, igrejas, o pelourinho, os Paços do Concelho, dão carácter especial a esta cidade populosa. A indústria da cerâmica popular, tão curiosa como artística, contribuiu também extraordinariamente para a sua propaganda.

Com efeito, as bilhas, os mealheiros, os pratos e outros objectos de uso caseiro oferecem interesse etnográfico e valem também, por isso mesmo, pelo lado decorativo.

Estremoz é terra de grandes tradições. Junto da Tôrre de menagem vê-se um amplo edifício que foi paço de D. Dinis, trovador e lavrador.

Em Estremoz faleceram Santa Isabel e D. Pedro I.

Terra formosa, Estremoz oferece a quantos a visitam atractivos turísticos de primeira ordem. É, inquestionavelmente, uma das cidades mais belas do país.

FUNDIÇÃO DE ESTREMOZ

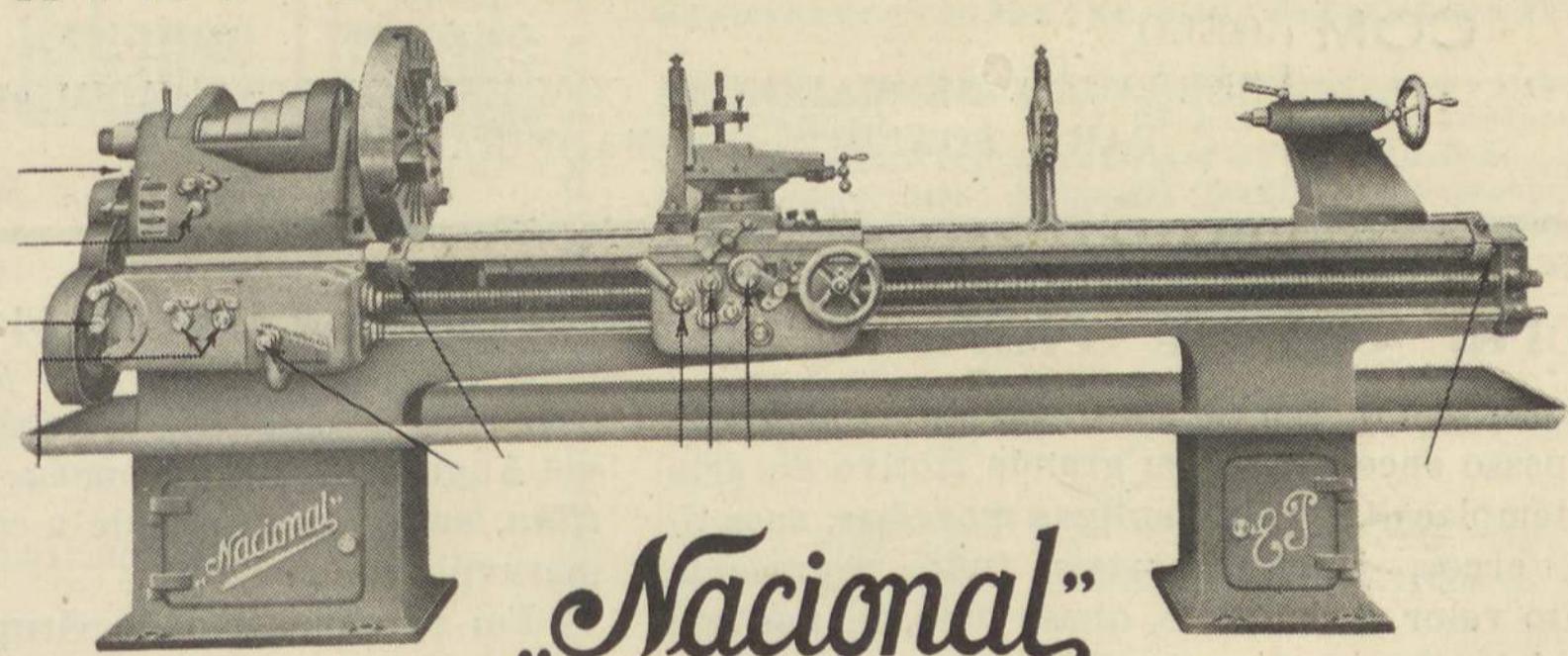
JOÃO TRINDADE PIRRA PORTAS DE SANTO ANTÓNIO

Estremoz

Telefone 62

III

Fundição de Ferro,
Bronze, Alumi-
nium e outros
metais



„Nacional”

Fabricação de material agrícola, charruas, relhas e todos os acessórios — Máquinas para a indústria do ferro: Tornos, furadoras, limadores, fresadoras, etc.. — Máquinas para a indústria das madeiras: Serras de fita, serras de charriot, serras de discos simples e com charriot, plainas, garlopas, topias, máquinas de furar e rasgar, etc.. — Bombas centrífugas para água, para todos os débitos, bombas de relógio e outras — Grupos electro-bombas

"SICA"

Sociedade Industrial e Comercial de Azeites, L.^{da}

Sede: ARCO DE JESUS, 3-1.^o (Campo das Cebolas) — LISBOA — Telef. 25207

AZEITES DE CONSUMO
AZEITES REFINADOS

SABÃO — CEREALIS
FARINHAS PARA GADOS

FÁBRICAS EM ESTREMOZ — TELEF. 93

Montemór-o-Novo

A vila de Montemór-o-Novo pode considerar-se, sem favor, uma das belas flores do Alentejo e do distrito de Évora. Na verdade, as ruinas da sua fortaleza gloriosa, as suas ruas típicas, seus edifícios curiosos, em grande parte seculares, a Igreja Matriz, o Mosteiro de Nossa Senhora da Visitação, o Convento de S. João de Deus são coisas dignas de serem vistas e admiradas e para as ver e admi-

rar vale bem a pena fazer uma viagem a esta linda vila alentejana.

Com estação ferroviária na própria vila, é ligada também por estradas a vários centros comerciais e industriais importantes.

É uma terra que pode confiar plenamente no seu futuro.

O vinho e o azeite são os seus principais produtos agrícolas e entre as suas indústrias figura em primeiro plano a preparação de cortiças.

Sociedade Industrial «CERES», L.^{da}

MONTEMOR-O-NOVO — ALENTEJO

Telefone 3 — Telegramas «CERES»

COM

FÁBRICAS DE MOAGEM (Espoadas e Ramas)
INDÚSTRIA DE PANIFICAÇÃO
GÉLO
SERRAÇÃO DE MADEIRAS COM ESPECIALIDADE EM «Parquet»
PARA SOALHOS EM MADEIRA DE AZINHO

Évora, cidade clara

Évora tem o dom de encantar. Museu aberto, a cada passo encontra-se um grande motivo de arte e contemplação. Igrejas, antigas moradias, ruas típicas, arcos, janelas, portais, tudo representa um alto valor. Além disso, quase tudo, ali, nos fala das glórias de um passado distante.

Deve-se à acção do Grupo Pró-Évora uma longa e benemérita campanha em favor da conservação do que, na linda cidade, constitui uma nota de arte e de história. Esse Grupo, que ainda existe, precedeu, de muitos anos, a instituição das Comissões Municipais de Iniciativa e Turismo.

O ilustre escritor e poeta Dr. Celestino David, beirão pelo nascimento, mas eborense pelo cora-

ção e por mais de 20 anos de permanência na *cidade clara, claro celeiro de pão*, como, numa das suas mais belas poesias, a classificou o inesquecível Augusto Gil, escreveu, em prosa, uma bela *Cartilha*, em que se aprende a conhecer o que há de maravilhoso em Évora.

Foi por sugestão do Grupo Pró-Évora que a Câmara Municipal solicitou, recentemente, ao sr. Ministro da Educação Nacional, em nome da cidade, que a Escola Industrial e Comercial continuasse a manter o nome de Gabriel Pereira, eborense que, primeiro do que ninguém, pugnou pela criação, ali, de uma escola de artes aplicadas. Nada mais justo. Évora tem excelentes hotéis, de características linhas alentejanas. É, sem dúvida, a cidade do país mais rica em monumentos.

TELEFONE 236

Hotel Alentejano ÉVORA

O mais regional e higiénico
de toda a Província

Se visitardes a cidade Monumental
de Évora, preferi este Hotel, instalado no antigo Palácio da Inquisição

QUARTOS DE LUXO

Primeira — Segunda e Terceira classe

TODOS OS PREÇOS

Empresa Eborense DE Construções Urbanas, Limitada

Escritórios: R. João de Deus, 66

SALÃO DE VENDAS: Praça do Giraldo, 19 e 20
ARMAZENS: Rua Gabriel Pereira, 21-A

ÉVORA

Materiais de Construção

Mosaicos cerâmicos

Azulejos decorativos

Faiâncias artísticas

Ferros forjados

Proprietária da

FÁBRICA DE MOSAICOS ROCHELOS

Telefones PBX 438 e 46

TELEFONE 82

José Joaquim d'Almeida

VINHOS, AGUARDENTES E VINAGRES

CASA FUNDADA EM 1901

ÉVORA

Telefone 465

Sequeiras & Feio, L.^{da}
LOUCAS, VIDROS E ARTIGOS DE NOVIDADE
36, Rua de Aviz, 38-A

É V O R A

FUNDADA EM 1876

Telef. 62 P. B. X.

António Anselmo Dias, Suc., L.^{da}

Armazém de Mercearias, Papelaria e Miudezas
Fábricas de Chocolate, Confeitarias e Licores
— Torrefacção e Moagem de Café —

112 a 116, Rua João de Deus, 128 a 136

É V O R A

Telefone 349

Telegramas: Martins Camionetes

EMPRESA MARTINS - Évora

Camionagem Geral — CARREIRAS DIÁRIAS DE PASSAGEIROS

Sede: É V O R A

Praça 28 de Maio, 19

Reguengos de Monsaraz

Vila populosa e pitoresca, Reguengos de Monsaraz é um centro agrícola dos mais ricos do Alentejo.

Com estação de caminho de ferro e servida por várias carreiras de camionetas, Reguengos de Monsaraz possui, pois, fáceis meios de comunicação com vários pontos comerciais e industriais da região.

Caracteristicamente alentejana, a vila de Reguengos de Monsaraz não podia deixar de ter pela festa brava um grande entusiasmo. Com efeito lá existe uma praça de touros, onde se têm realizado

grandes corridas. Como se vê, as tradições penínsulares mantêm-se ainda vivas e puras nas principais povoações do Alentejo.

Reguengos de Monsaraz, que tem pelo desporto um culto entusiástico, possui nada menos que três associações: Ateneu Desportivo, Atlético Sport Clube e Clube de Caçadores, levou também a efeito uma obra notável de assistência, com a instituição do Asilo dos Inválidos, a expensas da Casa Leal; a Cozinha dos Pobres, dirigida pela mesa Administrativa da Misericórdia; a Obra das Mães e o Patronato de Nossa Senhora da Fátima.

Reguengos de Monsaraz tem atractivos naturais e a estes, como valores turísticos, juntam-se a Igreja Matriz, em estilo gótico, e, na histórica povoação de Monsaraz, o castelo, a torre de menagem e um pelourinho.

FUNDIÇÃO DE FERRO E OUTROS METAIS

Teleg. MARCÃO IRMÃO
TELEFONE 24**Marcão & Irmão, Suc.^{res}, L.^{da}**

Fabricantes do acreditado material de Lavoura marca RATO

Fábrica e Escritório : Rua da Caridade, 31 — REGUENGOS

Armazém : Rua Mousinho d'Albuquerque

Azeite, cereais e lãs

Correspondentes de diversos
Bancos e Casas Bancárias

Beltran & Sobrinho, Suc.^{res}

AGÊNCIA DA
Companhia Portuguesa de Tabacos

DEPÓSITO DE
Fósforos e papéis de fumar

Reguengos de Monsaraz

Telefone 81

JOSÉ AUGUSTO PIRES
COM AUTOMÓVEIS DE ALUGUER

Rua Mousinho de Albuquerque, 42 REGUENGOS DE MONSARAZ

SERAFIM CASCO DEFEZA

Oficina de Carpinteiro da Construção Civil e de Mobilias — Ferragens e Tintas

Rua do Brasil, 4 e 4-A

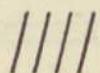
REGUENGOS DE MONSARAZ

DOMINGOS MENDES

Mercearias—Louças de Esmalte—Solas e Cabedais—Carnes de Porco

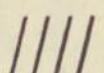
Reguengos de Monsaraz

ALDEIA DO MATO

Sociedade Luz e Progresso, L.^{da}

FÁBRICAS DE

Azeite, Moagem de Farinha de
Trigo em Rama e outros Ce-
reais Panificáveis :—:



Trituração de produtos para alimen-
tação de gados — Debulha mecânica
e energia eléctrica :—:

COM SEDE EM

SÃO PEDRO DO CORDAL

REGUENGOS DE MONSARAZ

Jacinto Gaspar PinheiroIndustrial de Cerâmica. Fábrica de louças de barro. É a casa que
mais barato vende e melhor serve os seus clientes

SEDE: S. PEDRO DO CORVAL

REGUENGOS DE MONSARAZ

MANOEL DA COSTA MARTINSNEGOCIANTE DE FRUTAS E PROPRIETÁRIO
REGUENGOS DE MONSARAZ ALDEIA DO MATO**JOAQUIM DA SILVA INFANTE E IRMÃO**

OFICINA DE Ferreiro, Serralheiro e Carpinteiro de Carros

Aldeia do Mato

REGUENGOS DE MONSARAZ

CARRILHO & GASPAR
Estabelecimento de padaria com fabrico de pão de trigo e espoada
E' o melhor estabelecimento no género
SEDE: S. PEDRO DO CORVAL S. P. C. Reguengos de Monsaraz

FRANCISCO MARQUES GODINHO
Industrial de Cerâmica — FÁBRICA DE LOUÇAS DE BARRO
É uma casa das que mais barato fornece aos seus clientes.
Tem a sua sede em S. Pedro do Corval — **Reguengos de Monsaraz**

MANUEL BARONA
Fazendas, Chapelaria e Calçado — Café com esmerado asseio
E o estabelecimento que melhor serve os seus clientes
Tem as suas sedes em S. Pedro do Corval — **REGUENGOS DE MONSARAZ**

Pero Pinheiro

O lugar de Pero Pinheiro, no Concelho de Sintra, encontra-se em franco progresso, graças às suas grandes actividades industriais. Efectivamente, os mármore e as cantarias constituem uma das grandes riquezas do concelho e daquela zona.

Graças à sua indústria, Pero Pinheiro pode registar todos os anos notáveis melhoramentos e um sensível aumento de população, nela figurando, como principal elemento, a classe operária.

Os mármore de Pero Pinheiro ganharam fama em todo o país, principalmente em Lisboa, onde têm o seu melhor mercado.

TELEF. 21 P. P. E 68 P. P. MONTELAVAR
JOÃO ANTÓNIO MOUCHEIRA
Fornecedor de Cantarias de todas as qualidades. Instalações
Mecânicas de Serragem. Polimentos de Mármore

Manuel Casinhas & Irmão
Fornecedores de MARMORES SERRADOS E PEDRA DE CABRIS
PERO PINHEIRO — FAÇÃO

Manuel de Sousa Vistas
Fornecedor de Cantarias

Pero Pinheiro — LAMEIRAS
Telefone: P. P. 50

TELEFONES: 44 E 9
PERO PINHEIRO

Silvério António
FORNECEDOR DE
CANTARIAS E MÁRMORES
COM PEDREIRAS, SERRAÇÕES E OFICINAS
PERO PINHEIRO MORELENA

Telefone 33 — **PERO PINHEIRO**

José Américo Cortez & Irmão

SUCESSORES DE

JOSÉ LUIZ CORTEZ & FILHOS

Canteiros e fornecedores de cantarias. Premiados com medalha de ouro na Exposição do Rio de Janeiro de 1908. Com pedreiras, oficina e serração de mármore e máquinas de cortar e pulir.
Exportações para o estrangeiro

MONTELAVAR

ELVAS

TEM FINALMENTE O
HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO
DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro
e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares.
FALA-SE FRANCÊS — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES**

LISBOA — Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 21616 — PORTUGAL

«A Nova Loja dos Candeeiros»

Vende ao preço da tabela:
Fogões, Esquentadores, Lanternas e todos os artigo da
VACUUM

Única casa no género que tem
ao seu serviço pessoal técnico
que pertenceu àquela companhia,
tomando responsabilidade
em todos os consertos
— que lhe sejam confiados —

R. da Horta Seca, 24
LISBOA — Telef. 22942





COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA
TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

NACIONAL MELHOR QUE O
ESTRANGEIRO

UM PRODUTO

ACUMULADORES
COM GARANTIA
DE QUALIDADE

AUTOSIL

PUB. AUTOSIL

A. A. SILVA Av. 24 de Julho, 26-B LISBOA

Quereis dinheiro ?

JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

VISEU e as suas atracções turísticas

A beleza foi sempre sinónimo de juventude e de graça. É por isso que em certas cidades antigas — o que mais nos atrai e encanta são precisamente as muralhas dos seus castelos, as suas catedrais, os seus solares, as suas moradias mais típicas, enfim, todas aquelas coisas que lhe dão categoria de museu, e aquele ar superior de nobreza e carácter. É que a arte é irmã gémea da graça e da mocidade — e as coisas verdadeiramente belas e superiores, à medida que o tempo corre, vão adquirindo mais viva personalidade. Nelas, dir-se-ia, o passado, o presente e o futuro confundem-se, são uma e a mesma coisa. A arte é eterna, acompanha a marcha do tempo.

Isto verifica-se quando pela primeira vez chegamos a Viseu. O reino ainda não se tinha fundado e já os Túrdulos a haviam construído. Por ali andou Viriato, em cuja alma ardia já a chama do mais alvorocado lusitanismo. E, pois, uma das mais antigas povoações de Portugal e, todavia, ao percorrê-la, respira-se por toda a parte um ar de juventude.

Escritores e artistas, tanto nacionais como estrangeiros, têm amado e louvado esta nobre e encantadora cidade. De Ramalho Ortigão até hoje, sem esquecer, o que seria imperdoável, o grande estatuário espanhol Benlliure, quantos não têm sido os exaltadores de Viseu! Podia até fazer-se uma antologia, em que figurariam nomes dos mais prestigiosos.

As coisas do passado e as realizações do presente, sem se confundirem, aliam-se e harmonizam-se ali admiravelmente.

O que mais nos encanta em Viseu? O turista tem muito que ver nesta cidade que, pelos seus monumentos, pelas suas casas típicas, pelo traçado das suas ruas, pelo encanto dos seus jardins, pela beleza surpreendente dos seus panoramas, é considerada uma das mais lindas cidades do país.

Viseu cresce a olhos vistos. Tendo no comércio dos seus magníficos vinhos uma das bases da sua prosperidade, algumas indústrias vieram aumentar também a sua importância económica.

Verdadeira estância de turismo, o seu Museu, a que foi dado o nome glorioso de Grão Vasco, só por si justificaria uma viagem até essa nobre cidade. Com efeito, nas salas desse Museu acumulam-se, numa distribuição inteligente, quadros de grande valor, de várias épocas e diversos autores, portugueses e estrangeiros, sendo também notáveis as colecções de objetos religiosos. Este Museu está avaliado em quantia muito superior a 30 mil contos.

A Catedral é imponente, domina a cidade, sendo o seu vistoso portal em estilo românico-ogival. É uma maravilha de arte arquitectónica, de empolgante beleza.

Servida por caminho de ferro, que lhe passa em baixo, a cidade cresce e alarga-se agora também à volta da estação.

Viseu, pelos seus encantos naturais, pelo valor dos seus edifícios seculares, pela sua história, foi já visitada por uma Missão Estética de Férias, contando-se por dezenas os pintores que se têm inspirado nas suas paisagens, como Abel Manta, Domingos Rebele e outros.

Estância e centro de turismo, Viseu é também ponto de partida para vários pontos do distrito, onde se admiram povoações de grande interesse histórico e de excepcional encanto paisagístico.

Quem quiser conhecer uma das terras mais belas do país, quem quiser estudar algumas das páginas mais gloriosas da nossa história, quem, finalmente, quiser admirar templos, casas castiçamente portuguesas, percorrer um dos nossos melhores museus, só tem um caminho a seguir: — É visitar Viseu.

Tecidos de Viseu, L.^{da}

Tecidos por Junto

Rua Alexandre Herculano, 73 — Viseu

LANIFÍCIOS, CHALES, FAZENDAS BRANCAS

Telefones: 2394-2340



Sociedade Industrial de Fundição de Viseu, L.^{da}

Oficinas Metalúrgicas
Santo Estêvão

VISEU

Sede e Secção de Vendas
Rua João Mendes, 88 a 96

Telegrams SIFUNVIL — Telephone 2450

FUNDIÇÃO de ferro e outros metais — ARTIGOS DE LAVOURA — SERRALHARIA mecânica e civil — SOLDADURAS electrogé-nica, autogénica e corte oxi-acetilénico — GALVANOPLASTIA cromagem, niquelagem, oxidagem, cobreagem, zincagem, doura-gem, prateagem de ferro e outros metais

União Resineira Portuguesa

(Consórcio Resineiro de Portugal)

S. A. R. L.

CAPITAL REALIZADO: 11.000.000\$00

Sede Social: LISBOA — Rua dos Fanqueiros, 30-1.^o

Telefones 2 8188 - 2 8189 — Estado 324

Zonas em todo o País, para a exploração de Resina

EM VISEU:

ALBERTO ALMIRO DE MELO
LARGO MAJOR TELES

Telefones: Escritório 2364 — Cais da Estação 2455

VISEU INDUSTRIAL, L.^{da}

CONSTRUÇÃO CIVIL — SERRAÇÃO — CERRALHARIA — GRANITOS POLIDOS

AGENTES CENTRAIS DA "SACOR"

GASOLINA — PETRÓLEOS — GAZOIL — ÓLEOS

AVENIDA 28 DE MAIO — VISEU

Telefones 2074-2547



FÁBRICA DE RECAUCHUTAGEM

E VULCANIZAÇÃO

A VENCEDORA
CASTRENSE, L.^{da}

TELEFONE, 2009

APARTADO, 24

AVENIDA DR. ANTÓNIO JOSÉ DE ALMEIDA

VISEUGRANDES ARMAZÉNS DE **FERRO** — MATERIAIS
DE CONSTRUÇÃO — DROGAS — COLMEIAS — TUDO
PARA APICULTURA — COLMEIAS ILUMINADAS —
SEGUROS**SENA FERREIRA, SUC.**^{RES}AGENTE NO DISTRITO DE
LUSALITE

Telefones: 2434 e 2392

Telegramas: CASA SENA

RUA DO ARCO**VISEU**

TELEFONE, 2402

João da Costa Faro

FÁBRICAS DE:

Serração * Carpintaria * Produtos Cerâmicos

Campo de Viriato

VISEU**Ferreira, Pedroso & C.ª, L.^{da}**

Armazém de Fazendas Brancas

R. do Comércio, 94-1.º

VISEU

TELEFONE: 2050

Centro Comercial das Beiras, L.^{da}

ARMAZÉM DE FAZENDAS BRANCAS

FUNDADO EM 1920

GERENTES:

José Mendes Girão

António dos Santos Guimarães

Avenida 28 de Maio, N.º 3 — **VISEU**PANIFICAÇÃO
FARINHAS
CEREAES*Padarias da Beira, L.^{da}*MASSAS
BOLACHAS
BISCOITOS

TELEFONE: 2039

Avenida Emídio Navarro, 132

VISEU**Colégio da Via Sacra****VISEU**ENSINO PRIMÁRIO, ADMISSÃO AOS
LICEUS E ENSINO SECUNDÁRIO

INTERNATO E EXTERNATO

TELEFONE, 2281

Director e Proprietário: P.º A. BARREIROS

Sociedade Vinícola do Dão, Limitada

VINHOS DA REGIÃO DEMARCADA DO DÃO

AVENIDA DR. ANTÓNIO JOSÉ DE ALMEIDA

VISEU — (Portugal)

Telegramas: DÃO

Telefone: 2588

Seleção de vinhos de mesa Brancos e Tintos, velhos e novos.

Vinhos engarrafados para o País e exportação

Vinhos em garrafões e barris

VINHOS SÓVIDA

REPRESENTANTES:

LISBOA — SILVA, CALDEIRA & MAGALHÃES, L.^{da}
Rua de S. Julião, 32 — LISBOAPORTO e resto do País — J. CÂNDIDO DA SILVA
Praça D. Filipa de Lencastre, 22 - 1.º, Dto. — PORTO

ECO, LIMITADA

REPRESENTAÇÕES, COMISSÕES,
CONSIGNAÇÕES E CONTA-PRÓPRIA

R. C. A. Radioreceptores, máquinas de cinema, instalações sonoras, inter-comunicadores, material doméstico, etc.

Philips Radioreceptores, máquinas de cinema, etc.

Villiers Grupos Moto-Bomba para regas a gazolina e petróleo.

Ray-O-Vac Lanternas de bolso e pilhas para as mesmas

Siac Mosaicos, azulejos, material sanitário

B. S. A. Motocicletas

Bowers Baterias e velas para automóveis. Farois contra nevoeiro. Óleos. Tintas. Artigos diversos.

RUA SERPA PINTO, 44-46

VISEU — Telefone 2113

Grande Colégio Português

FUNDADO EM 1921 — ALVARÁ 52

Para educação de meninas
Internato e externato

Ensino primário, curso liceal completo, trabalhos manuais, piano e corte
Professoras com bastante prática de ensino

Instalações higiênicas e confortáveis no melhor local de Viseu
Alimentação cuidada e abundante (4 refeições diárias)

Educação Moral e Religiosa

Para mais informações dirigir-se à Directora,

DELFINA DO AMARAL BALULA CID
Largo Major Teles, 1 — VISEU — Telefone 2303

ALBERTO RODRIGUES

Largo Mousinho de Albuquerque — VISEU

Telefone P. P. C. 2007 — Telegramas AÇÚCAR

ARMAZÉM DE MERCEARIA

Correspondente dos Bancos Borges & Irmão, PORTO — Banco Burnay, LISBOA — Banco Espírito Santo e Comercial de Lisboa, PORTO — Depositário de A TABAQUEIRA — Adubos «Sap-e» — Calda SCHLOESSING e dos Açúcares da «Refinaria Angola, Limitada» — Agente da Companhia de Seguros BONANÇA e das Máquinas de escrever ROYAL

MERCEARIA FINA — SORTIDO COMPLETO

Avenida Emídio Navarro, 2 e 4

ARMAZÉM DE LANIFÍCIOS E CHALES
ALVES & C. A., S. RES
(JOSÉ LOPES ESTEVES)

Avenida 28 de Maio e Jardim Tomaz Ribeiro
Telefone 2076 — Telegramas LANIFÍCIOS

VISEU

Aliança Industrial das Beiras, L.º

SERRAÇÃO — MADEIRAS — LENHAS — CAR-PINTARIA — MARCENARIA — CONSTRUÇÃO

LARGO DA ESTAÇÃO — Telef. 2096

VISEU

Fábrica de Guarda-Sóis e Roupas Brancas
ARMAZÉM DE MIUDEZAS DE

José de Figueiredo Ministro



Completo sortido em Guarda-Sóis e Sombri-nhas de Seda e Algodão — Rouparia para Homem, Senhora e Criança — Vendas por junto

Avenida 28 de Maio, 28 e 30 — VISEU — Telef. 2139

Super-Dão

ESPECIALIDADE EM VINHOS
ENGARRAFADOS
BRANCO E TINTO

Vinícola do Super-Dão, L.º

AGUIEIRA

VISEU

Torrefacção e Moagem de Café a electricidade

Lopes, Ferreira & C.º

Armazém de Chá, Café e Papelaria

36, Rua do Arco, 44 — VISEU — Telefone 125

ARMAZENS DA RUA DA PAZ

Júlio Francisco da Silva

Mobilias — Estofos — Tapetes — Louças — Vidraria — Cristais — Artigos Sanitários — Banheiras e Fogões — Lâmpadas e Material eléctrico

TELEFONE 2062 — **VISEU**

SOMAVIL
SOCIEDADE DE MALHAS DE VISEU, L.º
Rua Miguel Bombarda, 18 — Telefone 2180/Apartado 29 — VISEU

**ARMAZEM DE CABEDAIIS DE
NUNO DOS SANTOS FERREIRA**
145-R. Direita-147 — Baixos do Monte-Pio — VISEU — Apartado 9 — Tel. 2034

PAIS DUARTE & CARDOSO, L.ºda

Armazém de Mercearia, Chás, Cafés, Especiarias, Papéis
Chamadas-Tel. 2116

VISEU 3, Rua do Arco, 5

I M A R

AVENIDA 28 DE MAIO

VISEU

TELEFONE 2599

OLEOS, CORREIAS E EMPANQUES
INSTALAÇÕES E REPARAÇÕES ELÉCTRICAS

Grupos Electro Bomba / Agrícolas, Domésticas e Industriais

Bombas para poços profundos de 1/2 cv. a 6 cv.

GRUPOS MOTO BOMBA

“**Bernard**” e “**Villiers**”

ACESSÓRIOS E MANGUEIRAS

PREÇOS MODERADOS

The advertisement features a large bunch of dark grapes with green leaves on the left. In the center, there is a bottle of white wine labeled "Dão" and "Vinho Branco". Above the bottle, the words "VINHOS Branco e Tinto" are written. Below the bottle, the text "REGIÃO DEMARCADA DE VINHOS DE MESA" is curved across the background. At the bottom, a banner contains the text "FEDERAÇÃO DOS VINICULTORES DO DÃO" and "VISEU".

PROBLEMAS SOCIAIS**É satisfatória a Assistência****Social prestada****ao Ferroviário Português?**Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

ATENDENDO a que este número da «Gazeta» se apresenta em trajo de gala, isto é, irá servir de guia aos ilustres congressistas que nos visitam, mal parecia não dedicar o problema de hoje à vida ferroviária nacional. Faço-o com algumas considerações. Desejo com elas traduzir o estado social da actividade operária nos Caminhos de Ferro.

Não me cabe averiguar se, nos últimos anos, se progrediu tecnicamente na exploração ferroviária portuguesa, mas agrada-me concluir que houve, sim, notória valorização nas condições de vida e trabalho de seus agentes.

Melhor prova real não é a que se tira de lamentos inconformes dos eternos insatisfeitos — esses jamais reconheceram o sopro das benéficas medidas sociais! — a melhor prova é a que se vai buscar no flagrante argumento das greves.

Qual o país estrangeiro, em que, nos últimos anos, se não esboçou um indício de greve da parte dos ferroviários?

Veja-se o que sucedeu em França e, daí, aprecie-se o prejuízo medonho que pesou sobre a administração pública pela paralisação dos transportes por via férrea.

As greves são o depoimento brusco da colectividade e não nascem, apenas, do inconformismo político de meia duzia de agitadores! Elas corporizam-se e tomam as mais trágicas proporções, dada a desorganização em que estejam os diplomas de trabalho.

Regulamentado o trabalho de acordo comum entre sindicatos e patrões, as probabilidades de greve desaparecem.

Claro é que países, sem estabilidade política, cujos pilares estejam sempre sujeitos às tempestades ideoló-

gicas, não podem fazer frente ao obstáculo grevista. E não se esqueça que, para cada nação, entre os seus trabalhadores, figura em maior numero o quantitativo dos ferroviários.

Cumpre, pois, a esses países prevenir, evitando remediar os malefícios da greve.

Foi o que Portugal fez e a certeza desse feito guarda-a o coração de cada um de nós, em cujos lares, de há vinte anos a esta data, ainda não se coloriu qualquer vestígio de medo ou de terror! Poucos países, no mundo, podem orgulhar-se de igual período em gosto de paz e segurança. Para tanto valeu a reorganização projectada e realizada pelo Governo de Salazar, esta-dista a quem os portugueses ficam devendo os novos e prometedores horizontes que todo o trabalhador já vislumbra através da legislação corporativa.

Portanto, se o maior agrupamento nacional de trabalhadores — bem superior a três dezenas de milhar de indivíduos — se mantém coerente e apto, enquanto na estranja reina a desorganização e o receio e o atropelo, é de concluir que, em Portugal, se caminha em passos largos para o melhor e para o ideal.

Se ao Estado se deve o impulso vivificador que renovou as condições de trabalho, é às empresas que se deve a eficácia dessa salutar renovação.

Infelizmente, nem todos os patrões compreendem o objectivo valorizador da ordem corporativa. Muitos aceitam-na como fatalidade. E são esses, em regra, os que mais exigem de seus operários, sem atender a que eles são seres humanos, dignos de reparo e assistência, conforto e estímulo. Protegendo a profissão e o operário, consecutivamente se protege a produção, redobrando-a! Alguns, cegos pelo comodismo, querem não convencer-se...

Justo é trazer para uma excepção das mais eloquentes o caso da «Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses». Pode dizer-se que essa empresa ferroviária significa, como nenhuma outra, o trabalhador. Ela não esquece que o operário aspira ardente a que os patrões não só lhe valorizem o seu método profissional, mas também lhe dêem assistência social e, por conseguinte, o reconheçam como chefe de família e pessoa.

Em que moldes valoriza a C. P. a actividade profissional?

Permitindo que os seus operários estudem, facultando-lhes meios de preparação, como escolas, que facilitam o acesso a lugares cada vez mais categorizados. Qualquer operário sem graduação, nesta empresa, pode atingir categorias equivalentes às que é vulgo atri-



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Repartição de Exploração e Estatística

O «Diário do Governo», n.º 10, II série, de 13 de Janeiro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 6 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam às estações e apeadeiros, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é alterado o serviço que presta Leixões-Doca (dependência da estação de Leixões) no sentido de serem ali recebidas remessas de sacaria vazia em regime de detalhe.

à exploração o apeadeiro de Portuzelo, situado ao quilómetro 75,818 na linha do Douro, entre as estações de Mosteirô e Aregos.

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, que seja cedida pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses à Câmara Municipal de Cascais, nos termos do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933, a parcela de terreno, com a superfície de 490^{m²},40, à esquerda da linha férrea de Cascais, entre os quilómetros 22,617,80 e 22,700,40, junto à estação de S. João do Estoril, foi declarada sobrante por portaria de 15 de Janeiro de 1942, publicada no *Diário do Governo* n.º 18, 2.ª série, de 22 do mesmo mês.

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, Lda

AGENTES EXCLUSIVOS:
S O D I L
SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, LDA
Rua Nova da Trindade, 15-C LISBOA

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

C E L
é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

buir-se a diplomados por escolas superiores. Este argumento é concludente e incontrovertido.

Em que moldes a C. P. dá assistência social aos seus agentes?

Melhor que eu o podem provar os funcionários da empresa. O programa de assistência é vastíssimo, o que impossibilita o seu enunciado neste breve artigo de apreciação. Ninguém esquece, porém, que os agentes dos Serviços Regionais da C. P. possuem casas de habitação, modelares em asseio e arranjo. Tida em conta a crise habitacional, que hoje se tornou cancerosa, esta regalia vale, por si, para impor uma Empresa sob o ponto de vista cívico-social.

Mais ainda. Além da assistência médica, dos abonos diversos, dos prémios, da cedência de passes para agentes e suas famílias, da reforma assegurada por ve-

lhice ou invalidez, o ferroviário deve às actuais e prestigiosas Administração e Direcção de sua Companhia a criação de cantinas higiénicas, confortantes e económicas, cujo proveito é indiscutível e cuja existência era indispensável.

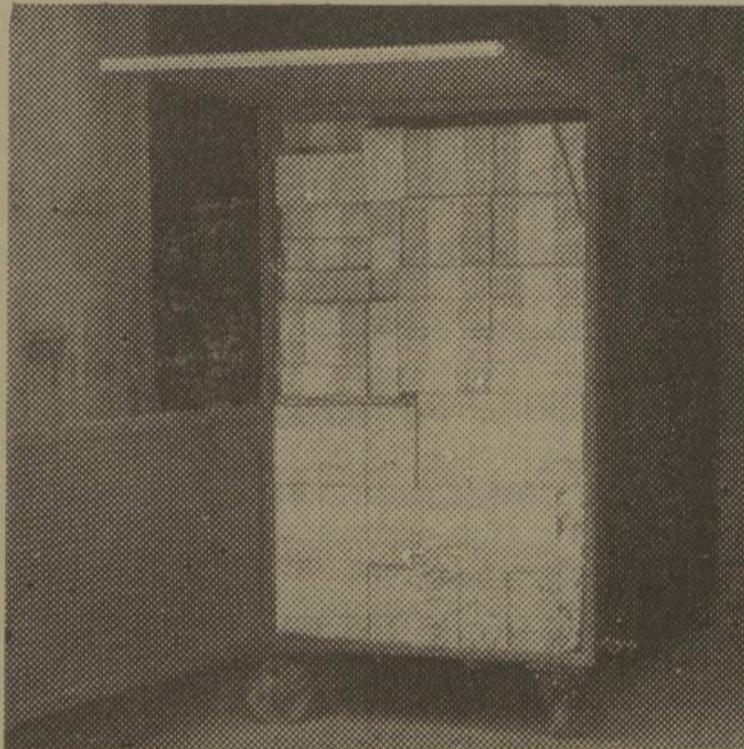
Tudo constitui coeficiente vigoroso para, sem mais detalhes, se confirmar o propósito deste apontamento: *sob o ponto de vista social, a organização dos caminhos de ferro portugueses é satisfatória e evolutiva.*

Estamos, pois, em presença de mais uma autêntica credencial que a nossa terra pode ceder aos ilustres visitantes, para que eles sejam portadores, junto de seus países, da notícia da revolução social, que se vem operando nos diversos sectores de actividade portuguesa.

Novo serviço de porta a porta

TRANSPORTES EM CONTENTORES

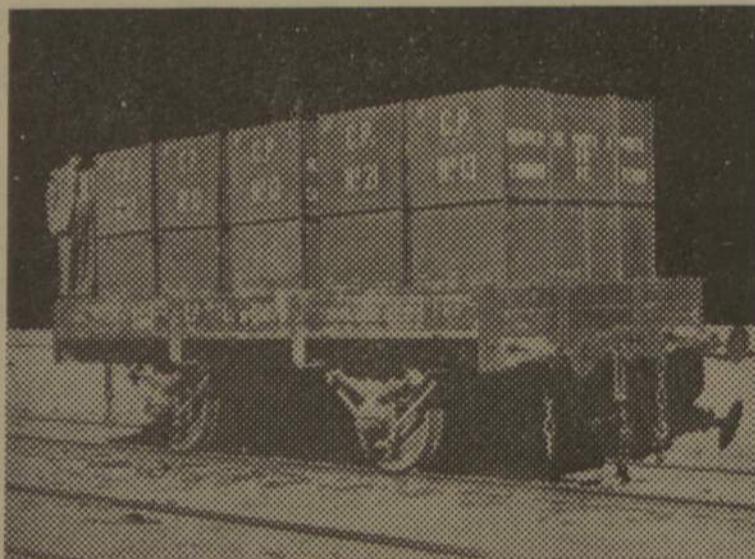
TRANSPORTES MAIS MODERNOS • SEM EMBALAGEM



CONTENTOR CARREGADO
Carga max. 2000 quilos — Capacidade 3m.³



CAMIÃO MONTA-CARGAS PARA
ELEVAR OS CONTENTORES



VAGÃO CARREGADO COM CONTENTORES



CAMIÃO CARREGADO COM CONTENTORES

EMPRESA GERAL DE TRANSPORTES

SERVIÇOS AUXILIARES DOS CAMINHOS DE FERRO

LISBOA

RUA DO ARSENAL, 124

Telef. 32161

POR T O

RUA MOUSINHO DA SILVEIRA, 30

Telef. 22163

PAGANDO SÓMENTE PELO PESO LÍQUIDO DA MERCADORIA

Efemérides ferroviárias

P o r C A R L O S N O N O

JUNHO

1

1880 — É aberta à exploração a linha férrea de Ferrão ao Pinhão.

2

1894 — Iniciam-se os trabalhos para a Estação Central do Rossio ser iluminada a luz eléctrica.

3

1879 — É aberta à exploração a linha férrea de S. Pedro da Torre a Segadães.

4

1890 — Tavares Trigueiros, Director dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, é agraciado com a comenda de Aviz.

5

1846 — A companhia das Obras Públicas, depois de suspender, em Maio, as obras para a construção dos caminhos de ferro, como se tinha obrigado pelo contrato de 183-1845, declara que estava destruída a base do seu contrato.

6

1923 — Por portaria desta data, é autorizada a exploração do caminho de ferro da Empresa Mineira do Lena.

7

1894 — São aprovados os estatutos da Associação de classe dos empregados dos caminhos de ferro portugueses.

8

1863 — É definitivamente aberto à exploração o troço da linha férrea entre Estarreja e Gaia.

9

1902 — Admite-se a hipótese do prolongamento do caminho de ferro Luanda-Ambaca até Mâlange e Cassange.

10

1904 — É elevado de 4.000 para 6.000 quilómetros a distância que qualquer deputado espanhol

pode percorrer gratuitamente nas linhas férreas, sendo de sua conta o excedente da quilometragem que ultrapassar.

11

1889 — O Governo português toma conta do Caminho de ferro de Lourenço Marques.

12

1881 — É inaugurado o troço ferroviário das Fontainhas a Famalicão.

13

1891 — Um grupo financeiro chefiado pelo Banco de Brabant, sociedade anónima com sede em Bruxelas, pretende tomar de arrendamento a exploração das linhas da Sociedade ferroviária Madrid-Cáceres-Portugal.

14

1900 — Em nome da higiene pública, o ministro das Obras públicas francesas manda suprimir nos comboios os vagons-bars.

15

1891 — É inaugurado o ramal de Alfarelos.

16

1891 — Em Towa (América do Norte) um comboio despenha-se nas gargantas de Coon, de que resultam 2 mortos e 30 feridos.

17

1900 — É autorizada a construção de um caminho de ferro entre Leon e Losilla (Espanha).

18

1895 — A Fábrica Pullman, dos Estados Unidos, constrói rodas de papel para as carroagens de 1.ª classe, assegurando que teem a vantagem de percorrer 1.300.000 quilómetros sem necessidade de serem substituidas.

19

1895 — Estuda-se a possibilidade de se construir o caminho de ferro de Coruña a Carral.

20

1858 — A linha de caminho de ferro de Lisboa atinge o troço até á Ponte de Asseca.

21

1889 — É votado o projeto das duas linhas férreas Arganil-Covilhã e Mirandela-Bragança.

22

1904 — O comboio n.º 6, que partira de Valência á 1 hora e 45 minutos da tarde, ao chegar á ponte de Entrambasaguas, entre as estações de Calamocha e Luco, precipita-se no rio devido á ponte ter abatido. Esta tragédia deu-se de noite e debaixo de uma grande tempestade tendo perecido afogados todos os passageiros.

23

1900 — É aprovado o Regulamento da Junta administrativa dos Caminhos de ferro de Benguela.

24

1896 — Abrem á exploração 100 quilómetros da secção ferroviária de Guadiz a Almeria.

25

1896 — Efectua-se o primeiro comboio entre Penedouços e Belém.

26

1852 — O Imperador D. Pedro II, do Brasil, referenda a lei que deu origem á construção da linha férrea de Maná a Serra de Petrópolis.

27

1896 — Minuta-se o contrato para ser assinado pelos governos suíço e italiano e pela Companhia do Jura-Simplon, para a construção do grande túnel S. Gotardo a Simplon.

28

1902 — Perto de Ponte de Sôr, Manuel de Matos apedreja o comboio n.º 124, pelo que é preso e condenado em 4 meses de cadeia.

29

1900 — O Sultão da Turquia resolve mandar construir um caminho de ferro entre Damasco e Méca.

30

1900 — Conclui se a construção do caminho de ferro do Soldão que liga Kayes a Bammako.

C. Santos, L.^{da}

**AUTOMÓVEIS
CAMIÕES
ACESSÓRIOS**

**MATERIAL NAVAL,
INDUSTRIAL,
AGRÍCOLA
E AERONÁUTICO**

Av. da Liberdade, 29-41 — LISBOA

PAPELARIA PROGRESSO

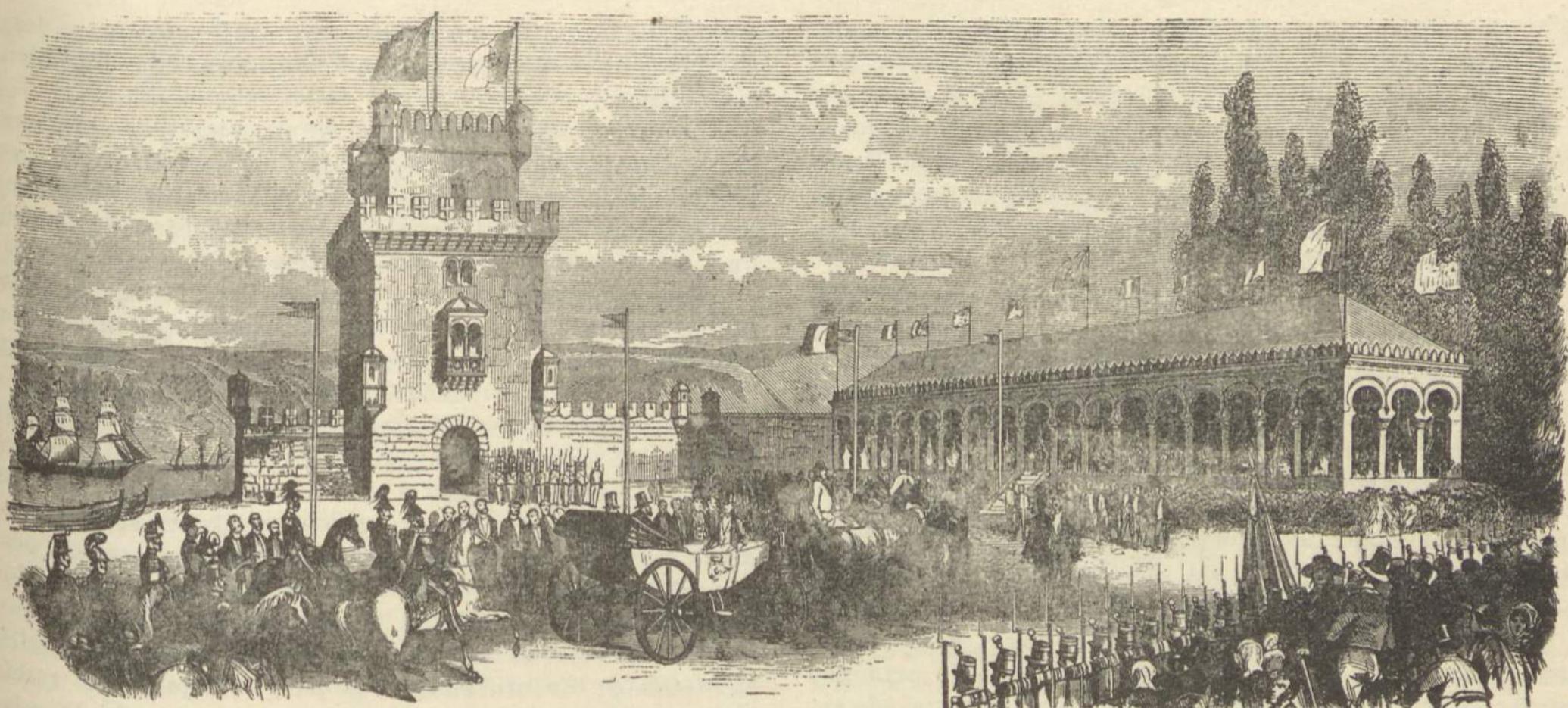
**TIPOGRAFIA
LITOGRÁFIA
ENCADERNAÇÃO**

No salão do 1.º andar:

A M E R ,
oás da fotografia

**Fornecedor da
ESTORIL PLAGE**

151, RUA DO OURO, 155
Telefone 22181 — LISBOA



A inauguração da construção da linha de Sintra, em 1855

A Evolução Histórica dos Transportes Terrestres em Portugal

Pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

INTRODUÇÃO

NFELIZMENTE encontra-se ainda por escrever a história da viação em Portugal, apesar do seu interesse e das vantagens que traria, embora os estudos históricos portugueses tenham tido modernamente um real progresso. Falta não só um trabalho completo, mas igualmente monografias respeitantes a certos factos ferroviários ou empresas, sendo dignas de registo as exceções como o estudo do Senhor Engenheiro Dr. Dias Trigo (¹) acerca de um período importante e contemporâneo da vida ferroviária portuguesa e o do Senhor Jorge Fernando Teixeira (²) sobre a Companhia Portuguesa. Falta uma obra da natureza da «*Histoire de la Locomotion Terrestre*» (³), embora de carácter universal, mas que podia servir de exemplo a uma história exclusivamente nacional.

Em Espanha, quando se comemorou, em Outubro de 1948, o centenário da inauguração do primeiro caminho de ferro, anunciou-se a publicação de uma história dos caminhos de ferro espanhóis.

É já tempo de reparar essa falta e de se proceder a uma publicação integral da história, não só ferroviária, mas de todos os transportes em Portugal, incluindo os marítimos

e os aéreos. Apesar das dificuldades a vencer, vou apresentar uma síntese histórica dos transportes terrestres portugueses, começando por estabelecer a sua divisão.

A evolução dos transportes terrestres em Portugal divide-se em quatro épocas:

1.^a (1140-1798) desde o início da nacionalidade até à criação da mala-posta;

2.^a (1798-1856) da criação da mala-posta até à inauguração do primeiro caminho de ferro;

3.^a (1856-1927) da inauguração do primeiro caminho de ferro até ao desenvolvimento da viação automobilista e da camionagem;

4.^a (1927) desde o desenvolvimento da viação automobilista e da camionagem.

A primeira época não tem divisão.

A segunda época divide-se em dois períodos: 1.^º (1798-1804) da criação da primeira mala-posta até à sua suspen-

(¹) Senhor Engenheiro, Dr. Mário Dias Trigo, Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal (1926 a 1934), Lisboa, 1935.

(²) Senhor Jorge Fernando Teixeira, Origem, Fundação e Evolução da C. P., Lisboa, 1938.

(³) *Histoire de la Locomotion Terrestre, les Chemins de Fer*, Paris, 1935.

são; 2.º (1804-1856) desde a suspensão da primeira mala-posta até à inauguração do primeiro caminho de ferro.

A terceira época contém as seguintes divisões: 1.ª (1856-1859) desde a inauguração do primeiro caminho de ferro à fundação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses; 2.ª (1859-1927) desde a fundação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses até ao arrendamento das linhas férreas do Estado.

A quarta época apresenta dois períodos: 1.º (1927-1947) desde o arrendamento das linhas férreas do Estado até à unificação da rede ferroviária numa só empresa; 2.º (1947) desde a unificação da rede ferroviária numa só empresa.

Esta divisão é, sem dúvida, de possível correcção uma vez que estejam estudados e conhecidos todos os documentos respeitantes à história dos transportes terrestres em Portugal, mas não creio que possa sofrer alterações importantes. O critério seguido na divisão não foi arbitrário e vou explicá-lo em pormenor.

A primeira época, que é a maior de todas, comprehende desde o início da nacionalidade até à criação do primeiro serviço colectivo de transportes que foi a mala-posta, não encontrando qualquer divisão; caracteriza-se a época pelo meio de locomoção ser fundamentalmente o cavalo.

A criação da mala-posta em 1798 originou uma nova época que se divide em dois períodos; abrangendo o primeiro desde a inauguração da mala posta até à sua suspensão, e o segundo desde a sua suspensão até à inauguração do primeiro caminho de ferro, período em que se manifesta a persistência da ideia dos transportes colectivos com tentativas de novas malas-postas, entrando-se depois numa tendência pré-ferroviária.

O caminho de ferro, em toda a sua pujança e grandeza, surgiu, transformando radicalmente pela primeira vez na história os meios de comunicação, determinando indiscutivelmente uma nova época, que se divide em três períodos, abrangendo o primeiro o início da circulação ferroviária difícil e atribulada, até à fundação da mais importante empresa ferroviária: Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. O segundo período representa o apogeu ferroviário no qual a Companhia Real, depois de 1910 embora só definitivamente a partir de 1931 pelos novos estatutos Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, predominou de tal forma, que em 1927 tomou conta por arrendamento das linhas férreas do Estado.

Todavia um terrível competidor desde o princípio do século XX espreitava o caminho de ferro, verdadeira reivindica da estrada, representado pelo automóvel e pela camionagem, que com a transformação do sistema rodoviário português pelo Estado-Novo, determinou o aparecimento de uma nova época passando-se da época ferroviária para ferroviária e do automóvel.

Marcou o início da reconstrução rodoviária e a seguir a publicação do código da estrada uma nova época, na qual apareceu pela primeira vez uma tremenda crise nos caminhos de ferro, chegando-se a pôr em dúvida a sua utilidade, situação a que a Grande Guerra Mundial de 1939 a 1945 trouxe modificações importantes, demonstrando indiscutivelmente a importância dos caminhos de ferro, mas também o relevo a dar aos transportes motorizados.

As dificuldades ferroviárias determinaram a publicação da lei n.º 2008 de 7 de Setembro de 1945, estabelecendo a coordenação dos transportes terrestres e a unificação da rede ferroviária, pelo que, quando a Companhia Portuguesa tomou conta das outras empresas, verificou-se um novo período que é o actual.

Primeira época (1140-1798).

Sem estradas não pode haver bons transportes e as primeiras estradas construídas em Portugal foram pelos Ro-

manos no tempo do seu domínio na Península, quase desaparecidas após séculos de abandono quando da independência política.

Leger⁽¹⁾, no seu admirável estudo acerca da viação romana, demonstrou o que foi essa obra extraordinária, estando hoje convenientemente conhecidas as que os Romanos traçaram em Portugal, depois das investigações de⁽²⁾ Hübner, Martins Capela e Alves Pereira.

Pode dizer-se⁽³⁾, afirmou o Senhor Prof. Doutor Amorim Girão, que as vias romanas imprimiram as directrizes fundamentais à circulação terrestre do nosso território. Seguiam durante toda a Idade Média, deram depois origem e nome a várias povoações, especialmente no ponto onde se cruzavam ou atravessavam rios, estimularam o desenvolvimento de outras, atraiam a vida e o movimento para a sua beira; e os rumos por elas seguidos em breve se tornaram tradicionais, exercendo decisiva influência no traçado posterior das modernas estradas macadamizadas e até no dos próprios caminhos de ferro.

Desta forma, durante séculos os transportes eram deficientíssimos, aventurando-se poucos a viajar, com receio não só das dificuldades provenientes da carência das vias de comunicação, da falta de transportes e dos perigos das guerras e dos assaltos.

Contar⁽⁴⁾ como se viajava em Portugal, escreveu o Senhor Dr. Júlio Dantas, o mesmo é que fazer um negro e imenso martiriológio. A pé ou a cavalo circulavam os Portugueses dessa época, pois, como disse o Senhor Dr. Carlos Hermenegildo de Sousa⁽⁵⁾, os meios de transporte só no século XIX constituíram uma categoria especializada da indústria, devido ao surpreendente desenvolvimento sofrido pela humanidade, causa e efeito das brilhantes descobertas realizadas no campo da física e da química.

Nesse largo período de mais de seis séculos as estradas eram inexistentes e apenas por caminhos e veredas circulavam alguns viadantes a pé, a cavalo, de liteira, e por exceção de sege ou de coche, faltando qualquer organização de transportes colectivos e sendo quase sempre os meios de viação propriedade dos próprios.

Todavia já se alugavam muares e liteiras para os viajantes a preços elevados, devido aos perigos e às dificuldades.

Um dos elementos para conhecer o grau das relações entre os habitantes e as suas comunicações, é a existência de estalagens⁽⁶⁾, como escreveu com razão Gama Barros. As albergarias destinadas a recolher peregrinos, que datam do início da nacionalidade, a obrigação de aposentadoria que motivava tantas queixas em cortes, e finalmente as estalagens que surgiram pela primeira vez em Coimbra, em 1269, conforme Gama Barros, mostram que se viajava nesses tempos, pertencendo as estalagens aos concelhos ou a particulares. Com as estalagens facilitaram-se as comunicações, porém quem viajava não o faria por prazer, mas antes por necessidade absoluta.

No fim⁽⁷⁾ do século XV, demonstrou Gama Barros, não havia falta de estalagens mantidas por particulares, mas eram geralmente más e caras, sem acomodações regulares para as cavalgaduras, e sem asseio nas camas que forneciam

⁽¹⁾ Alfred Leger-Les Travaux Publics, Les mines et la métallurgie aux temps des Romains, Paris 1875.

⁽²⁾ Virgílio Correia in «História de Portugal», Barcelos 1928, vol. I, pág. 241 a 243.

⁽³⁾ Senhor Prof. Doutor Aristides de Amorim Girão, «Geografia de Portugal», Porto, 1941, pág. 366.

⁽⁴⁾ Senhor Dr. Júlio Dantas, «Outros Tempos», Lisboa, 1909, pág. 209.

⁽⁵⁾ Senhor Dr. Carlos Hermenegildo de Sousa, «Política Internacional de Transportes», Lisboa, 1946, pág. 5.

⁽⁶⁾ Henrique da Gama Barros, «História da Administração Pública em Portugal», 2.ª edição, Lisboa, s. d. tomo V, pág. 206.

⁽⁷⁾ Henrique da Gama Barros, obr. e tom. cit., pág. 223.

aos passageiros. Disto se queixavam as cortes de Lisboa de 1498, solicitando do rei que dê ordem aos concelhos para que provejam a tal respeito, fazendo que nas estalagens se encontrem sempre as coisas necessárias e aliviando-lhes os preços que hão-de exigir aos hóspedes.

Infelizmente más e contrárias aos mais elementares princípios de higiene duraram até ao século XIX, convindo não esquecer uma pitoresca descrição feita por Camilo Castelo Branco (¹).

Foi (²) no princípio do século XVII que em França Henrique IV se preocupou com o estado das estradas conseguindo o seu ministro Sully realizar uma obra, que, no reinado de Luís XIV, Colbert continuou, surgindo mais tarde a mala posta, facto que se deu em Portugal originando uma nova época.

Segunda época (1798-1856)

Quando D. Maria I subiu ao trono, o país não possuia estradas, pois o Marquês de Pombal com a sua perniciosa e tirânica administração não se preocupou com a viação, e, quando se retirou para Pombal à espera duma justa condenação, era em Março, tempo de chuva (³), segundo Lúcio de Azevedo, por caminhos impérvios que o Inverno convertia em tremedais. A solicitude de Pombal como administrador não abrangeu nunca a viação. Estrada capaz havia no seu tempo a que mandara fazer até Oeiras, para cómoda visita ao seu feudo, anos levou a construir com a custosa muralha da Boa Viagem, apenas (³) no Douro, afirmou o senhor Prof. Doutor Damião Peres, a Companhia dos Vinhos mandou abrir algumas estradas convenientes ao seu tráfico, mas as medidas oficiais dessa natureza foram quase nulas.

Com solicitude promoveu D. Maria I o bem nacional, pelo que encarregou (⁴), disse o senhor Godofredo Ferreira, o Desembargador José Diogo Mascarenhas Neto de dirigir, em 1788, a construção da estrada de Lisboa ao Porto, escolha acertada, porque Mascarenhas Neto era pessoa muito culta e de alta competência, chegando a publicar um livro intitulado «Método para Construir as Estradas em Portugal».

Sobre (⁵) tocos e rugosos caminhos empedrados ou de terra batida, afirmou o senhor engenheiro Vieira de Castro, se deslocaram outrora os nossos antepassados. Foram esses caminhos sucessivamente melhorados, mas sem sofrerem modificações capazes de lhes alterar a estrutura, até que Mac Adam, engenheiro escocês que viveu entre 1756 e 1836, inventou as estradas de pedra britada, aglutinada por substâncias apropriadas, comprimidas até apresentarem uma superfície unida e lisa. E assim nasceram as estradas dos nossos dias, de suave rolamento, as quais imortalizaram o nome daquele célebre engenheiro.

Mascarenhas Neto construiu parte da estrada de Lisboa a Coimbra (⁶), reputada na época um primor de técnica e perfeição, e que, apesar do abandono a que foi votada, se manteve em estado tolerável por mais de trinta anos.

Com a construção da estrada de Lisboa a Coimbra

surgiu a ideia de se criar um serviço regular de transportes para passageiros em Portugal, à semelhança do que já existia noutras países europeus, a mala-posta, cuja origem se encontra nos carros para o transporte do correio, visto que (⁷), como afirmou o Senhor Godofredo Ferreira, da última metade do século XVIII até ao aparecimento do caminho de ferro, no século imediato, viajantes e mercadorias só mercê dos carros das administrações dos correios podiam deslocar-se a largas distâncias com maior segurança e menor despesa.

Pelas instruções de 6 de Setembro de 1798 verifica-se que o bilhete na mala-posta de Lisboa a Coimbra, ou vice-versa, custava 9\$600 réis, podendo o viajante levar a mala até ao peso de 20 arráteis sem pagar, partindo a mala-posta da porta do Correio Geral instalado na Calçada do Combro. A mala-posta saia aos mesmos dias de Lisboa e de Coimbra, que eram as segundas, quartas e sextas-feiras, às 5 horas e às 21 horas, devendo encontrarem-se as duas malas-postas na estalagem dos Carvalhos que fora construída para esse fim no concelho de Porto de Mós. Aí passavam os viajantes a noite, nessa estalagem a meio caminho das duas cidades, recomeçando a viagem às 5 horas para chegarem às 21 horas a Lisboa ou a Coimbra, conforme o seu destino.

Cada carro comportava sómente quatro lugares, mais que suficientes, pois poucas pessoas viajavam, excepto na época da abertura ou encerramento das aulas na Universidade de Coimbra, utilizando-se um carro maior que conduzia seis passageiros. Durante seis anos o prejuízo manteve-se, atingindo de 1801 a 1803 a importante quantia para a época de 71.392\$622 réis, que determinou a suspensão das carreiras em 4 de Maio de 1804. Supôs-se que a abertura da

(¹) Camilo Castelo Branco, «Vinte Horas de Liteira», 2.ª ed., Lisboa, s. d., pág. 218 a 222.

(²) «Histoire de Locomotion Terrestre, La Voiture, Le Cycle, l'Automobile», Paris, 1936, pág. 75 e 81.

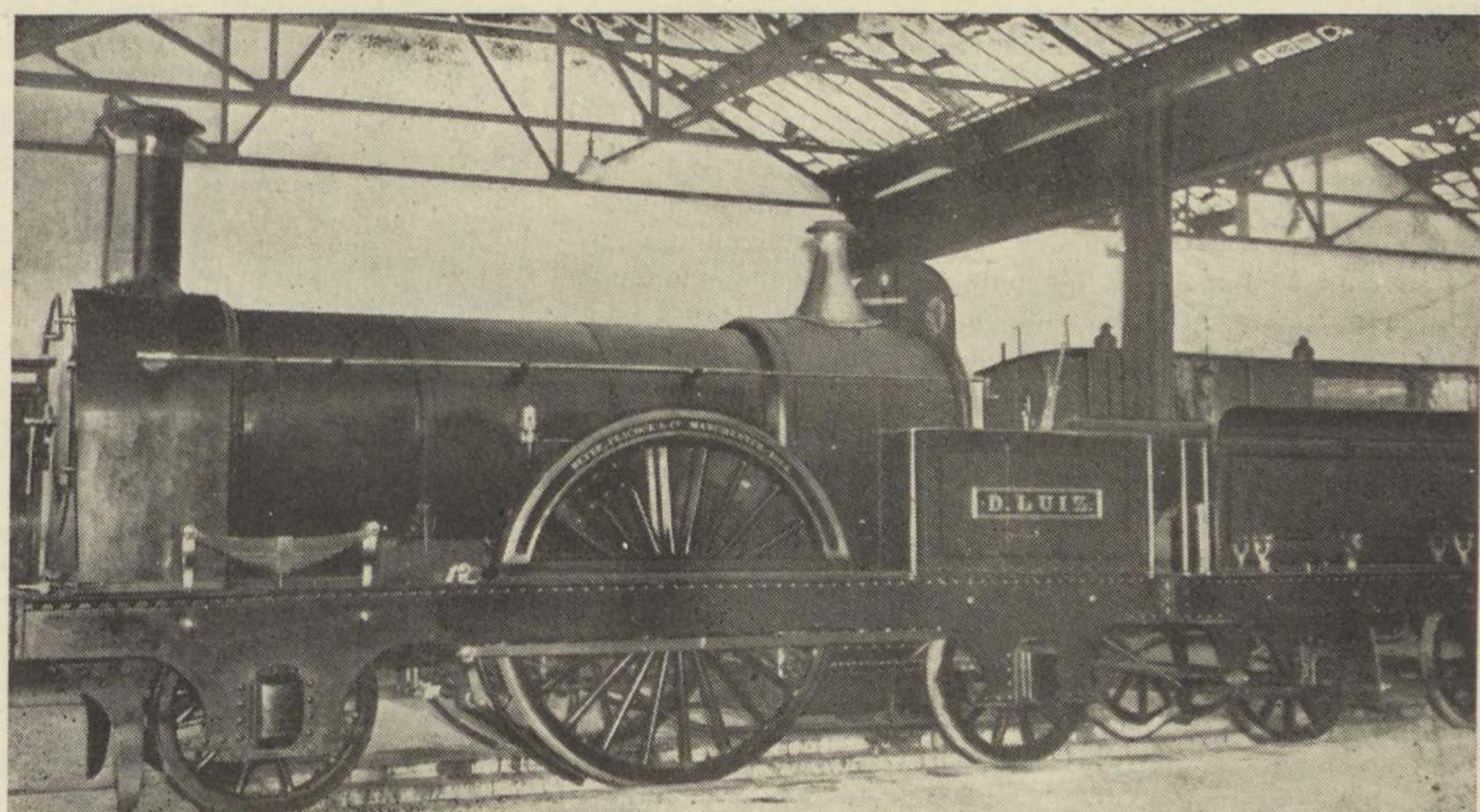
(³) João Lúcio de Azevedo, «Marquês de Pombal e a sua Época», Rio de Janeiro 1902, pág. 348.

(⁴) Senhor prof. Doutor Damião Peres in «História de Portugal», Barcelos 1934, vol. VI, pág. 414.

(⁵) Senhor Godofredo Ferreira, a Mala-Posta em Portugal, Lisboa 1946, pág. 33 e segs.

(⁶) Senhor Engenheiro Américo Vieira de Castro, Gazeta dos Caminhos de Ferro n.º 1402 de 16 de Maio de 1946.

(⁷) Senhor Godofredo Ferreira, obr. cit. pág. 32.



A máquina «D. Luiz» a mais antiga existente em Portugal, construída em 1862 na cidade de Manchester e inaugurada pelo Rei D. Pedro V quando do primeiro troço ferroviário em Portugal

estrada até ao Porto traria algum resultado, mas as invasões francesas surgiram com todos os seus males e o estado dos caminhos era tal, que ⁽¹⁾, escreveu o Senhor General Raúl Esteves, as dificuldades para as operações de reabastecimento do exército anglo-luso foram consideráveis e ainda foi a via marítima o melhor recurso encontrado para abreviar em muitos casos essas dificuldades.

Seguindo o proveitoso e bem redigido trabalho do Senhor Godofredo Ferreira ⁽²⁾, ve-se que a segunda mala-posta foi concedida ao inglês Sir João Milley Dogle afim de ligar Vila Nova da Rainha às Caldas da Rainha, sendo, em vez da exploração directa pelo Estado, empregado o processo preferível da concessão, conforme determinou o decreto de 3 de Novembro de 1825.

Os passageiros partiam de Lisboa, embarcados pelo rio durante três horas e meia para alcançarem Vila Nova da Rainha, seguindo pela mala-posta até às Caldas da Rainha, demorando a viagem seis horas ⁽³⁾. Os carros partiam seis dias por semana de 13 de Maio a 13 de Outubro, sendo tri-semanais nos restantes meses do ano, o custo da jornada era de 800 réis para o barco e de 5\$600 réis para o percurso terrestre. Apesar das Caldas da Rainha serem já umas termas importantes, lugar de tratamento da infanta-regente D. Isabel Maria, visitado pela corte e pelo corpo diplomático, sabe-se que durou pouco, sendo o seu proprietário preso por inimigo de El-Rei D. Miguel.

A terceira mala-posta ⁽⁴⁾ teve o nome de Real Deligência de Posta e foi autorizada pelo decreto de 24 de Outubro de 1829, pertencendo a Francisco de Paula Gomes Rolo e Companhia, em regime de concessão por dez anos entre Montijo e Badajoz, estabelecendo a ligação de Lisboa com Madrid, sendo esta a primeira vez que existiam comunicações diretas por via terrestre entre as duas capitais.

As viagens começaram a 9 de Julho de 1830, partindo de Lisboa e de Badajoz às segundas e sextas-feiras, durando a viagem trinta e seis horas, incluindo onze e meia para descanso e refeição num percurso de 150km de Montijo a Badajoz, pois na viagem inversa demorava trinta e oito horas incluindo catorze para descanso e refeições. O preço de toda a viagem era de 12\$000 réis na berlinda e no interior de 10\$000. Devido ao perigo dos assaltos, embora as carruagens fossem guardadas, a Companhia aconselhava os passageiros a não levar dinheiro e facultava-lhes letras pagas nas localidades do destino, mediante um pequeno prémio.

Apesar do subsídio do Governo de nove contos de réis anuais, a falta de passageiros e o estado das estradas obrigou à suspensão do serviço em 15 de Fevereiro de 1831.

As lutas civis impediram durante os reinados de D. Miguel e de D. Maria II até 1851, o estabelecimento de meios fáceis de comunicação, embora algumas tentativas surgissem. Pela lei ⁽⁵⁾ de 28 de Março de 1837 aprovaram-se o contrato para a construção da estrada de Lisboa ao Porto pelo sistema macadamizado, devendo a empresa construtora organizar serviços de diligências e mala-posta com o privilégio de dez anos. Não teve resultado a tentativa, pelo que a lei de 26 de Junho de 1843 determinou as bases para a construção de estradas com uma bem ordenada classificação, originando que um francês De Clarange Lucotte apresentasse duas propostas para a realização das obras, determinando o decreto de 19 de Dezembro de 1844 a fundação da Companhia de Obras Públicas em Portugal. As perturbações políticas da guerra civil da Maria da Fonte e o ódio a Costa Cabral, que já pensava em estradas e em caminhos de ferro, determinaram a liquidação da Companhia, que ainda assim construiu 218.369m de estradas e dispendera a importância de 1.385.629\$203 réis.

A subida ao poder do Governo da Regeneração presidido pelo Marechal Duque de Saldanha, além de restabele-

cer a paz pública iniciou um período fecundo de transformações materiais sob a direcção de António Maria de Fonseca Pereira de Melo, pelo que ⁽⁶⁾ a 21 de Julho de 1851 abriu-se concurso para a conclusão das estradas do Porto a Braga e do Porto a Guimarães, tomando a respectiva empreitada a Companhia de Viação Portuense, que, em 5 de Maio de 1852, inaugurava a quarta mala-posta, que foi de todas a que maior duração teve pois só terminou a 1 de Julho de 1871 com importantes lucros e merecendo referências literárias a Júlio Dinis ⁽⁷⁾.

A quinta mala-posta ⁽⁸⁾ foi inaugurada a 1 de Abril de 1854, partindo de Montijo às 8 horas para chegar a Badajoz vinte e sete horas depois, alcançando nessa cidade o correio que saia diariamente para Madrid. Da fronteira luso espanhola regressava pelas 13 horas, para alcançar Montijo às 16 horas do dia seguinte. O mau estado dos caminhos e os assaltos que sofreram os passageiros, facto vulgar nessa região de que Bulhão Pato apresentou um exemplo ⁽⁹⁾, determinaram o trespasso da empresa a outros indivíduos, vindo a Companhia de Messagerias e Malas Postas a terminar a sua missão a 1 de Setembro de 1863, devido à abertura ao tráfego da linha férrea de Leste.

A sexta mala-posta ⁽¹⁰⁾, a última e a mais importante de todas as organizações do seu género, teve começo com a Regeneração, sendo a exploração por conta do Estado; e, devido à abertura da estrada de Lisboa a Coimbra, iniciaram-se as carreiras a 21 de Maio de 1855, terminando com a conclusão da linha férrea de Coimbra a Vila Nova de Gaia a 8 de Abril de 1864.

Os passageiros embarcavam às 7,30 horas num dos vapores da Companhia dos Barcos a Vapor do Tejo, seguindo até ao Carregado, donde partia a mala-posta às 12 horas, chegando a Coimbra às 11 horas do dia seguinte, levando vinte e três horas para percorrer a distância de 180 quilómetros. A mala posta só alcançou o Porto depois de terminar a construção da estrada de Coimbra ao Porto, o que aconteceu a 16 de Maio de 1859, durando a viagem 34 horas, partindo do Carregado às 19,45 horas, alcançando Vila Nova de Gaia dois dias depois às 5,30 horas. Pavorosa viagem para os dias de hoje, magnífica para a época pelas condições de comodidade, de conforto e de segurança, comparada com os perigos do passado, custando o bilhete em 1.^a classe 13\$500 réis e em 2.^a 9\$000 réis. Os únicos inconvenientes eram os desastres e as cheias que inundavam as estradas.

O contraste, entre o passado das viagens em liteira e o progresso da mala-posta, apresentou-o Eça de Queirós ⁽¹¹⁾, quando descreveu uma viagem de Viana do Castelo a Lisboa. Com entusiasmo, embora referindo-se às antigas diligências que se mantiveram ainda com os caminhos de ferro, António Nobre ⁽¹²⁾, em versos próprios do seu alto engenho, escreveu uma bela poesia inspirada na mala-posta, que julgo única na literatura portuguesa e da qual transcrevo estes versos onomatopáicos:

⁽¹⁾ Senhor General Raúl Augusto Esteves, «O Problema Nacional dos Caminhos de Ferro», Lisboa, 1938, pág. 10 a 11.

⁽²⁾ Senhor Godofredo Ferreira, obr. cit., pág. 67 e segs.

⁽³⁾ Senhor Prof. Doutor Augusto da Silva Carvalho, «Memórias das Caldas da Rainha», Lisboa, 1932, pág. 280 a 285.

⁽⁴⁾ Senhor Godofredo Ferreira, obr. cit., pág. 79 a 81.

⁽⁵⁾ Frederico Pimentel, «Influência da Viação na Riqueza Pública», Lisboa 1891, pág. 6 a 8.

⁽⁶⁾ Senhor Godofredo Ferreira, obr. cit., pág. 107 a 125.

⁽⁷⁾ Júlio Dinis, Serões da Província, 26.^a edição. Lisboa, 1924, pág. 21.

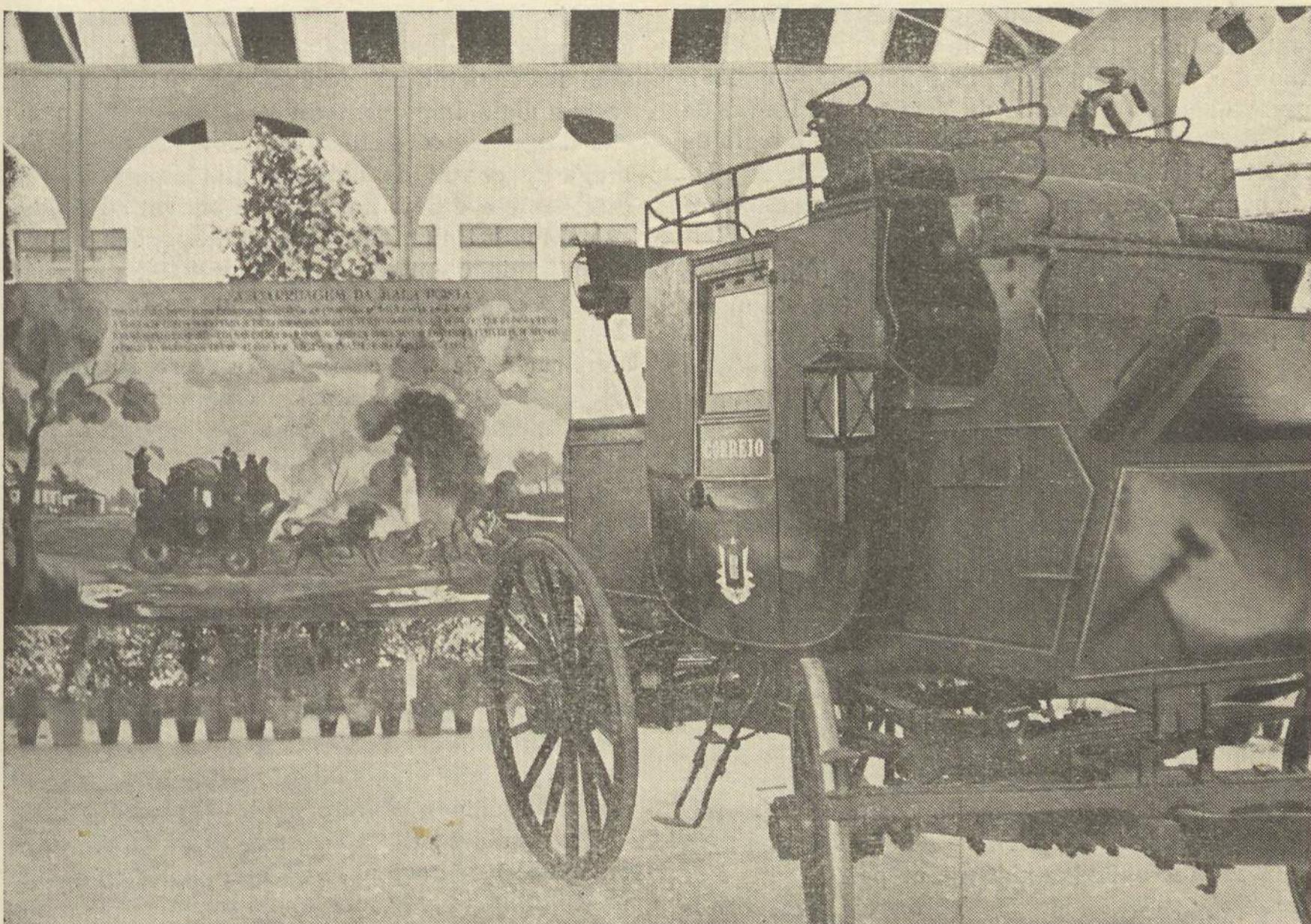
⁽⁸⁾ Senhor Godofredo Ferreira, obr. cit. pág. 127 a 150.

⁽⁹⁾ Raimundo António de Bulhão Pato, Paquita, 2.^a edição, Lisboa 1894, pág. 138 a 140.

⁽¹⁰⁾ Senhor Godofredo Ferreira, obr. cit., 151 a 210.

⁽¹¹⁾ José Maria Eça de Queirós, A Reliquia, 8.^a edição, Porto 1924, pág. 6 a 8.

⁽¹²⁾ António Nobre, Só, 8.^a edição, Porto 1931, pág. 77.



A velha Mala-posta

E a mala-posta ia indo, ia indo,
O luar, cada vez mais lindo,
Caía em lágrimas, e, enfim,
Tão pontual, às onze e meia,
Entrava, soberba, na aldeia
Cheia de guizos, tlim, tlim, tlim !

Terceira época (1856-1927).

Portugal não foi das últimas nações a possuir caminhos de ferro, em todo o caso já muitas o tinham quando se iniciou entre nós a sua construção, explicando-se a demora pelas lutas políticas que só se apaziguaram em 1851 com o movimento da Regeneração e os importantes empreendimentos de Fontes Pereira de Melo em matéria de obras públicas.

A primeira ideia da construção de um caminho de ferro deve-se⁽¹⁾ a Benjamim de Oliveira, que se encontrava na Grã-Bretanha, e, em 10 de Outubro de 1844, escreveu a seu primo Conde de Tojal, nesse tempo ministro da Fazenda, propondo a formação duma companhia na Grã-Bretanha, pois abundavam os capitais e o ferro baixara de preço. A companhia construiria a linha férrea de Lisboa ao Porto.

Porém o Conde de Tojal não acreditava nas vantagens de um caminho de ferro de Lisboa ao Porto, respondendo que bastavam as comunicações marítimas, e encontrava somente vantagem numa linha do Alentejo a Alcácer do Sal, vindo daí por mar a Lisboa, pois doutra forma não seria lucrativa. Era persistente Benjamim de Oliveira, pelo que retorquiu mostrando que em França e na Grã-Bretanha existiam linhas férreas paralelas aos canais e havia tráfego para tudo, pelo que a 6 de Dezembro de 1844, reuniram se em Londres capitalistas e pessoas interessadas em actividades ferroviárias, chegando-se a escrever um prospecto para a construção de um caminho de ferro no Alentejo e de uma linha férrea de Lisboa à fronteira. Além destas linhas, Benjamim de Oliveira propôs a construção de um caminho de ferro de Lisboa a Tomar, mas estes projectos não tiveram seguimento pela criação da Companhia das Obras Públicas

de Portugal, por decreto de 19 de Dezembro de 1844, destinada ao desenvolvimento das comunicações.

A oposição em Portugal aos caminhos de ferro não foi tão grande como noutras países, resumindo-se aos que pretendiam o progresso das comunicações marítimas, a que o naufrágio do vapor Porto na barra do rio Douro a 29 de Março de 1852 deu uma trágica réplica, defendendo apenas um caminho de ferro até à fronteira, e os que entendiam, como Almeida Garrett, que se deviam construir sómente estradas como afirmou nas «Viagens na Minha Terra⁽²⁾». A tese rodoviária e a tese ferroviária são apresentadas magnificamente por Eça de Queirós⁽³⁾, quando nos «Maias» uma das personagens afirmou: «o país não estava para essas invenções, o que precisava era de boas estradinhas...» Respondia assim ao outro interlocutor que, embora com receio, já viajara de caminho de ferro,

Costa Cabral publicou o decreto de 19 de Dezembro de 1844, a que já aludi, e a lei de viação pública de 19 de Abril de 1845 determinando que a Companhia das Obras Públicas de Portugal (arts. 2 e 3) era encarregada da construção de um caminho de ferro de Lisboa à fronteira, não existindo nessa altura em Portugal nem estradas nem caminhos de ferro. A Companhia deixou uma obra que já foi referida, mas, devido aos acontecimentos de 1846 e guerra civil da Maria da Fonte, suspendeu a sua actividade a 5 de Junho

(1) Sobre esta matéria é fundamental a obra de Pedro Guilherme dos Santos Dinis, «Compilação de Diversos Documentos Relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses», Lisboa 1915, 5 volumes; Frederico Pimentel, Apontamentos para a História dos Caminhos de Ferro Portugueses, Lisboa 1892; Pedro Inácio Lopes, Resumé Historique, Lisboa 1888 (relatório litografado); Senhor engenheiro Carlos Manitto Torres, Caminhos de Ferro, Lisboa s. d., pág. 8 a 70.

(2) Visconde de Almeida Garrett «Viagens na Minha Terra», 5.ª edição Lisboa 1870, vol. II, pág. 278.

(3) José Maria Eça de Queirós, «Os Maias», 7.ª edição, Porto, 1924, vol. I, pág. 78 a 78.

de 1846, sendo as suas contas liquidadas pelos decretos de 7 de Novembro de 1849 e 15 de Maio de 1850.

Triunfante o movimento da Regeneração em 1851, ocupou a presidência do Conselho de Ministros o Duque de Saldanha e o decreto com força de lei de 30 de Agosto de 1852 criou o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria indo ocupar essa pasta Fontes, que já era ministro da Fazenda.

Constitui a maior glória desse governo, especialmente de Fontes, os vastos empreendimentos em matéria de obras públicas, especialmente estradas e caminhos de ferro, e essa notável e valiosa actividade só foi ultrapassada pelo Estado Novo e pelo incansável trabalhador que era o ministro Duarte Pacheco.

Rapidamente, antes mesmo da criação do Ministério das Obras Públicas, por portaria de 18 de Julho de 1851 era encarregada uma comissão da qual fazia parte Almeida Garrett, que já então acreditava em caminhos de ferro, para estudar uma proposta do inglês Hardey Hislop destinada a construir uma linha férrea de Lisboa à fronteira. O decreto de 6 de Maio de 1852 mandou abrir concurso para a construção dessa linha férrea, de modo a ligar Portugal com o resto da Europa. Surgiram algumas propostas, entre elas uma assinada pelo incansável Benjamin de Oliveira e por Sir Samuel Morton Peto, mas seria a concessão entregue pelo contrato de 10 de Agosto de 1852 à Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, que foi a primeira empresa ferroviária existente no país.

No mesmo dia em que se criava o Ministério das Obras Públicas era publicado outro decreto com força de lei determinando a construção do caminho de ferro do Norte a entroncar na linha férrea de Lisboa à fronteira e as instruções de 9 de Novembro de 1852 indicavam a forma de estudar a directriz da respectiva via férrea para cujo fim se nomeava uma comissão de que era a figura mais importante Francisco Maria de Sousa Brandão.

Quanto à construção da linha férrea de Leste surgiram dificuldades com as importantes obras, localização da estação de Lisboa, que havia quem a defendesse no Largo do Intendente e outros à beira rio, traçado, expropriações, emprego da bitola de 1^m,44, que, anos depois, seria substituída pela de 1^m,67.

A Companhia Central Peninsular era de capital inglês, mas, a 17 de Setembro de 1853, trespassou parte desse capital a portugueses, constituindo-se uma direcção quase toda nacional, da qual fazia parte o Conde de Farrobo, o português mais rico do seu tempo.

Durante os trabalhos da construção, El-Rei D. Pedro V, em 24 de Agosto de 1856, visitou o lanço da linha férrea em acabamento, mas o comboio real não pôde passar de Alverca, devido à irregularidade do serviço. Todavia os trabalhos continuaram, empregando-se mais de dois mil operários, o que era importante para a época; a 3 de Outubro de 1856 uma comissão considerava possível a abertura à circulação da linha desde que se observassem certas condições, entre elas de os comboios não ultrapassarem trinta quilómetros à hora, e a 23 de Outubro desse ano publicava-se o primeiro regulamento de polícia para os caminhos de ferro.

Minuciosamente organizada, a cerimónia inaugural realizou-se a 28 de Outubro de 1856, partindo El-Rei D. Pedro V, da estação provisória de Santa Apolónia, instalada no antigo convento do mesmo nome e onde se encontra instalado actualmente o armazém de víveres do pessoal, até ao Carregado em quarenta minutos, mas no regresso rebentaram os tubos duma das locomotivas, que em número de duas rebocavam o comboio devido ao peso das carruagens, durando o trajecto duas horas. No dia seguinte abriu-se a linha à exploração.

A vida tornou-se difícil à Companhia por motivo das despesas da construção, falta de vagões que impossibilitavam transportar as mercadorias, perdendo a origem dos lucros mais importantes das empresas ferroviárias, situação desfavorável da estação provisória de Santa Apolónia longe do centro da cidade, falta de estradas de acesso às estações e o desejo do Governo em ver adiantado o prolongamento da linha. Desta forma concordou a empresa com a rescisão do contracto, e foi com satisfação geral que o Governo negociou com um dos que assinaram a proposta de Benjamin de Oliveira, em 1844, Sir Samuel Morton Peto a construção de um caminho de ferro ligando a linha de Leste ao Porto e o trespasso da Companhia Central Peninsular, conforme determinou a lei de 4 de Junho de 1857.

Por decreto de 9 de Julho de 1857, era rescindido o contrato com a Companhia Central Peninsular, tomando o Estado conta da linha e nomeando administrador geral interino o capitão de engenharia João Crisóstomo de Abreu e Sousa, mais tarde ministro e Presidente do Conselho de Ministros, porém, a 29 de Agosto seguinte celebrava-se o contrato provisório com Sir Morton Peto. A confiança que todos depositavam em Sir Morton Peto desvaneceu-se, devido a não ter obtido o capital necessário, entretanto o administrador interino era substituído a seu pedido, por uma comissão, sendo por decreto de 6 de Junho de 1859 rescindido o contrato com Sir Morton Peto.

A situação era difícil, três anos depois de aberta à circulação a linha até ao Carregado, apenas fora prolongada à ponte de Asseca e todos ansiosamente desejavam a conclusão e a construção de outros caminhos de ferro. A comissão administrativa e João Crisóstomo eram substituídos pelo engenheiro civil Joaquim Nunes de Aguiar em 6 de Junho de 1859, e a 30 de Julho desse ano publicava-se o decreto abrindo concurso para a construção e exploração do caminho de ferro de Norte e de Leste, realizando-se a 30 de Julho de 1859 um contrato provisório com D. José de Salamanca, Marquês de Salamanca. Ia surgir a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, hoje Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, por abreviatura C. P., que⁽¹⁾ no dizer acertado do senhor Jorge Teixeira, é há anos a mais importante organização industrial do nosso país.

Com D. José de Salamanca a situação modificou-se radicalmente pelo seu génio activo e empreendedor, inteligência arguta e clara, homem habituado a manejar fortunas, triunfador político, que, sem dificuldade, construía linhas férreas como chegaria a presidente do Conselho Ministro da Rainha Isabel II, conquistador⁽²⁾ de riqueza e grande senhor na frase feliz do seu ilustre biógrafo senhor Conde de Romanones, o Marquês de Salamanca foi um chefe, a quem em Portugal ainda não se fez verdadeira justiça e cujo nome é recordado na designação de um bairro de Madrid de que foi o iniciador entusiasta.

Sem delongas, D. José de Salamanca celebrou a 30 de Julho de 1859 o contrato provisório para a construção das linhas férreas de Norte e de Leste, transformando-se em 14 de Setembro desse ano em contrato definitivo para passar os seus direitos à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, criada pelos estatutos de 15 de Dezembro de 1859 e aprovados pelo decreto de 22 desse mês. É, portanto, a Companhia Real obra do Marquês de Salamanca, que reservou para si a construção das novas linhas, sendo⁽³⁾ seu director até 25 de Julho de 1865 e administrador até à sua morte em 1883.

O dinamismo de D. José de Salamanca venceu eloquen-

⁽¹⁾ Senhor Jorge Fernando Teixeira, obr. cit., pág. 5.

⁽²⁾ Senhor Conde de Romanones, Salamanca, Madrid 1931, subtítulo da obra.

⁽³⁾ Senhor Jorge Fernando Teixeira, obr. cit., pág. 47.

temente todas as dificuldades, alcançou capital espanhol e francês, empregou cerca de vinte e dois mil operários, cou-se de engenheiros portugueses e espanhóis, substituiu a bitola da linha, que era a europeia de 1^m,44 pela peninsular de 1^m,67, mantendo os comboios em circulação, criou o Entroncamento, abriu à circulação a linha de Leste a 4 de Julho de 1863, e a 7 de Julho de 1864 funcionava pela primeira vez a via férrea do Entroncamento a Vila Nova de Gaia. O Marquês de Salamanca podia estar contente, realizar uma obra notável, ganhara pelo seu esforço, coragem e persistência uma batalha na paz, e ao estabelecer o Entroncamento, como lugar de junção das duas linhas, teve a visão de que seria o mais vasto centro ferroviário português.

A obra mais importante na linha de Leste foi a ponte sobre o Tejo e na de Norte os túneis de Chão de Maçãs e de Albergaria, devido à natureza do terreno, especialmente o último⁽¹⁾. O túnel de Chão de Maçãs foi o primeiro que se abriu em Portugal e o seu construtor foi o empreiteiro espanhol Domingo Busquets⁽²⁾ que mais tarde dirigiria a construção da linha férrea do Douro numa das secções.

A lei de 5 de Maio de 1859 aprovou o contrato com D. José de Salamanca, considerando se desde 20 de Junho de 1860 por decreto dessa data, como legalmente constituída a Companhia Real com duração de 99 anos, e do primeiro conselho de administração fizeram parte, além de D. José de Salamanca, o Marechal Duque de Saldanha até 1871, o Visconde de Paiva e vários espanhóis e franceses.

A fundação da Companhia Real marca o início do segundo período desta época, sendo o espaço de tempo de 1859 a 1927 o do pleno triunfo ferroviário, em que os caminhos de ferro atingiram o seu apogeu, construiram-se quase todas as linhas que o país havia de possuir e todos os competidores foram desaparecendo, embora ainda durante muitos anos se jornadeasse daquela forma que Júlio Dinis⁽³⁾ descreveu num dos seus romances. Foi exactamente quando o caminho de ferro; poderoso e feliz, julgou ter feito desaparecer os outros meios de transporte, concorrentes já sem importância, lhe surgiu o pior dos competidores com quem acabou por ter de pactuar: o motor de explosão representado pelo automóvel e pela camioneta, verdadeira

reivindita da estrada contra o caminho de ferro. Esse facto marcou uma nova época.

A Companhia Real, hoje Companhia Portuguesa é de facto⁽⁴⁾ uma grande empresa e uma das forças vivas da nação. De início o seu capital era predominantemente espanhol, depois do convénio de 1894 francês, e só a partir de 1947 é exclusivamente português. Desde sempre a primeira empresa ferroviária portuguesa, a mais importante, a única com condições de triunfo, porém, mesmo no período áureo ferroviário, surgiram diuersas crises e defrontado com inúmeras dificuldades. A sua história diuide-se da forma seguinte em períodos:

1.º (1859-1894) desde a fundação da Companhia por D. José de Salamanca até ao convénio com os credores;

2.º (1894-1927) desde o convénio com os credores até ao arrendamento das linhas férreas do Estado;

3.º (1927-1947) desde o arrendamento das linhas férreas do Estado até à unificação ferroviária;

4.º (1947) desde a unificação ferroviária.

O defeito inicial da construção dos caminhos de ferro em Portugal foi não se ter elaborado um plano⁽⁵⁾ ao contrário da França e Bélgica, seguindo-se a má orientação espanhola, surgindo pela primeira vez a ideia de um plano na portaria de 24 de Abril de 1874, em que o ministro António Cardoso Avelino ordenou que a Junta Consultiva de Obras Públicas elaborasse um plano geral dos caminhos de ferro de via larga para o continente e de via estreita para o continente e ilhas adjacentes.

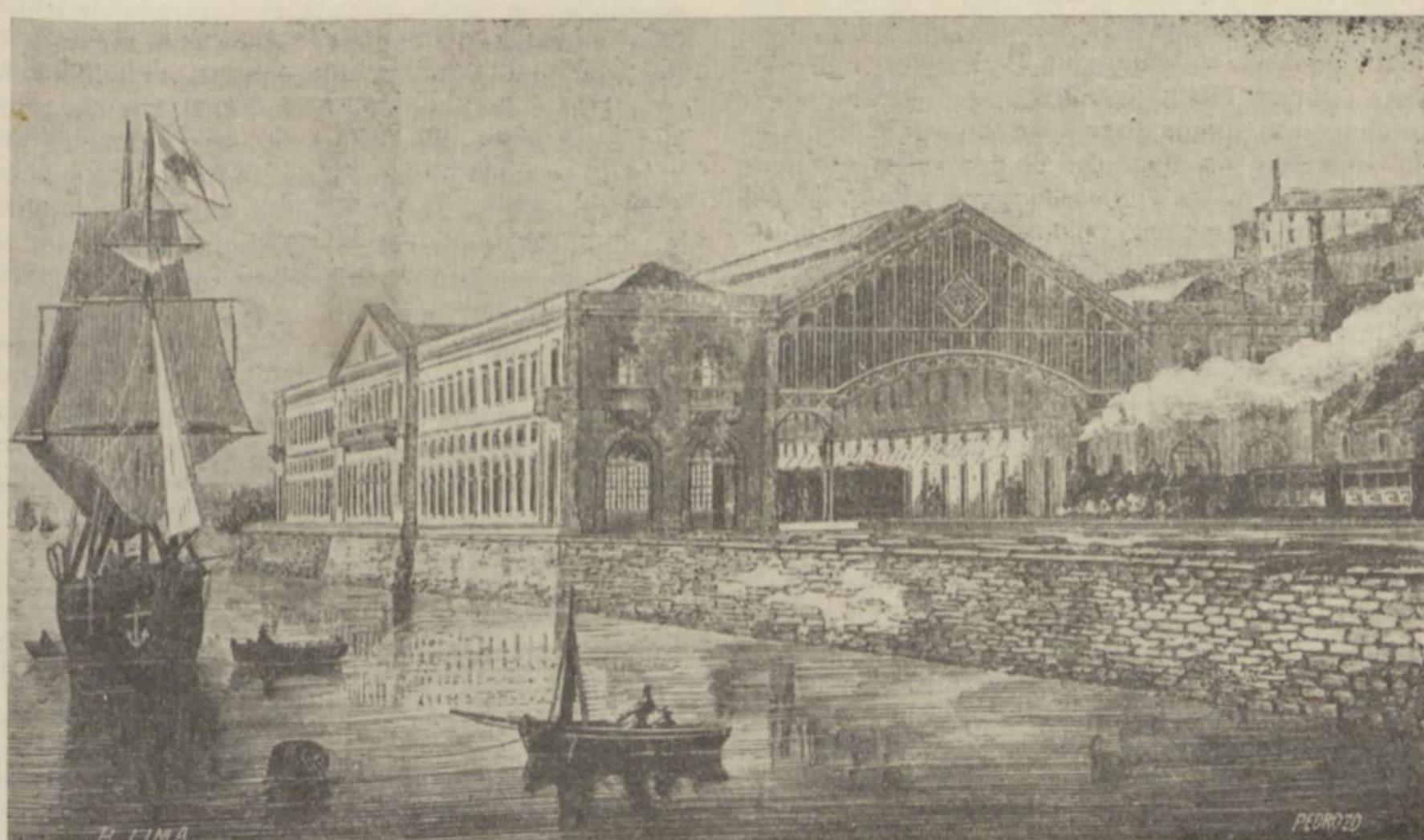
A Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, em

⁽¹⁾ Pedro Inácio Lopes, obr. cit. pág. 62 a 64.

⁽²⁾ Domingo Busquets de Casacuberta (1832-1923) natural de Arenys de Mar, Espanha, dedicou-se a empreiteiro de obras públicas, onde cedo adquiriu renome. Dirigiu diversos empreendimentos difíceis, como a condução das águas de Dois Rios a Barcelona, a construção de túneis na Catalunha e depois em Portugal, além do já indicado no texto, secções das linhas de Guimarães e do Algarve.

⁽³⁾ Senhor Jorge Teixeira, obr. cit. pág. 5.

⁽⁴⁾ Manuel Busquets de Aguilar, «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1896 de 16 Fevereiro de 1946, 157 a 158.



A Estação Principal de Lisboa (Santa Apolónia)

1876, tomou a iniciativa do estabelecimento de um plano⁽¹⁾, de que resultou a proposta de lei apresentada às Cortes pelo ministro Lourenço de Carvalho, que não conseguiu ser transformada em lei, resultando daí prosseguir a construção das vias férreas ao sabor dos interesses políticos de carácter eleçoeiro, o que explica tantos absurdos que se encontram nos traçados seguidos.

Para acabar com semelhante desorientação, o Ministro das Obras Públicas, Elvino de Brito, publicou o decreto de 5 de Outubro de 1898 mandando estudar o plano das redes complementares ao norte do rio Mondego e ao sul do rio Lis, determinando o decreto de 27 de Setembro de 1899 idêntico procedimento para a zona entre os rios Mondego e Tejo. A 15 de Fevereiro de 1900, aprovava um decreto de Elvino de Brito a rede complementar ao Norte do Mondego, mas o decreto de 27 de Novembro de 1902, que regulou o plano ao Sul do Tejo, era promulgado por Manuel Francisco de Vargas, e o de 19 de Agosto de 1907 para a zona centro era assinado pelo Senhor Conselheiro Malheiro Reimão. O plano geral da rede ferroviária do continente seria aprovado pelo decreto com força de lei n.º 18.190 de 28 de Março de 1930.

A ideia da construção de uma linha ao Sul do Tejo⁽²⁾ apareceu pela primeira vez numa consulta do Conselho Superior de Obras Públicas de 19 de Abril de 1854 acerca da proposta de um caminho de ferro de Montijo a Vendas Novas, sendo aprovado pela lei de 7 de Agosto de 1854, mas partindo do Barreiro e incluindo o ramal de Setúbal. A lei de 8 de Julho de 1859 admitia uma nova empresa para a construção da via férrea de Vendas Novas a Évora e a Beja. A linha férrea do Barreiro a Vendas Novas e o ramal do Pinhal Novo a Setúbal foram inaugurados a 23 de Janeiro de 1867, mas a existência de duas empresas determinaram a necessidade da unificação.

Pelo contrato⁽³⁾ de 6 de Agosto de 1861 comprou o Governo a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, pensando em transferir a linha para D. José de Salamanca, porém a opinião pública agitou-se na errada ideia de que existiam perigos havendo uma só empresa ferroviária e ser um espanhol que a possuía. Desta forma se iniciaram os Caminhos de Ferro do Estado e quantos inconvenientes não se teriam evitado se a Companhia Real os tivesse tomado logo sob a sua direcção impedindo a página triste e vergonhosa de administração ferroviária que só terminou em 1927, quando a Companhia Portuguesa arrendou essas linhas férreas. Basta dizer⁽⁴⁾ que a desordem e a indisciplina chegou a pontos do pessoal impor em 1911 a demissão do secretário do Conselho de Administração, José Fernando de Sousa, pelas suas crenças religiosas, ele que foi o maior técnico ferroviário português e director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1923 a 1942.

Lentamente foram sendo construídas as vias férreas de Barreiro a Vila Real de Santo António, os ramais de Seixal e de Montijo, a linha do Sado terminada em 1925, as de Évora, Mora e Guadiana, esta concluída em 1927, Extremôs a Portalegre inaugurada em 1949 na secção final, linhas do Sueste e Sines, e ramal de Portimão.

A ligação de Vila Nova de Gaia ao Porto foi muito difícil devido à ponte sobre o rio Douro, construindo-a⁽⁵⁾ o célebre engenheiro francês G. Eiffel e foi inaugurada a 4 de Novembro de 1877.

Ao norte do rio Douro encarregou-se o Estado da construção da linha férrea do Minho e dos estudos do caminho de ferro do Douro pelo decreto de 14 de Junho de 1872, sendo a linha do Minho dispendiosa pelas expropriações e obras de arte; enquanto a do Douro foi a mais difícil de todas as que se construíram em Portugal pela natureza do terreno e obras de arte, notabilizando-se um grupo de jovens engenheiros, entre os quais figuraram Manuel Francisco de Vargas, Bernardo de Aguilar Teixeira Cardoso, Pedro Romano

Folque e outros. Começaram os trabalhos da via férrea do Minho a 8 de Julho de 1872, aberta à exploração nos primeiros troços em 20 de Maio de 1875 e alcançando Monsão em 1915. Iniciou-se a via férrea do Douro a 8 de Julho de 1873, abertos os primeiros troços em 30 de Julho de 1875 e concluída até à Barca de Alva em 2 de Dezembro de 1887.

Linha muito dispendiosa na sua construção foi a da Beira Alta, cuja obra, depois de várias desistências, determinava a lei de 23 de Março de 1878, fosse concedida⁽⁶⁾ a Edmond Bartissol, representante da Société Financière de Paris, que trespassou em 13 de Novembro de 1878, os seus direitos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, sendo os estatutos aprovados a 8 de Janeiro de 1879.

Iniciada a construção com a maior actividade em Outubro de 1878, a 3 de Agosto de 1882 era inaugurada a linha por El-Rei D. Luís, acompanhado da Família Real, desde a Figueira da Foz a Vilar Formoso.

A carta de lei de 26 de Julho de 1858 aprovou⁽⁷⁾ o contrato celebrado em 30 de Setembro de 1854 entre o Governo e Conde de Claranges Lucotte para a realização de diversas obras, como a construção de um caminho de ferro desde as proximidades do forte de S. Paulo em Lisboa até junto do Palácio Real de Sintra, mas a falta de capitais originou a caducidade da concessão. Mais tarde⁽⁸⁾ houve a tentativa do engenheiro francês Debrousse, e a outra seguinte foi a do caminho de ferro pelo sistema Larmanjat, que era assente na berma da estrada e apenas com um só carril, concedido por decreto de 11 de Julho de 1871 ao Duque de Saldanha, como já acontecera a 25 de Outubro de 1869 para idêntica linha de Lisboa a Leiria. A linha Larmanjat de Lisboa a Sintra funcionou desde 1 de Outubro de 1873, e terminou decorridos três anos. Só em Março de 1887 seria inaugurada a linha férrea de Lisboa a Sintra construída pela Companhia Real, conforme o contrato de 10 de Julho de 1882.

Após várias tentativas foi contratada a construção da linha férrea de Oeste com Henry Burnay e Comp.^a em 10 de Julho de 1882, passando depois as obras para a Companhia Real e entregue ao trânsito público a 4 de Junho de 1888, abrindo-se à circulação o ramal de Alfarelos à Amieira em 12 de Novembro de 1890.

Pelas⁽⁹⁾ possíveis ligações internacionais, importância económica da região, população e traçado da linha, o caminho de ferro da Beira-Baixa esteve para seguir por Monfortinho para atravessar a fronteira e ligar em Placência com a linha férrea de Madrid, mas a construção do ramal de Cáceres prejudicou essa directriz. A lei de 2 de Agosto de 1883 abriu concurso para a construção da via férrea, mas só pelo contrato de 29 de Julho de 1885 é que a Companhia Real trouxe conta da obra, começando os trabalhos em Dezembro de 1885, sendo a linha aberta de Abrantes à Covilhã em 7 de Setembro de 1891 e mais tarde até à Guarda.

Na concessão de 1854 ao Conde de Claranges Lucotte figurava um ramal a Cascais e fazia parte da linha férrea Larmanjat assente na estrada de Belém a Cascais, mas foi a Companhia Real, que, pelo contrato de 11 de Abril de 1887 abriu à circulação a via férrea de Pedrouços a Cascais em

⁽¹⁾ «Plano Geral da Rede Ferroviária do Continente», Lisboa, 1929, vol. I, pág. 8.

⁽²⁾ Frederico Pimentel, obr. cit., pág. 85 a 103.

⁽³⁾ Pedro Guilherme dos Santos Dinis, obr. cit. vol. III, pág. 4.

⁽⁴⁾ «Relatório Geral da Gerência do Conselho de Administração», Lisboa, 1912, II parte, pág. 375 a 376.

⁽⁵⁾ Pedro Mário Lopes, obr. cit., pág. 70 a 95.

⁽⁶⁾ Frederico Pimentel, obr. cit. pág. 138 a 145; e Senhor Engenheiro José Marques Pereira Barata, Revista da Ordem dos Engenheiros n.º 18, Junho de 1945, pág. 208 a 209.

⁽⁷⁾ Frederico Pimentel, obr. cit., pág. 152 a 153.

⁽⁸⁾ Senhor Carlos Bivar, Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 1425 de 1 de Maio de 1947, pág. 89 a 90.

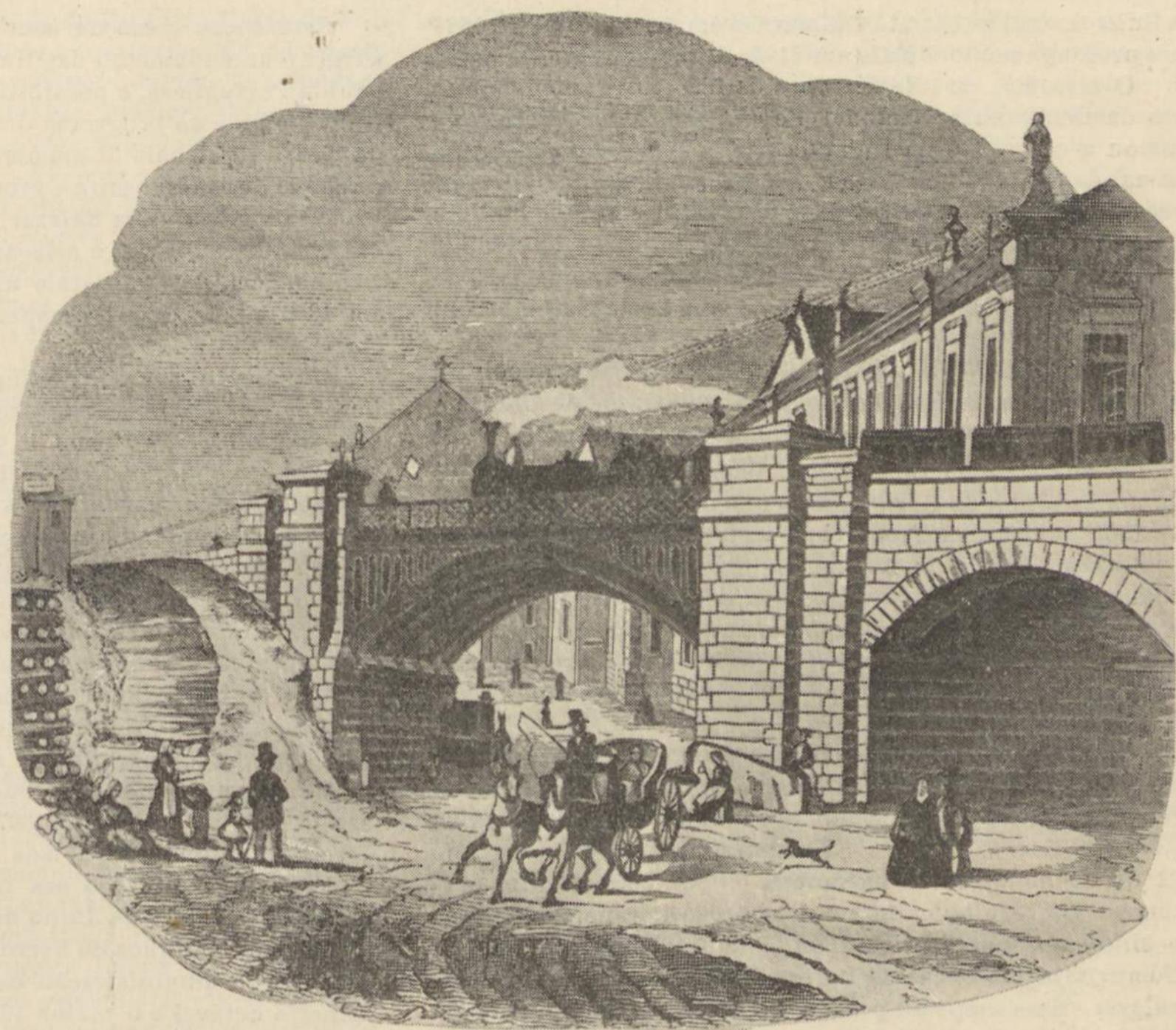
⁽⁹⁾ Frederico Pimentel, obr. cit., pág. 154 a 157.

30 de Setembro de 1889 e de Alcântara-Mar a Pedrouços em 6 de Dezembro desse ano, e a 4 de Setembro de 1895 seria inaugurada até ao Cais do Sodré⁽¹⁾. Em 1914 o Senhor Fausto de Figueiredo, com uma persistência e coragem digna de admiração, lembrou-se de organizar uma empresa destinada a transformar o lugar de Santo António de Estoril na cosmopolita e primeira praia portuguesa de hoje, indispensável para o progresso de Lisboa, pensando-se, então, na electrificação do caminho de ferro. Pelo contrato de 7 de Agosto de 1918, alterado em 1946, a Sociedade Estoril arrendou à Companhia Portuguesa a linha férrea do Cais do Sodré a Cascais e alguns anos depois começaram os trabalhos de electrificação a qual, inaugurada em Agosto de 1926, só se considerou terminada, depois de resolvidas algumas dificuldades com as transmissões do cabo submarino, em 30 de Dezembro de 1926, sendo até hoje a primeira e única linha electrificada do país.

Por alvará de 7 de Julho de 1886 foi concedida à Companhia Real a ligação da linha de Oeste com um ramal de Benfica a Santa Apolónia, depois a de Alcântara a Campolide e por último o túnel do Rossio com a respectiva estação central eram inaugurados a 11 de Junho de 1890.

Como⁽²⁾ a Companhia Real desistisse do direito de preferência, o Governo concedeu à firma Fonsecas, Santos e Viana, pelo alvará de 10 de Setembro de 1887, a construção de um caminho de ferro de via estreita de Coimbra a Arganil, porém, em 1888, a Companhia do Caminho de Ferro do Mondego tomava a seu cargo a transformação da via estreita em via larga. Como a empresa entrasse em falência por sentença de 17 de Fevereiro de 1897, a Companhia Real tomou a linha à Companhia do Mondego em 22 de Novembro de 1904. Abriu-se à exploração até à Lousã e pelo decreto n.º 8.910 de 8 de Junho de 1923 concedeu-se à Companhia do Mondego a conclusão da linha até Arganil, a qual trespassou a conclusão e a exploração à Companhia Portuguesa, mas a linha apenas se abriu até Serpins.

As linhas férreas ao sul do Tejo não estavam ligadas com as de Leste e de Norte, pelo que se pensou em remediar o inconveniente com uma via férrea de Santarém a Vendas Novas, concedida pelo alvará de 22 de Setembro de 1887 a Eduardo da Costa Correia Leite, sendo assente no leito da estrada. O concessionário trespassou os seus direitos à Companhia dos Caminhos de Ferro Meridionais, organizada em 1888, mas a escritura de 3 de Maio de 1902 determinou a transferência da concessão à Companhia Real. O caminho de ferro parte do Setil e termina em Vendas Novas, sendo inaugurado a 14 de Janeiro de 1904.



Bordalo Pinheiro dá-nos um desenho que representa a primeira trincheira (de Xabregas) aberta em Setembro de 1857 para a construção da linha Lisboa-Santarém, trabalho executado a um quilómetro da Estação de Santa Apolónia

Para encortar a distância com Madrid, autorizou o decreto de 19 de Abril de 1877 a Companhia Real a construir um ramal, que, partindo de linha de Leste, ligasse com Cáceres. Denominado ramal de Cáceres, começa na Torre das Vargens e termina na fronteira de Marvão-Beirã, iniciando-se as obras a 15 de Julho de 1878 e abrindo-se à circulação a 24 de Maio de 1880.

Pela natureza orográfica do terreno a via estreita seria preferida para as regiões do norte e parte do centro do país enquanto as planícies de aluvião do Ribatejo e a península do Alentejo são as regiões ideais para a via larga.

O decreto⁽³⁾ de 19 de Junho de 1873 concedeu a J. C. Temple e ao Barão de Kessler o estabelecimento de um caminho de ferro de via estreita de 0m,90 entre o Porto e Póvoa de Varzim, sendo aberto à exploração em 1 de Outubro de 1875, prolongando-se pelo decreto de 19 de Dezembro de 1876 até Vila Nova de Famalicão, iniciando-se a circulação em 12 de Junho de 1881. A Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e a Famalicão explorou esta linha e um dos seus directores foi Joaquim Pedro de Oliveira Martins.

A linha férrea⁽⁴⁾ da Trofa a Fafe foi autorizada pelo decreto de 11 de Julho de 1871 a Simão Gattai, mas só depois de 1879 é que os trabalhos tomaram incremento, surgindo a Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães, que abriu

⁽¹⁾ Senhor João da Cruz Viegas, «As Comunicações de Cascais, para Lisboa», Lisboa 1940, pág. 20.

⁽²⁾ Senhor Engenheiro José Marques Pereira Barata, obr. cit., pág. 222 a 223.

⁽³⁾ Frederico Pimentel, obr. cit., pág. 188 a 189.

⁽⁴⁾ Frederico Pimentel, obr. cit., pág. 193 a 194.

a linha à exploração até Guimarães em 14 de Abril de 1884 e o prolongamento a Fafe em 21 de Julho de 1907.

O alvará⁽¹⁾ de 1 de Outubro de 1885 aprovou os estatutos da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, que tomou a concessão da linha da foz do Tua a Mirandela, do ramal de Santa Comba-Dão a Viseu, e a seguir das vias férreas de Mirandela a Bragança, do Vale do Corgo e do Vale do Sabor, estas duas últimas pertencentes ao Estado. A linha da foz do Tua a Mirandela foi inaugurada em 30 de Setembro de 1887 e o ramal de Viseu em 26 de Novembro de 1890.

A linha do Vale do Tâmega foi construída depois de 1900 por conta do Estado, aberta à exploração de Livração a Amarante e prolongada em 1949 até Arco Baúlhe.

A rica e próspera região do Vale do Vouga necessitava de um caminho de ferro⁽²⁾, pelo que o alvará de 23 de Maio de 1901 concedeu a Frederico Pereira Palha a construção e exploração dum via férrea das proximidades de Torre de Eita a Espinho, bifurcando perto de Sever do Vouga com Aveiro. A concessão passou para uma companhia francesa, que se transformou, pelos estatutos de 27 de Março de 1924, na Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro.

As fantasias económicas e os processos da baixa política partidária levaram à construção de um caminho de ferro de via larga em território espanhol ligando Barca de Alva e Vilar Formoso a Salamanca, autorizado pela lei de 22 de Julho de 1882 e executada⁽³⁾ por um sindicato português. Os resultados foram desastrosos, transformando-se o sindicato, pela escritura de 29 de Novembro de 1889, na Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares. Essa empresa passou a designar-se Companhia do Caminho de Ferro de Salamanca à Fronteira Portuguesa, tendo sempre vida atribulada, transferindo-se por último a linha para a Companhia dos Caminhos de Ferro do Oeste de Espanha e hoje faz parte da Renfe.

Nesta época foram publicados os decretos de 31 de Dezembro de 1864 e de 11 de Abril de 1868 legislando sobre matéria ferroviária.

As comunicações internacionais estavam asseguradas com Madrid desde a inauguração da linha de Leste e com Paris desde⁽⁴⁾ 11 de Março de 1886 por meio do «Sud-Express», que, a título de experiência, estabelecia a ligação Lisboa-Madrid-Paris, passando, a partir de 1 de Julho de 1895, a circular pela linha férrea da Beira Alta.

A Companhia Real passou⁽⁵⁾ em 1892 por uma grave crise, de que resultou ser administrada durante dois anos por uma comissão nomeada pelo Governo e efectivação de um inquérito.

Houve suspensão de pagamentos, terminando por um convénio com os credores e publicação dos estatutos de 30 de Novembro de 1894.

As boas relações entre as empresas e o pessoal mantiveram-se até 1910 apenas com uma excepção, mas, de 1910 a 1926, a desordem política existente em Portugal provocou inúmeros conflitos, especialmente nos Caminhos de Ferro do Estado, originando descarrilamentos e atentados contra os comboios. A primeira greve ferroviária deu-se na Companhia Real⁽⁶⁾ por parte dos maquinistas e pessoal das oficinas de 30 de Janeiro a 1 de Fevereiro de 1873 e os que não aderiram foram com justiça beneficiados. As outras greves da Companhia Portuguesa foram: de 11 a 14 de Janeiro de 1911⁽⁷⁾, em Janeiro de 1914, de 3 a 5 Junho de 1918, de 2 de Julho a 1 de Setembro de 1919, e de 5 de Outubro a Novembro de 1920.

Em 1888 fundou Mendonça e Costa a Gazeta dos Caminhos de Ferro de que foi director até 1923, ocupando esse cargo de 1923 a 1942 José Fernando de Sousa.

Quarta época (1927)

Esta época começou com os melhores auspícios, viu surgir o arrendamento das linhas férreas do Estado à Companhia Portuguesa, a possibilidade da construção de novas linhas devido ao progresso da Nação depois de 28 de Maio de 1926, a existência de um plano geral de caminhos de ferro, a regeneração financeira e económica efectuada pelo Senhor Prof. Doutor Oliveira Salazar, porém o desenvolvimento da viação automobilista, a criação de importantes carreiras de camionagem, determinaram uma crise ferroviária iniciada em 1930 e que quase desapareceu em 1940 com a Grande Guerra Mundial.

O primeiro período abrange vinte anos e vai até, à unificação ferroviária determinado pela lei 2008 de 7 de Setembro de 1945 que ordenou a coordenação dos transportes. O segundo comprehende os factos ocorridos depois de 1947 e é aquele que nos encontramos.

A desastrosa administração ferroviária por parte do Estado fizera com que os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e do Minho e Douro se encontrassem numa situação deplorável, antiquado material, pessoal indisciplinado, servindo pessimamente e mostrando um completo contraste com os serviços da Companhia Portuguesa, pelo que havia muito se procurava obviar a essa situação. Organizados como uma mera repartição burocrática, sujeita a todas as influências políticas, pensou-se em proceder a um arrendamento, e para isso⁽⁸⁾ em de Junho de 1897 celebrou-se contrato com o Marquês de Guadaluina, mas não teve seguimento.

Todavia a situação era insustentável⁽⁹⁾, pelo que foi publicada a lei 14 de Julho de 1899 que estabeleceu a autonomia dos Caminhos de Ferro do Estado, dirigidos por um conselho de administração de que seria secretário um engenheiro notável e o maior técnico ferroviário português, de renome europeu, José Fernando de Sousa. A partir de 1910 a anarquia atingiu o auge com inúmeras greves e sucessivamente falharam as mais diversas tentativas de melhorar a situação.

Um dos primeiros cuidados da ditadura militar saída do movimento nacional de 28 de Maio de 1926 foi terminar com os Caminhos de Ferro do Estado, cuja única solução era a entrega a uma empresa particular, e o decreto com força de lei n.º 12.684 de 18 de Novembro de 1926 mandou abrir concurso para esse fim sendo pelo decreto com força de lei n.º 13.260 de 9 de Março de 1927 foi adjudicado o arrendamento das linhas férreas à Companhia Portuguesa, iniciando esta a sua exploração a 11 de Maio de 1927, modificando vantajosamente o existente.

Uma outra alteração foi⁽¹⁰⁾ a fusão da Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e a Famalicão com a Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães autorizada pela lei de 20 de Junho de 1912, mas que só se efectuou pela portaria de 25 de Janeiro de 1927 aprovando os estatu-

(1) Senhor Engenheiro José Marques Pereira Barata, obr. cit., pág. 309.

(2) Senhor Engenheiro José Marques Pereira Barata, obr. cit., pág. 302 a 303.

(3) Frederico Pimentel, obr. cit., pág. 215 a 226.

(4) Senhor General Raúl Augusto Esteves, «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1440 de 16 de Dezembro de 1947, pág. 515 a 518.

(5) Convenção entre a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e os seus credores, Lisboa 1895; Sindicalização aos actos da Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, Lisboa 1892.

(6) Yves Guyot, *Les Chemins de Fer et la greve*, Paris 1911, pág. 234 a 235, fez referência a essa greve.

(7) Pedro Guilherme dos Santos Dinis, vol. V, pág. 208 e 209.

(8) Senhor Jorge Fernando Teixeira, obr. cit., pág. 127; *Gazeta dos Caminhos de Ferro* n.º 227 de 1 de Junho de 1897, n.º 228 de 16 de Junho de 1897 e n.º 260 de 16 de Outubro de 1898.

(9) Conde de Paço Vieira, *Caminhos de Ferro Portugueses*, Lisboa 1905, pág. 25 a 47.

(10) Senhor Engenheiro José Marques Pereira Barata, obr. cit., pág. 303.

tos da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, celebrando com o Governo o contrato de 8 de Agosto de 1927. A empresa melhorou bastante, devido à actividade do seu principal dirigente Eduardo Plácido, financeiro arguto e empreendedor, mas que efectuou despesas elevadas para melhorar as linhas férreas, e, com a crise ferroviária, o Governo nomeou pelo decreto-lei n.º 22.957 de 5 de Agosto de 1933 uma comissão administrativa que dirigiu a Companhia até à sua fusão com a Companhia Portuguesa.

Pela primeira vez foi elaborado um plano geral da rede ferroviária do continente, mandado pôr em execução pelo decreto com força de lei n.º 18.190 de 28 de Março de 1930.

A crise ferroviária impediu a construção de novas linhas, exceptuando-se o ramal de Tomar (¹) aberto à circulação em 24 de Setembro de 1928, parte do vale do Sabôr até Duas Igrejas-Miranda, de Santiago do Cacém a Sines, e poucas mais.

Quando se julgava que os caminhos de ferro acompanhavam o progresso nacional, surgiu a pior das crises que a viação ferroviária tem sofrido, devido principalmente à concorrência de outros meios de transporte (²) e as empresas ainda se julgarem no seu tempo áureo em que a via férrea dominava com exclusivo, Fenômeno universal, atingiu no país aspectos alarmantes e só se modificou a situação com as restrições impostas à circulação dos meios de transporte pela Grande Guerra Mundial de 1939 a 1945. A impossibilidade de abastecer convenientemente o país com gasolina, suspendeu quase completamente os transportes automóveis e a camionagem, enquanto que a dificuldade na importação de carvão determinava restrições drásticas no serviço ferroviário. Importantes lucros provocaram até a concessão de dividendos aos accionistas da Companhia Portuguesa, facto que havia muitos anos não se verificava.

Para evitar os males antigos foi publicada a lei n.º 2.008 de 7 de Setembro de 1945 originando a coordenação dos transportes e a fusão das empresas ferroviárias. A Companhia Portuguesa, cujos estatutos haviam sido remodelados pelo decreto com força de lei n.º 20.629 de 31 de Dezembro de 1931, tomou conta de todas as linhas em 1 de Janeiro de 1947 e pelo decreto-lei n.º 36.445 de 31 de Julho de 1947 foram aprovados os novos estatutos.

A Sociedade Estoril continuou com a adjudicação da linha férrea de Cascais, sendo o contrato com a Companhia Portuguesa modificado em 11 de Outubro de 1946.

A Gazeta dos Caminhos de Ferro manteve a sua boa orientação iniciada por Mendonça e Costa, seguida por Fernando de Sousa que faleceu em 1942, ocupando o cargo de único director o Senhor Carlos d'Ornelas, continuando a única revista ferroviária portuguesa em plena prosperidade.

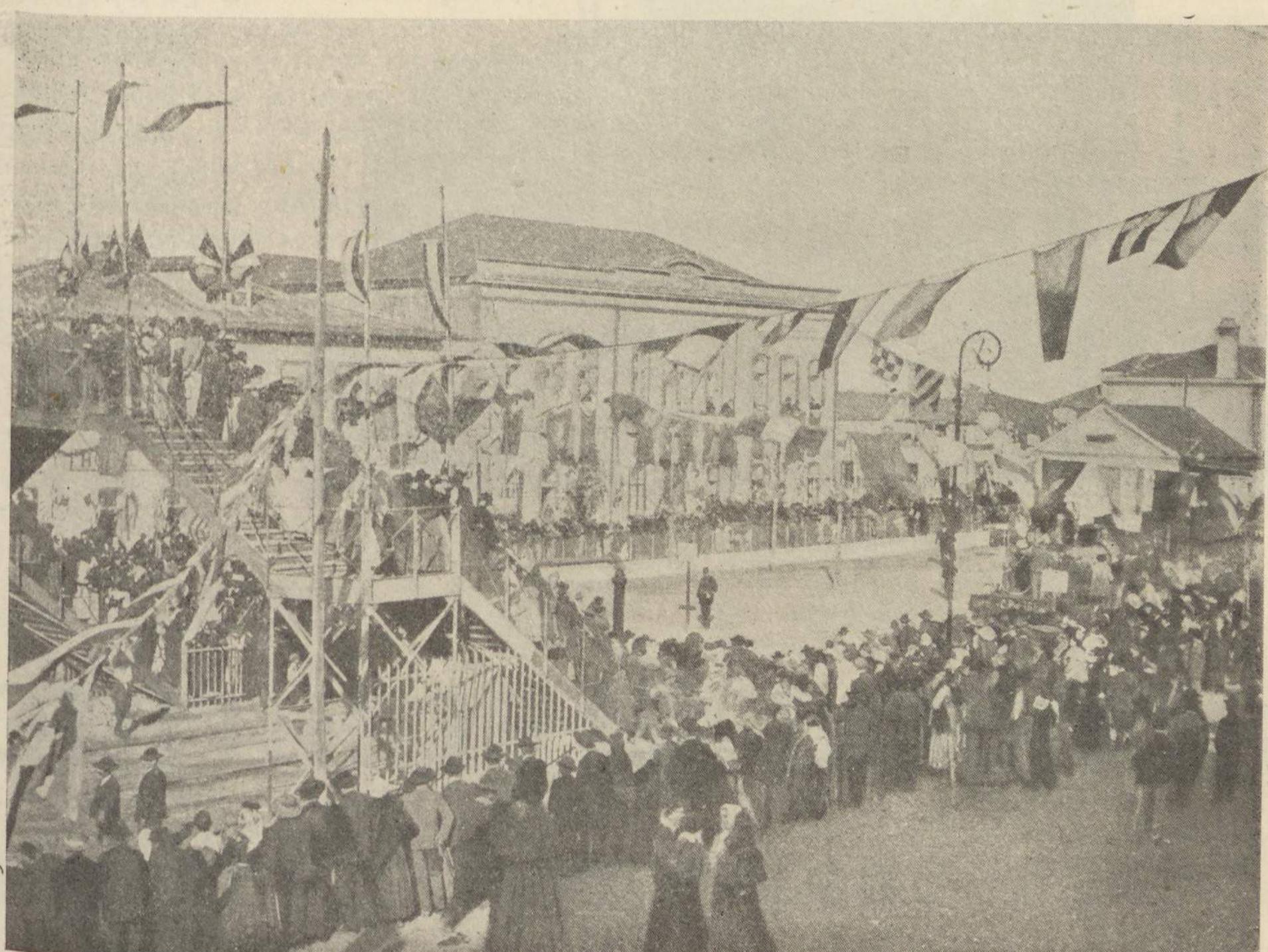
Com a unificação das vias férreas o serviço melhorou muito, com novos comboios, material moderno e marchas mais aceleradas, devendo decretar-se uma concessão única de toda a via férrea (³), acção do Estado exclusivamente fiscalizadora e progresso constante dos serviços, de forma a mantê-los em regime de coordenação com os outros meios de transporte rodoviários e aéreos que cada dia mais se desenvolverão.

O caminho de ferro é um instrumento indispensável para o bem estar do Mundo e a Grande Guerra de 1939 a 1945 provou uma vez mais a sua indiscutível utilidade para benefício da humanidade e seu progresso.

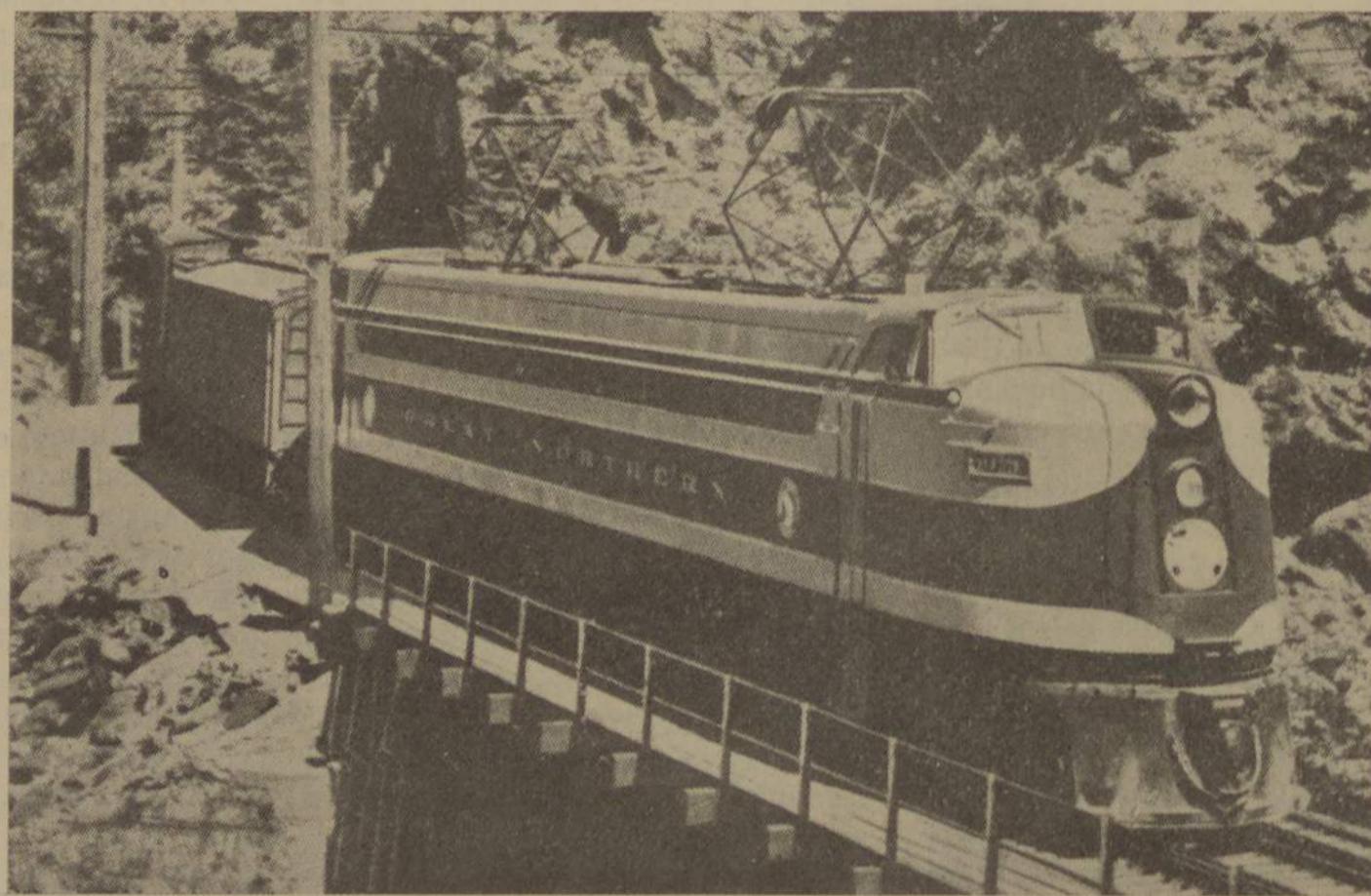
(¹) Senhor Engenheiro José Marques Pereira, ob. cit. pági. 224.

(²) Senhor Prof. Doutor Domingos Fesas Vital, «A C. P. e a Crise dos Caminhos de Ferro», Lisboa 1938; Senhor Engenheiro António Vasconcelos Correia, «A Vida da C. P. desde o Convénio de 1894», Lisboa, 1938.

(³) Senhor Dr. Alberto Xavier, «Os Caracteres Jurídicos dos Serviços Públicos», Lisboa 1948.



Chegada do comboio Real a Espinho quando da inauguração do Caminho de Ferro de Vale do Vouga



Locomotiva eléctrica General Electric de 5000 H. P.
em serviço na Great Northern's Railway U. S. A.

* LOCOMOTIVAS
ELÉCTRICAS

* LOCOMOTIVAS
DIESEL-ELÉ-
CTRÍCAS

* SOLDADURA
POR PONTOS
COM COMAN-
DO ELECTRÓ-
NICO

* LÂMPADAS
ESPECIAIS
PARA CAMI-
NHOS DE
FERRO

* MOTORES
ELÉCTRICOS E
EQUIPAMENTO
DE TRACÇÃO



Tractores de manobra Diesel Eléctricos de 45 ton., General Electric,
em serviço nos Caminhos de Ferro Portugueses (Campolide)

GENERAL ELECTRIC

P O R T U G U E S A
S. A. R. L.

Uma opinião

NUM MÍNIMO DE PALAVRAS

Pelo Major Aviador HUMBERTO DA CRUZ

QUANDO se trata de quaisquer estudos acerca da exploração das ligações ferroviárias, é de boa visão ter presente o extraordinário e convincente desenvolvimento das linhas aéreas comerciais.

Os dois elementos, e outros, não se devem afrontar porque se completam.

Já hoje se reconhece a imperiosa necessidade de ajustar todos os meios de comunicação para que melhor sirvam os interesses dos homens e das nações nas suas actividades económicas.

Só resta amolecer um pouco mais a incongruente rigidez dos que se situam no acanhado âmbito da modalidade que mais directamente servem.

Quando os homens se convencerem que o caminho de que tratam deve ser aquele que a todos melhor convenha, haverá menos palavriado e menos encontros na boa caminhada de cada geração.

Nunca nos devemos considerar desajeitados por sabermos olhar para os lados condicionando as nossas lides à toada geral.

Eu que sempre considerei a Aviação como uma notável novidade na rede de comunicações, nunca julguei por nada o desabar dos outros sistemas desde que cada um se localize na espécie de azáfama que lhe compete ou que melhor se concilie com os seus préstimos.

Evidentemente, o interesse principal do sistema aéreo é a rapidez.

A ele me vou referir, na parte que nos interessa e duma forma bastante sucinta para marcar apenas, por agora, pouco mais do que presença.

E antes de mais, seja-me permitido repetir aqui uma frase já por mim referida num dos artigos em que procurei emitir a minha opinião acerca das linhas aéreas nacionais, o que venho fazendo há já bastantes anos, uns vinte — salvo erro!

Dizia eu assim: «Ponho-me a coberto da magnitude do assunto que hoje uma vez mais venho tratar para me defender do apodo de maçador que, certamente, me poderiam lançar, tantas são as vezes que com ele venho à presença da opinião pública.»

Pois... paciência!

E com boa intenção que o faço e animado do mais puro desejo de servir. Não sei guardar o que julgo dever ser discutido e apreciado.

Pois bem, vamos ao caso:

Por muito que se cuide de certos motivos que devam orientar a montagem de linhas aéreas, uma coisa sobreleva tudo, porque é uma razão fortemente justificativa dos serviços de aviação: a rapidez na execução dos percursos.

Depois da segurança, é a velocidade o factor imperante.

A mercadoria rica — correio e muito outro variado frete — paga bem, melhor que o passageiro, mas é apressada! E o passageiro aéreo também!

A verdade impõe-se: Quando não há pressa quase sempre se dispensa o avião.

As linhas — sejam de longo curso ou complementares e secundárias — têm que definir as suas terminais para as atingir pelos melhores itinerários e nos melhores tempos.

Vejamos rapidamente o nosso caso. Quais as linhas essenciais?

1.^a — Lisboa-Porto.

Em plena laboração.

2.^a — Lisboa-Madrid.

Além do seu interesse político e comercial, é uma linha admirável, até mesmo preciosa, para lançar o pessoal navegante.

A sua actividade é absolutamente razoável.

3.^a — Lisboa-Rio de Janeiro.

Impõe-se por razões de prestígio e de comércio. É notável e precisa para os portugueses das duas margens atlânticas e indispensável para maior consolidação da fraternal amizade que sempre nos deve ligar à Grande Terra Sul-Americana.

Julgo que está estudada e que apenas se não vertebrou por falta de meios materiais.

4.^a — Linha Imperial-Lisboa-Luanda-Lourenço Marques.

Necessária por dignidade, patriotismo e interesses comerciais e de soberânia.

Esta linha mantém-se em actividade mercê do admirável esforço do pessoal que a serve.

O seu itinerário é hoje, por força de circunstâncias várias, demasiado morôso.

É na verdade preciso, como até já manifestaram os seus dirigentes, dar-lhe as características de expresso aéreo que bem sirva Luanda, Lourenço Marques e Lisboa.

Esta linha conviria que fosse servida por material cuja autonomia, sem perda da função económica, possa criar traços longos de vôo por terras de África.

Numa linha de longo curso é preciso evitar aterragens e descolagens, por economia e ainda porque são estas as fases mais contingentes do vôo e as que mais desgastam o material. Os períodos de vôo de 10 horas ajustam-se nas grandes viagens aéreas à boa disposição dos passageiros e é para eles que se fazem as carreiras aéreas.

Dois a três períodos desses não fatigam extraordinariamente os passageiros.

Não esqueçamos também o frete que procura velocidade e esse é mercadoria rica indispensável à vida duma emprêsa.

Uma opinião:

Supunhamos um itinerário que pusesse Lisboa a umas 22 horas de Luanda e a umas 36 de Lourenço Marques.

Como material adequado, como o que existe em todas as linhas de longo curso, poderia fazer-se Lisboa-Gao (na curva do Viger) e Gao-Luanda. Dois vôos de cerca de 10 horas cada um.

Em Luanda a tripulação teria merecido descanso enquanto os aviões de Angola e Moçambique alternadamente fariam o vôo entre as duas capitais dessas províncias ultramarinas.

Esta solução, a todos os títulos recomendável, até mesmo se apresta ao título da Linha: LINHA IMPERIAL.

Interessavam-se assim os serviços das duas Aviações Ultramarinas que muito beneficiariam com êsses vôos.

Uma linha de via comercial cria sempre um bom escol de pessoal e nós bem precisamos de aumentar o número de bons profissionais em todas as partes do nosso Império.

Eis os traços gerais! Os pormenores não têm aqui cabimento. E por agora, como Luanda e Lourenço Marques não têm aeroportos capazes de admitir o tráfego com quadrimotores pesados, provisoriamente, enquanto se não fizerem as obras de melhoramento de pistas e apetrechamento — há muito indicados — os aviões fariam escala em Leopoldville e Joanesburgo onde, respectivamente, iriam os bimotores de Angola e Moçambique buscar e levar correio, mercadorias e passageiros — em trânsito.

Desta forma dar-se-ia um pouco mais que fazer

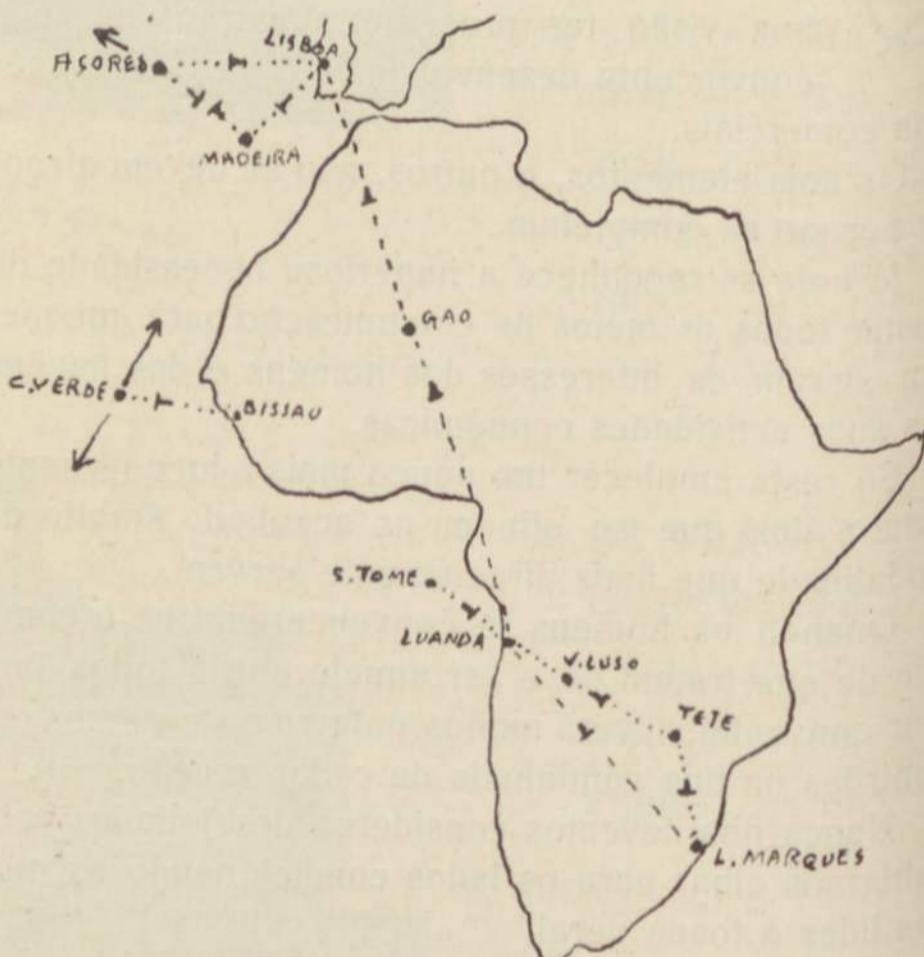
aos Dakota que por lá foram adquiridos e a linha seria feita até Johanesburgo por aviões metropolitanos. Isto a título precário, já se vê!

Poder-se-ia considerar, e estudar, o percurso de Luanda a Lourenço Marques, provisoriamente, com bimotores com escala em Vila-Luso e Téte, servindo assim melhor o tráfego nessas regiões sem necessidade — por exemplo — de quem vive no Norte de Moçambique e no Centro de Angola, ter de fazer mais horas de vôo do que as razoáveis quando pretendesse servir-se da Linha Imperial.

E já agora falemos ainda das linhas complementares:

1.º — S. Tomé-Luanda.

2.º — Guiné-Cabo Verde, que ligaria no aeroporto do Sal com a linha Lisboa-Rio de Janeiro.



Qualquer delas, porque nem sequer o justificam o seu normal movimento, jamais poderia afectar o encurtamento da Linha Imperial.

Direi ainda que seria interessante considerar a Linha Lisboa-Açores-Madeira, — linha triangular a fazer alternadamente nos dois sentidos.

Julgo assim esboçada uma opinião acerca de algumas das nossas linhas aéreas, para as quais já hoje trabalham elementos de apreciável valor.

O assunto é de grande monta, todo ele, e, além do que referi, alguns outros problemas se apresentam dignos de melhor atenção de quantos lhe dedicam os maiores cuidados para que um dia chegemos à meta que todos ambicionamos: Aquela que define a posse e exploração duma rede de transportes aéreos que sirva a nossa economia e o nosso prestígio. Enfim, a materialização da nossa política aérea comercial!

Troços de linhas abertas à exploração desde 1856, e sua extensão

Ordem		Datas		Troços	Linhas	Extensão
1	1856	Outubro	30	Lisboa-P ao Carregado.	Leste	36,454
2	1857	Julho	30	Carregado à Quinta das Virtudes	»	13,866
3	1858	Abril	30	Quinta das Virtudes a Ponte Santana	»	9,934
4	»	Junho	29	Ponte de Santana a Ponte de Asseca	»	7,546
5	1861	Fevereiro	1	Barreiro (E. V.) a Vendas Novas	Sul	56,827
6	»		1	Pinhal Novo a Setúbal	Sado	12,800
7	»	Julho	1	Ponte de Asseca a Ribeira de Santarém	Leste	6,600
8	1862	Novembro	7	Ribeira de Santarém a Abrantes	»	60,216
9	»		19	Estarreja a Gaia (provisório)	Norte	44,823
10	1863	Maio	5	Abrantes a Crato	Leste	64,403
11	»	Junho	8	Estarreja a Gaia (definitivo)	Norte	44,823
12	»	Julho	29	Crato a Elvas	Leste	65,520
13	»	Setembro	14	Vendas Novas a Casa Branca	Sul	33,579
14	»		»	Casa Branca a Évora	Évora	26,164
15	»		24	Elvas à fronteira	Leste	11,057
16	1864	Fevereiro	15	Casa Branca a Beja	Sul	63,532
17	»	Abril	10	Taveiro a Estarreja	Norte	76,257
18	»	Maio	22	Entroncamento a Soure	»	79,048
19	»	Julho	7	Soure a Taveiro	»	25,809
20	1869	Novembro	2	Beja a Quintas	Sueste	19,293
21	1870	Dezembro	20	Beja a Casevel	Sul	46,849
22	1871	Setembro	5	Évora a Vale do Pereiro	Évora	24,273
23	1873	Março	10	Vale do Pereira a Venda do Duque	»	8,057
24	»	Dezembro	22	Venda do Duque a Estremoz	»	18,682
25	1875	Maio	21	Campanhã a Nine	Minho	36,000
26	»		»	Nine a Braga	»	53,878
27	»	Julho	30	Ermezinde a Penafiel	Douro	30,311
28	»	Outubro	1	Porto-Boa Vista a Póvoa do Varzim	Litoral Minho	27,680
29	»	Dezembro	20	Penafiel a Caíde	Douro	7,328
30	1877	Janeiro	1	Nine a Midões (S. Bento)	Minho	7,035
31	»	Outubro	21	Midões (S. Bento) a Barcelos	»	4,239
32	»	Novembro	5	Gaia a Campanhã	Norte	3,632
33	1878	Fevereiro	24	Barcelos a Darque	Minho	26,437
34	»	Abril	14	Quintas a Serpa	Sueste	9,720
35	»	Julho	1	Darque a Caminha	Minho	27,879
36	»	Agosto	7	Póvoa do Varzim e Fontainhas	Famalicão	15,640
37	»	Setembro	15	Caíde a Juncal	Douro	18,818
38	1879	Janeiro	15	Caminha a S. Pedro da Torre	Minho	20,806
39	»	Junho	3	S. Pedro da Torre a Segadães	»	2,559
40	»	Julho	15	Juncal a Régna	Douro	38,371
41	1880	Abril	4	Régua a Ferrão	»	15,813
42	»	Junho	1	Ferrão a Pinhão	»	7,611
43	»		6	Torre das Várgens a Valência de Alcântara	R. Cáceres	71,640
44	1881		12	Fontainhas a Famalicão	Famalicão	13,795
45	1882	Julho	1	Figueira da Foz à fronteira por Vilar Formoso	Beira Alta	252,252
46	1882	Agosto	6	Segadães a Valência	Minho	1,698
47	1883	Setembro	1	Pinhão a Tua (margem direita)	Douro	12,993
48	»	Dezembro	31	Trofa a Vizela	Guimarães	25,299
49	1884	Abril	14	Vizela a Guimarães	»	8,122
50	»	Dezembro	20	Entre a Velha e a Nova Est. Barreiro	Sul	1,000
51	1885	Outubro	18	Coimbra B a Coimbra cidade	R. Coimbra	1,984
52	1886	Março	25	Valença à fronteira	R. Internacional	31,678
53	1887	Janeiro	10	Tua a Pocinho	Douro	13,038
54	»		14	Serpa e Pias	Oeste	27,259
55	»	Abril	2	Alcântara-terra a Cacém	R. Sintra	9,829
56	»		2	Cacém a Sintra	Douro	9,061
57	»	Maio	5	Pocinho a Côa	Oeste	46,824
58	»		21	Cacém a Torres Vedras	»	96,558
59	»	Agosto	1	Torres Vedras a Leiria	Tua	54,680
60	»	Setembro	29	Tua a Mirandela	Douro	18,882
61	»	Dezembro	9	Côa à fronteira além Barca d'Alva	Cintura Lisboa	7,133
62	1888	Maio	20	Benfica, Sete Rios, Chelas e Xabregas	Sul	25,970
63	»	Junho	3	Casevel a Amoreiras	Oeste	54,550
64	»	Julho	17	Leiria a Figueira da Foz	R. Alfandegário	3,837
65	»	Novembro	8	Campanhã a Porto-Alfândega	R. Alfarelos	16,500
66	1889	Junho	8	Amieira a Alfarelos	Sul	113,830
67	»	Julho	1	Amoreiras a Faro	Cascais	4,000
68	»	Setembro	30	Pedroucos a Caxias (2.ª Via)	»	18,431
69	»		30	Pedroucos a Cascais	Leste	29,000
70	1890	Abril	15	Olivais ao Carregado (2.ª Via)	Cascais	1,200
71	»	Outubro	1	Cascais ao Estoril	Dão	49,558
72	»	Novembro	25	Santa Comba a Viseu	Cascais	4,916
73	»	Dezembro	6	Alcântara-Mar a Pedrouços	Cascais	11,000
74	1891	Março	16	Carregado a Azambuja (2.ª Via)	Leste	4,000
75	»	Maio	19	Azambuja a Santana (2.ª Via)	»	

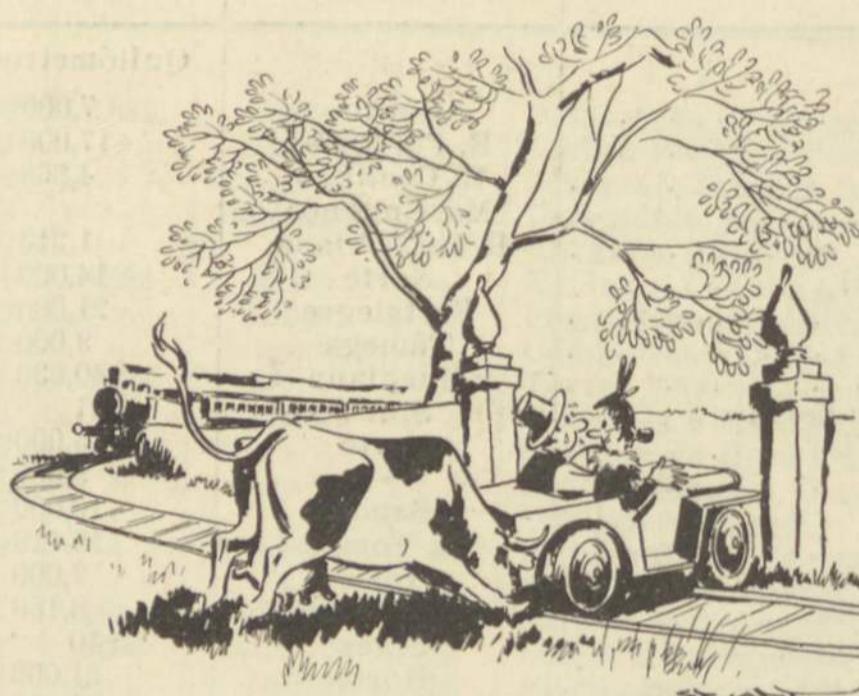
Ordem		Datas		Troços	Linhas	Extensão
76	1891	Maio	25	Bifurcação de Verride a Lares	C. Verride	0,627
77	"	Junho	11	Lisboa-Rossio a Campolide	U.º Lisboa	3,375
78	"	Agosto	10	Alcântara-Terra a Alcântara-Mar	R. Alcântara	0,511
79	"	Setembro	5	Campolide, Sete Rios, Chelas e Braço de Prata	C.º Lisboa	1,940
80	"	"	6	Abrantes à Covilhã	Beira Baixa	165,525
81	1892	Maio	21	Estoril a Cascais (2.ª Via)	Cascais	1,200
82	"	Junho	6	Poço Bispo aos Olivais (2.ª Via)	Leste	3,000
83	"	Setembro	10	Campolide a Chelas (Bifurcação 2.ª Via)	C.º Lisboa	5,000
84	1893	Abril	8	Torres Novas ao Entroncamento (2.ª Via)	Leste	4,000
85	"	Maio	6	Santarém a Mato Miranda (2.ª Via)	"	20,000
86	"	"	6	Senhora da Hora a Leixões	R. Leixões	6,000
87	"	"	7	Mato Miranda a Torres Novas (2.ª Via)	Leste	8,000
88	"	"	11	Covilhã à Guarda	Beira Baixa	46,286
89	"	Agosto	10	Bifurcação de Chelas a Braço de Prata (2.ª Via)	C.º Lisboa	1,000
90	"	"	20	Santana a Santarém (2.ª Via)	Leste	14,000
91	1894	Setembro	4	Cais do Sodré a Alcântara-Mar	Cascais	3,000
92	1896	Junho	25	Belém a Pedrouços (2.ª Via)	"	2,000
93	"	Julho	28	Alcântara-Mar a Belém (2.ª Via)	"	0,753
94	"	Novembro	8	Campanhã a Porto-S. Bento	U.º Porto	2,700
95	1897	Julho	4	Cais do Sodré a Belém (2.ª Via)	Cascais	6,000
96	1899	Outubro	10	Tunes a Algoz	R. Portimão	5,000
97	1900	Março	10	Algoz a Poço Barreto	"	13,000
98	1902	Fevereiro	1	Poço Barreto a Silves	"	5,000
99	"	Maio	19	Gaia a Granja (2.ª Via)	Norte	11,005
100	"	Setembro	1	Granja a Espinho (2.ª Via)	"	4,000
1	1903	Fevereiro	15	Silves a Portimão	R. Portimão	9,000
2	1904	Janeiro	15	Setil a Vendas Novas	Vendas Novas	69,250
3	"	Maio	1	Faro a Olhão	Sul	10,000
4	"	Setembro	1	Olhão a Fuzeta	"	8,000
5	1905	Fevereiro	4	Fuzeta a Luz	"	1,000
6	"	Março	10	Luz a Tavira	"	6,000
7	"	Agosto	1	Estremoz a Vila Viçosa	Évora	16,000
8	"	"	2	Mirandela a Romeu	Tua	14,000
9	"	Outubro	15	Romeu a Macedo de Cavaleiros	"	15,000
110	"	Dezembro	18	Macedo de Cavaleiros a Sendas	"	14,000
11	"	"	27	Pias a Moura	Sueste	
12	1906	Abril	14	Tavira a Vila Real de Santo António	Sul	31,000
13	"	Maio	12	Régua a Vila Real	Corgo	96,000
14	"	Agosto	14	Sendas a Rossas	Tua	14,000
15	"	Outubro	20	Espinho a Esmoriz (2.ª Via)	Norte	5,043
16	"	"	25	Esmoriz a Ovar (2.ª Via)	"	9,276
17	"	"	27	Ovar a Estarreja (2.ª Via)	"	13,000
18	"	Dezembro	16	Coimbra a Louzã	Lousã	25,000
19	"	"	31	Rossas a Bragança	Tua	23,000
120	1907	Abril	20	Évora a Arraiolos	Mora	21,000
21	"	Maio	17	Estarreja a Aveiro (2.ª Via)	Norte	15,000
22	"	Julho	15	Vila Real às Pedras Salgadas	Corgo	41,000
23	"	"	21	Guimarães a Fafe	Guimarães	22,000
24	1908	Maio	25	Arraiolos a Pavia	Mora	34,000
25	"	Julho	11	Pavia a Mora	"	15,000
26	"	Outubro	4	Pinhal Novo ao Montijo	R. Montijo	10,687
27	"	"	26	Coimbra B a Alfarelos (2.ª Via)	Alfarelos	15,000
28	"	Dezembro	21	Espinho a Oliveira de Azemeis	Vouga	33,000
29	1909	Março	21	Livraria a Amarante	Tâmega	13,000
130	"	Abril	1	Oliveira de Azemeis a Albergaria a Velha	Vouga	22,000
31	"	Setembro	2	Torre da Gadanhã a Montemor-o-Novo	R. Montemor	12,941
32	1910	Março	20	Pedras Salgadas a Vidago	Corgo	12,000
33	"	Maio	13	Pombal a Albergaria (2.ª Via)	Norte	20,000
34	1911	Setembro	8	Albergaria a Velha a Sernada	Vouga	13,000
35	"	"	8	Aveiro a Sernada	R. Aveiro	35,000
36	"	"	17	Pocinho a Carviçais	Sabor	34,000
37	"	Outubro	14	Alfarelos a Pombal (2.ª Via)	Norte	19,000
38	1913	Maio	5	Sernada a Rio Mau	Vouga	8,000
39	"	Junho	15	Valença a Lapela	Minho	10,000
140	"	Setembro	5	Bodiosa a Viseu	Vouga	11,000
41	"	Novembro	4	Rio Mau a Ribeiradio	"	9,000
42	"	"	13	Ribeiradio a Vouzela	"	26,000
143	1914	Fevereiro	5	Vouzela a Bodiosa	Sado	23,000
144	"	Agosto	23	Garvão a Alvalade	Minho	11,000
45	1915	Junho	15	Lapela a Monção	Norte	6,000
46	"	Julho	8	Mogofares a Mealhada (2.ª Via)	Sado	9,000
47	"	Agosto	1	Alvalade a Lousal	Norte	13,000
48	"	Dezembro	11	Mealhada à Pampilhosa (2.ª Via)	Norte	4,000
49	1916	Setembro	20	Lousal a Canal-Caveira	Sado	15,000
150	"	Outubro	22	Canal-Caveira a Grandola	"	6,000
51	1918	Julho	14	Grandola a Alcácer Sul	"	25,000
52	1919	Junho	20	Vidago a Tâmega	Corgo	14,000
53	1920	Maio	25	Setúbal a Alcácer-Norte	Sado	40,000

Ordem	Datas			Trechos	Linhas	Extensão
54	1921	Agosto	21	Tâmega a Chaves	Corgo	7,000
55	1922	Julho	30	Portimão a Lagos	R. Portimão	17,000
56	1923	"	29	Lavrado ao Seixal	R. Cacilhas	4,868
57	1924	Janeiro	21	Martingança a Batalha	Martingança	
58	"	Março	20	Doca ao Porto de Viana	R. Doca Viana	1,313
59	1925	Abril	30	Pampilhosa a Coimbra B (2.ª Via)	Norte	14,000
160	"	Agosto	28	Estremoz a Sousel	Portalegre	21,000
161	1926	Novembro	22	Amarante a Chapa	Tâmega	9,000
62	1927	Abril	6	vora a Reguengos de Monsaraz	Guadiana	40,630
63	"	"	9	Ermidas-Sado a S. Bartolomeu da Serra	Sines	21
64	"	Junho	15	Paialvo ao Entroncamento (2.ª Via)	Norte	15,000
65	"	Julho	5	Chão de Maçãs e Paialvo	"	9,000
66	"	"	6	Carviçais a Lagoaça	Sabor	16,000
67	1928	Setembro	24	Lamarosa a Tomar	R. Tomar	15,119
68	1929	Maio	14	Oliveira do Bairro a Mogofores (2.ª Via)	Norte	7,000
69	"	Junho	2	Castro Verde-Almodovar a Aljustrel	R. Aljustrel	8,158
170	"	Julho	1	S. Bartolomeu da Serra a São Tiago	Sines	10
71	1930	Maio	30	Aveiro a Oliveira do Bairro (2.ª Via)	Norte	21,000
72	"	Junho	1	Lagoaça a Mogadouro	Sabor	23,000
73	"	Agosto	10	Lousã a Serpins	Lousã	7,000
74	"	Setembro	11	Batalha a Porto de Mós	Martingança	21,860
75	1932	Março	14	Senhora da Hora a Trofa	Guimarães	22,294
76	"	"	20	Chapa a Celorico de Basto	Tâmega	14,000
77	"	Agosto	15	Lavrado ao Pinhal Novo (2.ª Via)	Sul	10,000
78	"	Outubro	25	Aveiro-Vouga a Canal S. Roque	R. Aveiro M.	2,535
79	1934	Junho	21	Túnel S. Tiago a S. Tiago do Cacém	Sines	5
180	1936	Setembro	14	S. Tiago do Cacém a Sines	Sines	12
181	1937	Janeiro	20	Sousel a Cabeço de Vide	Portalegre	29,000
82	1938	Maio	22	Mogadouro a Duas Igrejas-Miranda	Sabor	35,000
83	"	Julho	20	Leixões a Serpa Pinto	C.º Porto	3,000
84	"	Setembro	18	Contumil a Leixões	" "	19,933
85	"	"	18	S. Gemil a Ermezinde	R. Ermesinde	3,812
86	"	Outubro	30	Porto-Trindade-Bif. Boa-Vista	Guimarães	2,350
87	1940	Junho	20	Barreiro A ao Lavrado	Sul	1,000
88	1948	Outubro	17	Cacém a Mercês (2.ª Via)	R. Sintra	10,000
89	"	Novembro	27	Portalegre a Castelo de Vide	Portalegre	9,829
190	1949	Janeiro	20	Cacém a Sintra (2.ª Via)	R. Sintra	9,800
191	"	"	21	Estremoz a Portalegre	Portalegre	64,000



ESTAÇÃO DE VIZELA

BOM HUMOR



— Estamos salvos. O motor arrancou!
— Ó Mayer, isto é que é leiteira...

Uma senhora jovem, cujo aspecto denotava extrema distinção, subia para uma carruagem de primeira classe, onde já se encontravam vários rapazes.

Um deles havia já acendido o seu charuto. Um pouco desconsertado com o aspecto da recém-chegada, armou-se de coragem e interrogou-a:

— Incomoda-a o fumo do cigarro, minha senhora?
— Não sei, cavalheiro, respondeu a dama, com digna simplicidade; ainda ninguém fumou diante de mim.

Numa estação:
Uma senhora dirige-se para o bilheteiro.
— Dê-me um bilhete de 2.ª classe.
— Para onde? lhe replicou o bilheteiro.
— Ora essa! Que lhe importa?

No restaurante do rápido:
— Ó rapaz! que bife tão pequeno que tu me trazes!
— Lá pequeno é... Mas o senhor verá o tempo que o leva a comer!

Dizia um marselhês:
— Eu levanto cem quilos com um braço.
Respondia-lhe um espanhol:
— E eu deito dentro com um murro a porta mais forte.
Obtemperava um português:
— E eu com uma das mãos faço parar um comboio.
— Só se fosses Deus, observou um deles.
— Não sr., não sou Deus, mas sou maquinista.

Um político chegado há pouco da província tinha como protector um alto personagem:

— Nomeie-me para qualquer coisa, pede ele.
— O quê?
— Inspector dos caminhos de ferro, por exemplo.
— Inspector? Qual? Para isso é preciso conhecer o serviço pelo menos.
— É verdade... Nomeie-me então inspector geral.
— Ah! isso é outra coisa. Concedido.

Na estação do Rossio.

— Diga-me uma coisa: já partiu o comboio do Porto?
— Não senhor; ainda tem de esperar duas horas e meia.
— Ora graças a Deus que cheguei a tempo!

Na estação de Vila Franca, ouviu-se o seguinte diálogo:

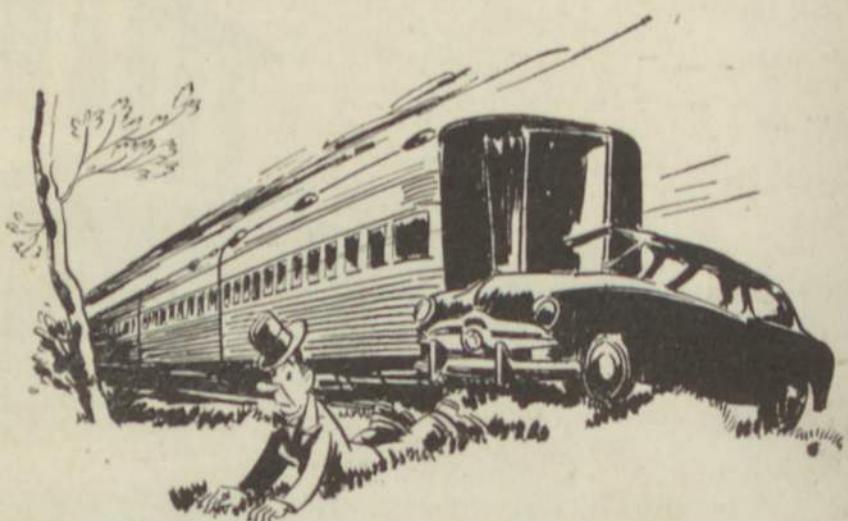
— Sabes, menina, que tempo gastaremos até Elvas?
— Quando cá vim há três meses, empregámos uma noite.
— Agora será mais longa a viagem.
— Porquê?
— Boa pergunta! — porque as noites são maiores.

Um indivíduo entra numa carruagem de primeira classe, senta-se e começa a cuspir no chão. Um passageiro adverte-o:

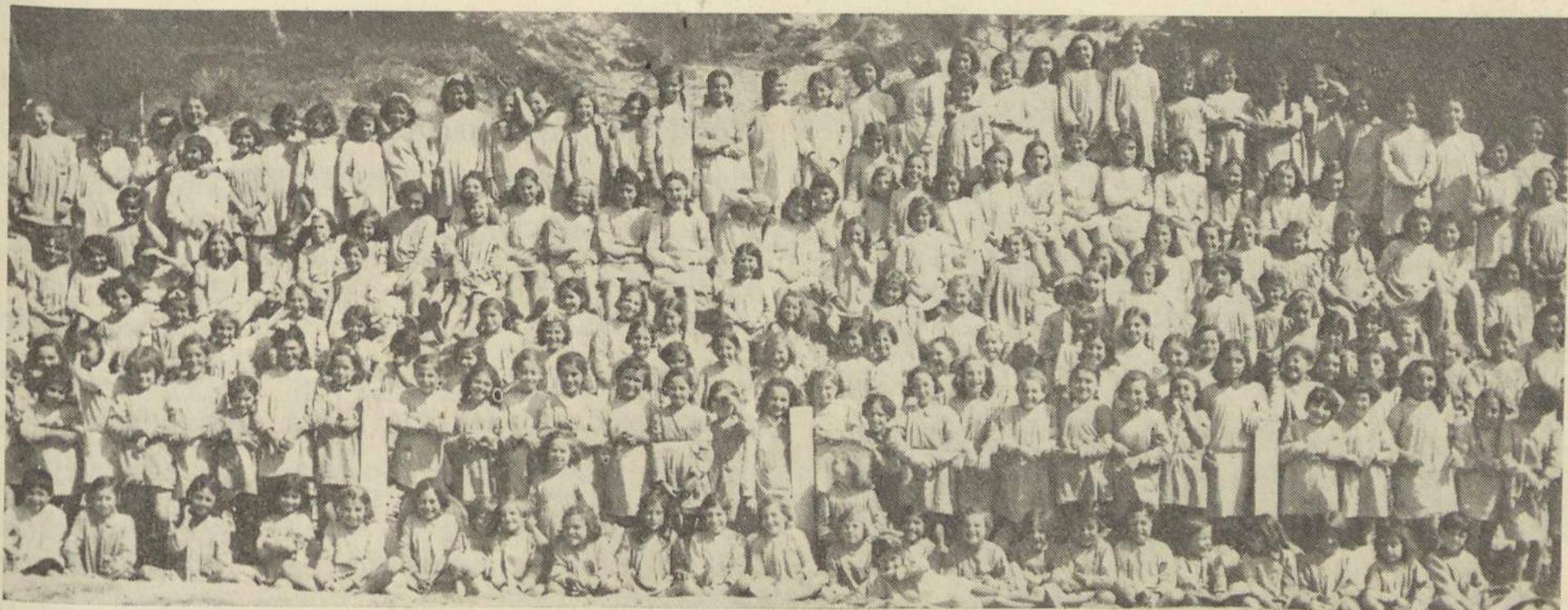
— O cavalheiro sabe que é proibido aos passageiros cuspir no chão.
— Sei, sim senhor. Mas eu não sou passageiro, aqui é que o senhor se enganou. Eu sou empregado da companhia.

Numa estação do caminho de ferro em Espanha, um passageiro dirige-se ao chefe e pergunta:

— Faça favor de dizer-me a que horas chega o comboio correio?
— O correio! responde o chefe, um tanto ou quanto pensativo, o correio chega quando pode.
— E o expresso?
— O expresso, o expresso, chega quando quer.



— Meto-me no automóvel para apanhar o rápido, e afinal o rápido é que apanhou o automóvel!



Um turno da Colónia de Férias constituído por perto 250 meninas.
No claro sorriso delas cantam o sol de Portugal e a alegria de viver

Colónia de Férias da C. P.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses vem dedicando o seu maior interesse pelos filhos dos seus agentes, proporcionando-lhes, no verão, umas férias agradáveis, em locais aprazíveis, na praia ou no campo, cabendo aos Serviços Médicos da Companhia a indicação do clima mais conveniente para as crianças.

A *Colónia da praia* fica situada junto à estrada de Sintra à Praia das Maçãs e próximo desta última, num vasto terreno, com pinheiros mansos, no qual, em feliz disposição, estão espalhados os diferentes edifícios, num conjunto deveras harmónico.

As principais construções foram feitas em 1943 pela C. P. e constam dum espaçoso refeitório para 250 crianças, com cozinha e dispensa anexas; 8 camarates para 30 crianças e respectiva vigilante, cada uma; uma enfermaria com gabinete para consulta; pequena camarata e quarto de isolamento; uma boa casa para a Regente e outros pequenos edifícios para rouparia, instalações sanitárias, casa do guarda, etc.

As crianças são admitidas dos 6 aos 12 anos de idade, por grupos que vêm das terras mais distantes do interior e são devidamente acompanhadas à vinda e no regresso a suas casas.

Para o efeito, os pais dos estagiários preenchem, com todas as indicações, os respectivos boletins de pedidos de inscrição, os quais são depois reduzidos a fichas individuais de cada criança.

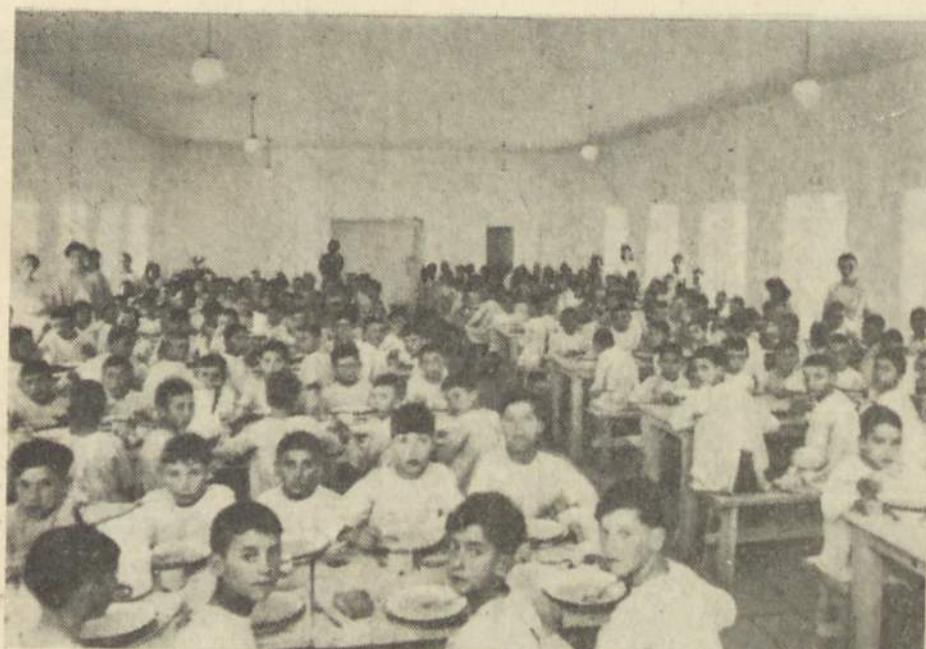
Funciona esta Colónia de Férias desde 1941; a princípio, em parte a cargo dos Sindicatos, tendo passado inteiramente para o cargo da C. P. em 1946. Desde então, a sua actividade foi muito alargada e têm-se feito 5 turnos de estagiários, de Junho a Outubro, geralmente com duração não inferior a 3 semanas.

Pelos visitantes e pelos pais das crianças têm sido constatados os benefícios da estadia das crianças, as quais, em média, apresentam aumentos de peso de 1 a 3 quilos e mais, no fim dos períodos.

Nos dois últimos anos, 1947-1948, funcionou também uma *Colónia de Campo* em Cassurrães (Contenças, Beira Alta) num local saudável, mas em condições menos adequadas ao fim, por estar instalada numa casa particular, adaptada para o efeito.

No ano corrente de 1949 espera-se que já poderá funcionar num novo local, em terreno adquirido pela C. P. à Câmara Municipal de Mangualde e a 2,5 quilómetros desta vila, junto à estrada Nacional para Fornos.

Neste terreno, sito a uma altitude duns 600 metros, com a área de 30.000 metros quadrados, cobertos dum belo pinhal, estão sendo construídos os primeiros edifícios, segundo um plano idêntico ao seguido na Praia das Maçãs, os quais ali ficarão situados em agradável conjunto, perfeitamente casado no fundo onde se vão destacar. O número de estagiários



210 estagiários almoçam na melhor ordem. As mesas são de mármore, o que facilita a sua limpeza

tem vindo sempre a aumentar, tendo atingido 1.353 crianças, no ano findo, nas duas Colónias.

O maior número de estadias (crianças-dias) foi de 35.289 no ano de 1947, tendo sido inferior em 1948, por motivo da epidemia do sarampo, havida nesse ano.

Desde o seu início, em 1941, até hoje, o número de crianças beneficiadas foi de 6.940.

De 1943 (ano da construção dos edifícios) até 1948 dispendera a C. P., na Colónia de Férias, 3.409 contos, dos quais 1.680 na exploração (manutenção) e 1.729 nas construções e obras.

Só na exploração, a despesa foi de 552 contos em 1947 e 407 contos em 1948.

As Colónias funcionam sob a superior direcção do Administrador da C. P., sr. General Raúl Esteves e são geridas por uma Comissão Administrativa, nomeada pela Administração.

Nos locais está à testa das mesmas uma Regente, coadjuvada por vigilantes, cada uma delas tendo a seu cargo um grupo de 30 estagiários, masculinos ou femininos.



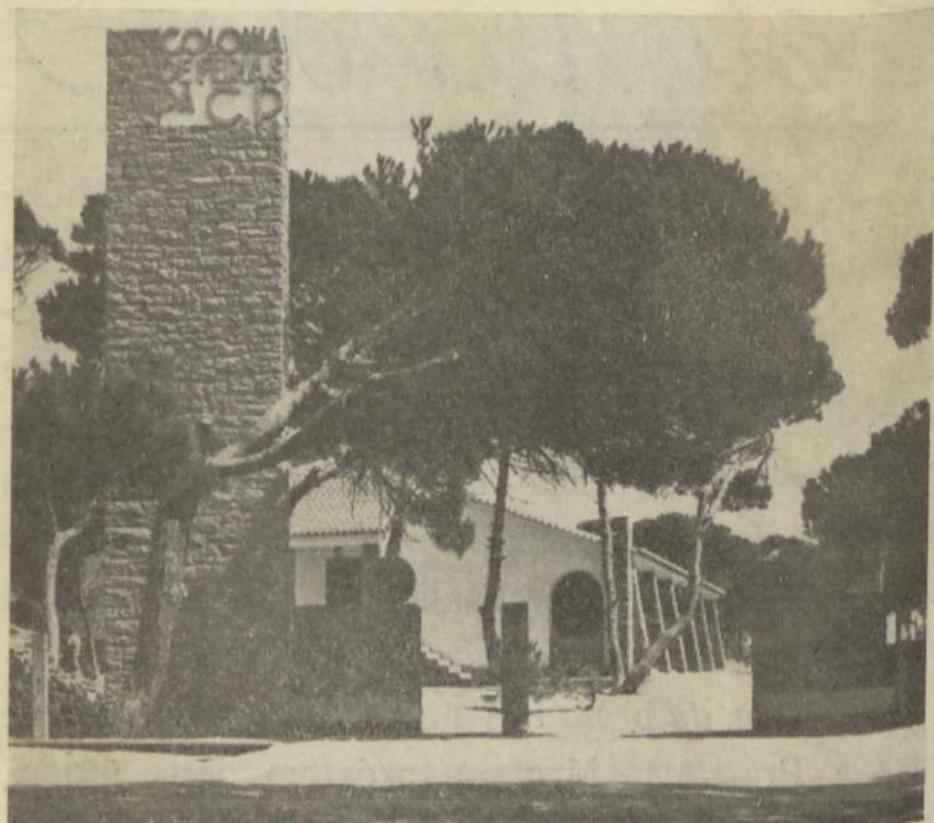
Aspecto de uma das novas camaratas

A comida é abundante e saborosa e em tudo se observa uma rigorosa higiene. As mesas das refeições são de mármore, o que facilita bastante a sua conveniente limpeza. As camaratas têm a cubagem de ar mais que suficiente para o bom funcionamento dos pulmões.

As crianças sentem-se à vontade na sua colónia de férias e facilmente se acamaradaram, quer no momento das refeições, quer nas horas destinadas ao recreio.

Nas proximidades do verão a maior alegria que se pode dar aos filhos dos ferroviários, é anunciar-lhes a sua próxima partida para a Colónia de Férias onde o pessoal, sempre vigilante exerce uma actividade permanente, sempre dentro daquela disciplina necessária e adaptada ao meio da simpática colmeia.

Pelas gravuras insertas nestas páginas, as pessoas



Entrada principal da linda e acolhedora Colónia de Férias da C. P.

que ainda não puderam observar de perto o funcionamento da Colónia de Férias da C. P. poderão fazer uma ideia do valor e dos benefícios que ela vem prestando ao filhos dos ferroviários. Numa excelente camaradagem, erguendo-se e deitando-se a horas, brincando e obedecendo a uma disciplina que elas mal sentem, essas crianças aprendem não apenas a ter saúdes também a sorrir para a vida.

Ares puros e alegria são dois factores importantes da felicidade humana: enrijam os pulmões e fortalecem o espírito. A alegria de viver é tão necessária ao homem como o sol ou como o ar que se respira.

A C. P. orgulha-se e com razão desta sua obra e por isso não se tem poupadão a sacrifícios para que os seus serviços possam melhorar de ano para ano.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Junho de 1899)

Caminho de Ferro Insulano

Mais uma proposta importante da iniciativa do Sr. Elvino de Brito acaba de ser, por este ministro, apresentada no parlamento.

Referimo-nos á do caminho de ferro de Ponta Delgada ás Furnas e á Ribeira Grande.

Publicamos abaixo o relatorio e a proposta, não inserindo as bases e condições do concurso, pela extensão d'estes documentos e porque teremos de os publicar mais tarde, quando forem convertidos em lei.

A proposta, bases do contracto e condições do concurso são procedidas de um breve relatorio em que se expõe que a extensão das linhas a construir é de:

Linha directa	42k,180
Ramal da Ribeira Grande	16k,480
Total	58k,660

A importancia orçada é de 1.285 contos ou 21:900\$ por kilometro, moeda insulana.

A linha terá 18 estações, servindo as povoações de S. Roque, Livramento, Atalhada, Lagôa, Água de Pan, Ribeira-Chã, Praia, Vila Franca, Ribeira das Tainhas e Ponta Garça; o ramal partirá das proximidades da Pranchinha, e approximar-se-ha o mais possível da povoação de Rabo de Peixe.

A população que habita nas proximidades d' estas estações orça por 61 mil habitantes.

A concessão será feita pela junta geral do distrito que para isso é auctorizada, pela lei proposta, e para garantir á empresa que se propuser construir e explorar a linha o complemento do juro até 5 por cento do capital empregado na construcção, ou para, á falta de concorrentes, a construir ella mesmo e explorar o caminho de ferro, levantando os fundos necessarios, quer por emprestimo, quer emitindo obrigações.

De um distincto engenheiro, da maior competencia, em especial no que se refere a esta linha, temos a promessa de um artigo que será muito interessante sobre tão importante assunto.

Segue o relatorio:

Senhores.—A junta geral do distrito de Ponta Delgada tem actualmente a seu cargo toda a viação do distrito com excepção da municipal.

As estradas que ligam Ponta Delgada com Lagôa, Villa

Franca e Furnas, por um lado, e com a Ribeira Grande, por outro, são os caminhos velhos, que carecem de grandes obras e de extensas variantes, que já tinham sido mandadas estudar pelo governo.

A junta geral entende que é preferivel não fazer essas variantes, mas sim um caminho de ferro, que siga approximadamente o trajecto d'aquellas estradas e que ligue a cidade com as villas mais importantes da ilha, attendendo ao enorme transito que existe actualmente e que tende cada dia a desenvolver-se.

Haverá a construir assim:

Linha directa de Ponta Delgada ás Furnas	42.180	kilometros
Ramal da Pranchinha á Ribeira Grande .	16.480	"
Total	58.660	"

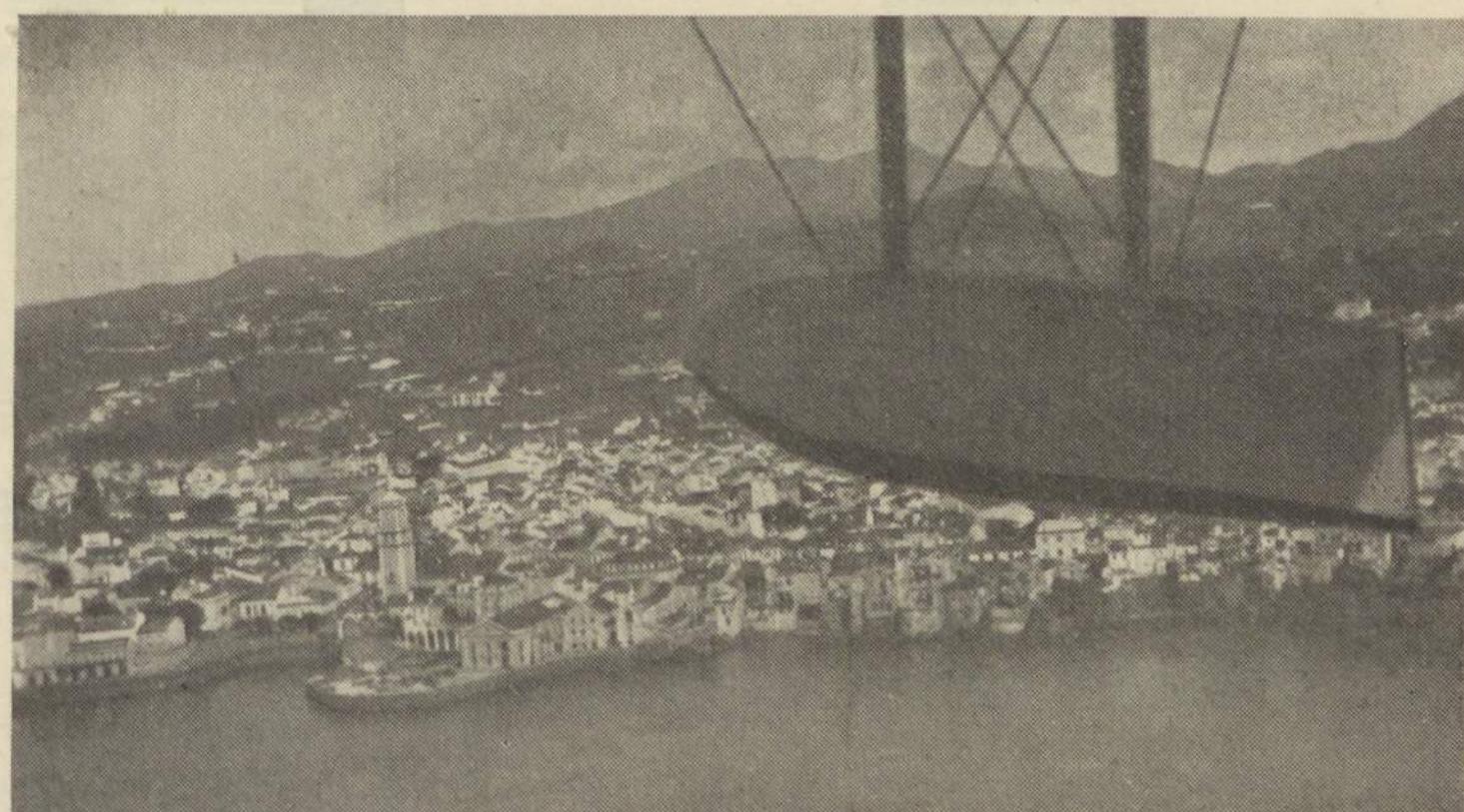
A importancia do orçamento d'esta linha ferrea é de réis 1:285:000\$000, moeda insulana, ou seja 21:900\$000 réis por kilometro, numero redondo.

Este caminho de ferro interessa a toda a população da ilha, que é de 118.664 habitantes, segundo o ultimo censo, contando-se accumulados na proximidade das estações 60.500 habitantes.

O numero d'estas estações é de dezoito, como convém para o estabelecimento de comboios tramways.

A junta geral propõe-se garantir o juro de 5 por cento do capital empregado na construcção d'este caminho de ferro, não devendo, porém, pagar na peior hypothese, mais de 4 por cento.

Os calculos mais bem fundados fazem prever para a linha, attendendo apenas ao movimento actual, o rendimento bruto de 90:000\$000 réis, e, sendo de 64:250\$000 réis o juro do capital



PONTA DELGADA — Um trecho da Baixa

(Foto Nóbrega)

orçado, e importando as despesas de exploração em 50 por cento do rendimento bruto, resultará um deficit de

$$64:250\$000 - \frac{1}{2} 90:000\$000 = 19:250\$000 \text{ réis}$$

que se irá extinguindo pouco a pouco pelo desenvolvimento geral da riqueza publica e mudança de habitos dos povos, resultante em grande parte do proprio estabelecimento do caminho de ferro.

Por esta fórmula pagar-se-ha muito barato o grande benefício resultante para a ilha d'este caminho de ferro.

Para conseguir este grande melhoramento temos a honra de apresentar-vos a seguinte

Proposta de lei

Artigo 1º E' auctorizada a junta geral do distrito de Ponta Delgada a adjudicar em hasta publica, procedendo concurso, a construcção e exploração de um caminho de ferro entre a cidade de Ponta Delgada, o Valle das Furnas e a Villa da Ribeira Grande, nas condições das bases da auctorisação e condições de concurso annexas, e que fazem parte integrante d'esta lei.

Artº 2º Se a adjudicação se não puder effectuar por falta de concorrentes ou por se não apresentarem propostas aceitáveis, fica a junta geral auctorizada a construir por sua conta e a explorar directamente ou por arrendamento o referido caminho de ferro.

Artº 3º A junta geral levantará os fundos necessários para cumprimento da auctorisação que lhe é concedida, quer por empréstimo com qualquer estabelecimento bancário, quer emittindo obrigações, tudo mediante previa auctorisação do governo.

Artº 4º Fica revogada a legislação em contrario.

Secretaria d'estado das obras publicas, commercio e industria, em 27 de maio de 1899—*Elvino José de Sousa e Brito.*

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — «Filmes variados»
EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Uma mulher estranha».
OLIMPIA — Às 15 e 21 — Filmes de aventuras.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções,

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

END. TELEG.: VINCES
PORTO — LISBOA

Telefones | Escritório 24375
Alfândega 24267

Vieira, Santos & Coelho, L.^{da}

REPRESENTANTES DA CASA

RODOLPHE HALLER S. A.
TRANSPORTS INTERNATIONAUX
GENÈVE

Sucursais: Bale, Zurich, Anvers e B. Aires

PORTO
R. Infante D. Henrique, 45-1.^o

LISBOA

R. dos Sapateiros, 115-3.^o

Telef. 2 7180 e 2 4110

PÓRTO-MAR HOTEL
EM MATOZINHOS

Este luxuoso Hotel é um dos mais importantes e marca no nosso meio Hoteleiro por ser o único no género em Portugal. Os quartos e seus «appartements» são um requinte de bom gosto e asseio esmerado

COZINHA GENUINAMENTE PORTUGUESA

Telefone 632

PARA
PINTAR
AREDES

USE
MURÁGUA

UMA TINTA QUE SE PREPARA

EM
SECA EM
E DURA **10** MINUTOS
HORAS
ANOS

ESMALTES — Gordos, sintéticos, celulósicos e foscos, para todos os fins.

FUNGOCITE — Destruidor de fungos, parasitas, etc., de origem animal e vegetal. Em três cores.

TINTAS ANTI-CORROSIVAS — Para toda a obra de ferro, madeiras, etc.. De grande resistência às intempéries.

Tintas metálicas, Secantes e Vernizes

Agentes em: BRAGA, COIMBRA, ÉVORA, GOUVEIA, GUIMARÃES, MATOZINHOS, PONTA DELGADA, PÓVOA DE VARZIM, VIANA DO CASTELO, ETC..

DEPOSITARIOS:

MÁRIO COSTA & C. A., L. DA

SEDE R. do Almada, 30-1.^o FILIAL R. de S. Paulo, 12-3.^o
PORTO — Telef. 23571 LISBOA — Telef. 24343

Telefones 2 5024 (3 linhas)

P. P. C.

Telegramas CORPINSUR

Corporação Internacional de Seguros

S. A. R. L.

Agentes gerais em Portugal da

Legal & General Assurance Society, Ltd.

SEGURIOS EM TODOS OS RAMOS

Avenida dos Aliados, 54-2.^o

P O R T O

CASAL GARCIA

BRANCO E TINTO
SÃO DOIS VINHOS
FAMOSOS DA
QUINTA DA AVELEDA

Sociedade Agrícola da
Quinta da Aveleda, L.^{da}

PENAFIEL — PORTUGAL

Fábrica de Madeiras a Vapor
— DE —
João Ferreira Loureiro, L.^{da}

SERRAÇÃO DE MADEIRAS
PARA CONSTRUÇÕES, SOA-
LHOS APARELHADOS,
FORRO, CAIXOTARIA, TA-
BUINHAS, VIGAMENTOS, etc.

MARCO DE CANAVEZES

A COMPETIDORA

OFICINA DE REDES
E ARAME FARPADEO,
CORRENTES DE PRI-
SÃO E DIVERSOS

José Maria Pinto.

OUTEIRO — LIVRAÇÃO
DOURO

Santos & Matos, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1915

FÁBRICA DE MOBÍLIAS E SERRAÇÃO
MADEIRAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

PADRÃO — LORDELO — DOURO
Telef. 8 — Rebordosa Teleg. S. Matos — CRISTELO

ALBERTO FERREIRA DOS SANTOS
(O CLARA)

MOBÍLIAS COMPLETAS, MOVEIS AVULSO
E CADEIRAS EM TODOS OS GOSTOS

PADRÃO — REBORDOSA — BALTAZAR Telefone 1 — Rebordosa

ADELINO MACEDO

Construção-Civil, Fundição de Metais, Material cirúrgico

OFICINAS DE: Talheres de Alumínio, Redes e arame farpado.
Adesivos industriais e medicinais, Metalização electrolíticas
(Cobreagem, Niquelagem e Cromagem)

LIVRAÇÃO — GARE

CASA FUNDADA EM 1923

TELEG. DAÇOS DE FERREIRA
TELEF. 10 - LORDELO

FÁBRICA DE MOBILIAR

José Dias Barneiro

LORDELO
DOURO

Fábrica Paupério

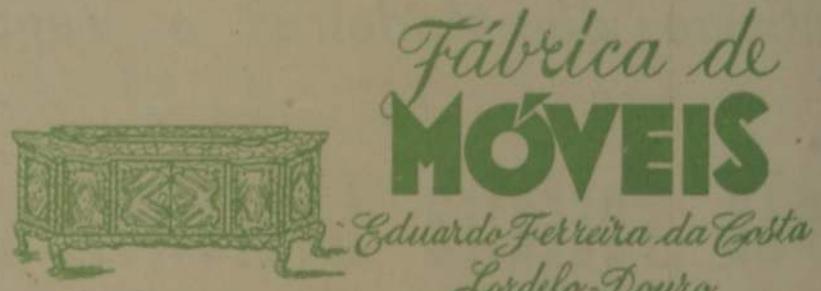
PAUPÉRIO & C.ª

CASA FUNDADA EM 1874



Premiada em várias exposições

Telef. VALONGO 15

21, Rua do Sousa Paupério, 25
VALONGO (Portugal)

Fábrica de
MÓVEIS

Eduardo Ferreira da Costa
Lordelo-Douro

nossos em todos os estilos

Rua de Belmonte, 14-16 — PORTO

SEIEC Sociedade de Estudos Técnicos

PROJECTOS DE CENTRAIS ELÉCTRICAS

MATERIAL FERROVIÁRIO

PONTES ROLANTES

RUA MARQUÊS DA FRONTEIRA, 8 — TELEFONE 48165

L I S B O A

La Bruggeoise et Nicaise & Delcuy

SOCIEDADE ANÔNIMA

Fábricas d'Aços, Forjas e Estaleiros de Construção

S.T MICHEL-LEZ-BRUGES E LA LOUVIÈRE (BÉLGICA)



Vista aérea das fábricas em S.T Michel-lez-Bruges

**Carruagens de luxo e ordinárias para Caminhos de Ferro
e «Tramways»; Automotoras; Fourgons; Wagons**

de todos os tipos e para todas as capacidades

**Pontes, Estructuras, Reservatórios, Gazómetros
e todas as construcções metálicas rebitadas e soldadas**

**Peças em Aço moldado—Peças em ferro fundido
Molas—Aparelhos de Via**

REPRESENTAÇÃO GERAL PARA PORTUGAL E COLÔNIAS:

CARLOS EMPIS — Rua de S. Julião, 23 — LISBOA

A. A. Macedo Basto

LISBOA — ÁFRICA

Sede:

Rua do Cais de Santarém, 32, 1.^o

Caixa Postal, 674 — Telefones: 26496 e 26760

*

SUCURSAIS:

LOURENÇO MARQUES

Praça 7 Março, 16-Prédio Ponte Azul-Caixa Postal 1184

LUANDA

Avenida Neves Ferreira — Caixa Postal, 678

Telegramas:

AMATO	LISBOA LOURENÇO MARQUES LUANDA
--------------	--------------------------------------

WIESE & C.^ª, L.^{DA}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 20181

L I S B O A

Sociedade Lusitana de Papéis, L.^{da}

ARMAZÉM DE PAPÉIS NACIONAIS
E ESTRANGEIROS—ENVELOPES OFÍCIO
E SACOS DE TODOS OS MODELOS

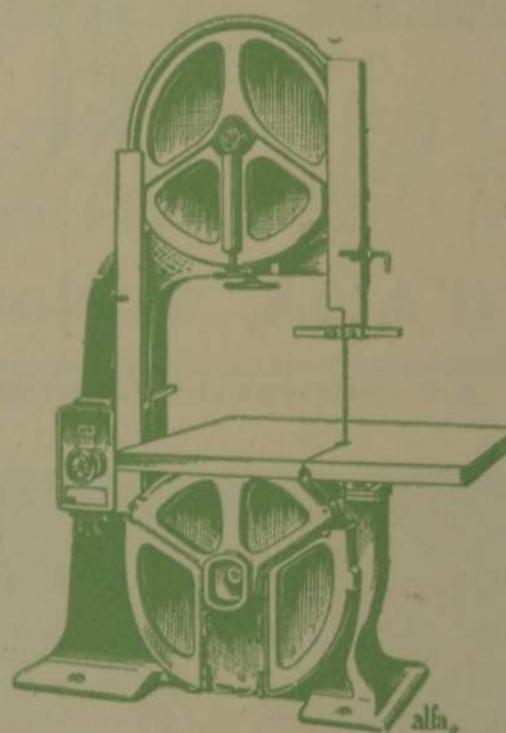
Rua Tomaz Ribeiro, 107 — LISBOA

Telefone 41972

MÁQUINAS PARA
TRABALHAR MADEIRA

GUILLIET

FÁBRICA
EM
AUXERRE
(FRANÇA)



Mais de um século
ao serviço da in-
dústria consagrou
a supremacia mun-
dial destas má-
quinas

MOTORES
ELÉCTRICOS
FERRAMENTAS
ACESSÓRIOS

FILIAL PORTUGUESA

GUILLIET, L.^{DA}

Rua Dona Filipa de Vilhena, 10-B-C — **LISBOA**

A Ponte em granito, de Vila Meã, e uma outra
sobre o Rio Tâmega, com **65 metros de altura**
e 340 de comprimento, mandadas executar pela
D. G. dos C. de Ferro, foram construídas por

ANTÓNIO VEIGA

o conhecido construtor civil diplomado e empre-
teiro de Obras Públicas

Avenida Almirante Reis, 247, 1.^o-Dt.

L I S B O A — Telefone 75031

Pereira & Fausto Crespo, L.^{da}

Bate - Ghepa, Torneiro,
Serralheria, Ferreiro,
Carpintaria, Pintor e Es-
tofador

Soldaduras a:
Autogénio e Electrogénio

Orçamentos grátis

Construção e Reparação de Carroçarias

Telef. 70934 — RUA JORGE AFONSO, V. A. (ao Régo)



L I S B O A

WATERMOTA

Motores marítimos a gasolina
de 3, 6, 10/32 HP

BAIXO CONSUMO
POUCO PESO
ALTO RENDIMENTO
CONSTRUÇÃO INCLESA

AGENTES GERAIS:

MASCARENHAS & C.º

Trav. do Corpo Santo, 10-I.º-Dtº—LISBOA

Ch. Lorilleux & C.^{ie}

de Paris

TINTAS PARA IMPRENSA
Sucursal de Lisboa

R. PAIVA DE ANDRADA, 3-5

Telefone: 2 1875

TODO O MUNDO ABÔNA E SÓ QUER
AS MALHAS DE SEDA



FABRICA DE MALHAS

Figueiredo & C., L.^{ia}

R. DUARTE GALVÃO, 48
LISBOA

Telet. 5 8066

Teleg. CORONA

LITOGRAFIA

CASTRO

CASA FUNDADA EM 1850

Monteiro Cardoso & Ferreira, L.^{da}

Trabalhos comerciais, artísticos e de luxo.
Acções, letras, cheques, mapas, cartazes,
rótulos, músicas, etc., etc.

TRAVESSA DAS PEDRAS NEGRAS, 1-LISBOA-Tel. 26212

METAIS

COBRE
LATÃO

ALUMÍNIO
em chapas, tubos, barras
de todos os perfis

ARAMÉ em todas as qualidades

CHAPA DE AÇO INOXIDÁVEL
ZINCO EM CHAPAS E

LAMINAS PARA CALDEIRA
FUNDOS DE COBRE

de todas as medidas e espessuras

VENDE AOS MELHORES PREÇOS:

SOCIEDADE COMERCIAL DE METAIS, LIMITADA

Rua da Prata, 167-169—LISBOA
Telefone PBX 26327

- Os médicos em Portugal empregam papel electrocardiógrafo e filme radiográfico **Gevaert**
- Os aviadores e os engenheiros geógrafos portugueses empregam Papéis, Filmes e Chapas **Gevaert**
- Nas artes gráficas em Portugal empregam-se Filmes, chapas e papéis **Gevaert**
- Nas indústrias têxteis empregam-se Chapas, filmes e papéis **Gevaert**
- Os fotógrafos portugueses empregam Chapas e papéis **Gevaert**

Representantes :

Garcez, L.^{da}

CHIADO
LISBOA



LIVRARIA LUSO-ESPAÑOLA, L.^{DA}

Rua Nova do Almada, 88 — LISBOA
TELEFONE: 2 4917

Travessa do Carmo, 20-A-1.^o — PORTO
TELEFONE: 4 076

Rua da Sofia, 78-1.^o — COIMBRA
TELEFONE: 2 799

Junqueras, 8 — BARCELONA

EDIFÍCIO DARKE
Avenida 13 de Maio, 23 — Sala 414
RIO DE JANEIRO

LIVROS TÉCNICOS

O mais Elevado Grau de
Perfeição foi atingido pela



AGENTES GERAIS:

DUNKEL & ANTUNES, L.^{DA} CARLOS DUNKEL

56, Rua Augusta, 1.^o-D.

LISBOA

Telefone 2 4251

81, Rua do Bomjardim

PORTO

Telefone 2 2013

HORACIO ALVES, L.^{DA}
43 · RUA AUGUSTA · 51
LISBOA

VINHOS ESPUMANTE NATURAIS MESSIAS

AS MAIORES CAVES DO PAÍS

Os melhores stocks constituídos em 1942

São naturais, não são por isso os mais baratos

EMPRESA NACIONAL DE APARELHAGEM ELÉCTRICA TEL. 62177-62758
AVENIDA 24 DE JULHO, 168 - LISBOA TEL. LAMPAR

ADQUIRIR O NOSSO MATERIAL
É GARANTIA DE OBTER MATERIAIS DE QUALIDADE SUPERIOR



LÂMPADAS

LUMIAR

MOTORES ELÉCTRICOS — TRANSFORMADORES
GERADORES



ENAE

Seja amigável!

MADEIRAS

NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Ferros perfilados, Redondos, Chapas, etc.

SERRAÇÃO E CARPINTARIA

— MECÂNICAS —

Earringsqueiro & Teixeira, L.^{da}

Suc. Cipriano M Teixeira (Viúva, Herdeiros)

Fornecedores dos Caminhos de Ferro

175, Avenida 5 de Outubro, 184

Telefone P. B. X. 73046/73047

LISBOA

NORWICH UNION FIRE INSURANCE

SOCIETY LIMITED

COMPANHIA INGLESA DE SEGUROS, ESTABELECIDA
EM PORTUGAL EM 1824

Seguros de :

INCÊNDIO
AUTOMOVEIS E RESPONSABILI-
DADE CIVIL
BAGAGENS PESSOAIS
AÉREO
ROUBO
QUEBRA DE VIDROS
RESPONSABILIDADE CIVIL

Agentes Gerais em Portugal:

James Rawes & Co. Ltd.

Travessa do Corpo Santo, 9-1.^o, Dt.^o

Telefones: 23232/3/4

LISBOA

A Fundição Tipográfica

GINI

DE
MANUEL GUEDES,
LIMITADA

A MAIOR ORGANIZAÇÃO FABRIL
NACIONAL DE FUNDIÇÃO DE TIPO

Continua trabalhando para o desenvolvimento das artes gráficas portuguesas, fornecendo-lhes impecável material tipográfico com os mais delicados e originais desenhos

Sede, Fábrica, Escritório e Armazéns:

R. FRANCISCO METRASS, 107
(Edifício próprio)

LISBOA

Telefones 6.2514-6.3276

LOUIS DE MELLO DO REGO

IMPORT.
EXPORT.

ARMADOR
AGENTE DE NAVEGAÇÃO

MATERIAL TÉCNICO

Matérias primas para a indústria

SEDE:

RUA DO ALECRIM, 12

Telef. 21822-22404 — Teleg. «Radiante»

LISBOA



PHŒNIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES—1782

1787—A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal—1949

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

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.ª—PORTO

Em LISBOA: COSTA DUARTE & LIMA, L.ª—Rua Augusta, 100, 2.º

Telef. 26922

MONTEIRO GOMES, LIMITADA

RUA CASCAIS, 47 (ALCÂNTARA)—LISBOA—T elef. 37083-4
eleggr. «TRACTORES.

AGENTES DAS SEGUINTES CASAS FORNECEDORAS
DE MATERIAL DE CAMINHO DE FERRO:

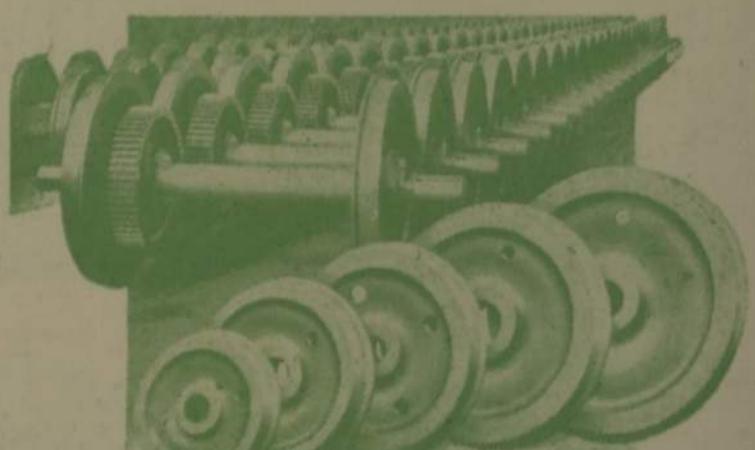
Caterpillar Tractor Co.
The English Electric Co. Ltd.
Robert Hudson Ltd.
Drewry Car Co. Ltd.
Freedom Valvoline Oil Company
English Steel Corporation Ltd.
Firth-Vickers Stainless Steels Ltd.
Dorman Long & Co. Ltd.
Ruston & Hornsby Ltd.
Taylor Bros Company Ltd.



Dois grupos D-17.000 Diesel-Caterpillar de 190 B. H. P. cada, de 8 cilindros em V, montados nas 12 locomotivas de 44 toneladas da General Electric, fornecidos à C. P.



Uma das seis locomotivas Diesel Mecânicas Drewry equipadas com motores Gardner, tipo 8L3 de 200 H. P. fornecidas à C. P.



Tipos de rodas, aros e eixos da casa Taylor Bros, fornecedora da C. P.