

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,  
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»  
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908  
MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

---

## S U M A R I O:

A nossa gravura de pagina, ( Queluz ), Jardim de

Neptuno. — A' Tabela, por ARMANDO FER-

REIRA. — Automóveis e Caminhos de Ferro.

Linhos estrangeiros. — A Estação Fluvial do Sul e

Sueste. — A nova estação do Terreiro do Paço,

por CARLOS D'ORNELLAS. — Ha quarenta anos.

— O Brasil não vai ao Congresso Internacional

—: —: Ferroviário. — Cambios. —: —:

---

# 1932

## FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

## DIRECTORES

Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA  
CARLOS D'ORNELLAS

## SECRETARIO DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA

## REDACÇÃO

M. DE MELO SAMPAIO (Visconde de Alcobaça)

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

AUGUSTO FERREIRA GOMES

DR. GEREMIAS SILVA (Medico)

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

## COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Coronel Eng.º RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRÉ LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.º JAIME GALO

## A' TABELA

## VII—PASSAGEIROS

O «Boletim Mensal da Direcção Geral de Estatística» publica no seu Capítulo VI os numeros referentes a «comunicações», e logo o primeiro quadro dá o «movimento» de passageiros nas linhas ferreas do continente.

Divididos por classes, e referindo-se aos totais dos anos de 1930 e 1931, vai já tambem nos primeiros meses do corrente ano. Mesmo considerando que os meses de Janeiro e Fevereiro são de menor movimento de passageiros o calculo apresenta para o actual ano um total em qualquer das linhas inferior ao ano transacto, o qual por sua vez já foi menor que o do ano de 1930. E não é nenhuma brincadeira! De 1930 para 1931 o numero de bilhetes vendidos pelas diversas companhias tiveram a seguinte baixa:

C. P. . . . .	Menos 1.970.465 bilhetes, cerca de 12 %
Beira Alta . . . . .	» 99.674 » » 12 %
Vale do Vouga . . . . .	» 68.106 » » 8 %
Norte de Portugal . . . . .	» 200.905 » » 10 %
Companhia Nacional. . . . .	» 48.028 » » 9 %
Sociedade Estoril. . . . .	» 199.153 » » 3,5 %

Para 1932 ainda é cedo prognosticar, visto que, possivelmente no verão devido ao agravamento do custo do franco, peseta, lira, etc., muitos «que vão lá fóra», talvez fiquem por cá e aumentem assim o rendimento das companhias nacionais; mas pelos numeros que se conhecem dos primeiros meses a diminuição parece acentuar-se.

Outra anotação a fazer á margem dos numeros é a seguinte: Em 1931 a C. P. vendeu 1.940.870 bilhetes de 2.ª classe e 430.283 de 1.ª. A pequena Sociedade Estoril vendeu 1.674.420 bilhetes de 2.ª e 353.204 de 1.ª. Na 3.ª a C. P. vendeu 10.975.528 e a Estoril 2.698.846.

A analise dos numeros relativos á 1.ª e 2.ª classes nas duas companhias mostra as características da exploração de ambas. A «Estoril» com um trafego enorme de classe média, linha de burguezes, que ainda não se acostumaram a andar de 3.ª como sucede em França ou na Alemanha.

A C. P. apesar da vastidão da sua quilometragem apresenta um reduzido numero de bilhetes de passageiros de 1.ª e 2.ª classes...

Quem anda em 1.ª classe na C. P.? Dizia-nos há dias um distinto engenheiro que no compartimento em que viajava com mais 5 companheiros, só ele «puxou» do bilhete de tarifa inteira... Todos mais, ou eram borlistas ou tinham reduções e apresentavam papeisinhos e cartões milagrosos.

Aquele fraco numero de 430 mil passageiros de 1.ª classe ou seja pouco mais de 1.000 passageiros em todas as linhas e comboios da C. P. por dia ainda comprehenderão os borlistas, os militares, os funcionários, a imprensa, etc., etc.?? E' desanimador!

A 2.ª classe é tambem uma miséria. O que são 5 mil passageiros por dia (média) numa rede que abrange quasi o paiz de Norte a Sul? E na 2.ª classe ainda ha passageiros e passageiros de preços reduzidos, com percentagens e bonus...

O melhor é não continuar a ver os numeros desta obra curiosa e inteligente que a Direcção Geral da Estatística vem produzindo ha 4 anos! Eles são tão desanimadores e apavorantes que vale mais viver na desculpada ignorancia!

ARMANDO FERREIRA

## PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

## AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . . .	1.00
ESPAÑHA ( ) ps.ºs . . .	35.00
FRANÇA ( ) fr.ºs . . .	100
AFRICA ( ) . . .	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre) . . . . .	10\$00
Numero avulso. . . . .	2\$50
Numeros atraçados. . . . .	5\$00

REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS  
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

Telefone PBX 20158

DIRECÇÃO 27520

# AUTOMOVEIS

E

# CAMINHOS

DE

# F E R R O

(Continuação do numero anterior)



Em primeiro logar, observaremos que não devem os veículos automóveis fazendo carreiras consideradas como afluentes aos caminhos de ferro ou seu prolongamento, ou entre localidades não servidas por vias férreas — e, por qualquer destes motivos, de maior interesse público — pagar imposto igual ao dos veículos fazendo carreiras que, longe de serem afluentes e favoráveis aos ditos caminhos de ferro, devem antes ser consideradas como concorrentes aos mesmos.

Quanto às primeiras, é o seu estabelecimento de manifesta utilidade pública e, como factores importantes que são do desenvolvimento da riqueza nacional, a todos interessa e compete promover a sua maior expansão.

Deve pois o Estado, que a todas as indústrias exige uma participação nos lucros sob a forma de tributos, reduzir para esta, em pleno desenvolvimento e enquanto se não robusteça suficientemente, essa exigência a um mínimo que inclua a justa e necessária participação nas despezas de construção, reparação e conservação da estrada que usa.

Não estão no mesmo caso as carreiras do 2.º grupo.

Com efeito, para o desenvolvimento económico do país, não representam estas carreiras elementos da mesma ordem de grandeza das primeiras, não só por servirem regiões às quais foram já levados os benefícios de um transporte rápido e económico pela nossa rede de caminhos de ferro construída à custa de enormes sacrifícios da nação, como também pelo importante tráfego que desviam dos ditos caminhos de ferro com manifesto prejuízo dos legítimos interesses destes e do Estado que nas suas receitas é intimamente interessado, não só pela arrecadação do imposto ferroviário proporcional às receitas brutas dos caminhos de ferro, como também, muitas vezes, pela sua comparticipação nas receitas líquidas dos mesmos.

A exploração comercial destas carreiras em concorrência com os caminhos de ferro não pode, justa e logicamente, deixar de ser — sob o ponto de vista tributário — posta em pé de igualdade com a daquelas.

Quere dizer, entre as taxas por passageiro-kilometro e por tonelada-kilometro relativas às carreiras do 1.º grupo e as relativas do 2.º grupo, deve haver um diferencial por forma a obter-se aquele necessário equilíbrio, sendo pois natural que esse diferencial seja representado pela percentagem de 12% dos preços de transporte do passageiro-kilometro e da tonelada-kilometro nos veículos automóveis, à semelhança do que sucede com os caminhos de ferro que estão sujeitos ao

pagamento do imposto ferroviário igual a 12% sobre os preços dos seus transportes.

Resta agora ver em quanto se deverá fixar as taxas por passageiro-kilometro e por tonelada-kilometro para as carreiras do 1.º grupo, isto é, para as afluentes e em prolongamento dos caminhos de ferro ou entre localidades não servidas por vias férreas, e, para isso, notemos desde já que, em harmonia com o anteriormente referido, o que pretendemos é achar o valor que se deve dar áquelas taxas para que — aplicadas a todos os veículos automóveis de transportes públicos de passageiros e de mercadorias, e adicionado o seu produto à parte fixa do imposto de circulação — se obtenha uma verba que dê para custear as despezas a fazer com as estradas, na parte que razoavelmente se possa supor como correspondendo à circulação dos veículos pesados utilizados naqueles transportes.

Ora, sendo 13.500 kms., como vimos, a extensão actual aproximada das estradas do Continente, e podendo computar-se, no mínimo, em cerca de 2.000\$00 por quilometro e por ano a despesa média a fazer com a sua conservação corrente, segue-se que, para a conservação corrente dos 13.500 quilometros, serão necessários cerca de 27.000 contos por ano; e como para construção e grande reparação de novas estradas, se pode por agora prever a necessidade de uma verba anual de uns 10 a 12 mil contos, chegamos à conclusão de ser necessária ao Estado uma soma anual de uns 39.000 contos — digamos 40.000 contos em números redondos — para construção e conservação corrente e grande reparação das estradas.

Como vimos, computa-se em cerca de 20.000 o número de veículos automóveis em circulação e que 20% destes, isto é, cerca de 4.000 correspondem aos veículos pesados, dos quais contamos como empregados em serviços públicos uns 2.500.

Se, por um lado, atendermos a que é relativamente muito grande o número de automóveis leves; a que, também, é ainda bastante elevado o número de veículos de tração animal e apreciável e de motocicletas e de bicicletas; mas se, por outro lado, considerarmos que os veículos pesados dão lugar a um maior desgaste nas estradas; que, dentre estes, os empregados em serviço particular, tem circulação menos intensiva; e que há muitos automóveis leves que quasi apenas circulam nas principais cidades, e, portanto, fora das estradas ou que — mesmo que assim não suceda — não tem muitas vezes senão um serviço bastante reduzido, somos levados a concluir que não se andará longe da verdade fazendo corresponder aos veículos pesados empregados em serviço público 1/4 da tributação total a que chegámos, isto é, cerca de 10.000 contos.

Partindo deste quantitativo, conseguimos, depois de várias tentativas, chegar à conclusão — que nos parece aceitável — de que se alcança o desejado objectivo fazendo, nas fórmulas anteriormente indicadas,  $X = \$01$  e  $Y = \$10$  isto é, fixando as taxas do passageiro-quilometro e da tonelada-quilometro respectivamente em \$01 e \$10, isto é, claro, pelo que diz respeito às carreiras do 1.º grupo, quer dizer ás afluentes aos caminhos de ferro ou seu prolongamento ou entre localidades não servidas por vias férreas.

E' fácil verificar o que deixamos dito.

Com efeito, notando que, actualmente,  $m = 5$ ; que podemos tomar para força média dos veículos que estamos considerando,  $n = 18$  HP; que, como vimos, a lotação média dos passageiros é  $n = 20$ ; que, para camionetas de transporte de passageiros, se pode admitir um percurso anual de  $K = 25.000$  quilometros, e para camions de transporte de mercadorias, de  $K = 20.000$  quilometros; que, para estes últimos, se pode tomar como média  $c = 2$  T,5; acha-se, fazendo  $X = \$01$  e  $Y = \$10$  como ficou dito:

$$Ip = 4.165\$00$$

$$Im = 4.165\$00$$

isto é,  $I = 4.200\$00$ , números redondos, por veículo, quer para passageiros, quer para mercadorias.

Se multiplicarmos esta importancia pelos 2.500 veículos pesados que calculamos acharem-se em circulação em carreiras publicas, chegamos á importancia de :

$$2.500 \times 4.200\$00 = 10.500.000\$00$$

ligeiramente superior á que pretendiamos obter com a tributação a estabelecer.

Julgamos, pois, ter justificado os valores de \$01 e \$10 adoptados, respectivamente, para as taxas do passageiro-kilometro e da tonelada-kilometro, e, nestes termos, as formulas atraç indicadas, para o caso de carreiras afluentes aos caminhos de ferro ou seu prolongamento, ou entre localidades não servidas por vias férreas, passam a ser :

a) para passageiros

$$Ip = m [100\$00 + (n - 5) \times 35\$00] + \frac{p}{2} \times K \times \$01$$

b) para mercadorias

$$Im = m [100\$00 + (n - 5) \times 35\$00] + \frac{c}{2} \times K \times \$10$$

em quanto que, para as carreiras concorrentes aos caminhos de ferro e tendo em atenção o que anteriormente dissemos para os diferenciais respectivos a empregar, serão :

a) para passageiros

$$I'p = Ip + (\frac{p}{2} \times K \times 0,12 Tp) = m [100\$00 + (n - 5) \times 35\$00] + \frac{p}{2} + K + (\$01 + 0,12 Tp)$$

b) para mercadorias

$$I'm = Im + (\frac{c}{2} + K + 0,12 Tm) = m [100\$00 + (n - 5) \times 35\$00] + \frac{c}{2} + K + (\$10 \times 0,12 Tm)$$

em que  $Tp$  e  $Tm$  representam os preços da tarifa por passageiro-kilometro e por tonelada-kilometro.

A parte restante da tributação para se obter os 40.000 contos, provirá da aplicação das taxas, estabelecidas ou a estabelecer, sobre os restantes veículos automóveis (pesados quando não empregados em serviços publicos, ligeiros e motocicletas), bicicletas e veículos de tracção animal.

Para aplicação das formulas acima, partimos do princípio de que os veículos são munidos de aparelhos conta-kilometros, devendo as respectivas Empresas fornecer periodicamente os mapas de registo que lhes forem exigidos pelo Regulamento e exercendo-se, por parte do Estado, a indispensável fiscalização não só sobre o funcionamento dos ditos aparelhos, como sobre a exactidão dos mapas, etc.

Em quanto, porém, não seja possível generalizar o emprego dos aparelhos conta-kilometros, o numero de kilometros  $K$  será para as carreiras regulares e permanentes, o resultante do numero de carreiras previstas e do seu percurso maximo, em quanto que, para as carreiras irregulares e accidentais, será ele arbitrado pela Junta, na ocasião de ser dada a respectiva licença.

No que deixamos dito vizámos apenas obtenção da importancia necessaria para a construção, conservação corrente e reparação das estradas. Ha, porém, uma outra verba a que, já por mais de uma vez, aludimos, e que é justo ser paga pelos transportes automóveis; referimo-nos á correspondente a certas medidas de protecção para o publico e para a circulação que o automobilismo obriga os caminhos de ferro a tomar.

Não é facil avaliar qual a importancia dessa verba, mas cremos bem que ela será sem dificuldade obtida pelos aumentos das taxas do passageiro-kilometro e da tonelada-kilometro a aplicar ás carreiras que fôrem objecto de concessão, aumentos esses a serem oferecidos pelos concorrentes na licitação e que, como adeante se verá, consideramos como uma das variaveis dos concursos.

### PARTE III

Nesta ultima parte, diremos algumas palavras que poderão talvez ser consideradas como ultrapassando já os limites do encargo que nos foi cometido e apresentaremos, mesmo, um projecto de decreto que certamente pela mesma forma poderá ser apreciado.

Se o fazemos, é, porém, a simples titulo de contribuição para a definitiva resolução que, sobre este importante assunto, haja de ser superiormente tomada.

\* \* \*

As ideias neste relatorio apresentadas e as conclusões a que se chegou na sua Parte I, mostram que o problema do automobilismo deve ser hoje encarado sob um ponto de vista mais vasto do que aquele por que o tem sido até agora, e natural seria pensar-se, para a gerencia dos variados assuntos a que êle diz respeito, na criação de um organismo mais ou menos nos moldes da «Junta Central de transportes» creada em Espanha pelo Real Decreto de 4 de Julho de 1924.

Existindo porém já, em Portugal, o «Conselho Superior de Viação» — que, segundo consta, passará em breve a funcionar junto da Junta Autonoma das Estradas pela incorporação, nesta, da Direcção Geral das Estradas junto da qual êle actualmente funciona — cremos que se deverá antes aproveitar o dito «Conselho Superior de Viação», modificando-se um pouco a forma por que ele se acha constituido pela inclusão de dois representantes das Companhias de Caminhos de Ferro, um pelas de via larga e outro pelas de via estreita, — o que bem se justifica pelas tão intimas relações, umas vezes de cooperação outras de concorrência, que ha entre caminhos de ferro e automóveis — e facultando-se-lhe os recursos e meios necessários para que bem se possa desempenhar das funções que lhe incumbem, e que cada vez mais crescem de importancia, entre as quais se destacam os serviços de estatística e os de uma rigorosa fiscalização técnica e administrativa, serviços estes cuja falta tanto se faz ainda sentir.

Conjuntamente com o Conselho Superior de Viação, funcionam hoje no Continente 3 «Comissões Técnicas do Automobilismo». Julgamos que estas Comissões deverão continuar a existir, mas alargando-se-lhes as suas funções para, como delegados do Conselho Superior de Viação de que dependem, tratar — dentro das suas áreas e dos limites e regras que lhes fôrem estabelecidos — não só de assuntos relativos aos transportes automóveis mas, de um modo geral, dos que dizem respeito a todo o trânsito e a transportes de tracção animal, pelo que se nos afigura que, com mais propriedade, deveriam passar a denominar-se : «Comissões Regionais de Viação».

Por trez entidades se acha presentemente, pelo Código da Estrada, distribuida a concessão de licenças para o emprego de viaturas automóveis em serviço publico : as autoridades locais, quando se trate de carreiras accidentais cujo prazo de duração não exceda 8 dias; o Governador civil do distrito onde as estradas estiverem situadas, quando, se trate de circulação temporaria ou accidental por prazo não superior a 30 dias consecutivos; e, finalmente, o Conselho de Viação, quando se trate de um serviço permanente e regular.

Ora, afigura-se-nos altamente inconveniente esta dispersão de atribuições quanto á concessão de licenças e que, pelo contrario, será da maior vantagem pôr tal serviço a cargo de uma unica entidade com o que se obterá uma unidade de critério na concessão das licenças que hoje não pode existir; se tornará muito mais prática e facil uma rigorosa fiscalização; se poderá conseguir uma boa estatística que actualmente não haverá possibilidades de fazer; e, finalmente, melhor poderão ser seguidas e encaminhadas as relações entre transportes automóveis e caminhos de ferro.

Assim, e em harmonia com esta ordem de ideias, enten-

demos que ao Conselho Superior de Viação deverão competir exclusivamente as autorizações, licenças e concessões relativas a transportes por estradas, ou directamente ou por intermedio das Comissões Regionais de Viação, suas delegadas, conforme se trate de carreiras permanentes e regulares com veículos de tracção mecanica, ou de veículos de tracção animal e de carreiras temporarias ou accidentais por veículos de tracção mecanica durante um periodo não excedente a 30 dias consecutivos.

E' em harmonia com o que deixamos exposto e tendo em vista parte das conclusões indicadas na Parte I do presente relatorio, que tomamos a liberdade de — em seguida, como fecho do mesmo e, ainda, como acima dissemos, a titulo de simples contribuição — apresentar o seguinte projecto de decreto.

E' claro que, na hipotese de êle vir a ser aceite e adotado superiormente no todo ou em parte, muitas outras disposições complementares terão de ser promulgadas com o caracter de regulamentares.

\* \* \*

E' o seguinte o já citado projecto de decreto :

Art. 1.º — Tudo que diz respeito ao transito de peões e a transportes com atracção animal ou mecanica em estradas e caminhos publicos, quer se trate de viaturas particulares quer das empregadas em serviços publicos de transportes de passageiros ou de mercadorias ou mixtos, continuará a cargo do Conselho Superior de Viação, o qual — a partir de 1 de Julho do corrente ano — funcionará junto da Junta Autonoma das Estradas.

Art. 2.º — Do Conselho Superior de Viação farão parte tambem dois representantes das Companhias de Caminhos de Ferro, sendo um das de via larga e outros das de via estreita.

Art. 3.º — As três Comissões técnicas de automobilismo do Continente (Norte, Centro e Sul) passarão a denominar-se «Comissões Regionais de Viação» e dependerão directamente do Conselho Superior de Viação funcionando como suas delegadas.

§ unico — Nas Circunscrições dos Açores e Madeira, continuão a funcionar as Comissões técnicas de Automobilismo dependentes directamente do Ministério do Comércio.

Art. 4.º — Todas as autorizações para emprego de veículos de tracção animal ou mecanica em estradas e caminhos publicos serão dadas, conforme os casos, pelo Conselho Superior de Viação ou pelas Comissões Regionais de Viação como suas delegadas.

§ 1.º — Quando se trate de estabelecer um serviço de carreiras permanentes e regulares com veículos de tracção mecanica, deve o pedido ser dirigido ao Conselho Superior de Viação que sobre êle resolverá.

§ 2.º — Quando se trate do emprego de veículos de tracção animal, ou de veículos de tracção mecanica mas em carreiras temporarias ou accidentais por um periodo não excedente a 30 dias consecutivos, a licença ou autorização será concedida pela respectiva Comissão Regional de Viação.

Art. 5.º — As carreiras regulares e permanentes de transportes automoveis não correspondendo a trajectos entre pontos já ligados por via ferrea mas que desta sejam afluentes ou por longamento bem como as que liguem localidades não servidas por vias ferreas, são consideradas como de *primeira conveniencia e utilidade publica*.

Estas carreiras — na parte relativa aos trajectos afluentes ou em prolongamento das vias ferreas — são as constantes do mapa que fica fazendo parte integrante do presente decreto, considerando-se como tambem nêle incluidas as carreiras que tenham lugar sómente em parte dos trajectos no dito mapa indicados.

§ 1.º — Para os efeitos deste Artigo, consideram-se como localidades servidas por vias ferreas aquelas que o sejam di-

rectamente ou por intermedio de carreiras regulares e permanentes de automoveis.

§ 2.º — Quando um petionario pretender estabelecer uma carreira regular e permanente que não faça parte do mapa a que se refere o presente artigo mas que êle julgue nos condições de o fazer, ou que vá mais alem do extremo marcado no dito mapa para determinada carreira, assim o declarará a fim de que o Conselho Superior de Viação, examinando o assunto, nele inclua a referida carreira ou prolongamento de carreira, caso reconheça fundamentada essa inclusão.

§ 3.º — O Conselho Superior de Viação poderá, em qualquer ocasião e por iniciativa propria, incluir no mapa acima referido alguma outra carreira que considere nas condições de fazer parte do mesmo ou dêle retirar qualquer outra para a qual tenham deixado de se verificar as condições que tinham determinado a sua inclusão, ou ainda modificar, entre os pontos extremos, o itinerario a seguir.

§ 4.º — Quaisquer modificações que venham a ser feitas no mapa a que se refere o presente artigo, serão publicadas no «Diario do Governo» com o respectivo decreto de aprovação.

Art. 6.º — As carreiras regulares e permanentes de transporte automoveis para passageiros, mercadorias, ou mixtos, com itinerarios e horarios fixos, e cujos trajectos satisfaçam ao disposto no artigo 5.º e seus §§, isto é, as carreiras consideradas de *primeira conveniencia e utilidade publica*, serão submetidas ao regimen de concessão dada pelo Conselho Superior de Viação precedendo concurso publico, só podendo deixar de estar nessas condições nos casos previstos no artigo 12.º e no § unico do artigo 19.º.

As restantes que estejam nas condições acima referidas, não satisfazendo, porem, ao disposto no artigo 5.º e seus §§, dependerão apenas de licença ou autorização concedida pelo Conselho Superior de Viação mediante determinadas condições.

Art. 7.º — Os individuos ou empresas que pretendam estabelecer um serviço regular e permanente de transportes automoveis de passageiros, mercadorias, ou mixtos, em trajectos nas condições daqueles a que se refere o artigo 5.º e seus §§, dirigirão o seu requerimento ao Conselho Superior de Viação, acompanhado de uma memoria descriptiva de serviço a executar, da indicação do itinerario, estações, horarios, tarifas, numero de veículos a empregar e sua fôrça e capacidade, e, ainda de documento provando ter feito na Caixa Geral de Depositos a entrega da importancia que, para garantia, fôr fixada pelo respectivo regulamento.

Art. 8.º — O pedido, acompanhado de uma indicação sumaria das condições do projecto apresentado, será publicado no Diario do Governo com o convite para, no prazo de 30 dias, ser, por quem assim o deseje, feita qualquer oposição, formuladas quaisquer observações ao projecto, ou apresentada outro em competencia.

Art. 9.º — Findo o prazo dos 30 dias, o Conselho Superior de Viação — apreciando o resultado do Inquerito feito, e tendo em atenção não só as disposições regulamentares como tambem as condições particulares de caracter local — organizará um caderno de encargos que submeterá à aceitação do petionario no caso de não haverem sido apresentados outros projectos em competencia, ou procederá, no caso contrario, e com base no dito caderno de encargos, a uma licitação publica, por carta fechada, entre os diversos proponentes.

Art. 10.º — A licitação incidirá sobre : as tarifas a adoptar, o numero de carreiras a fazer, quantidade e qualidade do material a empregar e aumento oferecido pelo licitante sobre os factores \$01 e \$10 que entram nos segundos termos das formulas do imposto a que adiante se refere o artigo 24.º

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### ESPAÑA

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Catalães, domiciliada em Barcelona, foi pedida a suspensão de pagamentos.

— A empreza do Metropolitano de Madrid encomendou 46 novas carruagens, ficando no total com 80 automotoras e 78 reboques. Está tambem procedendo ao estudo da ventilação das estações e tuneis, por meio de poços munidos de comportas graduaveis.

— Por ordem do Ministerio das Obras Publicas, foi dissolvida a Chefatura de Exploração de Caminhos de Ferro pelo Estado, creada pelo decreto lei de 6 de Junho de 1926.

Todos os serviços dependentes da mesma Chefatura passam para a Secção de Exploração de Caminhos de Ferro do Ministerio das Obras Publicas. A Direcção Geral de Caminhos de Ferro ditará as disposições necessarias para a reorganização e funcionamento dos referidos serviços, que lhe foram entregues em virtude da dissolução da Chefatura, antes de 31 do mez p. p.

— O Diario Oficial de 11 de Abril publica uma ordem de justiça, na qual se declara com caracter geral que, as companhias concessionarias em Espanha da construção e exploração de caminhos de ferro, são estabelecimentos dependentes do Estado, e que portanto todos os documentos notariais em que figurem como outorgantes estão sujeitos ao ordenado no artigo 154.<sup>º</sup> do regulamento notarial vigente.

### FRANÇA

A Companhia do Midi poz ao serviço um novo tipo de autocarril, destinado á exploração das linhas de pouco tráfego. E' montado sobre dois eixos iguais aos utilizados nas carruagens vulgares, sendo extraordinaria a sua ligeireza e robustez, pois é inteiramente de construção metalica.

Pesa vasio 6,5 ton. para uma carga util de 5,5 ton. Tem capacidade para 61 passageiros, podendo admitir mais 20 em pé. Corresponde por passageiro a um peso de 80 kilos, representando portanto uma carga util de 85% da tara.

Está equipado com um motor de 70/75 Hp., Diesel-Junkers, com 3 velocidades e marcha atraç.

### ALEMANHA

Os Caminhos de Ferro do Estado Alemão, abriram á exploração as linhas ou novos troços, a saber: Mulheim (Rhur), Heissen Hagenbeck, Scheune - Stettin - Forney, Zösch - Leipzig - Lentzsch, Hergberg - (Harz) - Siebertal. Estas linhas são destinadas ao tráfego de mercadorias ou serão consideradas secundarias.

— Os caminhos de ferro alemães estão proce-

dendo a experiencias com a colocação de carris de trinta metros, soldados por pares, isto é, carris de 60 metros. Dando resultados satisfatorios, a marcha dos comboios terá maior suavidade.

— Tambem os mesmos caminhos de ferro reduziram as tarifas dos frutos importados pelos varios pontos do paiz. Ainda que as tarifas se refiram unicamente aos transportes em vagões abertos, podem tambem efectuar-se em vagões fechados pagando-se um suplemento de 5%.

### BELGICA

Em Outubro passado foi inaugurada na Belgica a primeira linha de caminho de ferro electrificada. Trata-se da linha Terruren-Bruxelas.

O sistema adotado é o da corrente continua 1500 volts como nas linhas francesas.

A energia é fornecida pela central de Inter-Brabante sob a forma de trifasico a 1100 volts, sendo convertida em continua nas sub-estações.

As carruagens são do tipo metropolitano de Paris inteiramente metalicas, portas de correr automaticas, 100 lugares dos quais 48 sentados, aquecimento e luz electrica. Tem duas cabines nos extremos para a condução, a fim de evitar manobras nos terminus. As automotrices podem ser acopladas a um reboque de igual capacidade. O condutor para poder manobrar deve apoiar constantemente um pedal que comanda o circuito geral de alimentação de maneira que a paragem sucede imediatamente quando por doença subita do condutor este deixa de apoiar o pedal.

### BRASIL

A Directoria do Fomento Agricola, de S. Paulo, iniciou a 5 de corrente, uma grande campanha em propaganda do café, orientada por tecnicos, atravez de toda a zona da Sorocabana, utilizando-se de um comboio especialmente adaptado a esse fim.

A campanha abrange toda a propaganda do café desde o preparo da terra e cultura até aos meios de seca e obtenção de cafés finos.

O comboio, cuja adaptação custou 100 contos de réis, é composto de varios vagões, um dos quais destinado a conferencias, possuindo mostruários, mapas, etc.

### EST. UNIDOS

Quatro grandes empresas ferroviarias americanas, apresentaram à Interstate Commerce Comission, um plano de fusão que tem por fim consolidar a sua situação presente, ou melhor, criar uma situação nova e atribuir a cada uma das suas redes, definitivamente, as linhas em que já estão exercendo influencia e inspecionando na sua maior parte. As quatro companhias em referencia são a Pennsylvania com 16.500 milhas, New York Central 13.000 milhas, Chesapeake 12.500 milhas e Baltimore.

# A ESTAÇÃO FLUVIAL DO SUL E SUESTE



**F**OI solenemente inaugurada no dia 28 de maio a nova estação fluvial do Sul e Sueste. Noutro logar é referida essa cerimónia.

Julgamos util arquivar nas nossas colunas o estudo historico feito pelo nosso director em artigo de *A Voz*.

## A VELHA ESTAÇÃO DO TERREIRO DO PAÇO

### Migalhas de historia

Vai ser finalmente inaugurada no dia 28 a nova estação fluvial das linhas de Sul e Sueste em Lisboa, primorosa construção no terrapleno da Alfandega. Termina assim as suas funções a vetusta instalação em frente do torreão do Ministerio da Guerra, cujas origens e vicissitudes é interessante referir.

Desde que o Estado tomou conta da exploração das linhas do Sul e Sueste em 1869, varias transformações sofreu a velha ponte de vapores, das mais antigas das quais não existe a minima referencia em documentos oficiais conhecidos.

Dos que estão acaso sepultados no pó dos arquivos — se é que lá existem — não ha meio pratico de ter noticia.

Nem o engenheiro Nuno Taborda que, no seu relatorio da exploração e construção, bastante minucioso, foi de 1869 a 1873, nem Tavares Trigueiros seu sucessor cujo sucinto relatorio vai até 1880, nem Pedro Ignacio Lopes e Perfeito de Magalhães, que o continuaram até 1899 fizeram a minima referencia ás transformações da estação fluvial de Lisboa, que todavia foi profundamente remodelada por Tavares Trigueiros.

Sob o seu consulado meteu-se a estacaria de ferro em substituição da de madeira e cravaram-se os cilindros de encosto dos vapores. Não ha todavia no seu relatorio a minima referencia a esses trabalhos, acompanhados de melhoria consideravel na barraca, nem ao seu custo.

Só no relatorio geral da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, de 1899 a 1910, figura noticia das obras feitas nesse periodo e por mim propostas.

Embora houvesse o intuito de construir nova estação noutro lugar, como a obra demandaria tempo — mais para resolução que para execução, como a sequencia dos factos demonstrou — era indispensavel melhorar as instalações provisorias (que serviram trinta anos mais).

Alargou-se, pois, a testa da ponte para haver nela duas escadas para entrada e saida simultanea da prôa e da ré, colocou-se á frente a marquesa, construiu-se um armazem anexo para o serviço de mercadorias.

Desde quando existe aquela estação? Quando começou a ser feito pela empreza do caminho de ferro o serviço fluvial?

Vou expôr os resultados das investigações a que procedi.

\* \* \*

Por carta de lei de 24 de Novembro de 1837 foi autorizada a celebração do contrato, concedendo á Companhia de navegação do Tejo e do Sado o exclusivo, por 15 anos, de carreiras de vapor, entre Lisboa e a foz do canal da Azambuja, com escala pela Alhandra, Vila Franca e Carregado ou Vila Nova da Rainha entre Lisboa e Aldeagalega, Moita, Cacilhas, Belem, Porto Brandão, Trafaria e Paço de Arcos e no Sado entre Setubal e Alcacer.

A empresa era obrigada a fazer as pontes e cais necessarios em Lisboa e nos locais servidos.

Em 29 de Dezembro de 1851 abriu-se concurso para nova concessão por estar quasi findo o prazo do contrato de 1837.

A Companhia propôz que se lhe desse por mais 15 anos o exclusivo para os portos designados no programa do concurso, o que foi concedido por decreto de 4 de Setembro de 1852.

As escalas designadas foram ao norte as mesmas que no contrato de 1837 e ao sul os portos até Aldeagalega e Rosairinho, excluindo Cacilhas, que ficava livre.

A clausula 7.<sup>a</sup> do Contrato prescrevia que «a Companhia entraria em qualquer acordo com o Governo para remover a ponte dos vapores na Praça do Comercio, sempre que a remoção se tornasse necessaria para completar o aformoseamento da mesma praça».

Parece pois que nessa altura existia já naquele local a ponte de que se servia a Companhia.

Foi ela que a constituiu?

Não é menos certo que em data que não posso precisar, o serviço dos vapores se fazia no Terreiro do Trigo, junto do topo do edificio pombalino em que funcionou o Mercado Central. Foi mudado de ali para a Praça do Comercio?

Os preços entre Lisboa e Barreiro eram 50 reis á ré e 80 á proa.

Por decreto de 30 de Junho de 1857, foi dispensada a Companhia de fazer carreiras para serviço das localidades de Alhandra á vala de Azambuja por causa da concorrência que lhes fazia o caminho de ferro de Leste, o que estava previsto no contrato de 1852. Continuariam porém as carreiras para a margem sul.

\* \* \*

Em 22 de Julho de 1854 foi contratada a linha ferrea de Aldeagalega a Vendas Novas e sua possível continuação para Setubal, Beja e Evora.

Depois do contrato adicional e concurso, foi adjudicada a concessão do Barreiro a Setubal e Vendas Novas a uma empresa conhecida pela *Companhia Brasileira*. A linha tinha 1,º 44 de largura.

Por contrato de 29 de Maio de 1860, foi concedida a uma empresa inglesa que criou a companhia do Sueste de Portugal, a linha de 1,º 67, de Vendas Novas a Evora e Beja.

A primeira foi aberta á exploração até Vendas Novas, em 1861.

A lei de 10 de Setembro de 1861, aprovou o contrato de compra da linha, que passou a ser explorada pelo Estado.

Por contrato de 11 de Junho de 1864 foram concedidas á Companhia do Sueste as linhas de Evora ao Crato, de Beja á fronteira e de Beja ao Algarve, sendo-lhe vendida a do Barreiro a Vendas Novas com a condição de ser alargada a via.

O art. 2.º § 6.º do contrato impunha á Companhia "a construção, no prazo de 4 anos, de uma estação de passageiros e mercadorias em Lisboa entre o boqueirão do Corpo Santo e a praça dos Remolares no terreno publico que ali existe e no que a Companhia, com previa autorização do Governo, conquistar".

Era, além disso, obrigada a fazer, no prazo de quatro anos, todas as obras necessarias para o seguro e comodo embarque de passageiros e mercadorias na margem sul do Tejo.

Pelo art. 10.º a Companhia obrigava-se a fazer por barcos, a vapor, seus, entre a futura estação de Lisboa e a do Barreiro, o transporte de passageiros e mercadorias, que se destinasse a qualquer das linhas ferreas cuja exploração era concedida á mesma Companhia.

De 1861 a 1864 a linha do Barreiro a Vendas Novas e ramal de Setubal foram explorados por conta do Estado. Nem nos horarios, nem nos respectivos relatórios, ha qualquer referencia ao serviço fluvial. E, todavia, em 1862, ano em que vim pela primeira vez a Lisboa, havia já combinação de serviço dos comboios e vapores e existia no Barreiro uma longa ponte provisória de maneira, de mais de 300<sup>m</sup> que os passageiros percorriam e á

qual se refere Taborda no seu seu relatorio, para justificar as obras projectadas no Barreiro, observando que fôra conservada por todas as Campanhias.

Qual foi a que a construiu?

— A empresa de navegação, que deve ter feito as carreiras marítimas até 1864?

A Companhia que a antecedeu? A Administração do Estado, entre ambas?

Ignoro-o.

O que sei apenas é que a Companhia inglesa já encontrou em 1864 a ponte do Barreiro em exploração no serviço conjugado do Caminho de Ferro com os vapores da Companhia de Navegação, cujo exclusivo acabava em 1867. O mesmo sucedeu com a estação provisória de Lisboa.

A Companhia adquiriu dois vapores, pôlos em serviço e não chegou a construir as instalações definitivas em Lisboa e no Barreiro, a que se obrigara, porque o contracto de 1864 foi substituído pelo de 1865, que a Companhia não pôde cumprir, tendo tido o Governo que o rescindir e tomar posse das linhas e dos vapores.

Continuou a estação provisória, até que hoje melhorada em etapas sucessivas, mas sempre com a mira na construção da instalação definitiva em Lisboa, como se fez no Barreiro.

Maravalhas da historia de hontem, que não passam de caturreira para muitos e que nem a todos interessam.

#### A NOVA ESTAÇÃO FLUVIAL DO SUL E SUESTE

##### Doze anos de luta

Ha dias, fez no *Seculo* o distinto engenheiro sr. Raul Couvreur, que dirigiu com muito zêlo e proficiencia a construção da nova estação, a historia, um tanto omissa, dessa obra, que vivas oposições suscitou.

Em artigo anterior investiguei as origens da actual estação fluvial, que por ser provisória, durou cerca de 80 anos.

Quando se fez o plano geral das obras do porto de Lisboa, tomado em 1885 para base do respectivo concurso, foi localizada a estação fluvial do Sul e Sueste em frente do torreão oriental da Praça do Comercio, com serventia directa para o rio e para a doca da Alfandega e com um apeadeiro na linha ferrea marginal.

Em 1897 afundou-se o muro do cais acostável, que Hersent construira,

Por esse tempo, a Companhia Real pensava em construir no Cais do Sodré uma grande estação, cuja planta apresentou, sem que nela contasse, como erradamente se afirmou, com o serviço fluvial do Sul e Sueste.

Em Junho de 1897 foi confiado o estado da sua localização naquele local a uma comissão, de acordo com a Companhia.

As conclusões foram contrárias ao local indicado, afirmando a Comissão que a «estação de passageiros do caminho de ferro do Sul ficaria bem situada no terrapleno em frente da Alfandega, na parte Oeste, e que para o serviço de mercadorias se deveria destinar a área indispensável (2.200 m<sup>2</sup>) em continuação á da estação ou no muro Norte e rampa Leste da doca do Terreiro do Trigo».

Em 1898, foi nomeada, para o mesmo fim, nova Comissão, de que fui relator.

O relatório formulou, entre outras, as seguintes conclusões :

1.<sup>a</sup> que a estação definitiva da rede do Sul e Sueste em Lisboa deve ficar na parte Oeste do terrapleno em frente da Alfandega e ser ali instalada o mais cedo possível;

2.<sup>a</sup> que nessa hipótese se devem reservar para ela 180<sup>m</sup> de frente e cerca de 10.000 metros quadrados de terreno, quando não seja possível destiná-lhe, como convém, os 250<sup>m</sup> de extensão daquele terrapleno;

3.<sup>a</sup> que no projecto de reconstrução do terrapleno se devem contar com as escadas ou pontes de serviço necessárias para a grande e pequena velocidade;

4.<sup>a</sup> que se deve ressalvar o uso gratuito do cais;

5.<sup>a</sup> que provisoriamente deve continuar o serviço de grande velocidade na actual estação do Terreiro do Paço convenientemente melhorada, se a utilização do local definitivo se fizer demorar alguns anos.

A essas conclusões foi favorável o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas. Foram aprovadas por despacho ministerial de 21 de Dezembro de 1898.

Parecia, pois resolvido o assunto.

Faltava apenas derimir o pleito com Hersent e proceder á reconstrução do muro do cais afundado.

A sentença arbitral de 1902 determinou a sua reconstrução sobre enrocamento com a crista á cota +1<sup>m</sup>, pelo que não seria acostável e serviria apenas de revestimento ao aterro do terrapleno.

Entretanto, a lei de 14 de Julho de 1899 instituiu a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado com certa autonomia e criou um fundo especial para o desenvolvimento das linhas.

Fui vogal e secretário daquela corporação, presidida pelo Conselheiro Pereira de Miranda. Empeñei-me desde logo pela resolução do problema da estação fluvial, promovendo a elaboração do projecto no local designado e os melhoramentos imediatos indispensáveis na estação provisória.

Foi elaborado o projecto pelo eminentíssimo engenheiro Costa Serrão, que propunha a construção do muro com o enrocamento á cota — 2<sup>m</sup>,5 e duas regravas para os desembarcadouros flutuantes de dois vapores, pagando o fundo especial o aumento de

custo do muro, orçado em 40 contos com o que estava de acordo a Empreza Hersent.

Esse alvitre naufragou, infelizmente, em objecções, pouco procedentes, aliás, do Conselho Superior de Obras Públicas no parecer de 1903.

Reconstruiu-se, pois, o muro em condições de não ser acostável. Só se poderia, pois, aproveitar com desembarcadouros flutuantes, ou com uma estacada á frente, a que poderiam atracar grandes vapores.

Em parecer de 1903 o Conselho Superior confirmou os votos anteriores acerca da estação naquele local.

Em 1902 haviam sido aprovadas e determinadas as obras de melhoramento e ampliação da estação existente.

Em 1904 mandou-se elaborar outro projecto da nova estação, de modo que facilmente atracasse dois vapores e se deixasse o maximo espaço do terrapleno para a Alfandega, sem prejuízo do serviço da estação.

Meses depois, constou que vários comerciantes pediam que se fizessem no terrapleno instalações para embarque e desembarque de passageiros e mercadorias e se construisse a estação fluvial no Cais do Sodré.

O Conselho de Caminhos de Ferro expôs detidamente os antecedentes em parecer de 6 de Julho de 1904, com o qual o ministro, Conde de Paçô-Vieira, se conformou, tendo assinado, antes de sair do Governo, a meu pedido, a portaria de 17 de Outubro de 1904, que mandava reservar o terrapleno da Alfandega para a estação, delimitando-se a parte necessária para o serviço da doca e entregando-se o resto á Administração dos Caminhos de Ferro.

Ao mesmo tempo, foi encarregado o distinto engenheiro Santos Viegas de elaborar novo ante-projecto, que apresentou em fins de 1904.

Deixava-se nele uma faixa de 30<sup>m</sup>, ao longo do edifício da Alfandega e outra de 50<sup>m</sup> no topo Oeste da doca, ficando tudo o mais para caminho de ferro.

O receio de ver entregar a este os chamados armazens reais (no que nunca se pensou) e nos quais havia armazenagem gratuita, levou alguns interessados a promover entre o comércio um movimento hostil á estação.

Entretanto, o Conselho Superior de obras Públicas emitia em 5 de Abril de 1905, pena pena autorizada do eminentíssimo engenheiro Adolfo Loureiro, juizo favorável acerca do ante-projecto, recomendando o estudo definitivo do desembarcadouro flutuante e da estacada, e depois desse o do projecto definitivo da estação, concordando desde logo com a área reservada.

Uma portaria de 3 de Maio aprovou essas conclusões e mandou cumprir a portaria de 1904.

Recrudesceu então a campanha, para a qual se conseguiu arrastar a Associação Comercial, sobre

cuja representação emitiu parecer o Conselho de Caminhos de Ferro.

Estava-se em 1906. Presidia eu nesse ano à Associação dos Engenheiros Civis. A par da acção oficial exercida, promovi a discussão dêsse problema técnico e económico na Associação convidando a Associação Comercial a mandar delegados seus para cooperarem nesse estudo, ao que se recusou alegando imaginarios obices juridicos. Apenas compareceu o inteligente industrial e comerciante sr. Alfredo da Silva, que se pronunciou judiciosamente a favor da estação no terrapleno em litigio.

Noutro logar reproduzo o oficio da Associação Comercial, que é elucidativo.

Foi então apresentado pelo sr. Santos Viegas o ante-projecto da estação e do desembarcadouro, depois de ter visitado, por missão do Conselho, os portos de Bilbau, Liverpool e outros de França e Inglaterra.

Estação de passageiros e desembarcadouro eram orçados em 180 contos.

Era tambem projectada, na alternativa, e estacada, que elevava o custo das obras a 290 contos.

Ao mesmo tempo, a Alfandega mandava elaborar o projecto de abarracamentos no terrapleno para armazens e uma estacada á frente, menosprezando assim as resoluções governativas. Esse projecto foi perfilhado com entusiasmo pelos elementos da Associação Comercial, que promoviam a campanha contra a estação.

Oficiei á Associação Comercial, oferecendo-me para lhe ir prestar apenas esclarecimentos sobre o assunto, sem intervir nas suas deliberações. O oferecimento foi aceito sob condição de aprovação do ministro, ao qual ela ponderava ao mesmo tempo que a lei proibia que tomassem parte nas assembleias pessoas estranhas á Associação. O artificio era manifesto, pelo que retirei a oferta.

Por essa altura, assumira o poder o Conselheiro João Franco e era Melo e Sousa o presidente da Associação. Enquanto o ministro das Obras Públicas, Conselheiro Malheiro Reimão, respondia prudentemente á Associação que estudaria o assunto e resolveria o que fôsse justo e conveniente, o Chefe do Governo, sem estar inteirado da questão e dos antecedentes, tomou logo o compromisso de que, enquanto governasse, a estação se não faria no terrapleno.

Escrevi nessa ocasião uma brochura extensa, ilustrada com plantas, em que analisava miudamente a representação e refutava as suas alegações, e que foi distribuida aos principais comerciantes de Lisboa.

O precipitado compromisso do Chefe do Governo encravou o assunto durante larguissimos anos. Ninguem mais falou no absurdo projecto da Alfandega. O que se queria era impedir a construção da estação e isso se conseguiu, fazendo perder 25 anos de solução definitiva.

A campanha na Imprensa foi acalorada. O sr. Dr. Brito Camacho pronunciou-se sensatamente na *Luta a favor da Estação*. *O Popular*, *O Dia*, o *Jornal do Comercio*, o *Seculo* combatiam-na com veemencia.

Eis o final de um artigo do *Seculo*, sob a forma de entrevista com um director da Associação Comercial.

— «De modo que...

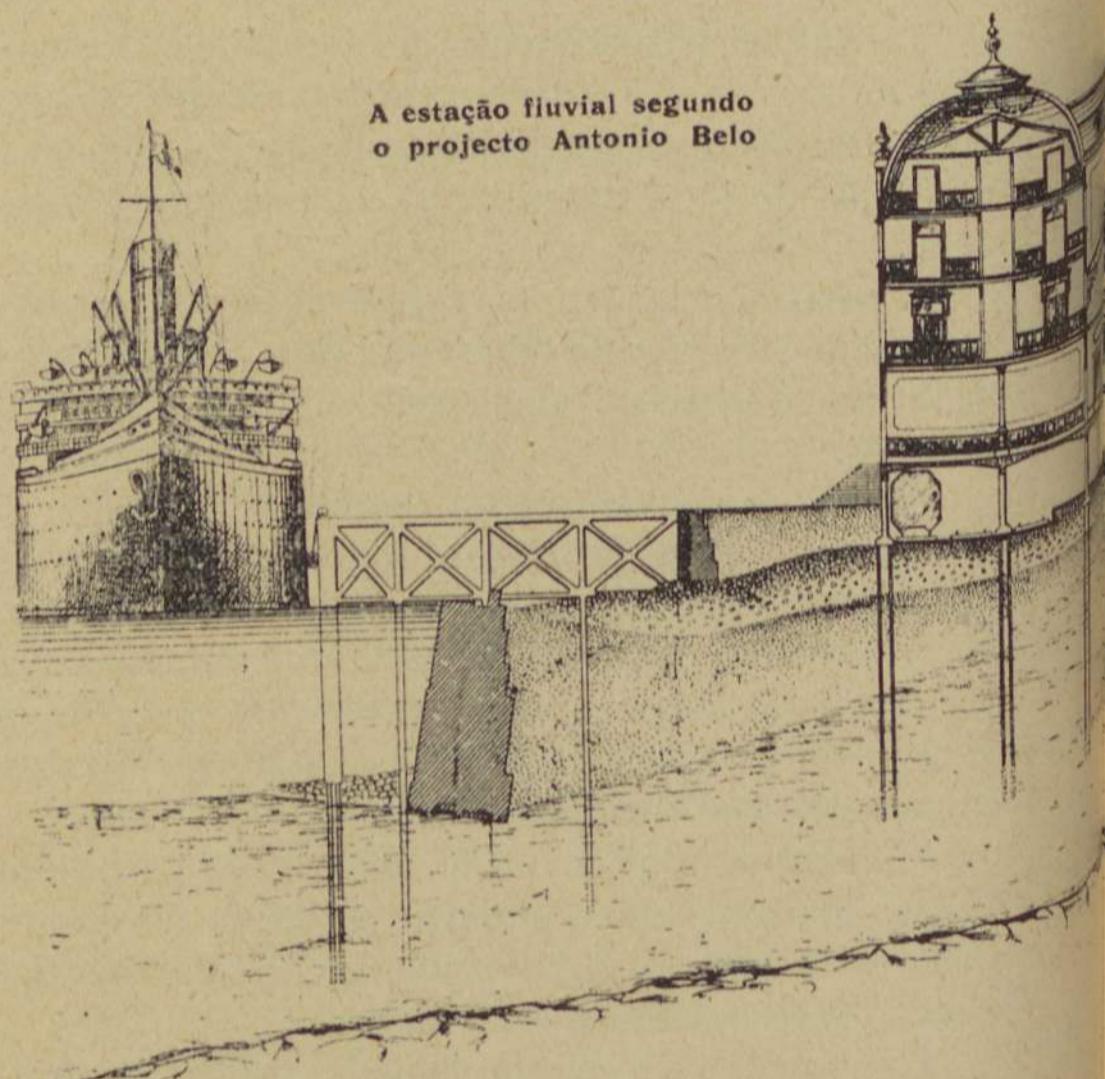
— «De modo que trata-se duma teimosia — simplesmente duma teimosia! — do sr. Fernando de Souza. Mas quando o sr. Fernando de Souza diz uma coisa, o Conselho Superior de Obras Publicas diz logo *amen* e as estações oficiais acabam por curvar-se reverentes diante das suas razões dogmaticas!»

Bem poderia responder-lhe que não merecia.

*ni cet excès d'honneur  
ni cette indignité.*

Destacava-se na sua furia contra mim o jornal republicano e maçônico *O País*, que aconselhava o Conselheiro João Franco a meter-me na ordem, porque dirigira uma circular ás Camaras Municipais e associações do Sul (que publicamos noutro lugar), chamando a sua atenção para um assunto que in-

A estação fluvial segundo o projecto Antonio Belo



teressava todas as regiões servidas pelas linhas do Sul e Sueste.

Citarei por desfastio um trecho desopilante dessas virulentas e insultuosas arremetidas.

Sr. João Franco faça entrar na ordem este discolo. Olhe que quem o seu inimigo poupa nas mãos lhe morre. Nos comboios de Lisboa a Cascais onde o sr. Fernando de Souza viaja, visto estar veraneando em Oeiras, todos os dias berra que o Governo vai cair, que o presidente é um imbecil, que os seus amigos e colegas deputados hão de levantar por ele a voz no Parlamento contra os actos do Governo.

Tudo ele explica nos cafés, na associação, no comboio, no ministerio, só não diz que *interesse* o move neste negocio de querer gastar ao Governo 200 ou 300 contos na luxuosa estação do Sul e Sueste.

Sr. João Franco, cautela! Lá em casa tem o jesuíta uma capela; sobre três altares ardem dia e noite cirios, e, três promessas estão feitas ao Senhor dos Passos da Graça, Monserrate e Virgem da Conceição; uma das promessas é para que o sr. João Franco caia breve fracturando as costelas, outra para que o sr. dr. Silva, director da Alfandega, quebre o nariz; a outra, mais feroz e cruel, que lembra as barbarias da inquisição, é dirigida ao sr. conselheiro Carvalho Pessoa, essa é terrível, é para que aquele senhor inche, inche tanto até rebenhar no momento que estiver dirigindo uma assembleia da Associação Comercial a fim de que a explosão produza o resultado dum atentado anarquista destruindo a mobília, edifício (que caiha bem ser por baixo da Alfandega) e todos os associados! Sr. João Franco, cautela com este jesuíta e veja que está sendo desautorizado como ministro e como homem de Estado, por um homem que aparentando uma leviandade de criança encolherá hoje as unhas aduncas mas amanhã cairá sobre si como uma presa logo que o veja lançado por terra. Ele já o prometeu a um jesuíta nunca perdão nem falta a promessas.

Nesse tempo, a minha acção jornalística era apenas exercida na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», quinzenario tecnico em que versei a questão além de cartas a diversos jornais refutando argumentos aduzivos contra a minha acção.

Foi um largo periodo de esforços, de 1898 a 1906, que a politica inutilizou e dos quais posso dizer, sem imodestia e apenas para restabelecer a verdade historica, bastante aquecida: *quorum magna pars fui.*

Ainda em Janeiro de 1910 consegui que o sr. Conselheiro Moreira Junior nomeasse uma Comissão presidida pelo ilustre engenheiro Pires de Sousa

Noutro artigo me ocuparei da ultima fase desta controversa questão, que teve, afinal, com aplauso de todos, a solução tão combatida ha 26 anos.

### A ULTIMA FAZE DE UMA QUESTÃO CONTROVERSA

E' finalmente inaugurada hoje pelo Chefe do Estado a nova estação fluvial do Sul e Sueste.

Vem pois a propósito completar o tríduo de estudos historicos a ela consagrados.

Investiguei no primeiro artigo a genesis da velha estacada, que vai ter honrosa reforma e pode ainda prestar serviços, enquanto se não remover o Arsenal para a margem esquerda e se não fizer a avenida marginal entre a Praça do Comercio e o Cais do Sodré.

No segundo, referi as curiosas peripecias, de 1897 a 1910, do projecto da nova estação, contra a qual se invocavam os interesses do comercio e a estética das construções pombalinas. Esbocei a história de doze anos de diligencias e lutas, em que tomei a peito o assunto, e tanto oficialmente como na vida associativa me esforcei por fazer vingar a solução racional do problema, promovendo e defendendo os estudos e projectos elaborados pelos ilustres engenheiros Costa Serrão e Santos Viegas.

Recordemos hoje rapidamente a ultima e definitiva fase da questão.

\* \* \*

Haviam-se amortecido, desde 1910 os os ecos das passadas refregas. A Administração dos Caminhos de Ferro do Estado não quebrava lanças pela nova estação. Os opositores e a Alfandega dormitavam sob os loiros da vitoria, não pensando mais nos barracões que surgiriam á sua voz, como tortuários, no terrapleno.

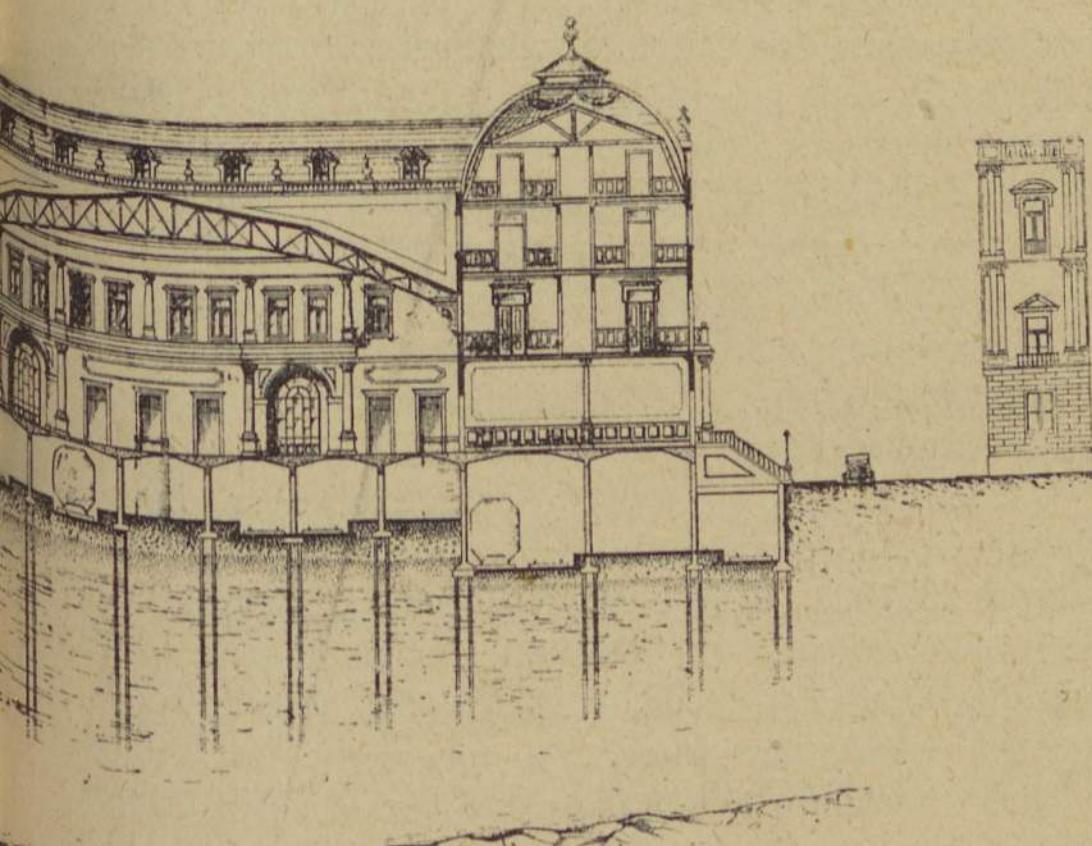
Nos principios de 1921 a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses entabolará negociações com a Administração do Porto de Lisboa para a ampliação do terrapleno, angustiosamente estreito, da estação de Santa Apolonia, mediante a execução das obras da 3.<sup>a</sup> Secção do porto de Lisboa, de Santa Apolonia a Xabregas. Em troca de terrenos por ela conquistados entre Alcantara e Belem, na 2.<sup>a</sup> secção, a Companhia receberia em Santa Apolonia os necessarios.

O movimento revolucionario de 19 de Outubro fez malograr, pela mudança da Administração do porto, essa tão util combinação.

### O NOTAVEL PROJECTO DE ANTONIO BELO

Nos principios desse ano dera a «Epoca» larga publicidade a um notavel projecto da modificação das comunicações na faixa marginal de Lisboa, de Santa Apolonia a Cascais, elaborado pelo distinto engenheiro Antonio Belo.

A avenida ao longo da margem era traçada com inteligente criterio, sujeita a um perfil racional.



Gomes e composta dos directores da Alfandega de Lisboa e dos Serviços Fluviais, de mim, como vogal secretario do Conselho de Caminhos de Ferro, e por um representante da Associação Comercial, para harmonizar as legitimas exigencias do comercio com as do serviço fluvial do Sul e Sueste.

A grave doença, então sobrevinda, do presidente, fez adiar os trabalhos.

Depois... raiou a era luminosa.

Faziam-se, na estrada, de Belém a Cascais, desvios, que suprimiam as sete passagens de nível da via ferrea.

Era parte primacial desse projecto baseado na transferencia do Arsenal da Marinha para a margem esquerda, a construção duma grande estação central e maritima no terrapleno da Alfandega com uma estacada para atracação de grandes paquetes.

Sobre a estação, que ficava subterranea, á semelhança da do Cais de Orsay, em Paris, erguer-se ia um belo edificio de estilo pombalino, em cujo pavimento terreo ficariam o vestibulo da estação e as respectivas dependencias, sendo os pavimentos superiores destinados a um *hotel-terminus*.

As vias rebaixadas para não embaraçarem o movimento da cidade, ligar-se-iam para um lado com a estação de Santa Apolonia, de modo que os comboios podessem passar sem estorvar o serviço local, e para o outro com a linha de Cascais.

Em simetria com a estação haveria, em frente do Ministerio da Marinha, um edificio igual ao de aquela para correios e telegrafos.

Ficariam, entre esse edificio e o Cais do Sodré, talhões para edificações.

Projectava-se na situação conveniente o mercado do peixe.

Esse ante-projecto, elaborado por iniciativa da Casa Burnay, foi depois perfilhado por uma comissão composta de representantes de diversos serviços e interesses economicos.

Em sucessivos retoques o sr. Antonio Belo destacou do seu plano geral o da parte entre a Praça do Comercio e Santa Apolonia, de execução imediata, que não dependia da remoção do Arsenal.

Foi o assunto, insistentemente versado na «*Epo-  
ca*», sem que se lograsse levar de vencida a apatia governamental perante esse problema de capital interesse e facil resolução.

Era incontestavel a utilidade da estação do Sul e Sueste e adequada a sua combatida localização no terrapleno da Alfandega. Incomparavelmente maior era porém a de uma estação central e maritima para origem e termo dos comboios de longo percurso, com economia consideravel de tempo de esforço de tracção no trajecto directo para Braço de Prata. A estacada de atracação de transatlanticos e o *hotel-terminus* em tão bela situação realçavam o valor do plano.

Facilmente se acharia outro local não longe do Cais do Sodré para a estação do Sul e Sueste. Não havia, pelo contrario, local como o da Alfandega para o serviço internacional, com melhoria enorme do serviço interno e desacumulação da estação do Rossio.

Perfilhei, pois, decididamente as opiniões de Antonio Belo, com calor igual ao que puzera na campanha a favor da estação do Sul e Sueste no

mesmo local agora preconizado para mais transcendente aplicação.

### A FASE DECISIVA DA QUESTÃO

Infelizmente nada se resolveu. E todavia o Conselho Superior de Obras Publicas emitira parecer favoravel e o sr. dr. Antonio da Fonseca havia aprovado o plano geral em 1921. Chegou a ser aprovado na Camara dos Deputados um projecto para a supressão das passagens de nível na linha de Cascais, que ficou sepultado no Senado.

Eram baldadas as insistencias da *Epo-  
ca*, isolada na campanha.

Em 10 de Dezembro de 1926 foi nomeada uma comissão para fixar (mais uma vez!) o local da estação maritima do Sul e Sueste e estudar as reparações da instalação provisoria existente.

Foi rejeitado o terrapleno da Alfandega, alegando-se dificuldades de construção, e proposta a reparação e ampliação da estação actual.

Em 1928, a perspectiva do sonhado movimento intenso do transito internacional determinado pela exposição de Sevilha fez reviver a questão. Era vergonha manter a estação existente.

Surgira por outro lado, uma corrente, no seio da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a favor de uma grande estação, que se construisse ao lado do Campo Grande e se ligasse com a linha de circunvalação no Rego e no Arieiro e com a de Leste em Alverca para assegurar desafogo e independencia dos comboios de longo percurso.

Nem todos assim pensavam dentro da Companhia havendo quem preferisse, com razão, o projecto Antonio Belo.

O ministro do Comercio de então, o sr. Machado Costa, encarregou, pela portaria de 2 de Março de 1928, uma comissão tecnica, de que fiz parte, do estudo, em conjunto, do problema das estações de Lisboa e das suas relações com os serviços fluviais e maritimos.

Foi o assunto demoradamente versado por mim em *A Voz* e a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e em conferencia na Associação dos Engenheiros Civis.

Nas colunas de *A Voz* discutiram o assunto os ilustres engenheiros Antonio Belo, Cid Perestrelo, Ramos Coelho e o geologo Pereira de Sousa, o qual alegava a instabilidade do solo no local do terrapleno.

Aos que oblectavam a deficiencia da extensão e do espaço da estação projectada por Antonio Belo, opuz a possibilidade do entulhamento da doca da Alfandega, suprida por outras que se iam construir na 3.<sup>a</sup> secção, obtendo-se assim a extensão de 500<sup>m</sup> para a estação a qual ficaria com longo cais acostavel.

Por isso pugnei até ao fim pelo projecto Belo.

## A MINHA SEGUNDA DERROTA

A Comissão propôs por quasi unanimidade de votos a construção da estação do Sul e Sueste no terrapleno e a grande estação da C. P. no Campo Grande ou no Arieiro, levando-se o «Sud Express» dos cais de Alcantara a Campolide.

O unico voto discordante foi o meu, por entender que o local devia ser reservado para a estação central e maritima. Propuz, como consequencia desse voto, que se beneficiasse a estação actual do S. e S., até que outra definitiva pudesse ser construida proximo do Cais do Sodré, no extremo Leste da doca de Santos.

A falta de espaço no terrapleno, invocada contra o projecto Belo, era remediada pelo aproveitamento da doca da Alfandega.

Declarei, porém, nesse meu voto discordante que no caso de se não resolver o aproveitamento do local para o fim que indicava, era esse o mais conveniente para construir, desde já, a estação do S. e S.

Eis os termos em que formulei esse voto:

Afirmo a possibilidade de dar á estação central e maritima no terrapleno da Alfandega proporções suficientes para um intenso movimento, sem ocupar mais espaço que o do mesmo terrapleno e da doca vizinha e sem desviar do seu serviço os terraplenos entre esta e a do Terreiro do Trigo, sem os cercear pela construção das vias rebaixadas de ligação com Santa Apolonia. E' isso que a elaboração de um projecto virá corroborar, desde que o não subordinem a exigencias que reputo excessivas.

Entendo que devem ter a precedencia sobre todos os melhoramentos as obras da 3.ª secção do porto e a consequente ampliação da estação de Santa Apolonia, condição prévia da construção da Alfandega.

Nestes termos só aceitaria a instalação da estação fluvial do Sul e Sueste com um carácter provisório e de um tipo ligeiro de construção, sendo removida logo que se pudesse construir a estação definitiva noutra local e a central com a sua estação ali. Nesses termos e porque duvido de que dentro de oito ou dez meses se cumpram todas as formalidades prévias e se conclua a estação fluvial e respectivo desembarcadouro, insisto em que se proceda sem demora ao beneficiamento da actual estação do Terreiro do Paço, segundo as judiciosas indicações da minoria da comissão de 1926. Ficará assim o serviço fluvial em melhores condições até que se possa construir nova estação no topo Leste da doca de Santos.

Do mesmo modo insisto pelo imediato estabelecimento, em Alcantara, no local do desembarque, de uma agencia da C. P. e W. L. com a respectiva organização de transportes para venda de bilhetes, reserva de lugares, despacho de bagagens, deposito e transferencia de volumes de mão, aluguer de taxis, serviço de auto-carros, tudo emfim quanto torne facil e segura a passagem do vapor para o comboio em Lisboa-R. e o aproveitamento comodo e agradável das horas de demora em Lisboa.

Assim pois — pugnei até 1920 pela estação naquele local e enquanto servi nos C. F. E., empenhei esforços, graças aos quais a estação estaria concluída antes de 1910 sem a injustificada oposição que lhe fez a Associação Comercial.

Desde que surgiu o projecto Belo, mudei de opinião e convenci-me da superioridade da sua solução.

Ultimamente procurei outro local para o serviço fluvial, parecendo-me satisfatório o topo-Leste da doca de Santos.

Achando-me só da minha opinião nas duas comissões em que o assunto foi ventilado, lembrei ao menos a conveniencia de não comprometer irreme-

diavelmente o futuro da natureza da construção que se fizesse.

Em Junho de 1928 pelo ministro de então, sr. Fernandes Bragança, foi aprovado o parecer da maioria da comissão.

Assim meachei novamente derrotado. Fôra-o em 1906, quando procurava construir a estação do Sul e Sueste no terrapleno da Alfandega; em 1928, vinte e dois anos depois, quando pugnava por nova solução de alcance incomparavelmente maior de preferencia ao alvitre anteriormente defendido e que agora vingava finalmente!

A Direção Geral de Caminhos de Ferro procurou, com louvável solicitude, dar cumprimento á resolução governamental.

O projecto, elaborado pela C. P. foi por ela modificado. A construção foi dirigida com carinhosa proficiencia pelo distinto engenheiro, sr. Couvreur, que dispensou especiais disvelos á ornamentação interior.

Foram tambem objecto de cuidadosos estudos os desembarcadouros e a sua ligação com o terrapleno, de modo que não ponha em risco a estabilidade do muro do cais.

Lamento deveras que, em vez da grande estação projectada por Antonio Belo ha doze anos — podia estar já concluida! — se inaugure hoje a estação fluvial do Sul e Sueste, esmeradamente construída aliás.

A do Arieiro, com que nem todos concordam, mesmo dentro da C. P., dificilmente será levada a efeito nos tempos que vão correndo, em que para muitos os caminhos de ferro se comparam ao velho leão moribundo da fabula.

Esperemos ao menos que a febre automobilistica determinará a construção da ponte sobre o Tejo, na qual se tolere o velho caminho de ferro desdenhosamente olhado pelo automovel como velharia quasi caduca.

E de aí, quem sabe a sorte que o destino reserva á estação que depois de 70 anos de existencia provisoria poderá ser ainda um dia condenada a novo avatar, até se perder no budico *nirvana*!

## A NOVA ESTAÇÃO FLUVIAL DO SUL E SUESTE

Do distinto engenheiro nosso presado amigo Lopes Galvão recebemos a seguinte carta:

Lisboa, 31 de Maio de 1932.

...Sr. Conselheiro e meu presado amigo

Tendo eu feito parte da Comissão que em 1928 foi nomeada para se pronunciar acerca do melhor local para a estação fluvial do Sul e Sueste que urgia escolher por causa da Exposição de Sevilha que tantos «turistes» havia de trazer ao nosso país; e tendo eu concordado e defendido até, o plano de obras do engenheiro Belo que V. tão brilhantemente apoiou, fique surpreendido quando na *Voz* de 28 do corrente li, no artigo intitulado «A Estação Fluvial do Sul e Sueste», o seguinte:

«O unico voto discordante foi o meu...»

Ora, eu tinha a impressão que o meu voto fôra tambem discordante; mas os factos haviam-se passado ha tanto tempo que eu nada quiz dizer sem consulta do respectivo «dossier».

Tenho agora presente uma copia do meu voto e nele leio o seguinte:

4.º — «Que no futuro delineamento das novas obras do porto de Lisboa, se preveja a construção duma estação central que seja ao mesmo tempo uma gare marítima, nos terraplenos da Alfandega a qual virá a ser construída quando, realizadas as obras da 5.ª secção do porto, as circunstâncias do movimento do porto aconselhem e seja possível deslocar mais para montante e atracação dos vapores de longo curso que hoje se faz em Alcantara».

E' certo que dei o meu voto para que no terrapleno da Alfandega se fizesse uma nova estação por causa da Exposição de Sevilha, mas acrescentei:

... 3.º) «Que se mude de já a estação do Sul e Sueste para os terraplenos da Alfandega, fazendo-se ali uma construção ligeira que não prejudique a construção da futura gare marítima».

Não foi pois o de V. o único voto discordante: Também o meu o foi. E muito me honra em estar de acordo com tão autorizada opinião. Com a mais elevada consideração creia-me

Amigo, colega e admirador

A. Galvão

Releve o distinto engenheiro signatário da carta o lapso de memória num artigo escrito sem consulta de documentos.

Folgo deveras por o ver assim reparado pela evocação de tão autorizado voto.

#### DOCUMENTOS PARA A HISTÓRIA

Ofício da Associação dos Engenheiros Civis à Associação Comercial de Lisboa:

II.º Sr.

Acuso a recepção do ofício que V. Ex.ª se dignou dirigir-me para declarar que o respeito da lei impedia a Direcção da Associação Comercial, a que V. Ex.ª dignamente preside, de aceder ao convite desta Associação comparecendo ou fazendo-se representar na sessão de ontem consagrada ao exame das alterações que se pretende introduzir no plano do porto de Lisboa.

Toda a assembleia sentiu que essa preocupação, respeitável mas infundada, a privasse da cooperação de V. Ex.ª e dos seus colegas no estudo de uma questão técnica de alto interesse para o comércio.

Nem a lei orgânica das associações de classe proíbe, salvo o devido respeito pela opinião de V. Ex.ª, a comparecência de pessoas estranhas numa assembleia para prestar esclarecimentos sobre um assunto a examinar, nem a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses é associação de classe. Na sua qualidade de sociedade científica, não está sujeita aos preceitos que regem aquelas agremiações.

Era de supor que a Direcção a que presido conhecesse a situação legal da Associação, e que não fizesse levianamente um convite contrário às leis ou aos seus estatutos.

Assim o comprehendeu um distinto membro da classe comercial, o sr. Alfredo da Silva, que veio assistir à sessão e num interessante discurso apreciou o assunto com excelente critério e senso prático, esclarecendo a assembleia que o aplaudiu calorosamente.

No caso de o permitir a lei, rogo a V. Ex.ª comunique à respeitável assembleia a que vai presidir:

1.º — que a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses abstendo-se de analisar miudamente um projecto que não foi publicado na integra, tem contudo elementos bastantes para julgar tecnicamente condenável e prejudicial aos bem entendidos interesses do comércio uma alteração tão profunda do plano das obras, como seria a construção de uma estacada avançada sobre o muro de cais da Alfandega;

2.º — que não tem até hoje havido divergências a este respeito, não só no parecer dos técnicos, como no de comissões mixtas em que o comércio de Lisboa foi dignamente representado, desde a que em 1884 propôs o plano geral das obras e de que faziam parte os srs. Carlos Santos, E. Pinto Basto e Gomes Neto, até ás de 1905 a que pertenciam os srs. Conselheiro Schroeter e Pedro Gomes da Silva;

3.º — que o único local julgado conveniente para a estação do Sul é o terrapleno em frente da Alfandega, com o que não é prejudicado o comércio, nem mesmo no período transitório de falta de obras complementares do porto de Lisboa, porquanto a Alfandega fica utilizando a sua doca e armazéns exactamente como hoje e pode aproveitar o desembarcadouro da estação para passageiros, ou ter um privativo na frente do muro junto da doca;

4.º — que não se deve sacrificar o plano das obras a circunstâncias transitórias como é a falta de armazéns em boas condições de resguardar a mercadoria nos diversos entrepostos, devendo-se pelo contrário construirlos junto dos cais acostáveis, o que é fácil e pouco dispendioso, sendo para lamentar que permaneça desaproveitado para atracação de navios o molhe ocidental da doca da Alfandega com 125 metros de frente e que fica quasi tão longe dos armazéns actuais como a estacada projectada;

5.º — que os encargos e embargos que tolhem a nossa expansão comercial vem em grande parte da má organização, da centralização dos serviços fiscais e da falta de camionagem do porto regular e economicamente organizada e feita pela exploração do porto, quer pela via fluvial, quer pela linha marginal cujos troços extremos não estão ligados;

6.º — que seria para desejar que a classe comercial se empenhasse com a sua influência e prestígio para que o regime aduaneiro e de exploração do porto seja racionalmente reorganizado e que quanto antes se façam as obras mais necessárias;

7.º — que a Associação, que nenhum capricho move e que obedece apenas ao nunca desmentido empenho de contribuir com o seu estudo imparcial, desinteressado e consciente para o progresso económico do país, põe-se à disposição da Associação Comercial de Lisboa para o estudo, numa comissão mixta, do assunto em litígio, de modo que todas as dúvidas e apreensões se esclareçam e desfaçam, e que se chegue a conclusões seguras e irrecusáveis sob o ponto de vista técnico e comercial.

Cumpre-me agradecer a V. Ex.ª o deferimento do meu pedido pela oferta de alguns exemplares do projecto.

Deus guarde a V. Ex.ª.

Lisboa, 22 de Agosto de 1906.

Ex.º sr. Presidente da Associação Comercial de Lisboa.

O Presidente

J. Fernando de Souza

#### A circular

Circular expedida às Camaras Municipais, Sindicatos Agrícolas e Associações Comerciais do Sul acompanhada do parecer do Conselho e da exposição que também foi enviada aos sócios da Associação Comercial de Lisboa.

III.º Ex.º Snr.

Pretendem alguns comerciantes de Lisboa levar o Comércio da capital a impor ao Governo a construção de estacadas e armazéns, em frente da Alfandega, no local destinado para a estação do Sul e Sueste segundo um projecto, que nem sequer foi aprovado pelas estações técnicas competentes e que vai de encontro ao plano geral de obras do porto de Lisboa, adotado e sancionado por lei, depois de cuidadoso e demorado estudo.

Alega-se em favor dessa pretensão a falta de armazéns, a não ser os da Alfandega, que oferecem para certas mercadorias as necessárias condições de resguardo, querendo em 1905 uma comissão, de que fez parte, entre outros representantes do comércio de Lisboa e como presidente da respectiva Associação Comercial, o actual Ministro da Fazenda, sr. Conselheiro Schroeter, propor a construção de armazéns em todos os terraplenos do porto, excepto naquele, e atribuir aos armazéns actuais da Alfandega papel muito restrito, logo que outros se façam no local conveniente e em boas condições.

Da mesma opinião fôr em 1904 o seu ilustre antecessor na presidência da Associação, o sr. Melo e Souza.

Todas as estações técnicas teem sido unânimes em reconhecer que para a estação do Sul não ha local mais apropriado, que a sua colocação em frente da Alfandega nenhum embargo causa aos serviços desta nem mesmo no actual período transitório, enquanto se não completam as obras do porto.

A actual estação, acanhada, mesquinha, ameaçando ruina, insuscetível de melhoria, com atracação difícil, é absolutamente imprópria e poucos anos pode durar, fazendo-se ali pessimamente o serviço.

E' uma vergonha para as províncias do Sul, que seja aquele o terminus fluvial em Lisboa da sua viação acelerada, e que não façam ouvir a sua voz quando se trata de um assunto que tanto as interessa.

Tomo, pois, a liberdade de lembrar a V. Ex.ª quanto conviria que a Associação a que V. Ex.ª dignamente preside, representasse ao Governo para que não seja alterada a resolução tomada por portaria de 5 de Maio de 1905, que mandou entregar do caminho de ferro do Sul a parte necessária ao terrapleno em frente da Alfandega e que seja quanto antes construída a nova estação com um desembarcadouro, para o que ha dotação destinada.

O documento que junto envio habilitará V. Ex.ª a ajuizar seguramente da questão.

Como engenheiro, como administrador das linhas do Estado, como filho do Sul e como português amante do seu país, não posso deixar de trabalhar para que se evite um grave erro administrativo, nocivo aos bem entendidos interesses do comércio de Lisboa e da vasta região servida pelas linhas do Sul e Sueste, e por isso apelo para o patriótico concurso de V. Ex.ª.

Subscrevo-me com subida consideração

Lisboa, 22 de Agosto de 1906.

De V. Ex.ª

Muito Atento Venerador

(a) J. Fernando de Souza

# A NOVA ESTAÇÃO DO TERREIRO DO PAÇO

FOI SOLENEMENTE INAUGURADA NO DIA 28  
DE MAIO COM A PRESENÇA DO CHEFE DO  
ESTADO E DO GOVÉRNO

Por CARLOS D'ORNELLAS

**D**EIXAMOS finalmente de atravessar aquele imundo pardo que no Terreiro do Paço estava há bastantes anos, arvorado em estação e ponte de vapores do Sul e Sueste.

Aquela caranguejola vergonhosa vai finalmente desaparecer, e temos hoje uma estação que enche de orgulho aqueles que contribuiram para a sua construção, constituindo a sua inauguração um verdadeiro acontecimento.

Em vários números desta revista contamos a história do imundo casebre que já há muito tempo devia ter desaparecido ou destruído por qualquer processo.

Mas, como dos fracos não reza a história, abandonemos aquele montão de lixo e vamos a falar da nova estação que foi inaugurada no sábado 28 de Maio de 1932.

As 11 horas começaram a afluir à nova estação os convidados entre estes autoridades militares e civis.

Chega a guarda de honra composta por uma força de marinha com a respectiva banda de música.

Chegam os ministros.

As 12,5 chega o Chefe do Estado, a guarda apresenta armas enquanto a banda executa a «Portuguêsa».

O Chefe do Estado, acompanhado pelo ministro da marinha passa-lhe revista.

A aguarda-lo à entrada do edifício estava todo o governo: no excepção do ministro das Finanças, e o director geral dos caminhos de ferro, engenheiro Alvaro de Sousa Rego.

Recebidos os cumprimentos, o chefe do Estado dirigiu-se para dentro do edifício que ostentava uma linda ornamentação de flores naturaes e plantas vistosas.

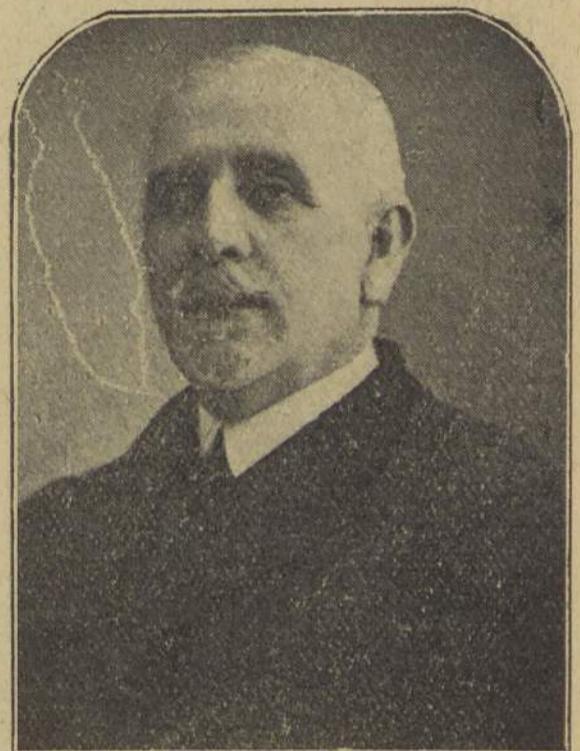
N'um estrado armado préviamente, tomou logar o chefe do Estado cercado pelos srs. general Domingos de Oliveira, presidente do Ministério, dr. Pais de Sousa, ministro do Interior, coronel Lopes Mateus, ministro da Guerra; almirante Magalhães Correia, ministro da Marinha; dr. Almeida Eusebio, ministro da Justiça; dr. Antunes Guimarães, ministro do Comércio; comandante Fernando Branco, ministro da Agricultura. Estavam também o sr. Fernando Teixeira, representando o mi-

nistro das Finanças dr. Oliveira Salazar. Em cadeiras junto à mesa presidencial estavam os srs. General José Vicente de Freitas, Coronel Mardel Ferreira, presidente e vice-presidente da Câmara Municipal de Lisboa; Brigadeiro Daniel de Sousa, governador militar de Lisboa; Generais Amilcar Mota, Teófilo da Trindade, presidente da Junta Autonomas das Estradas, Amilcar Pinto, Faria Beirão, comandante da G. N. R., Malheiros, comandante da G. F. e Brigadeiro Francisco Soares de Lacerda Machado, Almirante Isaias Newton, major general da Armada.

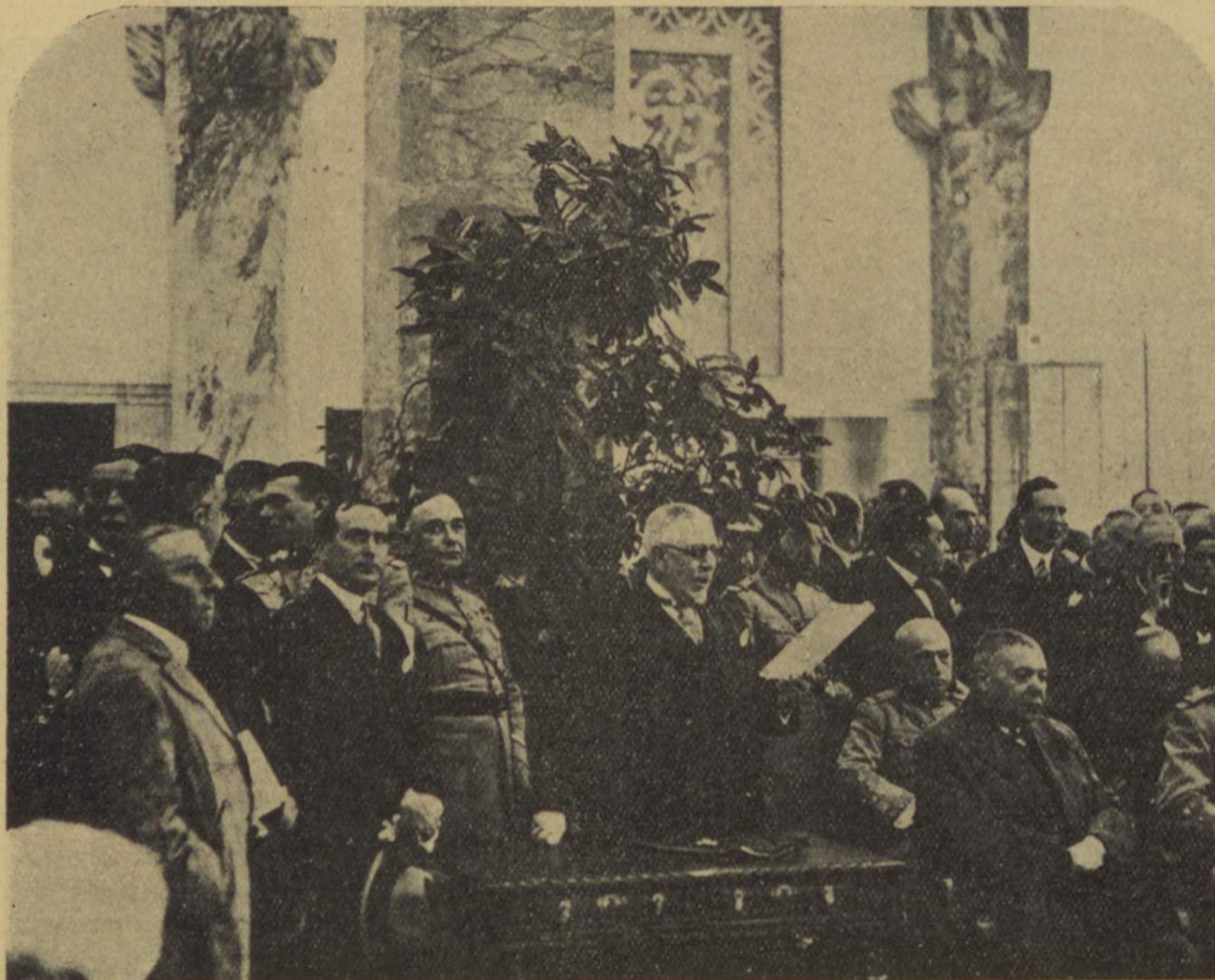
Noutros logares vímos os srs. Machado Pinto, director geral da Assistência, dr. Machado Ortigão, antigo governador civil de Faro, José Maria Alvaro, Albano de Sousa e dr. Miguel Trancoso, pela Associação Industrial, os engenheiros: Vasconcelos Correia, Nobre Guedes, Fernando de Sousa, Manoel Torres (Carlos), Coronel Lopes Galvão, José Guerreiro de Sousa, Monteiro de Barros, Paulo Machado, Sá Nogueira, Ferreira de Mesquita, Conde de Castelo Mendo, José Barata, General Pina, Ramos Coelho, Raul da Costa Couvreur, Feio Terenas, Capitão Mario Trigo, Filipe Cambournac, Neff Sobral, Carlos Pinto Machado, Severiano Vale Monteiro, Parreira, Constantino Cabral, representando os Caminhos de Ferro de Valle do Vouga, Angelo da Cunha e Abreu, Vicente Ferreira, Cancela d'Abreu, Conde de Vila Mendia Penedo.

Entre a numerosa assistência vímos os srs. Capitão Frederico Vilar, Comandante dos Bombeiros Municipais de Lisboa; Tenente Mario Reis, Conde de Almada e Abranches, Capitães Guimarães e Olympio de Melo, Comandante Quirino da Fonseca, Tenente-coronel Filipe Caiola, Dr. Vaz Sarafana, Demóstenes de Oliveira, Xavier da Fonseca, Franklin Lamas, Dr. Martinho Simões, Major Carlos David dos Santos, Dr. Goes, procurador geral da República, Tenente-coronel Esmeraldo de Carvalhais, General Estevam Aguas, Americo Augusto, Aderito Carmo, secretario particular do Chefe do Estado, Capitão Agostinho Loureiro, comandante da Policia Internacional, Francisco Augusto Ramos Coelho de Sá, Zacarias José Sant'Ana, José Barata, Coronel Vicoso May, Tenente-coronel Loureiro, etc.

Em primeiro logar falou o sr. engenheiro Alvaro de Sousa Rego, director geral dos Caminhos de Ferro, que leu o seguinte discurso:



A nova estação dos caminhos de ferro, no Terreiro do Paço



O sr. Director Geral dos Caminhos de Ferro, tendo o seu discurso

«É subida honra a presença de V. Ex.<sup>a</sup> neste acto, a que vem imprimir o maior brilho como insigne Chefe do Estado, sempre solícito em acompanhar com vivo interesse todos os melhoramentos nacionais.

A Vossa Excelencia a nossa rendida homenagem, aos Ex.<sup>mos</sup> Srs. Ministros, a tão culta assistencia e á Imprensa aqui representada, o nosso grato reconhecimento pela sua compa-  
rencia.

Bem merecida é em verdade a vinda aqui de V. Ex.<sup>a</sup> e do seu Governo, porque esta inauguração é o resgate de uma velha dívida á cidade de Lisboa e ás formosissimas provincias do Alentejo e do Algarve.

Ao provisorio barracão do Terreiro do Paço, cuja pobresa e longevitudo deprimiam a Capital e as referidas provincias, sucede, finalmente, edificio condigno da testa das linhas do Sul e Sueste, mercê da salvadora acção administrativa e financeira do sabio e prodigioso estadista, — Doutor Antonio d'Oliveira Salazar — que tem tornado possiveis tantos e tantos melhoramentos publicos.

Nêle se ostentam os nobres brazões da cidade de Lisboa e os das capitais dos districtos servidos pelo caminho de ferro, na concepção de uma homenagem ás respectivas populações, pelo seu proprio significado, e pelo merito revelado pelos ar-  
tistas portugueses a quem a sua execução se confiou.

E igual merito se observa na escolha e manufatura dos excelentes marmores de Vila Viçosa, na dos azulejos artisticos que ornamentam as salas de espera, em todos os complementos decorativos e de mais pormenores em que se evidencia e nobilita a industria nacional.

Foi esta a preocupação que levou a enriquecer com estas decorações o primitivo projecto do edificio, de cuja organiza-  
ção foi incumbida a Companhia dos Caminhos de Ferro Por-  
tugueses pelo ex-ministro Ex.<sup>mo</sup> Engenheiro Araujo Correia,  
tendo sido elaborado pelo distinto arquitecto Cotineli Telmo.

A escolha definitiva do local foi determinada, sob parecer

da Comissão nomeada por Portaria de 2 de Março de 1928, pelo Ex.<sup>mo</sup> Ministro Engenheiro Eduardo Bragança, a cuja iniciativa se deve a aprovação do projecto desta obra, adjudicada pelo seu serviço á firma Antonio Veiga e Manoel Martins d'Oliveira, que dela se houve com o maior zelo e probidade.

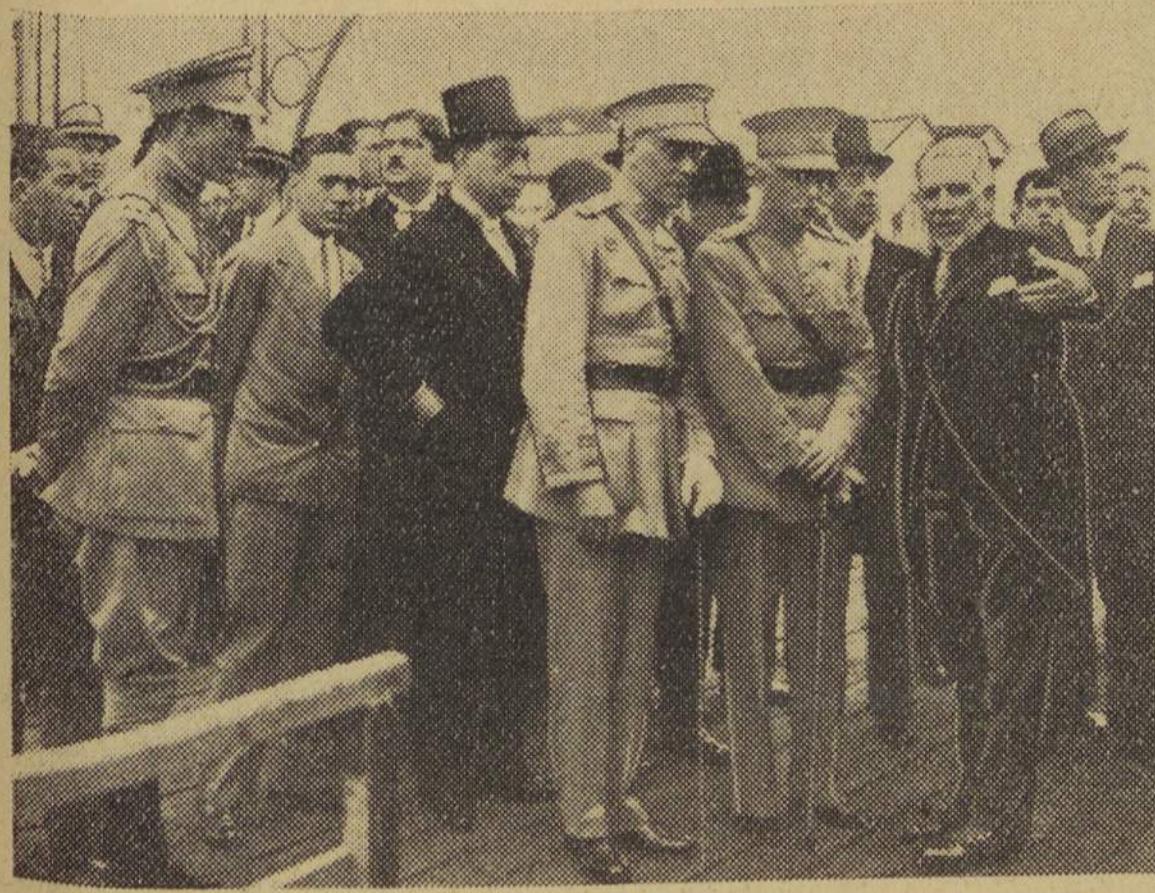
Importantes modificações e melhoramentos foram introdu-  
zidos durante a construção desta obra e outros anexos foram projectados nos meus Serviços de Estudos para completar a estação terrestre.

Entre estas merece especial referencia o projecto elaborado pelo habil arquitecto Antonio Bravo, da vedação do pateo exterior de acesso, condizendo com o estilo da estação na parte que a defronta e igualando, em felizes proporções, a que cerca o monumento a D. José, na frontaria voltada ao Ter-  
reiro do Paço.

\* \* \*

A parte fluvial da estação, em ligação com a muralha que limita este terrapleno reclamou desde logo a minha especial atenção e assumi a responsabilidade de propôr superiormente que a uma Comissão de tecnicos, idoneos e especializados, fôsse confiada a missão de pôr o problema em equação e a de orientar a elaboração e execução do respectivo projecto, visto que, perante as precarias condições de estabilidade da muralha e das que caracterisam esta Zona do Tejo, entendi que só assim se conseguia o exito de uma obra de singular melindre e dificuldade, exigindo ser criteriosamente reflectida e assistida na observação permanente dos efeitos que durante a sua execução se produzissem.

Congratulo-me por ter sido aceite esta orientação pelo Ex.<sup>mo</sup> Ministro de então Sr. General Vicente de Freitas, que, sob minha proposta, nomeou por Portaria de 28 de Junho de 1929 a seguinte Comissão: José d'Abecassis Junior, — Inspec-  
tor de Obras Publicas, Francisco Augusto Ramos Coelho de Sá, Raul da Costa Couvreur, Zacarias José de Sant'Ana, Car-



Visita ás instalações

los Pinto Machado, sendo presidente e o ultimo secretario, Presidencia que, por impedimento de saude do meu ilustre colega Abecassis, hoje infelizmente já desaparecido, foi mais tarde assumida pelo notavel professor e tambem Engenheiro Inspector Sr. Antonio Vicente Ferreira.

Preconisaram S. Ex. as a solução realizada com a maxima economia, dentro do que foi julgado necessário e suficiente.

Foi essa obra adjudicada, por Portaria de 16 de Abril de 1930, do actual Ministro Ex.º Sr. Dr. João Antunes Guimaraes á Sociedade de Construções e Reparações Navaes, Ltd.ª que bem se desempenhou e á Comissão dispensou tambem prestante colaboração.

A amarração das pontes que ligam os desembarcadouros a terra, sem que á muralha se transmitam esforços, o equilibrio e fixação daqueles, a facil substituição dos flu tuadores e peças complementares a atracação pratica e sem riscos dos barcos, foram os principaes objectivos atingidos pelo estudo, saber e técnica da Comissão ciada, a quem o paiz fica devendo o exito e eficiencia de tão importante trabalho.

\* \* \*

E' tempo, Senhor Presidente e meus Senhores, de salientar a cuidadosissima direcção fiscal desta obra, que muito deve ao merito e dedicação do meu ilustre colega Raul Couvreur, pois que mais de uma vez teve ensejo de revelar nela o seu valor e zelo, sendo inexcedivel na inteligente assistencia dispensada á execução destes projectos.

Sob sua proposta sofreram importantes alterações.

Interessam umas á propria estructura, como o da substituição de blocos sobrepostos, previstos no projecto, por cimento armado nas colunas em que vem apoiar-se a cobertura, estabelecendo assim a sua solida ligação com os alicerces, construidos tambem por vigas de cimento armado, fortalecendo-se por esta forma consideravelmente a sólidez do sistema;

A abertura de claraboias para aumentar a iluminação diurna e a elegancia deste amplio vestibulo;

O envidraçamento dos alpendres das fachadas; etc. Acessórios outras, como: a elaboração de varios projectos das instalações anexas ao edificio e a sua execução; o alargamento de uma fachada de 6,00m do pateo que dá sobre o rio, etc. atendendo com invulgar previsão e desvelo ás decorações interiores, á iluminação geral, ás instalações sanitarias e do serviço de incendios, á escolha de mobiliario que bem se harmonisasse com o conjunto arquitectonico, etc.

Não ha pormenor algum que não fosse seguido com esme-

rada vigilancia, quer nas construções terrestres quer nas instalações fluviais, tão contingentes e susceptíveis de influencias estranhas, podendo-se bem dizer que conseguiu perfeito e modelar acabamento desta Estação.

Injusto seria se não citasse o nome de um colaborador humilde — Antonio Duarte de Casanova — fiscal da construção, que é sem duvida um optimo funcionario.

\* \* \*

E soando uma hora de justiça, permita-me Vossa Excelencia Sr. Presidente da Republica e V. Ex.º Señor Ministro do Comercio e Comunicações que eu, acostumado a suportar resignadamente, por natural retraimento e por melindres de toda a ordem inerente á minha função oficial, injustas apreciações publicas menos agradaveis para a Direcção Geral de Caminhos de Ferro, saia dessa reservada atitude nesta festa, que, sendo nacional, é muito especialmente nossa para prestar merecida homenagem á competencia e dedicação pelo serviço publico dos que comigo trabalham, porque lhes devo gratas afirmações de louvor, como seu chefe, convicto como estou de que os organizamos a que tenho a subida honra de presidir, trabalham com a maxima probidade, afincadamente, no manifesto interesse de concorrerem para o progresso do paiz, com fé e patriotismo, porque outras recompensas não teem, se não a tranquilidade de consciencia pelo dever cumprido no serviço do Estado.

\* \* \*

Não é a oportunidade de citar mais nomes que a seu tempo serão conhecidos, porque principiam já a fructificar muitos



Um aspecto interior da nova estação

esforços dispendidos modestamente, em silêncio, mas que correspondem a um período de intenso trabalho em caminhos de ferro.

Oportuno é, porém, levar desde já ao conhecimento público, para que não se avolumem recriminações ou indiferença imerecida, que, desde 1927, além da fiscalização normal de 3.416 klm. de linhas em exploração, que determina copiosa correspondência com o estudo correlativo de muitos dos assuntos versados, se inauguraram já 37 klm. de via reduzida.

Fizeram-se trabalhos de campo de reconhecimento, com o fim de ouvir entidades das regiões interessadas e de comparar traçados para assentar em directrizes definitivas, na extensão aproximada de 735 klm.

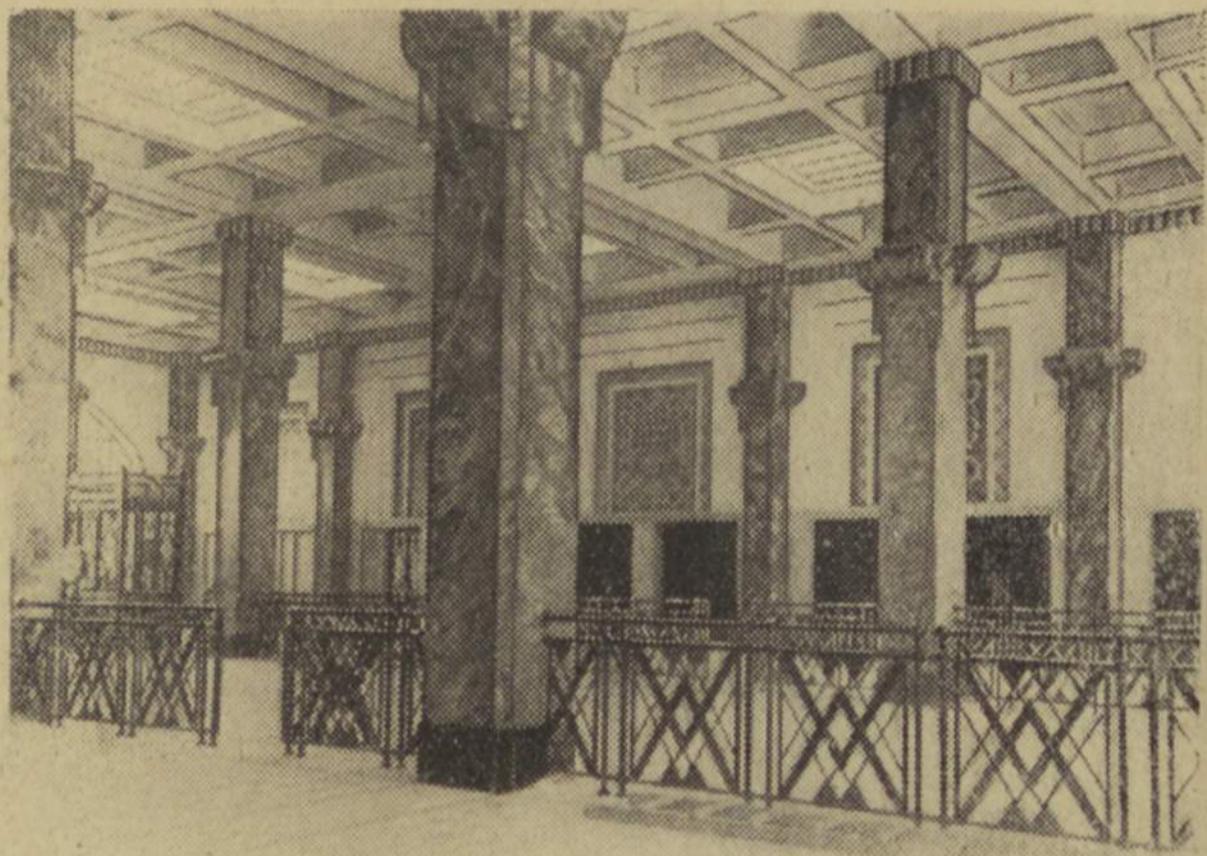
E com esses trabalhos preparatórios efectuaram-se estudos com projectos definitivos, compreendendo obras d'arte e edifícios, na extensão de 310 klm. de linhas ferreas, para assegurar a continuidade de trabalhos de construção indispensáveis.

\* \* \*

Estão actualmente em construção 150 klm. de novas linhas no valor de 60.000 contos, compreendendo entre as diversas obras d'arte as pontes sobre o Leça, a da Regua sobre o Douro, a do Varosa, o tunel da Trindade, etc.

E orgulho-me de poder afirmar, sem qualquer intenção desprimatorosa que o meu animo não consentiria, que a construção de linhas ferreas efectivadas pelo Estado no lustre que decorre não excede uma média de 450 contos por klm. na via larga e de 250 contos por klm. na via reduzida, custo inferior de 40 a 50% nas linhas construídas por Empresas Concessionárias.

Constato um facto feliz para um sector do funcionalismo



Uma vista interior da nova estação

do Estado a que presido, confirmado por documentação clara e precisa.

Bem se evidencia nele a vantagem que resulta da conjugação de múltiplos esforços, assim dispendidos, desde os estudos até final da construção, que me cumpre tanto mais focar, quanto sinto que conscientemente se exercem em ambiente de pouco apreço.

\* \* \*

Nas linhas em exploração efectuaram-se nos últimos quatro anos, sob a nossa Administração e fiscalização, *Obras complementares* na rede do Estado, que já acresceram ao seu valor em cerca de 40.000 contos, sendo ainda pela organização modelar da escrita e contabilidade do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, e pela zelosa e profícua gerência da sua Comissão Administrativa, que o Governo lhe confiou, por operações de crédito já autorizadas em parte efectivadas, elevar as suas dotações normais de cerca de 150.000 contos, sendo 100.000 consignados a obras complementares.

Teve o Governo principalmente em vista melhorar a habitação do pessoal, como o decreto taxativamente determina e prover à segurança da circulação dos comboios, tornando possível acelerar-lhe as marchas, como indispensável à defesa do principal factor económico da Nação em matéria de transportes, e à intensidade da vida moderna.

Os restantes cincuenta e mil contos, adicionados às disponibilidades normais irão levar as linhas iniciadas a pontos previamente fixados, que economicamente se torna urgente atingir para valorização do grande capital já invertido nelas e melhoria do seu rendimento útil.

\* \* \*

Nunca o país disfrutou de tão largas cotações neste ramo da sua actividade económica, só possível pela firmeza do crédito de que actualmente disfruta, mas a elas corresponde, sem contestação, a exigência de maior esforço e sacrifício por parte dos serviços a quem essa função incumbe.

Excessivos seriam eles para mim, pela insuficiência de recursos próprios, mas animado pela fé inquebrantável que tenho no futuro dos Caminhos de Ferro, que necessariamente teem de voltar à plenitude da sua função, essencial à vida de todos os países, rodeado de autênticos e dedicados valores, unidos no firme propósito de bem servir e de corresponder às exigências do momento, sinto que a nossa ação continuará a afirmar-se, sem desfalecimentos, a favor da Nação.



Outro aspecto da nova estação

Usou depois da palavra o Sr. Dr. João Antunes Guimarães, ministro do Comercio, dizendo que este melhoramento constituido pela estação do Sul e Sueste, é uma antiga e velha aspiração da cidade de Lisboa e das províncias do Sul do País, que a gare ficará servindo. Associa-se ás homenagens prestadas pelo sr. engenheiro Sousa Rego, áqueles que trabalharam para a sua realização.

E a seguir:

— Esta obra que é notável, só foi possível com o advento do 28 de Maio.

«Sem esse esforço admirável do Exército ela não se teria feito.» «Só a hora de prestar justiça a essa obra que marca a ressurreição da Pátria com os portos, estradas, telefones, caminhos de ferro e tantas outras.»

Esta magnifica obra é verdadeiramente um padrão nacionalista, desde os planos de engenharia, construção, etc., até aos materiais que ali foram empregados.

O povo tem correspondido aos esforços do Governo. Há cerca de 300 fontes, lavadores públicos, quatrocentas estradas, escolas, etc., construídas pela actual situação, e a serie de obras iniciadas em todos os sectores, estradas, edifícios, portos e caminhos de ferro, demonstram a ação do 28 de Maio.

Para que esta obra de renovação nacional, perdure e seja continuada, ainda há pouco ouviu na consagração daqueles que tombaram em defesa da ordem, é necessário proclamar bem alto a harmonia e a unidade da Nação à volta da bandeira da Pátria. Fazendo suas estas palavras pede a todos que o ajudem, unindo-se em volta do governo da Ditadura, afim de revigorar as energias da Nação amortecidas por mesquinha política.

Termina, soltando vivas à Pátria, à República, ao sr. Presidente da República, ao Exército e ao 28 de Maio.

O sr. engenheiro Alvaro de Sousa Rego, leu em seguida, o seguinte:

#### AUTO DE POSSE

Aos 28 dias do mês de Maio de 1932 foi solenemente inaugurada a nova estação dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, por sua Exceléncia o Sr. Presidente da República, General António Oscar de Freitas Correia, com a presença de representantes do Governo e da Câmara Municipal, sendo Ministro do Comércio e Comunicações o Exmo Sr. Dr. João Antunes Guimarães e Director Geral dos Caminhos de Ferro o Eng. Alvaro de Sousa Rego. O projecto do edifício foi organizado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e aprovado por portaria de 31 de Dezembro de 1928, e o da instalação fluvial pela Comissão nomeada por Portaria de 23 de Junho de 1929, exercendo o Eng. Chefe da Divisão de Via e Obras, Raul da Costa Couvreur, e delegação da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro na fiscalização das respectivas empreitadas, a primeira das quais foi adjudicada à firma António Veiga & Manoel Martins de Oliveira e a segunda à Sociedade de Construções e Reparações Navais, Lda. que bem cumpriu.

No decurso dos trabalhos foram introduzidas algumas modificações nestes projectos e elaborados outros dos anexos, não só para maior garan-



Visita ás instalações

tia da estabilidade das obras como para a formoseamento, comodidade e maior brilho das instalações desta estação, testa das linhas ferreas do Sul e Sueste, no centro da cidade de Lisboa; e para constar, bem como da sua entrega á Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, concessionária da exploração das linhas do Estado, pelo contrato de 11 de Março de 1927, se lavrou este auto que vai ser assinado pelo insigne Chefe do Estado, governo e mais funcionários e entidades nele mencionados e presente a este auto.

(aa) General Carmona, General Domingues d'Oliveira, João Antunes Guimarães, Mário Pais de Sousa, José d'Almeida Eusebio, Coronel Lopes Mateus, Contra Almirante Luís António de Ma-

galhães Correia, Fernando Branco, Henrique Linhares de Lima, Gustavo Cordeiro Ramos, Alvaro de Sousa Rego, José Vicente de Freitas, Francisco Henrique Goes, Daniel de Sousa — Comandante Geral da Divisão, Pedro Paulo Pinheiro Machado, General Amílcar Pinto, General Alexandre Malheiro, Augusto M. Farinha Beirão, Eng. Vasconcelos Correia, Francisco Soares de Lacerda Machado, Eduardo d'Aguiar Bragança, Eng. Ferreira de Mesquita, Frederico Cambournac, Mário Dias Trigo, António Branco Cabral, António Camara Melo Cabral.

Levantada a sessão o Chefe do Estado, acompanhado dos membros do governo, visitou a estação.

O Chefe da Estado, ministros, etc., dirigiram-se para as pontes acostaveis. A' ponte n.º 1 estava acostada a canhoneira «Ibo» da Marinha de Guerra, cuja tripulação formada na tolda, prestou as honras de estilo dando os «vivas» da ordenança.

Foram visitadas depois todas as novas instalações, tendo o sr. general Oscar Carmona transmitido ao sr. engenheiro Sousa Rego Director Geral dos Caminhos de Ferro as suas felicitações por tudo quanto tinha visto.

Franqueada ao público, foi a estação do Sul e Sueste visitada durante todo o dia por alguns milhares de pessoas.

O projecto da instalação elétrica da nova estação foi elaborado pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro e executado sob a direcção do sr. engenheiro Pereira de Moura.

O novo edifício honra-nos, pois além do gosto artístico com que tudo está disposto, todos os materiais são portugueses.

E' nacional o cimento, são nacionais os lindos marmores e muito portugueses pelo estilo, os azulejos que revestem os interiores.

E' pois, sob todos os aspectos um edifício que nos honra, não só pelo ponto de vista arquitectónico, e artístico mas também pela importância do projecto técnico que vem grandemente dignificar a engenharia portuguesa.

Sobre a nova estação publicou a *Gazeta* N.º 1050, notícia detalhada e congratulamo-nos por ver realizado um projecto que vem substituir os imundos barracões que, há já mais de 70 anos eram provisórios e nos envergonham perante os olhos de estrangeiros que nos visitam e até mesmo entre nós os portugueses havia uma certa relutância em entrar naquele imundo chavascal.



Aguarda d'honra em frente da estação aguardando o Chefe do Estado

# HA QUARENTA ANOS CAMBIOS

Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 Julho de 1892

## Boletins financeiros

*Bolsa de Paris, 28 de Maio.*

Os fundos franceses continuam subindo, e salvo caso extraordinario que nada faz esperar, é mais que certo que irão até o par ou mais ainda. De tempos a tempos procura-se distrahir a economia dos nossos fundos do Estado, com o fim de reanimar outros valores e crear-lhes mercados próximos, mas é tempo perdido, porque os compradores não querem outro papel para a sua capitalização, comprando sólamente fundos públicos.

Por isso apesar da campanha de alta que se prodziu sobre o Exterior por motivo do famoso *modus vivendi* que seria adoptado pelos dois países para a importação dos vinhos hespanhóis, podemos persistir em afirmar que o verdadeiro público não pensa nisso, e os cursos de 66 1/2 são puramente especulação bolsista, creada pelo descoberto do Stock Exchange, grande vendedor de *primes* a longo prazo e que, achando-se a trasbordar cada dia mais, não sabe já onde collocar, e ajuda para isso a subida das cotações.

O Portuguez, ora subindo ora descendo, mantém 29 7/8 apesar das ultimas notícias que se receberam da queda do gabinete, ou de uma parte d'elle.

O Italiano está fraco, a 91,10; o Turco inactivo a 20,55 e os Russos sempre bem mantidos tem tido muito boas vendas.

Os valores de credito seguiram ou procuram seguir o caminho dos fundos do Estado, o que só difficilmente conseguem. O Foncier attingiu 1:210 e 1:185, pela discussão do projecto de lei relativo ao uso que a caixa de depósitos poderá fazer d'oravante dos fundos das Caixas Económicas, empregando-os em empréstimos commerciaes e creando para este fim obrigações negociáveis. É certo que, se esse projecto é votado, o Foncier terá um concorrente, mas não se diz que a concorrência é a irmã do negocio? Portanto nada se pode dizer enquanto a votação da camara não decidir. Esperemos.

O Banco de Paris retomou o preço de 682 o Lyonais faz 791 e o d'Escompte 190.

Os caminhos de ferro franceses começam a ter receitas mais satisfatórias; o Lyon cota-se a 1:477; o Norte, 1815.

Boa procura de Caminhos de Ferro Hespanhóis; o Zaragoza e o Norte progridem a 217 e 192. Cota-se os Andaluzes a 340 e os Portuguezes a 80.

O Suez, com a subida de receitas, eleva-se a 2:790. O Rio Tinto faz 425.



## O Brasil não vai ao Congresso Internacional Ferroviário

O governo brasileiro resolveu não tomar parte, por motivo de economias, no Congresso Internacional Ferroviário que se realizará no Centro no proximo ano.



## NUMEROS ATRAZADOS

A um nosso antigo assinante falta-lhe o numero 942 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* referente a 16 de Março do ano de 1927.

Caso alguém o queira vender compramos na administração desta revista.

**Freios** para caminhos de ferro a vapor e electricos

**Amortecedores de choques** para os ganchos de engate dos caminhos de ferro

**WESTINGHOUSE**

ÉTLBAISSEMENTS DE FREINVILLE

**SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA**

CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres . . . . .	109\$80	110\$20
Paris . . . . .	1\$17 7	1\$18,1
Madrid . . . . .	2\$46 7	2\$47 3
Nova Iorque . . . . .	29\$86 0	29\$97,0
Zurich . . . . .	5\$84,0	5\$86,5
Roma . . . . .	1\$53,2	1\$53,8
Bruxelas . . . . .	4\$16,4	4\$17 9
Amsterdão . . . . .	12\$09,0	12\$15,0
Berlim . . . . .	7\$09,0	7\$11,8
Praga . . . . .	\$88,7	\$89,0
Rio de Janeiro . . . . .	2\$23,0	2\$23,8
Libra Ouro . . . . .	—	—

## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

CAPITAL ACÇÕES—Esc. (ouro) 13.500.000\$00

CAPITAL OBRIG.—Esc. (ouro) 44.165.070\$00

SÉDE EM LISBOA  
LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:  
PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração:

Desde o Lobito á Fronteira, quilometros

1.347. Distancia do Lobito á região mi-

neira da Katanga: Quilometros 1.800

Este numero foi visado

pela Comissão de Censura

## ELECTRICIDADE

## Hidro Electrica Alto Alentejo

RUA DOS DOURADORES 150, 1.º - LISBOA

Produção, transporte e distribuição de energia eléctrica

POTENCIA INSTALADA 3.200 HP.  
EM INSTALAÇÃO 6.000 HP.

## INSECTICIDAS



## MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

## Tomás da Cruz &amp; Filhos, Ltd. a

Telefone PRAIA DO RIBATEJO N.º 4

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO

## CAIXOTARIA

DOCA DE ALCANTARA  
LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL

Telegramas: TOCRUZILHOS

Praia do Ribatejo

## REVISTAS

## Revista Insular e de Turismo

Publicação mensal de propaganda dos  
Arquipelagos dos Açores e da Madeira  
e do Turismo em Portugal

Excelente colaboração de cotados escritores

Redacção e Administração: R. DA HORTA SECA, 7, 1.º -- Lisboa

Telefone (P BX) 20158

## Royal Mail Steam Packet Company

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires — Os vapores teem magníficas acomodações para passageiros —



Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida à portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas — Para carga e passagens trata-se com

Agentes em Lisboa JAMES RAWES &amp; C.º

RUA DO CORPO SANTO, 47, 1.º

NO PORTO

TAIT &amp; C.º

RUA DOS INGLESES, 28, 1.º

## MARCAS E PATENTES

## MARCAS E PATENTES

Para a sua obtenção em Espanha e no  
Bureau International de Berne (Suiça)

DIRIJA-SE A

## THE UNION

Agencia fundada em 1916

DIRECTOR GERENTE: D. Rodolfo de la Torre Roselló

Professor Comercial e Agente Oficial da Propriedade Industrial

MADRID (Espanha)

Barquillo, 18

Telefone, 19329

Caixa Postal 137

Se deseja comprar ou vender em Espanha, anuncie na Revista «THE UNION». Cada um dos seus números constitue o repertório mais útil e numeroso dos Importadores e Exportadores espanhóis. (Peça-nos um exemplar gratis).

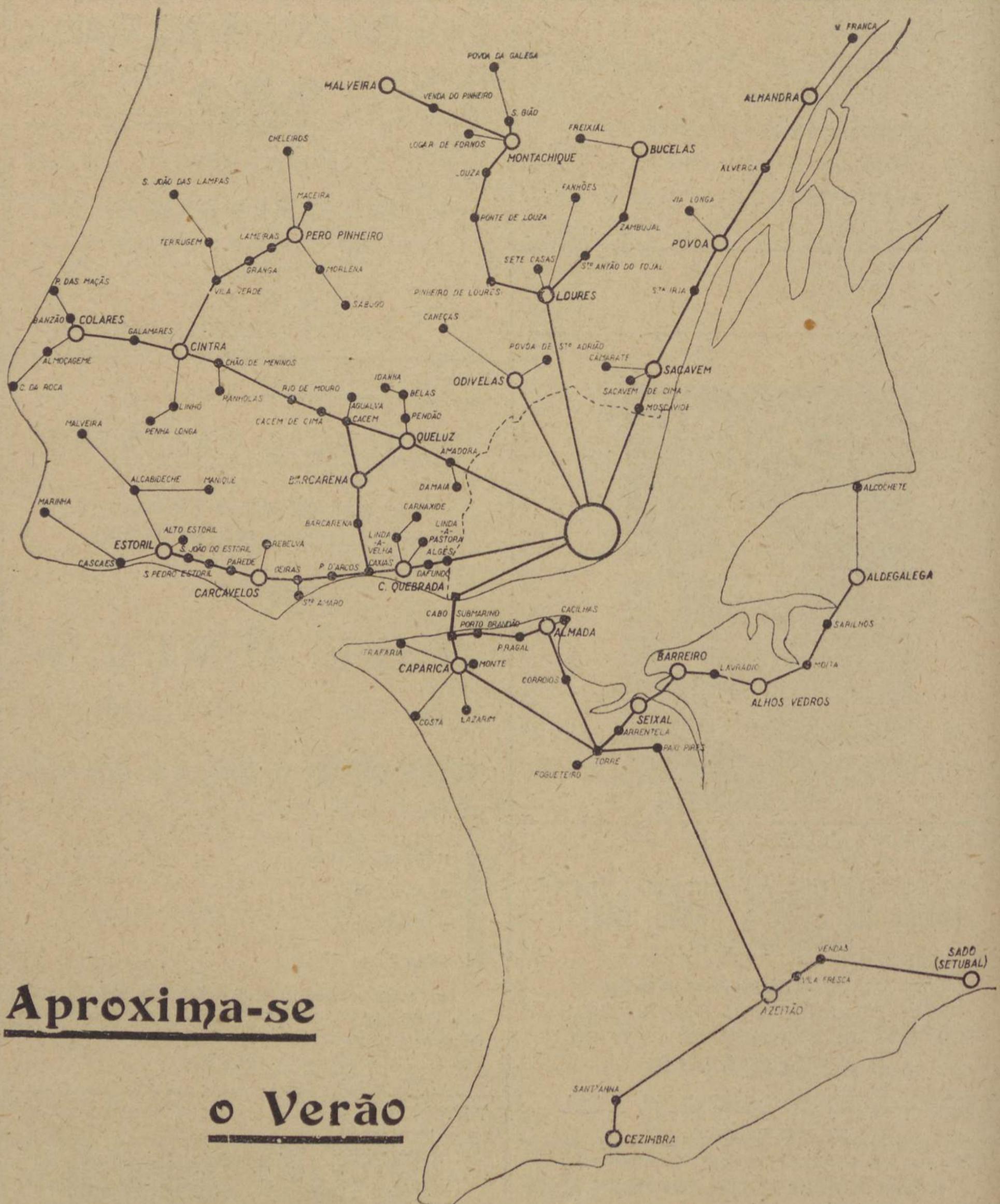
## TINTURARIAS

## TINTURARIA Cambournac

11, L. da Annunciada, 12-175-A, Rua de S. Bento, 175-B

Oficinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades  
rivalizando com as dos fabricantes  
ingleses, alemães, e outrosTinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como  
fato feito desmanchado — Encarrega-se de reexpedição pelo ca-  
minho de ferro ou qualquer outra via — Limpa pelo processo  
parisiense fato de homem, vestidos de seda ou de lã, etc, sem  
serem desmanchados — Os artigos de lã limpos, por este pro-  
cesso não estão sujeitos a serem atacados pela traça.



**Aproxima-se**

**o Verão**

.....mas ir para fóra de Lisboa e ficar incomunicável, é como se voltasse ao seculo XVIII... Por isso deve levar consigo o seu Telefone. A rede dos arredores de Lisboa vai até aos pontos mais escondidos e pitorescos onde as vossas ferias serão tranquilas e ao abrigo das imprevidências porque para todos os casos.

**lá está o telefone**

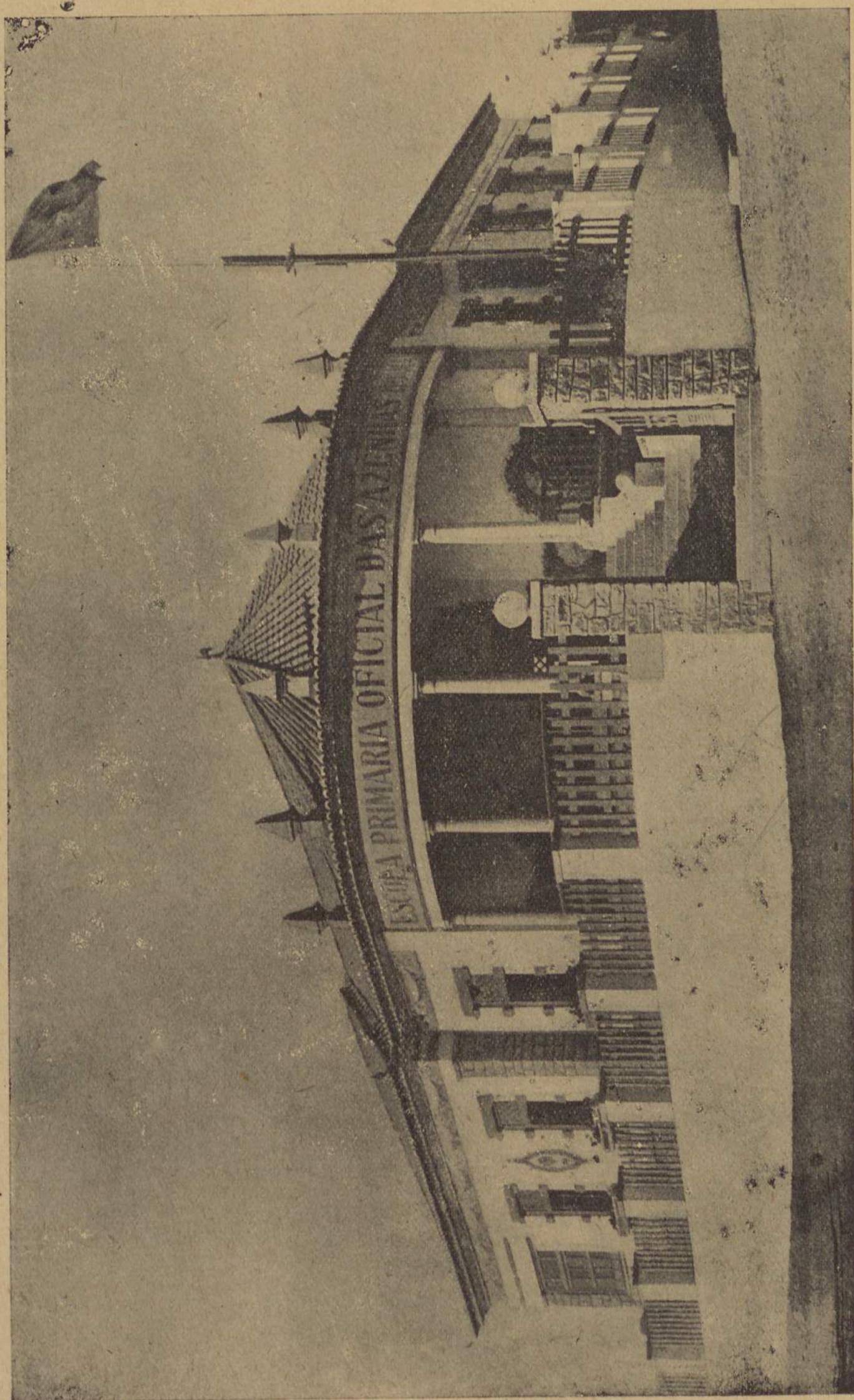
Informe-se na

**THE ANGLO PORTUGUESE TELEPHONE C.º LTD.**

Rua Nova da Trindade, 43

**LISBOA**

**Rossio, 67**



A ZENHAS DO MAR — ESCOLA PRIMÁRIA OFICIAL