

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

— Fundador: L. DE MENDONÇA E COSTA —

Directores: J. FERNANDO DE SOUZA (Engenheiro) e CARLOS D'ORNELLAS (Jornalista)

Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

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

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

Delegado em Espanha: D. EUGENIO DEL RINCON, Calle de Fermin Salvochea 7, hotel (Colónia Itorbe)

Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

1290

Setembro 1941

A N O L I I I

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00.
Estrangeiro (ano) £ 1.00. França (ano) francos 100. — África (ano) 72\$00.
Empregados ferroviários (trimestre) 10\$00. Números atrasados 5\$00.

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

AMÉRICO F. LAMARES
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO

Eng.^o M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
DR. MANUEL MÚRIAS
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General RAUL ESTEVES
General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.^a ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Coronel de Eng.^a ABEL URBANO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.^a MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Eng.^a JAIME GALO
Capitão HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTEZ

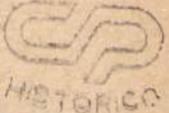


S U M A R I O

Conselho de Administração da C. P.	451
Sinopse histórica da C. P., pelo Eng. ^o J. Fernando de Souza	453
Resinas sintéticas ou algumas aplicações do aldeído fórmico, por Adalberto Ferreira Pinto (Tenente de Engenharia)	458
Comunicações em Trás-os-Montes, tese apresentada pelo Conse- lheiro Fernando de Souza, no Congresso Trasmontano de 1941	461
«Nau Portugal», pelo Eng. ^o Salvador de Sá Nogueira	469
Publicações recebidas	482
A Emprêsa Geral de Transportes, L. ^{da}	483
A Electrificação dos Caminhos de Ferro em Portugal e a C. P., por José Lucas Coelho dos Reis	485
Grande organização da indústria de transportes internacionais	487
Banquetes de homenagem	489
No Jardim Zoológico, inauguração do Parque das Laranjeiras	491
A Guerra e os Caminhos de Ferro	492
Há 50 anos	494
Linhos Estrangeiros	496
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	497
As novas taxas postais	499
A Indústria dos Transportes Internacionais	500
Livros Novos	502
«Manual do Viajante em Portugal»	503
Panorama da temporada teatral, por Miguel Coelho	504
Actualidades cinematográficas, por António de Carvalho Nunes	505
Transportes Internacionais, a firma Carlos Guerin, L. ^{da}	506
Parte Oficial	508
Inauguração do túnel da Estação do Rossio em Novembro de 1889	513
Crónica Internacional	514
Construtor civil sr. António Veiga	515
Vida Ferroviária	516

Conselho de Administração da C. P.

ARQUIVO



Coronel Manuel J. Pinto Osório
Vice-Presidente da Comissão Executiva

Eng.^o Vasconcelos Corrêa
Presidente do Conselho e da Comissão Executiva



Fausto de Figueiredo
Vice-Presidente do Conselho



Dr. Fezas Vital
Membro da Comissão Executiva



General Raúl Esteves
Vice-Presidente do Conselho e Membro da Comissão Executiva



Dr. José Alberto dos Reis
Membro do Conselho



Louis Roger Montagné



Capitão Mário Costa



Herculano Ferreira

Síncpse histórica da C. P.

Pelo Engenheiro J. FERNANDO DE SOUZA

Ebem conhecida a história acidentada da nossa principal emprêsa ferroviária, que explora toda a nossa rede de via larga com exceção de 250 quilómetros das linhas da Beira Alta e dos 26 quilómetros da linha de Cascais, que, embora arrendados à Sociedade Estoril, pertencem também à C. P.

É sempre útil recordá-la. Trata-se de um grupo de 2.536 quilómetros.

No excelente livro *Caminhos de Ferro* do distinto engenheiro Manitto Tôrres e na minuciosa monografia *Origens, fundação e evolução da C. P.* do Sr. Jorge Fernando Teixeira se encontram os dados históricos necessários.

Como é sabido, houve as tentativas malogradas da Companhia de Obras Públicas de Portugal de 1844 a 1846 e da Companhia Central Peninsular em 1852, com o fito de construir a linha férrea de Lisboa à fronteira espanhola.

Após várias vicissitudes a última dessas companhias abriu à exploração o curto trôço de Lisboa ao Carregado em 1856.

Em 1857 tentou-se conceder a linha de Santarém ao Pôrto a Morton Peto em coincidência com a rescisão do contrato da Companhia Central Peninsular.

Enquanto ocorriam várias vicissitudes terminadas pela rescisão do contrato Morton Peto, a construção continuou por conta do Estado, até que em 1859 se firmou o contrato com D. José de Salamossa, que se tornou definitivo em 14 de Setembro de 1859.

Alargou-se a via para 1^m,67, igual à espanhola, e concederam-se subvenções quilométricas, de modo que em 1863 ficou aberta a linha até Badajoz, em 1864 até Gaia e em 1877 até ao Pôrto.

Em 1877 foi concedida à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, para a qual fôra transferida a concessão de Salamanca, uma linha do Crato a Cáceres.

Em 1880 foi concedida provisoriamente à C. P. a linha de Oeste de Lisboa por Torres Vedras, Caldas, S. Martinho e Marinha Grande a Pombal ou proximidades. O

contrato definitivo foi firmado em 1882 e o de Tôrres-Figueira-Alfarelos em 1883.

Nessa ocasião a C. P. tomou conta do ramal de Coimbra cedido pela Companhia da Beira Alta.

Em 1885, após luta renhida para nacionalizar inteiramente a Administração da Companhia, assinou-se finalmente o contrato de concessão da linha da Beira Baixa.

Em 1886 foi concedida a linha de circunvalação Santa Apolónia a Bemfica e em 1887 as linhas de Cascais e Urbana (com o túnel). Foram então remodelados os Estatutos da Companhia.

Por essa altura a C. P. tomou sobre si a administração das linhas de Oeste em Espanha (Astória a Malpartida) com pesados encargos. Fôra também concedido o ramal de Alfarelos à Figueira, no qual entestou a linha de Oeste, Tôrres-Figueira-Alfarelos.

A multiplicidade de operações financeiras que as novas linhas e as de Espanha obrigaram a C. P. a realizar, criaram-lhe uma situação sobremodo crítica, à beira da falência. O Governo nomeou uma Comissão administrativa e determinou a sua ingerência directa por Decreto de 21 de Abril de 1892.

Uma lei de 1893 providenciou de modo genérico sobre o procedimento para com as Companhias em estado de falência.

Depois de renhidas lutas e complicações várias com os credores foi finalmente aprovado o convénio em 1894 e pouco depois em 30 de Novembro de 1894 os novos Estatutos.

Todos êsses factos são proficientemente narrados no opúsculo do sr. Jorge Teixeira.

* * *

Após o Convénio, abre-se novo período de vida para a C. P. de 1894 a 1932.

Em 1899 a C. P. tomou conta da linha do Setil a Vendas Novas e concluiu-a, passando a explorá-la, para o que foi inaugurada em 1904. No mesmo ano tomou sobre si a exploração da linha de Coimbra à Lousã, concedida à Companhia do Mondego.

Em 1911 a proclamação da república no ano anterior teve a sua repercussão em

desordens e greves, que se repetiram e agravaram até 1914.

A situação da Companhia melhorara; aumentavam as receitas e por uma interpretação do Convénio que sofreu contestação, multiplicaram-se as obras complementares, a construção da segunda via e as aquisições de material circulante.

* * *

Em 1914 resolveu-se arrendar a linha de Cascais à Sociedade Estoril, que a eletrificaria.

Com a guerra de 1914 e a entrada nela de Portugal surgiram questões relativas aos obrigacionistas alemãis.

Entrou-se no regimen imperfeito das sobretaxas inferiores ao que deviam ser e tardivamente concedidas em termos atentatórios dos direitos das Companhias.

Surgiu a necessidade de recorrer à lenha como combustível e houve uma demorada greve em 1918. Prolongaram-se os conflitos com o Governo por causa das sobretaxas, de modo que chegou a ser preciso em 1919 suspender o pagamento do cupão das obrigações do 1.º grau e o exercício fechou com déficit de perto de 7.000 contos.

Em 1921 o déficit subiu a 18.819 contos.

Em 1922 findaram os movimentos do pessoal.

Em 1923 a C. P. tomou sobre si a exploração do ramal de Tomar e do trôço de Lousã-Ceira da linha do Mondego.

Em 1924 as sobretaxas foram substituídas pelos multiplicadores com o limite de 11.

As receitas foram aumentando, os déficits diminuindo.

Em 1926 iniciaram-se negociações para a aquisição da linha da Beira Alta, que após várias alternativas foram abandonadas em 1930.

Em 1926 abriu-se a tracção eléctrica da linha de Cascais e regularisaram-se as concessões das linhas de Sintra-Tôrres e da de Vendas Novas.

Em 1926 aprovou-se novo regulamento da Caixa e iniciaram-se as negociações para o arrendamento dos C. F. E..

* * *

Entra-se no período dêsse arrendamento efectuado em 1927.

No respectivo relato do opúsculo do Sr. Jorge Teixeira não se distinguem as vicissitudes da Administração do Estado, que teve, de 1899 a 1911, um período de actividade, de boa e progressiva gerência, com a conseguinte melhoria de exploração e construção de alguns centos de quilómetros de novas linhas e obras complementares e mediante os recursos proporcionados pelo Fundo especial, criado em 1899.

O advento da república trouxe um período de ingerências políticas e desordem financeira, que tornou indispensável o arrendamento.

O contrato com a C. P. foi firmado em 11 de Março de 1927.

Em 27 de Janeiro de 1928 efectuou-se o trespassse da exploração das linhas do Tâmega, do Corgo e do Sabor para as duas Companhias do Norte e Nacional.

Na resolução dos litígios com as Companhias derivados dos arrendamentos não houve sempre o espírito de justiça e equidade em que se devia inspirar a sua solução.

Em 1931 o déficit das linhas do Estado foi de 4.635 contos.

Fez-se a segunda via nos troços Campanhã-Contumil do Minho e Lavradio-Pinhal Novo na do Sul.

Construiu o Estado a nova estação fluvial de Lisboa e em 1936 ficou completo o ramal de Sines e a segunda via Contumil-Ermezinde.

Os déficits foram crescendo até 8.312 em 1935.

Em 1937 abria mais um trôço de linha de Portalegre até Cabeço de Vide. O déficit subiu nesse ano a 10.858 contos.

Novos acordos se negociaram com o Estado sobre o arrendamento sem se chegar a resultados definitivos.

A situação continuou a agravar-se.

Em 1940 as soma de encargos dos C. F. E. elevou-se a 18.079 contos enquanto, na rême

própria da Companhia houve um saldo de exploração de cerca de 16.000 contos.

Em 1928 podera a C. P. dispender 27.000 contos em obras complementares e material circulante.

A partir de 1930 foi peorando a situação.

Em 1931 remodelou-se a Companhia, alterando os Estatutos, aprovados em 1931, de modo que se eliminaram os direitos especiais do Comité de Paris. Aumentaram-se os encargos das obrigações, mas pagos em papel.

* * *

No novo período aberto pela reforma noticiada a crise económica geral e a situação legal em França determinaram sérias dificuldades e melindrosos litígios judiciarios.

Em 30 de Setembro de 1938, de 765.000 obrigações em circulação, haviam aderido aos novos estatutos 708.000.

Houve um conflito sério com a Aeronaútica Naval por causa dos terrenos da C. P. por aquele ocupados na margem do Tejo. Em 1938 resolveu o Governo liquidar a questão, comprando os terrenos e pagando os 1.623 contos de rendas em dívida.

A venda fez-se por 16.683 contos além de cedências e trocas com a Câmara Municipal e o Pôrto de Lisboa.

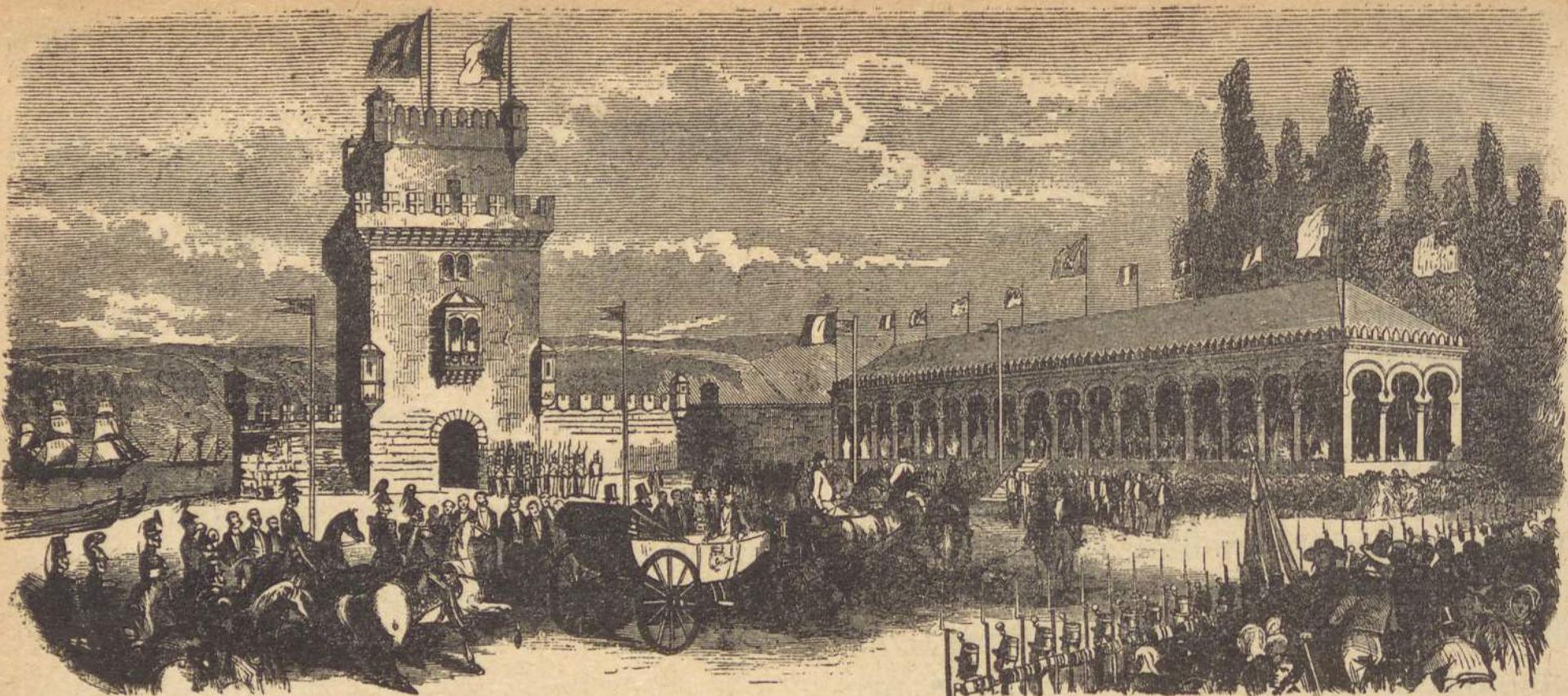
Reembolsaram-se obrigações garantidas pelos terrenos e destinou-se o saldo a compra de automotoras.

Devemos registar a compra recente de magníficas carruagens na América.

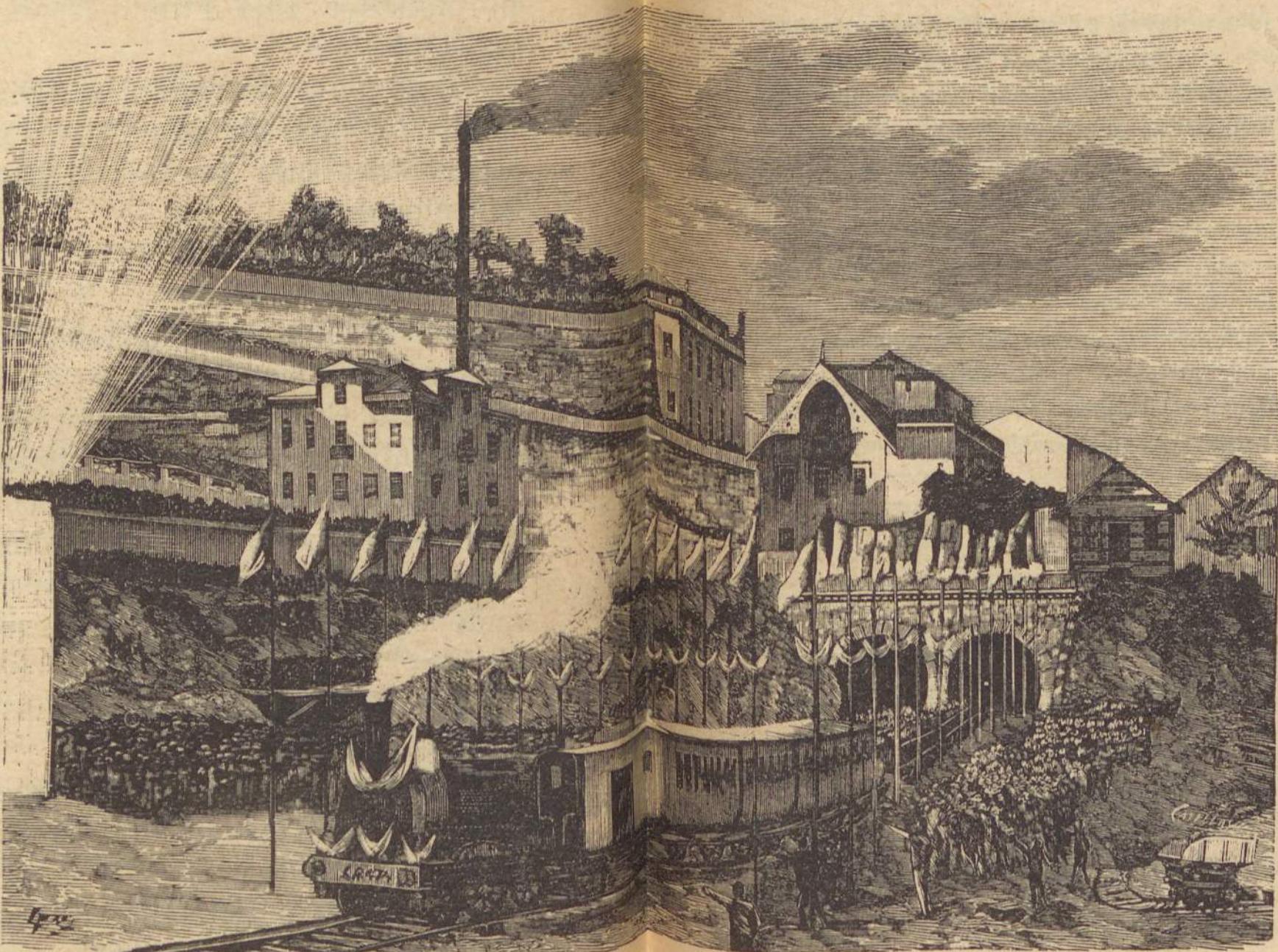
O problema dos caminhos de ferro não foi ainda encarado de frente e vai-se arrastando e agravando sem solução.

A concorrência do automóvel deficientemente regulamentada tem concorrido para essa situação.

Em troca dessas dificuldades quase insuperáveis da vida interna tem a Companhia proporcionado ao Tesouro enormes receitas de impostos e à economia geral a circulação de milhões anuais de passageiros e toneladas de mercadorias, aumentando a matéria colutável e enriquecendo o País.

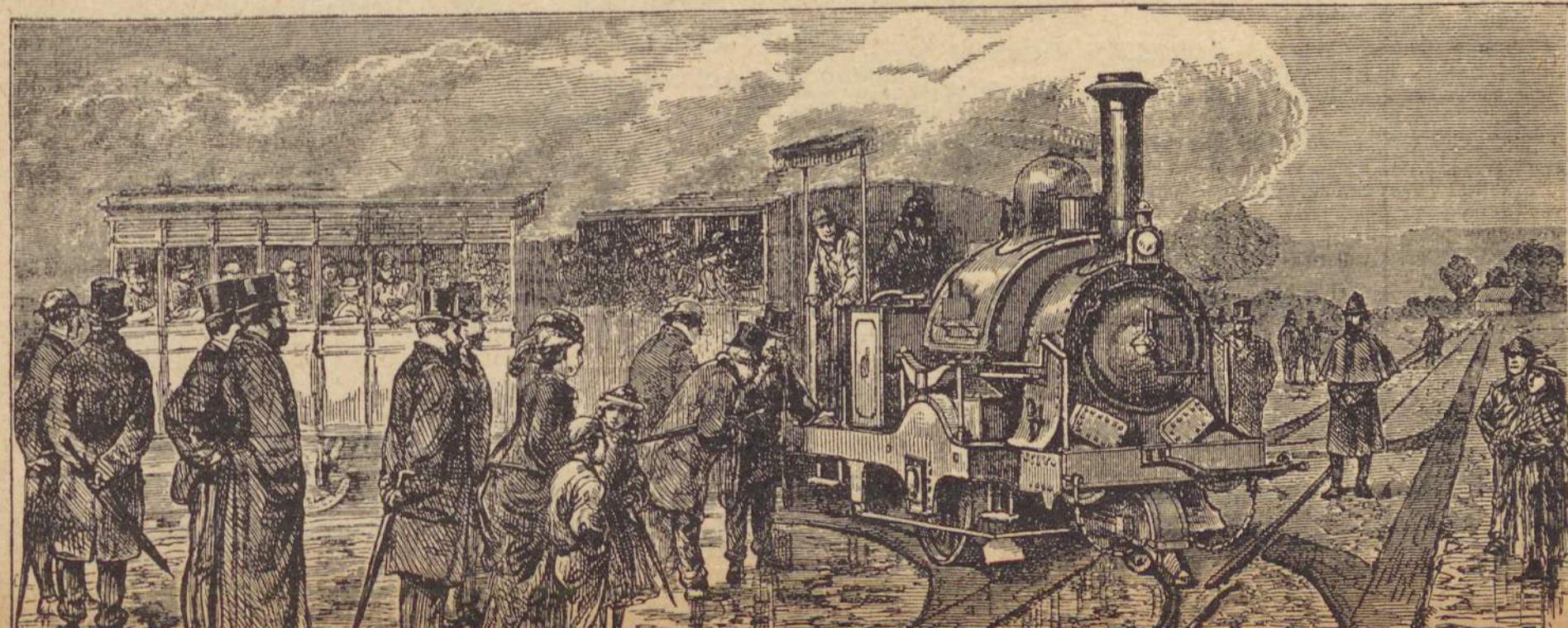


— A inauguração da construção da linha de Sintra, em 1855 —



— inauguração do Túnel do Rossio no dia 8 de Abril de 1889 —

— Um desenho de L. Freire, no Ocidente que representa a



...e os circunstantes, admirados, assistiam às surpreendentes experiências

Resinas sintéticas ou algumas

aplicações do aldeído fórmico⁽¹⁾

Por ADALBERTO FERREIRA PINTO

(Tenente de Engenharia)

ENTRÉ as substâncias que modernamente são chamadas resinas sintéticas, merecem-nos especial atenção, a "baquelite" a "sulfobaquelite" e a "galatite" e em qualquer delas na sua fecção, entra como matéria prima o "aldeído fórmico" (também designado por "metanal" ou "formol").

A "baquelite" é uma substância conhecida de todos que tenham travado relações com discos, de música gravada, pois é com ela, que êstes são manufacturados, e foi inventada pelo americano Dr. Backeland. A "baquelite" assim como a "sulfobaquelite" são resinas de origem fenólica, e ambas com a "galatite" estão muito vulgarisadas pelas suas inúmeras aplicações, tanto em artigos de utilidade, como em objectos de adorno e

de luxo pelas suas notaveis e esmeradas apresentações. A "baquelite" e a "sulfobaquelite" são muito empregadas na indústria eléctrica, em virtude das suas propriedades isoladoras, quer em artigos moldados, quer sob a forma de verniz, êste com variadas aplicações, conforme o dissolvente empregado.

Constituindo, estas substâncias, apesar da sua extrema dureza, uma matéria plástica de notável emprego, exigindo uma potente aparelhagem para moldação, não resistimos ao desejo de apresentar uma lista de materiais plásticos, ou das substâncias atuais empregadas como tales, (das mais importantes), desde as de mais remoto emprego até às mais recentes do nosso conhecimento :

Materiais plásticos	Naturais	<i>argilas</i> <i>ceras</i> (vegetais, animais, simples ou compostas) <i>gêssos</i> <i>estuques</i> <i>estafes</i> <i>massas de vidraceiro</i> <i>metais diversos</i> (ouro, prata, estanho, chumbo, etc.) <i>pastas de papel</i> (simples ou compostas, com pó de pedra ou argila, etc.) <i>matérias querinosas</i> (casca de tartaruga, unhas, chifres, etc.) <i>resinas naturais</i> ⁽²⁾ (resina de pinheiro, cauchú, goma-guta, batata, gelatina, etc.)
		<i>celuloide</i> (introcelulose e cânfora) <i>ebonite</i> (canchú e enxôfre) <i>acetocelulose</i> (vidé pág. 248) <i>gomite</i> (betume e amianto) <i>roburina</i> (goma laca e resina) <i>cimentos</i> (naturais e artificiais) <i>fibrocimento</i> (cimento e amianto) etc.
		<i>baquelite</i> (fenol e formol) <i>sulfobaquelite</i> (baquelite e enxôfre) <i>galatite</i> (caseína e formol) <i>produtos derivados da</i> { <i>cumarona</i> <i>indena</i>

(1) Vide, n.º 9 da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, págs. 247 e 248.

(2) As «resinas naturais» podem ser classificadas, em «resinas propriamente ditas», «bálsamos», «gomas resinas» e «resinas gêmas» com as correspondentes substâncias, mas esta classificação sai fóra do âmbito que nos propusemos.

Das resinas sintéticas, a primeira que nomeamos, a "baquelite", o fabrico desta, atravessa diversas fases, sendo a primeira caracterizada, pela reação e polimerização dum alcool e dum aldeído, ("fenol" que também se chama "ácido fénico", "alcool fénico" ou hidrato de fenilo, $C_6H_5O_3$, e o "aldeído fórmico": "metanal" ou "formol": COH^2) fase passada numa autoclave em presença de agentes catalisadores, e dela se obtém uma substância que chamaremos, "baquelite primária".

A substância, assim obtida, é solúvel no alcool etc., e assim entra na composição, de vernizes para isolamento de condutores eléctricos, envernagem de reservatórios, pastas de papel, objectos moldados etc..

A "baquelite primária", pelo aquecimento posterior mais intenso, endurece, dá por assim dizer, um novo produto, por possuir novas propriedades. Depois de fragmentado e pulverizado toma a nova forma que lhe chamaremos "baquelite secundária" e, nesta modalidade, é entregue às oficinas de moldagem, pomposamente chamadas entre nós, "fábricas de baquelite".

A "baquelite secundária" em prensas especiais, é sujeita a elevadíssimas pressões, sob aquecimento, passando-se então uma nova polimerização (transformação molecular duma substância sob a acção do calor, pressão, radioatividade, etc.). Agora os objectos e os artefactos apresentam-se com o seu aspecto definitivo, e a substância com novas propriedades não reversíveis, e a que lhe chamariam "baquelite terciária".

Esta "baquelite" assim obtida, é muito resistente e dura, indeformável até à temperatura de 250°, infusível, e como dissemos dotada com propriedades dieléctricas, no entanto estas, numa escala inferior às que possui a "ebonite" conforme experiências realizadas com correntes eléctricas de alta freqüência.

A "baquelite" que com este nome é conhecida entre nós, na França tem os nomes de "isolide" ou "cerite"; na Inglaterra, "formolite" e na Alemanha os de "resinol" ou "abertol", se nos fôr permitido a adaptação dos respectivos nomes, tal como o são, para muitos outros nomes técnicos adotados entre nós⁽¹⁾.

Posteriormente ao aparecimento da "baquelite", o francês M. A. Samuel, talvez inspirado no fabrico da "ebonite", em que o enxôfre encorporado no "cauchú", originou aquêle produto, dando-lhe além da homogeneidade e dureza, propriedades de grande poder dieléctrico, conseguiu, depois de várias e laboriosas experiências, introduzir o enxôfre à "baquelite". Aparece então, uma nova substância com as mesmas finalidades da "baquelite", mas, cujas propriedades dieléctricas, são agora muito superiores às da própria "ébonite", tornando-a apreciável, para as aplicações radioeléctricas.

⁽¹⁾ Esta comodidade, dada a diversidade das raízes étnicas, não raras vezes, originam certa confusão e embarço, levando a supor tratar-se de coisas diferentes, uma mesma substância, ao compulsar-se livros estrangeiros, ou nacionais que para adaptação à nossa linguagem destes nomes não se exita buscá-los a essas raízes étnicas, sem elucidar onde os vão obter.

Para fazermos ideia da resistividade desta nova substância, basta dizer que para se furar uma placa de $\frac{1}{10}$ de milímetro, por intermédio da faísca eléctrica, é necessário, uma diferença de potencial de 9.200 volts.

Esta substância que está para a "baquelite", assim como a "ebonite" está para o "cauchú", é a "sulfobaquelite", ou "tiolite", empregando a designação francesa deste produto.

Os objectos manufacturados com a "sulfobaquelite" apresentam uma estrutura vítreia, com um belo aspecto de polido e brilho, e é quase inalterável à acção da humidade e dos agentes químicos, indeformável ao calor e infusível.

A encorpação do enxôfre, na "baquelite", é realizada após ser obtida a "baquelite primária", por intermédio da acção do "cloreto de enxôfre" disseminando êste, na massa daquela, em um misturador adequado. Terminada a reação e combinação das duas substâncias, procede-se a cuidadosa lavagem, com água corrente, para eliminar algum cloro que tenha ficado aderente ao produto obtido. Este último, depois de seco e moido, é então entregue, quer em pó, tijolos ou em folhas, às diversas manufacturas. Neste estado é facilmente solúvel e com ele se fabricam diversos vernizes com as mesmas propriedades isoladoras do produto depois da moldagem por compressão.

Quer os objectos fabricados pela "baquelite" quer pela "sulfobaquelite", depois da moldagem, o seu aspecto e fidelidade da reprodução, dispensa a operação de polimento, desde que os moldes ou cunhos estejam perfeitamente lisos, o que para a "baquelite" é de valor, quando se pretende fixar, na sua superfície, detalhes mínimos, como sejam os executados nas matrizes e cunhos para os discos de música gravada.

A "galalite", a terceira resina sintética que fazemos menção, tem como matéria prima uma outra substância além do "aldeído fórmico" a "caseína" esta outra ora, era, só utilizada na alimentação.

As industrias, do papel (fabrico de papel couché), das madeiras contraplacadas, das colas, etc., empregam a caseína em larga escala, por isso tem hoje uma grande importância comercial.

A "caseína" todos sabem que é uma substância que se obtém depois de ter feito coalhar o leite fresco, depois de desnatado, mas, conforme o modo de o fazer industrialmente, assim varia a qualidade.

Geralmente, a "caseína" é obtida pela sua precipitação no leite, pelo coalho ou por um ácido. Pelo processo do coalho, a caseína obtida é rica de matérias minerais, enquanto que, pela utilização do ácido, ela apresenta-se praticamente pura.

Quer a "caseína" seja obtida por uma maneira ou por outra, ela é reduzida a pó fino, que depois de comprimida é apresentada ao comércio em folhas, placas ou em fios.

É por intermédio desta "caseína", quer nela se tenha introduzido previamente ou não, matérias coran-

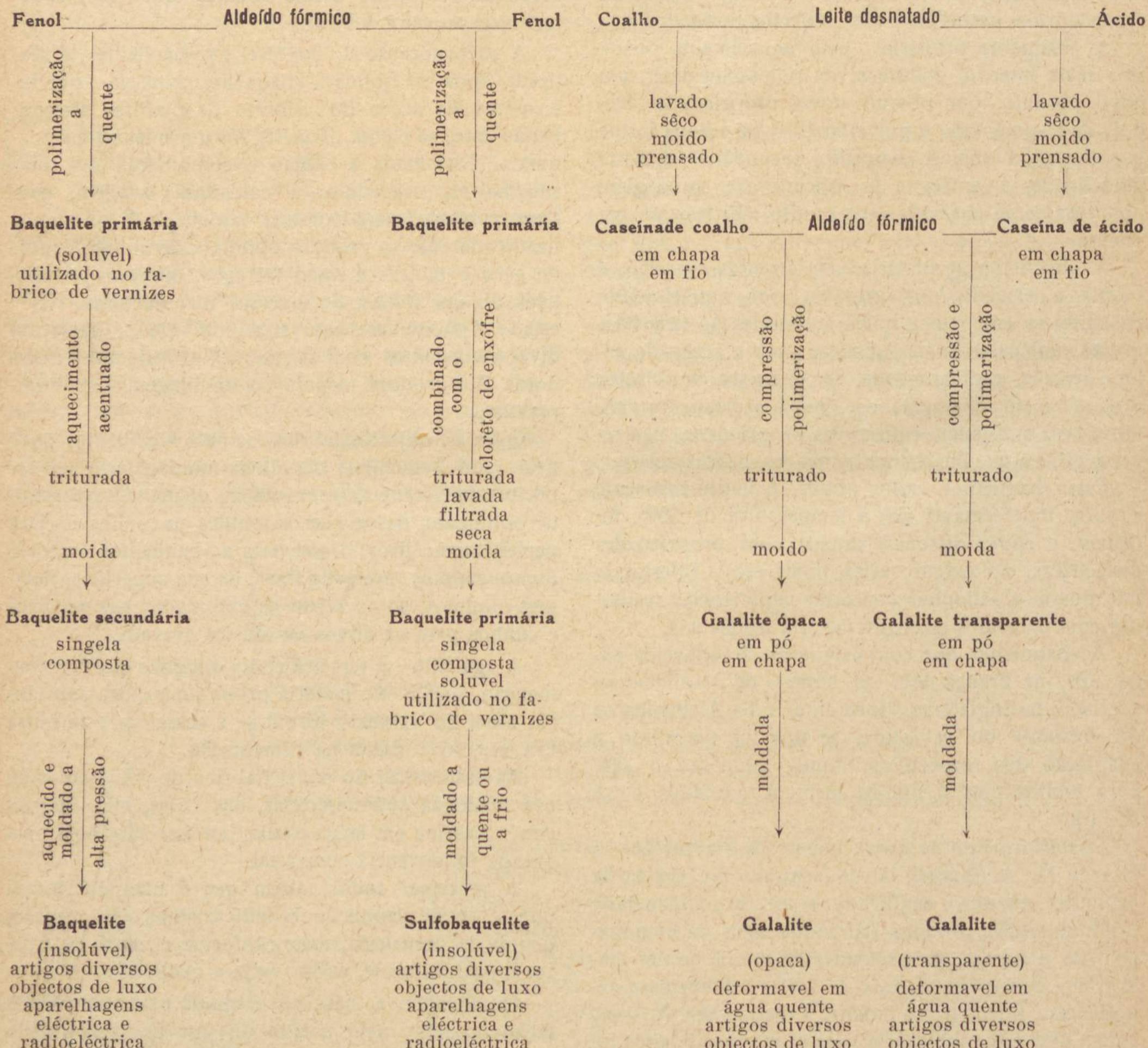
tes ou outras, conforme a sua finalidade, combinada com o "aldeído fórmico", que, por uma maneira idêntica à da formação da "baquelite primária", se obtém a "galalite", que é entregue depois às oficinas de moldagem, obtendo-se objectos desde uma transparência absoluta, até aos dos mais belos coloridos e com incrustações.

É de notar, para algumas das aplicações das substâncias que vimos falando, vão aparecendo outros substitutos, novas "resinas sintéticas", tais como as

obtidas a partir da "indena" e "cumarona", que são produtos residuais provenientes do fabrico dos "benzois", não terminando assim a evolução do génio humano para conquista de novos produtos industriais.

Assim parece confirmar-se que o Mundo está ávido, e que a necessidade desperta o engenho, procurando tirar-se partido quer dos produtos residuais, quer dos detritos da grande indústria, acatado não só pela mira da obtenção do maior lucro, mas também para satisfazer novas exigências da vida actual.

Esquema comparativo das fases do fabrico da "baquelite", "sulfobaquelite" e "galalite":



Bibliografia de: C. Courtet, G. Raimond, F. Nourret, H. Saint Benoit e R. Chenevier.

ERRATAS

No nosso artigo «Curiosidades científicas» no n.º 1282 de 16 de Maio do corrente ano, estão insertos alguns lapsos, para os quais pedimos benevolência, permitindo-se-nos que corrijamos alguns:

Onde se lê

Deve-se ler

Pág. 257, 1.ª col. «A produção de estanho comporta 5 operações...»

«A produção industrial do estanho comporta 4 operações...»

Onde se lê	Deve-se ler
Pág. 257, 2.ª col. ... «Depois é quebrado,...»	... «Depois é quebrado,...»
Pág. 258, 1.ª col. ... «transforma o estanho em peretoreto...»	... «transforma o estanho em perclorato...»
Pág. 258, 2.ª col. «Um decímetro cúbico para cerca...»	«Um decímetro cúbico pesa cerca...»

Tese apresentada pelo Conselheiro Fernando de Souza
no CONGRESSO TRASMONTANO de 1941

COMUNICAÇÕES EM TRÁS-OS-MONTES

I

CAMINHOS DE FERRO

Noções geográficas

A CLÁSSICA província de Trás-os-Montes, constituída pelos dois distritos de Vila Real e Bragança, tem orografia característica, com a qual se relacionam a sua demografia e o sistema de comunicações.

Forma um quadrilátero limitado ao Norte pela fronteira terrestre irregular, que se estende do Gerez a Paradela no Douro; ao Sul pelo Douro nacional até à Foz do Tâmega; a Oeste pelo curso do Tâmega e pelas serras das Alturas e Montalegre; a Leste pelo trôço fronteiriço do Douro, de Paradela a Barca d'Alva.

Nesses vastos planaltos elevam-se cadeias de montes sensivelmente paralelas e orientadas de NE a SW, a saber: Gerez, Alturas, Cabreira a O. do Tâmega; na vertente E. do mesmo rio, Mairos, Paderela, Alvão, Marão; Montesinho, Nogueira, Bornes a E. do Tua; Mogadouro a E. do Sabor.

Separam essas serras vales profundos com a mesma orientação: Tâmega, Corgo, Pinhão, Tuela e Tua, Sabor, Maçãs e Douro.

É nesses vales profundos que se encontram as principais povoações: Chaves no Tâmega; Vila Pouca, Vila Real e Régua no Corgo; Sabrosa e Alijó na bacia do Pinhão; Murça, Valpaços, Mirandela, Macedo de Cavaleiros, Vinhais na do Tua; Bragança na do Sabor, Mogadouro e Mirandela no planalto entre o Sabor e o Douro.

A área, a população e a densidade específica dos dois distritos trasmontanos são as seguintes, segundo o Censo de 1930:

	N.º de conc.	Área km. ²	População	Densidade
Bragança	12	6.543	186.984	28,3
V. Real	14	4.238	255.951	59,9
	26	10.781	442.935	

C O N C E L H O S

	Superfície km. ²	População	Densidade
BRAGANÇA			28,3
Alfândega	311	8.862	28,3
Bragança	1129	9.574	26,2
Carrazeda	282	13.253	46,9
Freixo	290	6.905	23,8
Macedo	696	19.837	28,5
Miranda	484	11.036	22,8
Mirandela	674	22.140	33,7
Mogadouro	790	16.349	21,7
Moncorvo	475	16.046	33,5
Vila Flôr	267	9.809	36,8
Vimioso	473	11.334	23,9
Vinhais	705	19.419	27,6

VILA REAL

Alijó	286	20.496	71,8
Boticas	315	10.695	33,9
Chaves	600	40.409	67,3
Mesão Frio	26	7.587	291,8
Mondim	174	8.352	47,9
Montalegre	782	26.730	26,5
Murça	171	7.789	45,5
Régua	95	20.536	216,8
Ribeira de Pena . . .	222	10.891	48,9
Sabrosa	179	12.534	69,9
Sta. Marta de Pena-guião	668	12.536	184,6
Valpaços	538	25.981	48,2
Vila Pouca d'Aguiar . . .	419	18.067	43,1
Vila Real	360	37.391	103,1

A densidade da população do distrito de Vila Real é mais do dôbro do de Bragança.

As cidades têm a seguinte população referida no Censo de 1930:

Bragança	6.089
Chaves	7.682
Miranda	1.053
Vila Real	6.832
Mirandela	3.624

As relações comerciais da província são principalmente com o Pôrto e afluem às linhas principais estabelecidas no vale do Douro. Por isso as comunicações tanto por estrada, como principalmente por caminho de ferro, são representadas por troços de que divergem para os dois lados as linhas secundárias.

Dêsse sistema, derivado da orografia, resulta a dificuldade de comunicações transversais.

Planos da rede

Em 1876-1878 a Associação dos Engenheiros Civis empreendeu o estudo metódico dos caminhos de ferro, que deviam ser classificados.

Em relação à província de Trás-os-Montes e Minho, foram propostas, como linhas principais, as do Minho e do Douro bifurcada em Ermezinde do troço comum da primeira, Campanhã-Ermezinde, prolongado mais tarde ao centro da cidade do Pôrto pelo troço Campanhã-S. Bento para os passageiros e pelo da Alfândega para as mercadorias.

No primeiro plano, de 1876, figura uma linha derivada da do Douro, que, subindo pelo Vale do Tâmega, servisse Amarante, Celorico, Mondim, Ca-beceiras, Ribeira de Pena, Vidago, Chaves, possivelmente continuada até à fronteira.

Propôs-se também uma extensa linha, que, saíndo de Bragança, viesse pelo vale do Sabor ao Pocinho, seguindo a Vila Franca das Naves e aproveitasse a linha da Beira Alta até à Guarda, continuando pela Covilhã na direcção de Castelo Branco. Seria uma linha de via larga fronteiriça, ligando entre si as do Douro, da Beira Alta e da Beira Baixa.

Em novo parecer de 6 de Fevereiro de 1877, resultante da discussão havida, preconisava-se a linha do Bougado, por Guimarães e Fafe, à região de Basto até Chaves.

Alvitrou-se por Trás-os-Montes uma linha que seguisse pelo Tua ou pelo Sabor para Bragança, de modo que se facilitasse a ligação com Vila Franca das Naves e Guarda e o seguimento pela linha da Beira Baixa.

Preconisou-se também uma linha da Régua a Vila Real.

Em 4 de Agosto de 1877 foi apresentado terceiro plano resultante da discussão anterior.

Figura nêle a linha que, partindo do Douro, subisse o Tua até Mirandela e desviando-se para Mamedo de Cavaleiros, atravessasse em seguida Trás-os-Montes em direcção à fronteira para ligar a província de Zamora e Reino de Leão com os portos de Leixões e Douro.

Previam-se alguns ramais de carácter industrial.

A linha do Douro estava ao tempo construída apenas até o Pinhão e contava-se com o seu prolongamento até o Tua. Alvitrava-se o prolongamento a Vilar Formoso para se ligar com a linha da Beira Alta até à de Salamanca.

Pelas alturas de 1867 pensou-se a sério na construção das linhas de via larga do Minho, do Pôrto à Valença e do Douro, de Ermezinde a Tua. A primeira ficou construída até Valença em 1882 e prolongada à fronteira em 1896.

A do Douro chegou ao Tua em 1883 por virtude da lei de 23 de Junho de 1880, que mandou prolongar a linha até à fronteira de Barca d'Alva. Ficou concluída em 1887.

Uma lei de 26 de Abril de 1883 mandou abrir concurso para a linha de via de 1º do Tua a Mirandela, que ficou concluída em 1887.

* * *

Assim se construiu o primeiro troço da linha trasmontana do Tua a Mirandela, que durante muito tempo recebeu o complemento de garantia anual médio de 42 contos.

Emídio Navarro, com a sua rasgada iniciativa, mandou em 1886 estudar as principais linhas complementares ao norte do Mondego. Elaboraram-se numerosos ante-projectos relativos às províncias do Minho, Trás-os-Montes e Beira.

Assim, estudaram-se em Trás-os-Montes as linhas do Vale do Tâmega para as hipóteses de via larga e estreita e como prolongamento da linha do Paiva desde Vizeu. Estudaram-se igualmente as linhas do Corgo, da Régua a Chaves e o troço de Mirandela a Bragança.

Foi objecto de minucioso estudo para via larga e via estreita a linha do Pocinho por Moncorvo às minas de ferro de Reboreda e à fronteira espanhola.

Estudava-se também a linha do Pocinho a Vila Franca das Naves e Tua a Vizeu, formando um X com a da Régua a Vila Franca.

Em 1898 Elviro de Brito mandou fazer o plano das linhas complementares das do Estado por duas comissões técnicas, a que se juntava em 1899 o das linhas do Centro por outra comissão.

O relatório de 1899 propôz as seguintes linhas em Trás-os-Montes:

Linha do Vale de Tâmega — Livração por Amarante e Chaves à fronteira de Verin.

Linha de Basto—de Fafe a entroncar na do Tâmega.

Linha do Corgo—da Régua a Chaves, ligando-se com Vila Franca das Naves por trôço que passasse por Lamego.

Linha do Tua—de Mirandela a Bragança.

Linha do Pocinho—por Moncorvo e Mogadouro a Miranda e Vimioso, de via larga para facilitar os transportes dos minérios de Reboredo. Esta linha teria o seu complemento no prolongamento do Pocinho a Vizeu, como também se previa a da Régua a Vila Franca das Naves e a do Paiva, de Vizeu ao Douro, para ter seguimento pela do Tâmega.

Mencionarei ainda a linha marginal do Douro, do Pôrto por Entre-os-Rios a Mosteirô ou Aregos.

Depois do exame pelas estações consultivas, o plano que resumimos foi simplificado por decreto de 13 de Fevereiro de 1900.

Eis as linhas classificadas em Trás-os-Montes, incluindo as que lhe interessam na vertente esquerda do Douro:

Mirandela a Bragança.

Vale do Tâmega—Livraria, Amarante, Basto, Chaves, Fronteira.

Pocinho a Miranda—ramal de via larga às minas de Reboredo—linha de via estreita do Pocinho, por proximidades de Miranda, a Vimioso.

Pocinho a Vila Franca das Naves.

Régua a Vila Franca das Naves.

Vale do Corgo—Régua à Linha do Tâmega.

Vizeu a Foz Tua.

Tarouca — Vizeu — Mangualde

A acção da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado

Sobreviera a lei de 14 de Julho de 1899, que instituía uma Administração Autónoma de Caminhos de Ferro do Estado e creara o respectivo fundo especial para construções, obras complementares e aquisição de material circulante.

Procedeu-se logo às diligências para a concessão e construção da linha de Mirandela a Bragança, que veio a ser transferida para a Companhia Nacional, concessionária do trôço de Tua a Mirandela.

Em fins de 1906 abria-se à exploração o último trôço até Bragança, ficando a linha desde Mirandela com 80 km. e desde o Tua com 135 km.

Não tardou em ser iniciada a construção da linha da Régua a Chaves por Pedras Salgadas e Vidiago, que se abriu por troços sucessivos em 1906, 1907, 1910 e ficou medindo 108 km.

A construção da linha do Tâmega foi iniciada até Amarante em 1905 e aberto em 1908, o primeiro com a extensão de 13 km.

A construção prosseguiu lentamente até Celorico e foram abertos troços que somam 36 km.

No momento em que se achava adiantada a construção até o Arco de Baúlhe, suspendeu-se a explo-

ração da linha por ser negativo o saldo, como veremos!

A linha de Pocinho a Miranda foi iniciada pela construção da ponte do Pocinho, de tabuleiros sobrepostos para estrada e caminho de ferro.

Havia sido estudada para via larga, para assegurar uma nova linha de comunicações internacionais e evitar a baldeação de minérios de Reboredo. O primeiro objectivo era condenado pela insignificância do tráfego internacional entre Salamanca e Barca d'Alva. A baldeação do minério podia ser organizada por forma que não constituisse encargo sensível.

Fez-se, pois, o estudo da linha de via de 1.^m e apenas por excesso de precauções deram-se à ponte do Douro as condições de resistência correspondentes à via larga para a hipótese de ser feita na margem direita a baldeação do minério. Essa dualidade de soluções deu lugar a dúvidas e delongas, até que tudo se resolveu pelo refôrço da ponte e construção da linha de via estreita.

Em 1911 abriu-se o trôço de 34 km. até Carvalhais. Foram-se abrindo sucessivamente outros troços, até que actualmente estão em exploração 106 km. até Duas Igrejas-Miranda, faltando construir o trôço até Vimioso, que deve servir as pedreiras de Santo Adrião.

* * *

Assim pois, a província de Trás-os-Montes tem a servi-la, como linha principal, a do Douro, de via larga, que a orla na extensão de 127 km. da Livraria a Barca d'Alva.

A ela convergem as linhas de via de 1^m:

Tâmega-Livraria a Arco de Baúlhe, cerca de	51 km.
Linha do Corgo-Régua a Chaves	98 >
> > Tua a Bragança	135 >
> > de Miranda-Pocinho a Miranda.	106 >
Total	390

São quatro troços paralelos, isolados, sem material circulante nem oficinas comuns, o que torna mais onerosa a exploração. Não assegura comunicações regionais de um para outro vale.

As condições ultra-económicas de construção: rampas de 25 ^m/_m e curvas mínimas de 75^m, com exceção da linha do Tua, encarecem a exploração.

O tráfego é naturalmente deficiente, mas vem enriquecer com o seu tributo as linhas principais de que é afluente.

As causas gerais e especiais da crise económica têm-se feito sentir desde 1929.

Vamos apresentar, em mapa comprovativo, a receita e despesa das linhas transmontanas de 1929 a 1939, último ano, cujo Anuário estatístico está publicado.

As quantidades de mercadorias são expressas em toneladas.

QUANTIDADES

RECEITAS EM ESCUDOS

TAMEGA				RECEITAS EM ESCUDOS					
	Passageiros	G. V.	P. V.	Passageiros	G. V.	P. V.	Total	Despesa	
1929	22 km. 69.975	651	11.491	136.547	23.900	137.254	297.702	556.241	
1939	36 33.832	233	7.511	80.218	15.093	100.966	196.277	424.474	
	-37.106	-418	-3.980	-56.329	-8.807	-36.288	-101.425	-131.767	
CORGOS									
1929	98 226.432	2.426	46.246	1.310.491	244.405	1.157.571	2.732.488	2.794.765	
1939	98 128.629	1.986	42.336	819.617	172.273	971.869	2.023.759	2.502.690	
	-97.803	-440	-4.010	-490.874	-72.132	-85.702	-708.729	-292.075	
MIRANDELA									
1929	55 75.003	1.370	41.084	400.716	125.646	921.527	1.447.950	965.018	
1939	55 45.232	627	23.858	291.102	91.468	721.659	1.104.229	971.975	
	-29.771	-743	-17.226	-109.614	-34.178	-199.868	-303.721	+6.957	
BRAGANÇA									
1929	80 101.608	972	27.287	537.886	106.987	514.513	1.218.427	1.403.779	
1939	80 63.644	418	15.906	403.068	69.411	482.295	954.773	1.413.347	
	-37.964	-554	-11.381	-134.818	-37.576	-322.218	-263.654	+9.568	
SABOR									
1929	50 35.720	425	15.673	135.373	32.163	214.218	381.955	772.915	
1939	106 38.240	580	17.643	217.580	62.856	459.824	740.260	1.152.388	
	+2.520	+155	+1.970	+82.207	+30.693	+245.606	+358.305	+379.473	

Estes resultados são desoladores.

A extensão das linhas cresceu apenas 70 km., passando de 205 a 275 km.

Pois num período de 10 anos, 1929-1939, houve a menos o tráfego seguinte com a receita em contos:

	Passageiros	Rec. contos	G. V.	Rec. contos	P. V.	Receita
Tâmega	37.106	.. 50,3	418	8,8	3.980	36,3
Corgo	97.603	490,8	440	72,1	4.010	85,7
Tua a Mirandela	29.771	109,6	743	54,2	17.226	198,0
	37.964	134,8	554	57,5	11.381	92,2
Mirandela-Bragança	202.644	785,5	2 155	152,6	36.597	412,2
	+2.520	+82,2	+155	+306	+1.970	+245,6
Sabor	220.124	-703,3	-2.000	-122,0	-34.627	-166,6

Assim pois, o número de passageiros e toneladas da G. V. e P. V., que tinha sido em 1929 respectivamente 508.738, 5.844, 141.778, sofreu diminuições: 200.124, 2.000 e 34.627 com uma quebra de receitas de 1.192 contos e uma diminuição de despesas apenas de 27 contos.

As despesas de exploração propriamente ditas há que juntar a renda fixa paga ao Estado, a percentagem para material circulante e a anuidade das obrigações especiais, que só nas linhas do Corgo e do Sabor, arrendadas à Companhia Nacional, somaram, em 1939, 266 contos.

Esses encargos somados com o «déficit» de exploração representam um prejuízo de 1.181 contos nas duas linhas arrendadas, de cujo enorme onus a companhia libertou o Estado, entregando-lhe cerca de 370 contos.

Raciocínio igual se aplica à linha do Tâmega, na qual se suspendeu o serviço de passageiros, exactamente quando a linha está quase concluída até ao Arco de Baúlhe, a onde afluem novos elementos de tráfego.

Não creio que se possa considerar factor principal dessa diminuição de tráfego a concorrência da camionagem. A crise, como ruína geral, teve certa-

mente o seu reflexo na vida trasmontana e portanto no tráfego dos seus caminhos de ferro, elementos essenciais da vida regional, à qual não é indiferente o transporte anual de 500.000 passageiros e perto de 150.000 toneladas de mercadorias.

Há que estimular o desenvolvimento do tráfego e melhorar a tracção para a tornar mais económica pelo aperfeiçoamento das suas locomotivas, pois a tracção eléctrica exigiria enorme dispêndio de electrificação das linhas, e recorrer a automotoras, conforme o proficiente estudo do distinto engenheiro Vasconcelos e Sá.

Importa ainda completar o sistema para corresponder cabalmente a sua função.

A revisão do plano das linhas

Em 1926, por decreto-lei 13.829, foi encarregada uma comissão técnica da revisão do plano geral da rede ferroviária. A ela pertenci e fui encarregado do estudo preparatório da zona ao Norte do Douro, que compreendia o Minho e Trás-os-Montes, bem como do relatório geral, que foi publicado em 1 de Abril de 1929.

Depois de ouvidas as estações consultivas foi

aprovado o plano de revisão da classificação por decreto-lei n.º 18.190 de 28 de Abril de 1930.

Além da linha marginal do Douro Pala-Contumil, que interessava à província pela rectificação do traçado, figuravam de novo nas tabelas a linha do Ave, de Caniços ao Arco de Baúlhe, para assegurar a ligação da via estreita das do Minho com as de Trás-os-Montes; o prolongamento da linha do Tâmega do Arco de Baúlhe às Pedras Salgadas; a transversal de Valpaços, das Pedras ou de Vila Pouca a Mirandela por Valpaços; a transversal de Chacim, de Macedo de Cavaleiros a Mogadouro, e a linha de Vinhais, de Valpaços a Vinhais. A do Sabor terminaria em Vimioso e asseguraria o serviço das pedreiras de Santo Adrião.

Ficaria assim uma linha contínua desde Caniços na de Guimarãis, subindo pela região fabril do Ave à Portela de Roças, servindo Cabeceiras e indo ligar-se com a do Tâmega em Baúlhe, com a do Corgo nas Pedras, com a do Tua em Mirandela e com a do Sabor em Mogadouro. As duas transversais, além de servirem Valpaços, ligariam com o sistema das linhas do Tua e do Sabor. Ficaria estabelecida uma extensa e sinuosa linha transversal, da qual derivava uma para Vinhais.

Assim se assegurava a unidade do sistema de via estreita com oficinas e material circulante comuns. Para efeito de comunicações regionais dividia-se a meio a larga faixa de 80 km. de largura de N. a S. constituída pela província.

O perfil da linha seria acidentado, pois cortaria a série de vales e cumeadas paralelos. Não seria uma linha de tráfego intenso, mas é incontestável a sua importância sob o ponto de vista militar, de administração e de exploração ferroviária económica.

As autoridades militares têm proclamado o seu alto valor. Pelo menos os troços de Caniços até Mirandela são indispensáveis, devendo-se deixar para último lugar a construção do de Macedo a Mogadouro.

Por ela deve pugnar o Congresso e protestar contra a supressão da exploração da linha do Tâmega, que se pode melhorar e tornar mais económica.

Ao encargo da construção sem remuneração directa há que opôr a identidade da situação de estradas, portos, edifícios públicos, que o interesse geral exige sem se obter remuneração directa suficiente.

Para reduzir o custo das linhas podia-se prolongar a de Guimarãis a Fafe por Moreira de Rei a Cabeceiras a entestar no Arco de Baúlhe em vez da de Caniços.

Do que deixo exposto, tiro as seguintes conclusões:

C O N C L U S Õ E S

Primeira

Os 537 quilómetros que tem a província de Trás-os-Montes, contando com a linha do

Douro, devem ser reformados na sua exploração para a tornar o mais económica possível sem prejuízo da facilidade dos transportes.

Segunda

O Estado deve assumir os encargos que dessa exploração resultarem.

Terceira

Importa ligar as linhas de via estreita do Minho com as de Trás-os-Montes, construindo os troços do Ave e de Basto de modo a ligarem o Arco de Baúlhe com Caniços ou Fafe e o do Arco de Baúlhe às Pedras Salgadas, bem como a transversal de Valpaços, de modo a assegurar a continuidade de linhas, comunidade de oficinas e circulação de material desde o Minho a Mirandela.

Quarta

Pode-se deixar para ulterior construção a transversal de Chacim, destinada a ligar a linha do Sabor com as outras.

II

E S T R A D A S

Por ocasião do Congresso Trasmontano de 1920 o distinto engenheiro Alberto de Oliveira elaborou uma proficiente memória acerca da viação ordinária na região trasmontana, assunto em que tinha especial competência pelas funções oficiais que exercia.

Após breve, mas erudita, síntese da legislação sobre estradas, mostrou a tese a influência das leis indicadas no desenvolvimento da rede de estradas em Trás-os-Montes. Ordenou em seguida abundantes dados estatísticos, relativos tanto às estradas a cargo do Estado, como às municipais. Expôs as causas de atraço da viação e formulou, como resumo da tese, conclusões documentadas com uma carta corográfica.

Presto a devida homenagem a tão valioso estudo, considerando que a minha missão se reduz quase a actualisá-lo depois de terem decorrido quinze anos, durante os quais a criação da Junta Autónoma de Construção e Reparação de Estradas operou profunda e benéfica revolução no estado da viação ordinária.

Como nem todos poderão consultar a referida tese, importa resumir os seus dados históricos e estatísticos, o que para todo o país tive o ensejo de fazer na monografia «Comunicações», elaborada para a Exposição Portuguesa em Sevilha.

Aproveitarei também os dados estatísticos publicados no respectivo «Anuário» de 1939.

Foi a partir da criação do Ministério das Obras Públicas de 1852, que se procurou melhorar a viação. Havia então 218 km. de estradas macadamizadas em todo o país.

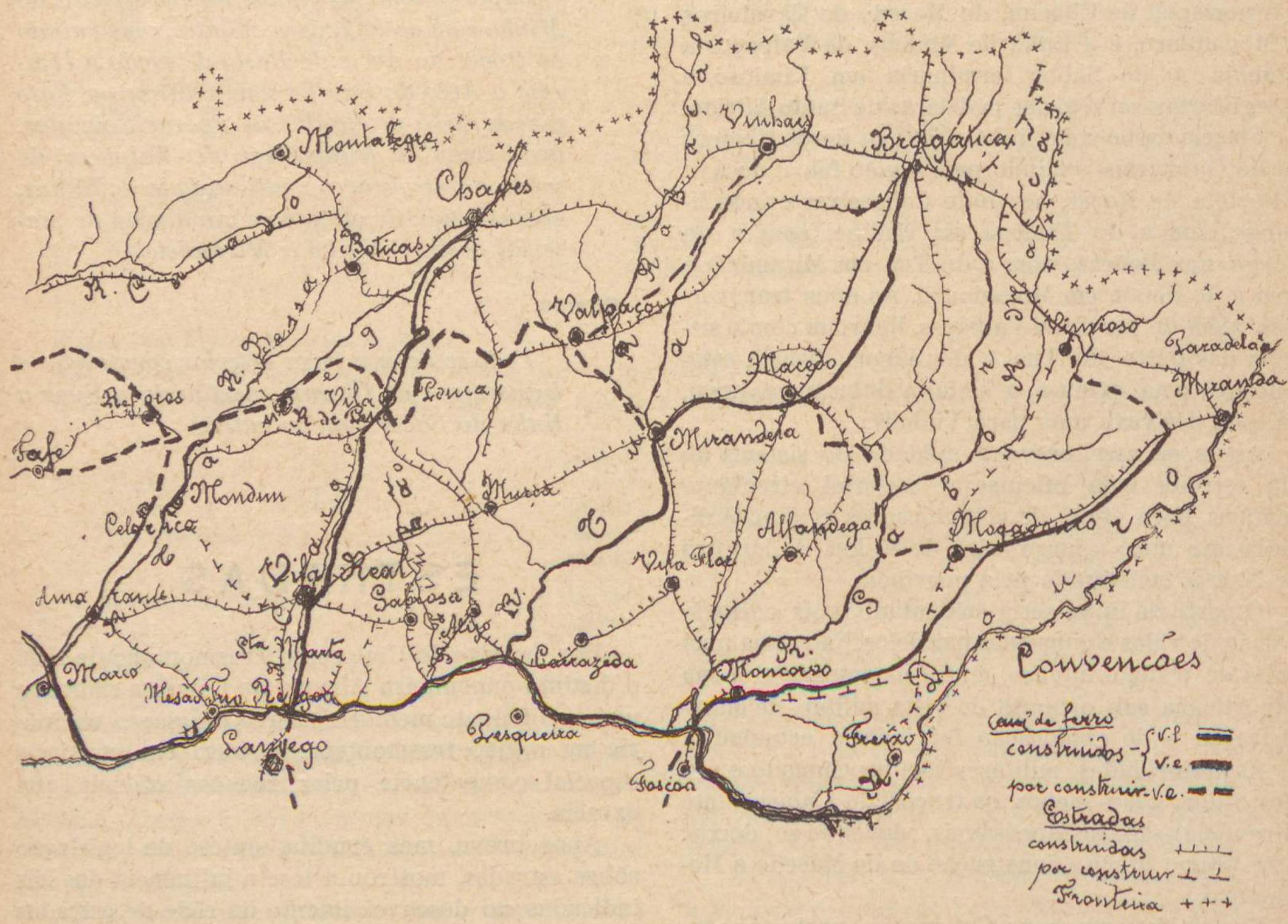
A lei fundamental de 15 de Julho de 1862 estabeleceu a base da classificação das estradas e o

Assim, contava-se para Trás-os-Montes com 634 km., quando a previsão para todo o país era de 7.689.

- Convém observar que às Juntas Gerais de Trás-os-Montes se devem apenas 104 km., quando para todo o país essa extensão ascendia a 2.027.

Foram então adjudicados 219 km. na província, na importância de 1.085 contos, reduzida em 1891 a 685 contos.

CARTA GEOGRÁFICA DAS COMUNICACÕES DE TRÁS-OS-MONTES



modo de ocorrer à sua construção. Dividiram-nas em três ordens: reais, distritais e municipais, que ficaram respectivamente a cargo do Estado, do Distrito, do Município, com subsídios do Estado.

Uma lei de 1864 providenciou sobre as dimensões características e as reduções que podiam sofrer.

Quando Emídio Navarro fez em 1886 um esforço enérgico para o desenvolvimento da viação ordinária, foram previstas as seguintes estradas trasmontanas:

Distritos	Estradas reais	Estradas distritais		Total
		Construídas pelo Estado	Construídas pelas Juntas Gerais	
Bragança .	212	—	73	290
Vila Real. .	296	22	26	344
	508	22	104	634

Em 1869 havia 3.108 km. de estradas construídas em todo o país. Em 1887 essa extensão subira a 7.767 km.

Em 30 de Junho a situação era a seguinte:

	1.ª ordem	2.ª ordem	Estradas de serviço	Total
Concluidas	6.044	5.075	413	11.532
Em construção.	240	580	200	1.020
Por const.				
Locais começados . .	411	782	301	1.494
Locais não começados	1.333	4.589	560	6.482
	9.029	11.026	1.474	20.528

Estradas municipais, havia 3.802 km. construídos, 402 em construção, por concluir 8.901.

Em 1916 havia construídos:

1. ^a ordem	6.210 km.
2. ^a ordem	5.187 »
De serviço	969 »
3. ^a ordem	4.430 »
	16.796

A lei de 14 de Julho de 1899 (sobre caminhos ferro) providenciou para a construção, pelo fundo especial de caminhos de ferro, de troços de acesso das estações, caminhos afluentes e pontes sobre o Douro.

Foi assim que se construiram as importantes pontes de Pinhão e do Pocinho.

A criação da Junta Autónoma de Construção e Reparação de Estradas em 1926 largamente dotada foi providência de larguíssimo alcance.

Para se avaliar o que o país deve ao Estado Novo em matéria de estradas, basta registar que de 1937 a 1939 se gastaram com os serviços de estradas (em contos):

	1937	1938	1939
Construção e grandes reparações	62.024	44.195	103.446
Conservação	30.970	37.609	41.482
Melhoramentos rurais	12.769	11.177	11.415
Total	105.763	92.982	156.343

Eis o estado da viação ordinária referente a 1939 em Trás-os-Montes e acusado pelo «Anuário Estatístico» desse ano:

Distritos	1. ^a ordem	2. ^a ordem	Total	Área km. ²	População	Est. por mil hab. km.	
						hab.	m.
Bragança . . .	308	475	783	6.542	186.384	119	4,2
Vila Real . . .	346	386	732	4.238	256.961	175	2,8
Total . . .	654	861	1.515	10.780	443.345	140	3,4
Em todo o país.	5.346	9.203	14.579	88.683	6.380.347	164	2,3

Estado dos pavimentos

	Terraplanagem			Macadam			Revestimentos e calçadas			Totais
	1. ^a	2. ^a	T.	1. ^a	2. ^a	Tot.	1. ^a	2. ^a	Tot.	
Bragança . . .	35	30	65	204	419	623	69	26	95	783
Vila Real . . .	1	33	34	259	346	605	86	7	93	732
Total do continente . . .	36	63	99	463	765	1228	155	33	188	1415
nente . . .	119	417	536	2318	6998	9316	2910	1758	4668	14579

Estradas municipais

	Construídas	Em construção
Bragança	276	5
Vila Real	220	6
	496	11
Em todo o país	9.415	163

Havia, em 1939, 20 carreiras de automóveis de serviço público no distrito de Bragança e 22 no de Vila Real.

Fazia-se serviço público de passageiros e mercadorias na seguinte extensão de estradas:

	Passageiros	Mercadorias
Bragança	534	219
Vila Real	532	183

Os veículos manifestados foram:

	Ligeiros	Pesados	Motocicletas
Bragança	340	168	279
Vila Real	682	266	64

Segundo a opinião autorizada do economista Leonce de Lavergne, citado pelo engenheiro Alberto de Oliveira, a razoável relação entre a extensão da rede de estradas e a área da região deve ser de um quilómetro por quilómetro quadrado. Em Trás-os-Montes temos apenas 140^m e em todo o país 184^m.

Por mil habitantes há na província 3,4 km. e em todo o país 12,3.

É muito inferior nela a proporção de estradas com pavimentos aperfeiçoados.

Muito há pois que fazer para assegurar igualdade na justiça distributiva de benefícios da viação.

A viação municipal encontra-se também muito inferior em extensão relativa. Nem as Câmaras a podem desenvolver por escassez de recursos e dificuldades de construção em terrenos acidentados que encarecem a construção.

Em nota anexa figuram os troços em construção ou por construir ou estudar, que vêm indicados nos mapas da Junta Autónoma.

Devemos notar que segundo a tese de 1920 havia nesse ano 1.268 km. de estradas em Trás-os-Montes. Em 1939 há 1.515. Deu-se pois o aumento de 247.

De 46 km. em 1855 eleva-se a extensão da rede trasmontana a 1.268 em 1920 ou 1.223 de aumento, o que representa cerca de 10 km. por ano contra 13 desde 1920.

CONCLUSÕES

Dos esclarecimentos prestados deduzem-se legitimamente as seguintes conclusões:

Primeira

Importa acelerar até à sua conclusão a rede de estradas de Trás-os-Montes, inferior na extensão relativa à do resto do país.

Segunda

Importa activar a reforma dos pavimentos das principais estradas macadamisadas.

Terceira

Em vista da multiplicidade de encargos que cerceiam os recursos das Autarquias locais e dificultam a construção das estradas municipais, importa fazer assumir pelo Estado a maior parte das respectivas despesas.

**Troços em construção ou por construir
medidos nas cartas**

Dos mapas da Junta Autónoma constam os três seguintes em construção ou por construir, medidos a curvímetro:

B R A G A N Ç A

N.º 22 — Do extremo do distrito a Vila Flôr.	40
» 23 — Lagoaça a Mogadouro	18
» 22 — Bornes a Alfândega da Fé	13

» 25 — Mogadouro a Vimioso.	30
» 16 — Rebordelo à n.º 10.	6
R. 4 — Da fronteira a Avô	16
» 4 — » » » Quadramil	20
» 4 — Candedo a Lagoaça	7
N.º 25 — Moncorvo a Lagoaça	28
» 23 — Da 26 a Lagoa	12

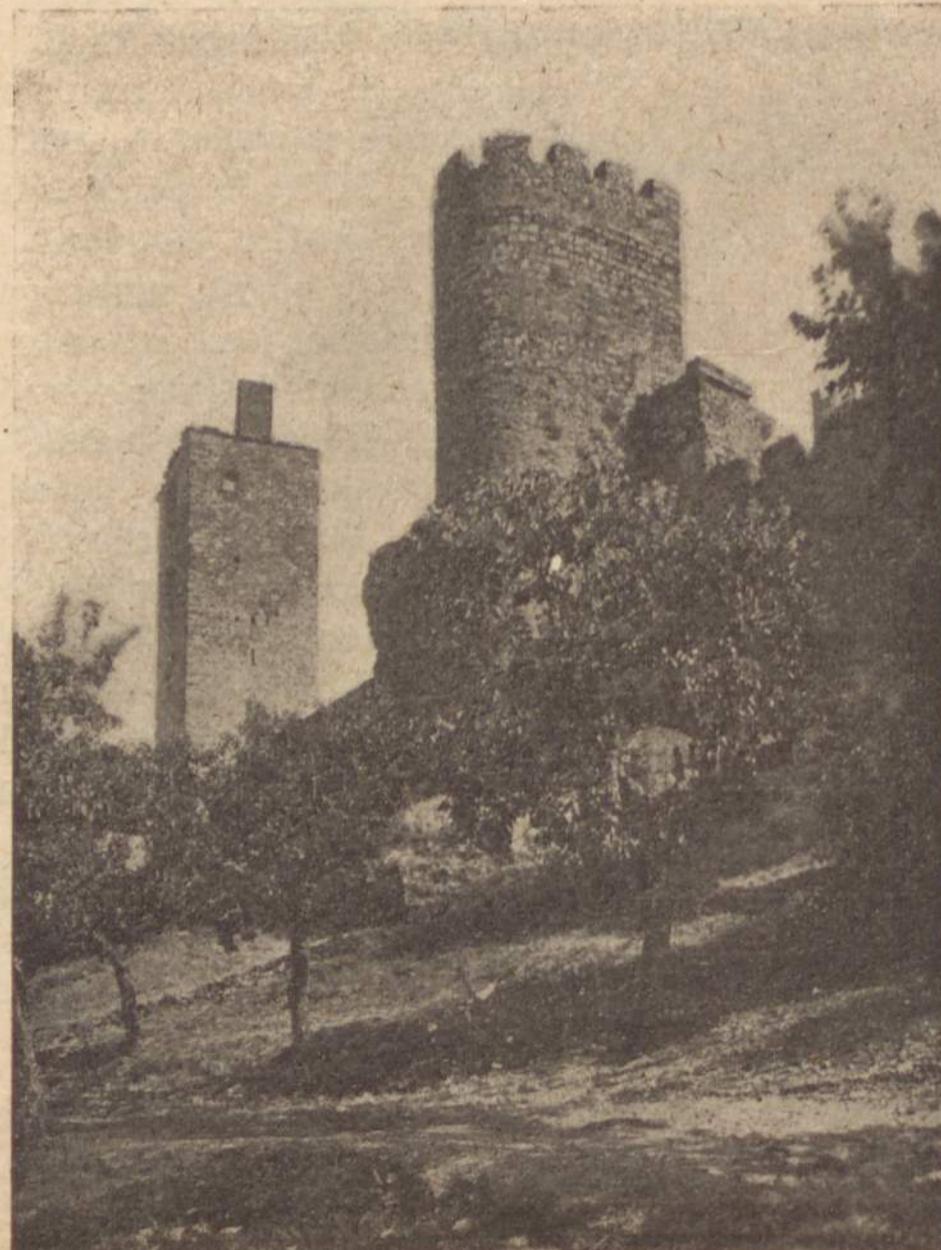
195

V I L A R E A L

N.º 17 — Mondim por Ermelo à n.º 5	26
» — Mondim a Vila Real	30
R. 5 — Vila Real a Galafeira	20
N.º 22 — Jou ao Tua	24
» 18 — Boticas a Ribeira de Pena	30
— Vidago à n.º 23 (Serapicos)	16
R. 14 — Venda Nova a Ladeira	12
N.º 20 — De Vilares à R. n.º 5	6
» 10 — Possacos a Vale de Telhas	10
R. 21 — S. Martinho a Parada	9

183

É, «grosso modo», um total de 380 km., dos quais pertencem 195 ao distrito de Bragança e 185 ao de Vila Real.

B R A G A N Ç A*Torre da Princesa*

“Nau Portugal”

Salvamento, libertação e sua condução de Aveiro para Lisboa

Pelo Engº SALVADOR DE SÁ NOGUEIRA

PREAMBULO

Parece agora sestro meu isto de salvar navios. Em período inferior a 12 meses, três importantes casos ocuparam a minha atenção.

Dos dois primeiros, relativos ao rebocador «Cabo Sardão» e à draga «Alcântara», dei conta à Ordem dos Engenheiros em tempo oportuno.

Agora trata-se da «Nau Portugal», e aqui estou para relatar quanto se fêz.

Sofram-me o auditório e os leitores as minhas deficiências e supram-nas, por favor, como melhor fôr.

* * *

Na imprensa diária da capital de segunda-feira, 8 de Julho de 1940, lê-se a seguinte notícia textual:

“A «Nau Portugal» na ocasião do seu lançamento à água sofreu um pequeno acidente que a não impedirá de figurar na Exposição dentro de 15 dias.

“Na ocasião do seu “bota-abixo”, ao entrar na ria de Aveiro, a «Nau Portugal» partiu uma das talhas dos cachorros da carreira e galgando sobre o inclinado elevou-se, perdendo o centro de gravidade. Este facto deu origem a uma aparatosa inclinação do barco, que adornou para estibordo. Só daqui a alguns dias voltará à sua posição vertical. O incidente em nada afecta a sólida construção do navio nem a sua estrutura.

“No tejadilho da nau seguiam cerca de 70 pessoas, que, como é natural, sofreram um susto e algumas ficaram com ligeiras escoriações.

“Dentro de 15 dias, aproveitando as mares vivas, a nau deverá sair da ria de Aveiro e figurar na Exposição do Mundo Português.”

Notícia de leigo para leigos, há nela evidente louvável boa intenção, ante a qual a afirmada perda do

centro de gravidade da nau, consequência de se haver partido uma das talhas dos cachorros da carreira e causa do emborcamento e afundamento do navio, é coisa pouca.

O autor da notícia não é técnico nem assistiu ao lançamento da nau; aliás, não nos teria falado em *tejadilho*, em *perda de centro de gravidade*, que nada é, e em *cachorros da carreira*, expressão sem nexo, nem teria dito que o navio tinha sofrido um *pequeno acidente* que consistia em ter-se adornado para estibordo, quando em verdade ele se deitou e se afundou e o acidente não foi portanto tão pequeno como isso.

Tejadilho deve estar em lugar de tombadilho.

* * *

Na sobredita segunda-feira, à tarde, significou-me S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações o desejo, para mim honroso, que tinha S. Ex.^a o Ministro da mesma pasta de saber a minha opinião sobre o triste acontecimento.

Triste, na verdade!

A «Nau Portugal», afundara-se; era preciso correr a salvá-la.

Aquele nome simbólico impunha decisão e acção energicas e imediatas.

Mais do que o péssimo efeito moral da sua ausência da Exposição e dos não pequenos prejuízos materiais derivados da sua perda era para mim, nada supersticioso, a impressão que me causara o afundamento, não de qualquer navio, mas da «Nau Portugal», expressão sinónima de «Pátria portuguesa».

Símbolo expressivo da nossa acção civilizadora no Mundo, não poderíamos ser insensíveis à sua perda; antes, era de todos o desejo imenso de recuperá-la quanto antes.

Em satisfação, pois, do desejo do citado membro do Governo, logo no dia seguinte, terça-feira, 9, fui a Aveiro em visita de inspecção à nau virada e afundada.

O estaleiro onde ela foi construída e que pertence ao construtor naval Manuel Maria Bolais Mónica está

situado no lugar da Gafanha da Nazaré, a 4 quilómetros da cidade de Aveiro.

Ali estive a examinar a nau e, no mesmo dia, concluído o exame, regressei a Lisboa.

Em 11, quinta-feira, dirigi a S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado um ofício (n.º 2.904) dando conta do que vira e do que pensava que se devia fazer. São dêle os passos que se vão ler:

“O navio, ao chegar à água, portanto logo após o lançamento, adornou para E. B. e deitou-se.

“Cálculos e desenhos de construção não os obtive ainda, de modo que impossível me é dizer se a causa do fenômeno reside em defeito de estabilidade originário, se a perda desta se deve a encalhe.

“No primeiro caso haverá que dar ao navio as condições de estabilidade que lhe faltarem para o manter na posição direita.

“Para o endireitamento convirá espiar o navio com robustos cabos abraçando-o em forma de tira-vira e ligados a ferros unhados fortemente em pontos convenientes da ria, do lado do convés.

“Do lado da quilha haverá que abrir uma vala de profundidade, largura e comprimento convenientes.

“Esta operação fará que o barco gire em torno do eixo criado pelo espiamento referido.

“Fechadas as aberturas do casco e esgotada a água do seu interior, o navio flutuará.

“Para garantia da posição direita serão os mastros convenientemente espiados. Estas espias serão suprimidas garantida que seja a estabilidade do barco.

“Todo este trabalho se fará com a draga escavadora “Engenheiro Matos” e o rebocador “Cabo da Roca”, desta Administração Geral. Ambos em reparação neste momento, deverão estar prontos para seguir ainda esta semana.

“Alguns trabalhos exigirão a presença de mergulhadores, para o que se enquadrarão na brigada que fôr destacada para Aveiro para os serviços de recuperação da “Nau Portugal”.

“Esta Administração Geral, a quem não interessam propriamente serviços desta natureza por não estar convenientemente aparelhada para os executar, poderá, se êsse fôr o desejo de V. Ex.^a, encarregar-se dêles, e em tal hipótese — afirmo o desde já a V. Ex.^a — porá toda a sua competência, vontade e energia para fazer flutuar o navio em curto prazo de tempo.

“Poderá entender-se com o seguro na base universalmente aceita: *no cure, no pay.*

Em caso de resultado positivo, receberá o que fôr combinado entre o mesmo seguro e esta Administração Geral.

“Parece-me bem levar ao conhecimento de V. Ex.^a estas considerações, antes mesmo de ter nas minhas mãos todos os elementos necessários à formação de um juízo exacto sobre a questão posta, porque os trabalhos que preconizo são de fazer-se quaisquer que sejam os resultados dos estudos feitos sobre êsses elementos.

“Estas considerações são pois uma espécie de preâmbulo a outras que terei de fazer em tempo oportuno.

“Não posso fazer uma ideia perfeita do que se vai gastar; mas ficaremos seguramente dentro de limites razoáveis e a Administração Geral do Pôrto de Lisboa tem possibilidade legal, orçamental e financeira para executar o trabalho e fazer face aos encargos.”

Por despacho do mesmo dia lançado sobre êste ofício foi esta Administração Geral encarregada por S. Ex.^a o Ministro das Obras Públicas e Comunicações de orientar e dirigir os trabalhos para pôr a flutuar a “Nau Portugal”.

Prevendo êste despacho e com o intuito de andar de-pressa, mal regressei de Aveiro, em 10 portanto, ordenei aos serviços competentes que se activassem, simplificassem e abreviassem os trabalhos a fazer no rebocador “Cabo da Roca”, na draga “Engenheiro Matos” e na câbreia “Adolfo Loureiro”, afim de os poder enviar para aquele pôrto no mais curto prazo de tempo possível. Ordenei outro-sim ao chefe dos mesmos serviços que partisse imediatamente para ali afim de me colher elementos relativos à navegação na barra e na ria, cotas e natureza de fundos, correntes de enchente e de vazante, recursos, etc.

Em 16, pelas 19 h e 50 m, largaram para Aveiro, a cuja barra chegaram às 11 h e 20 m de 18, o rebocador e a draga.

Nortada rija que soprou na costa foi causa de tamanha demora.

Devido a não ter a draga especiais condições para o mar, as duas unidades recolheram à protecção do Cabo Mondego pelas 14 h de 17, e só no dia seguinte pelas 6 horas suspenderam de Buarcos.

Na Gafanha da Nazaré fundearam pelas 15 h e 10 m do mesmo dia.

O “Cabo da Roca” regressou imediatamente a Lisboa, afim de prestar, se fôsse necessário, auxílio ao vapor americano “Nashaba”, que estava encalhado na praia de S. Julião, próximo da Ericeira, e de reboçar a câbreia “Adolfo Loureiro”, cujos preparativos para a sua largada para o mar estavam em via de acabamento. Com efeito, estas duas unidades logo em

21, pelas 5 h largaram para Aveiro, onde fundearam em 22 pelas 16 h, próximo da nau e da draga.

E desta forma se juntaram todos os elementos com que se ia operar no salvamento daquele navio e depois na sua libertação.

* * *

Além dêste preâmbulo consta o presente trabalho de dois capítulos distintos: "Salvamento" o primeiro e "Libertação" o segundo.

No primeiro não só se mostra como resolvi o problema e como se operou, como ainda faço uma ligeira descrição da nau e algumas considerações sobre as condições de estabilidade desta.

No segundo, além dos trabalhos feitos expressamente para tornar possível a travessia da ria e a passagem da barra de Aveiro, há uma ligeira referência à condução da nau para Lisboa.

SALVAMENTO

A "Nau Portugal" é uma nau portuguesa dos fins do século XVII, cujas dimensões principais são:

Comprimento entre perpendiculares.....	41 ^m ,200
Boca máxima na linha de água carregada	11 ^m ,400
Pontal contado do fundo da querena, a meio, à linha recta dos vaus do pavimento superior.....	7 ^m ,500

A sua construção foi cometida ao construtor naval da Gafanha da Nazaré Manuel Maria Bolais Mónica.

Trata-se de um empírico, bom homem, mal sabendo traçar a própria firma, consumado carpinteiro de machado, com larguíssima prática de construção naval de madeira e com um sentido especial, direi atávico, em trabalhos dêste género de construção que o torna verdadeiro mestre da especialidade.

Mestre Mónica pertence a uma família de construtores cujos membros nascem já com especiais aptidões para êste mister e em que os pais transmitem aos filhos conhecimentos e segredos da arte. Isto em gerações sucessivas, o que permite classificar esta família simples como verdadeira dinastia de construtores navais de madeira, lídima representante daqueles antigos construtores portugueses que fabricaram os navios que nos levaram às descobertas marítimas e que na sua arte, mestres como ninguém, davam lições ao resto do mundo, guardando para si segredos que depois passavam para filhos sómente.

Esta gente, com o instrumento perigosíssimo que é a enxó, faz peças, verdadeiras maravilhas, que nos fazem cismar como pôde o artista ajeitar-se para as fazer tão perfeitas.

O próprio mestre Mónica, referindo-se à habilidade de um dos irmãos, de nome Benjamim, não

escondia a sua admiração pela arte dêste, êle o artista insigne que todos admiram.

Dir-se-ia que o carpinteiro de machado conversa com a enxó, e esta com êle: que se entendem.

Além de tudo isto ainda, a famílica Mónica é benemérita, porque emprega na sua indústria dezenas e dezenas de braços.

¡Bem haja quem tais dotes tem!

Apontar méritos é sempre agradável, e certamente os meus ouvintes e leitores relevarão o parêntesis aberto para tal fazer.

Reatando o fio das considerações encetadas neste capítulo direi que, além de um plano geométrico ou de formas que serviu para a construção da nau, nenhum outro elemento logrei obter.

Cálculos de querenas direitas e inclinadas, de robustez do navio, de lançamento à água, enfim tudo que pudesse servir para ajuizar da bondade do navio e do que lhe aconteceu ao abandonar a carreira, nada veio à minha mão.

Curvas de deslocamentos, de abcissas e ordenadas do centro de querena, de metacentros e de raios metacênicos transversais e longitudinais, de deslocamentos por centímetro de imersão, diagrama de estabilidade, posição do centro de gravidade do navio, etc. são elementos não vistos por mim.

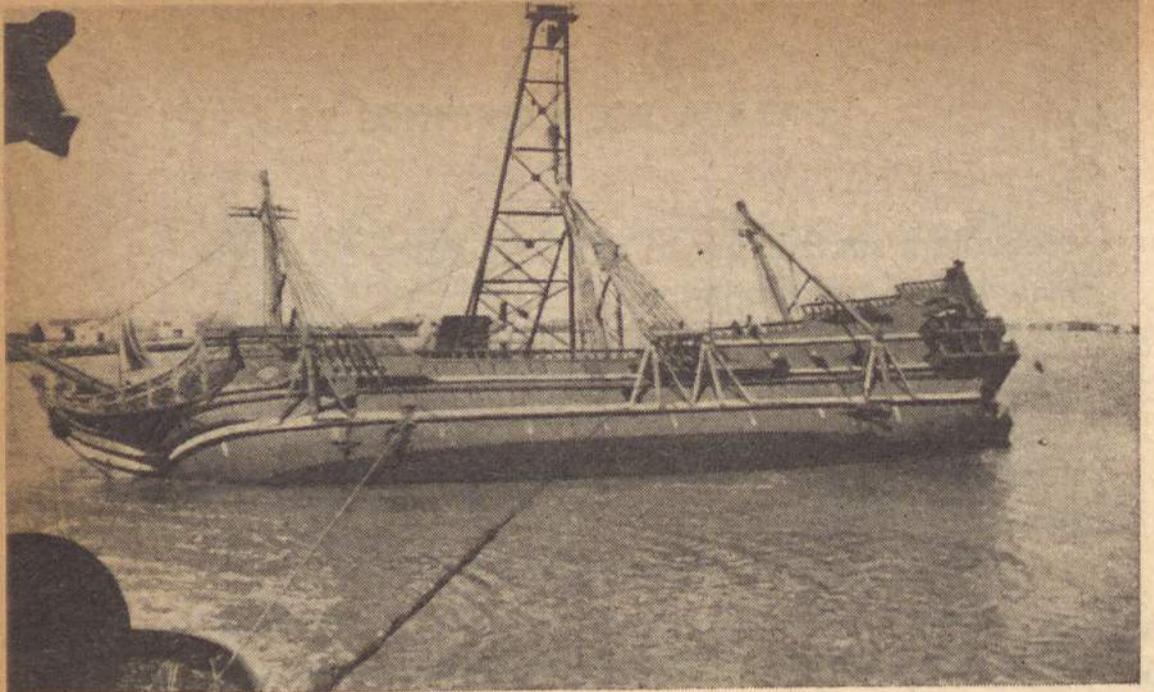
Porque se tratava de reprodução, com modificações não julgadas de substância, de tipo experimentado, entendeu-se, olvidando-se a influência dos imponderáveis, que tais elementos eram de dispensar, e dêste modo nem a própria Direcção da Marinha Mercante, entidade oficial competente e única em matéria de construção naval mercante, foi ouvida.

Esqueceu-se, sem intenção é certo, que seria estúpidez, mas esqueceu-se de recorrer ao engenheiro naval para o estudo da nau, e do esquecimento resultou um acontecimento triste que é uma lição, mas lição só para casos futuros, que o da nau, êsse é facto consumado.

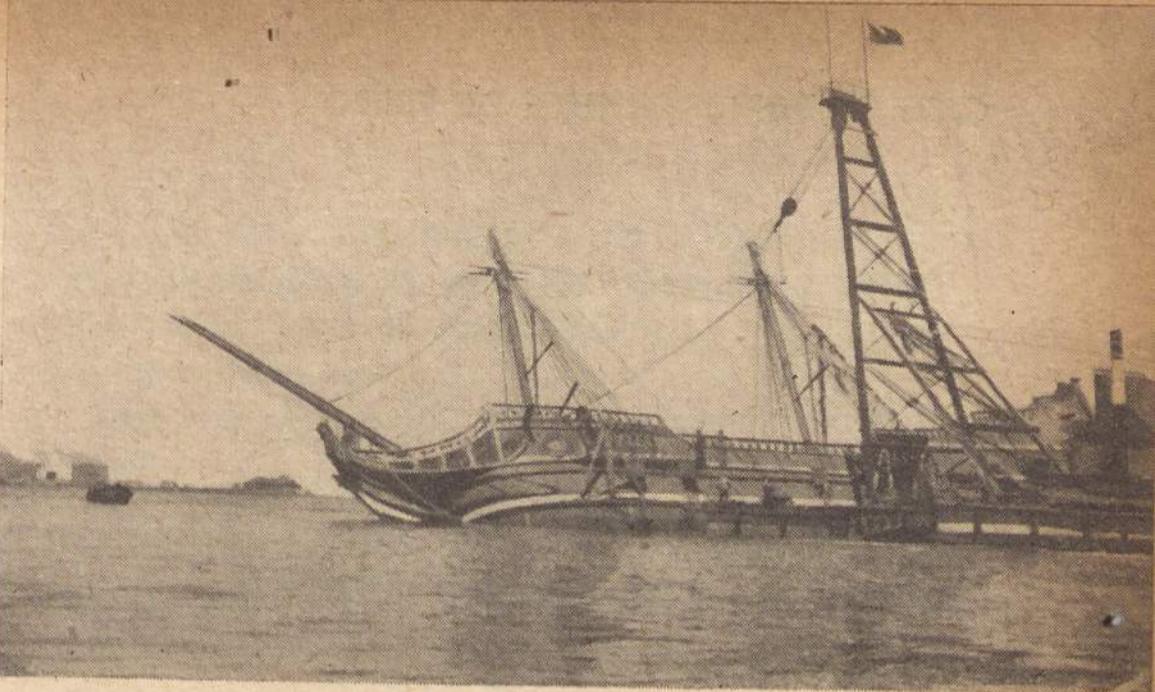
Mas, fôsse como fôsse, era preciso andar depressa, e por isso, enquanto se preparava o material e se ajustava com o construtor e com o seguro as condições a fixar em contrato para o salvamento, cometi ao Estaleiro Naval da A. G. P. L. o encargo de fazer um estudo urgente de querenas direitas. Para êste efeito foi-lhe enviado o citado plano geométrico. É claro que com tão pouco era impossível fazer-se estudo completo. Dada a falta de elementos relativos à construção e ao peso do navio para o lançamento à água, houve que arbitrar para êste um número e fixar por sentimento a posição do centro de gravidade.

Os cálculos feitos na sala de desenho do estaleiro, sob a superior e imediata direcção do ilustre engenheiro Sousa Mendes, conduziram à conclusão de que a altura metacêntrica do navio, suposto sem lastro no acto do lançamento, era negativa: $r - a = -0,68$ m. Tinha, pois, que fazer da quilha portaló.

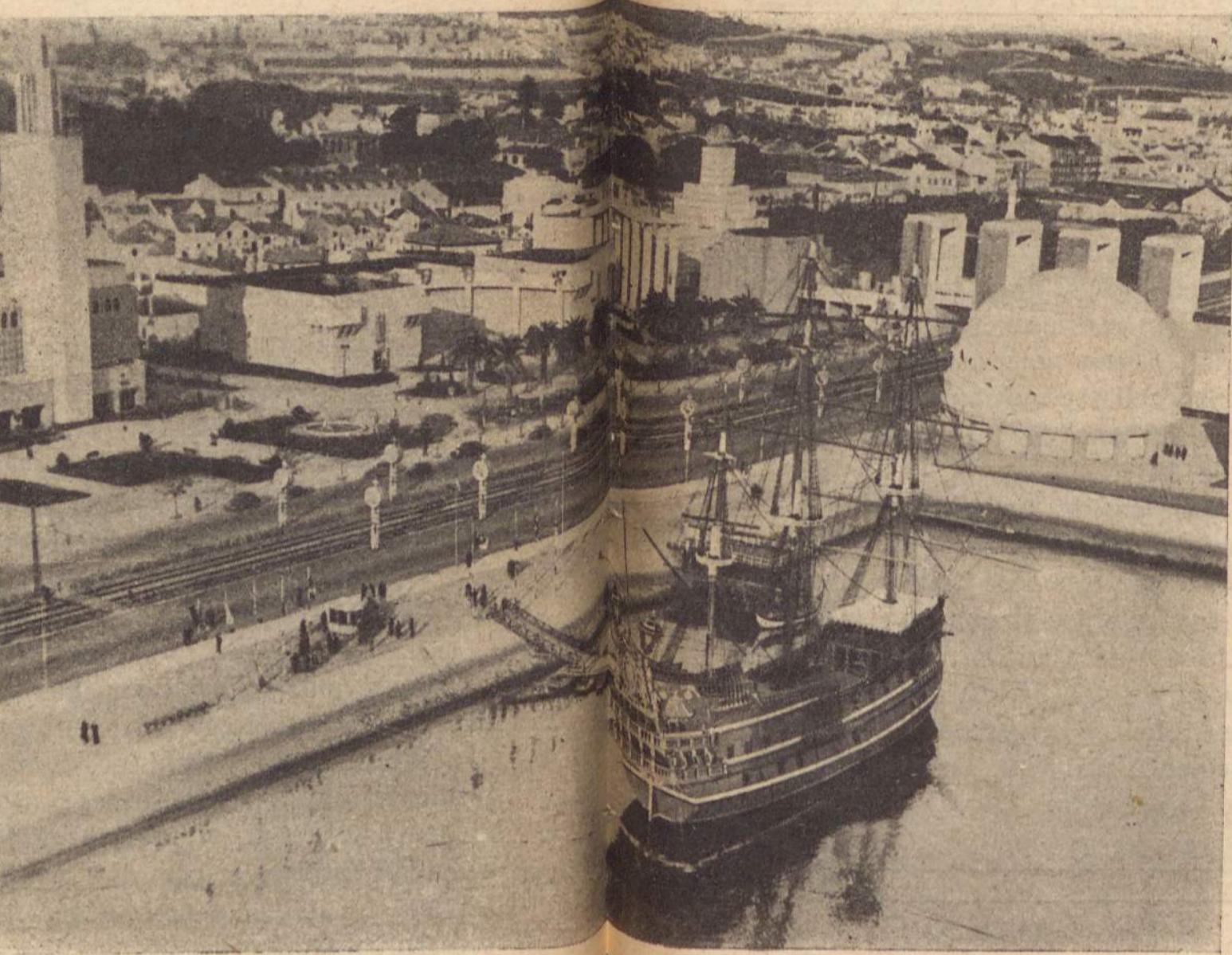
A falta de rigor do resultado, filha da deficiência



Primeira posição da câbreia, em 26 de Julho de 1940



Segunda posição da câbreia, em 29 de Julho de 1940



A «Nau Portugal» na doca de Belém integrada na Exposição do Mundo Português



No momento de deixar a carreira



Aguardando no «Espalhado» o momento oportuno

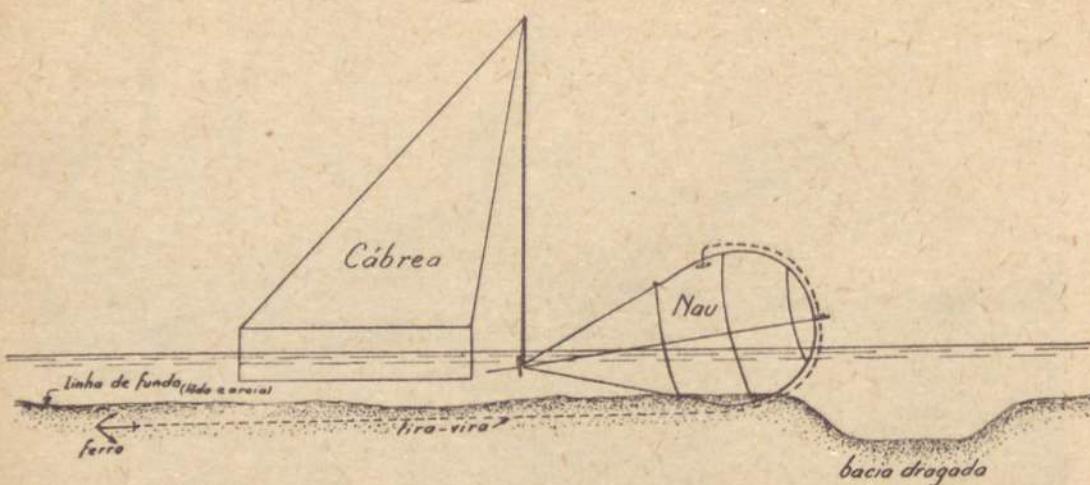


Fig. 1

de elementos para um estudo a valer, era causa de eu não lhe atribuir o valor que lhe atribuía se não fôra a deficiência. Mas, sem dúvida, êsse resultado dizia-me muito, e precisamente que o $r - a$, se não era negativo, era nulo ou positivo mas muito pequeno, o que afinal significava que a estabilidade transversal do navio no acto do lançamento era tal que o seu emborcamento era certo.

Havia, pois, que endireitar o navio primeiro e dar-lhe depois a estabilidade que lhe faltava, quer baixando-lhe o centro de gravidade, quer elevando-lhe o metacentro inicial, quer fazendo uma e outra coisas.

O abaixamento do centro de gravidade obter-se-ia com o emprêgo de lastro e de colocação em baixo dos pesos amovíveis colocados em cima.

Foi o que se fez, e isso bastou.

Não houve que recorrer à elevação do metacentro, que exigiria o emprêgo de meios para aumentar o momento de inércia da superfície de flutuação em relação ao seu eixo longitudinal e único e que por isso não tem a simplicidade da operação anterior.

* * *

Como disse, antes mesmo da assinatura do contrato para o salvamento, a qual é de 18-7-40, começáramos trabalhos para a recuperação da nau.

Além do rebocador e da draga já referidos resolvi empregar no endireitamento a câbrea "Adolfo Loureiro", como disse já, afim de diminuir a duração dos trabalhos de endireitamento, os quais se executaram em duas fases.

O esquema junto (fig. 1) dá ideia da maneira como se operou na primeira fase.

Dragada a bacia de flutuação, o esforço da câbrea exercido sobre o calcez do mastro grande, convenientemente escorado, fez girar o navio em torno do eixo criado pelos tira-viras de cerca de 75°.

Mal a draga chegou à Gafanha começou-se a trabalhar na passagem dos tira-viras e em seguida à dragagem da bacia de flutuação. Em 19 de Julho ficou passado o da proa e em 20 o da popa, depois de árduo e dedicado trabalho de todo o pessoal, proficientemente dirigido pelo distinto chefe dos Serviços Marítimos da A. G. P. L., sr. comandante Luiz Vaz Spencer.

Em 21 começou-se a dragar o fundo ao longo da nau, do lado da quilha, e em 26 terminou êste trabalho.

Dei então ordem para que a câbrea, já ligada ao calcez do mastro grande, começasse a actuar. A nau entrou de adriçar e pelas 13 horas do mesmo dia, ao cabo de uma rotação de 75° e reconhecida a impossibilidade de se conseguir mais, já porque estavam quás a beijo os dois cadernais da câbrea, já porque a acção desta se exercia quás segundo o eixo do mastro e portanto o momento adriçante era praticamente nulo, dei por finda a primeira fase desta operação.

Tentei ainda aproveitar melhor o efeito da câbrea fazendo-a actuar sobre um tira-vira, mas sem resultado apreciável, pelo que mandei passar a câbrea do lado norte, em que até então operara, para o lado sul, isto é, da quilha, o que se fez em 29.

Neste mesmo dia os mergulhadores começaram a tapar as portinholas de E. B. e no seguinte, 30, terminaram esta tarefa.

Começou-se imediatamente o trabalho de esgôto e à medida que êste ia progredindo ia-se rondando o aparelho da câbrea e a nau ia-se endireitando. Esgotada completamente, houve que mantê-la ligada à câbrea, para que não voltasse a deitar-se, que isto era tendência sua, consequência de falta de estabilidade transversal como já disse.

Esta ligação, qual cordão umbilical prendendo o filho à mãe, só pôde ser cortada depois de colocado o conveniente lastro, o que só era de fazer-se limpo que fosse o porão do lodo e objectos que o pejavam.

Começou então a baldeação do navio com intensidade, a qual terminou em 31, dia em que também se começou a lastrá-lo e a dragar nova bacia de flutuação, perpendicular à primeira, na qual devia deixá-lo terminado o salvamento.

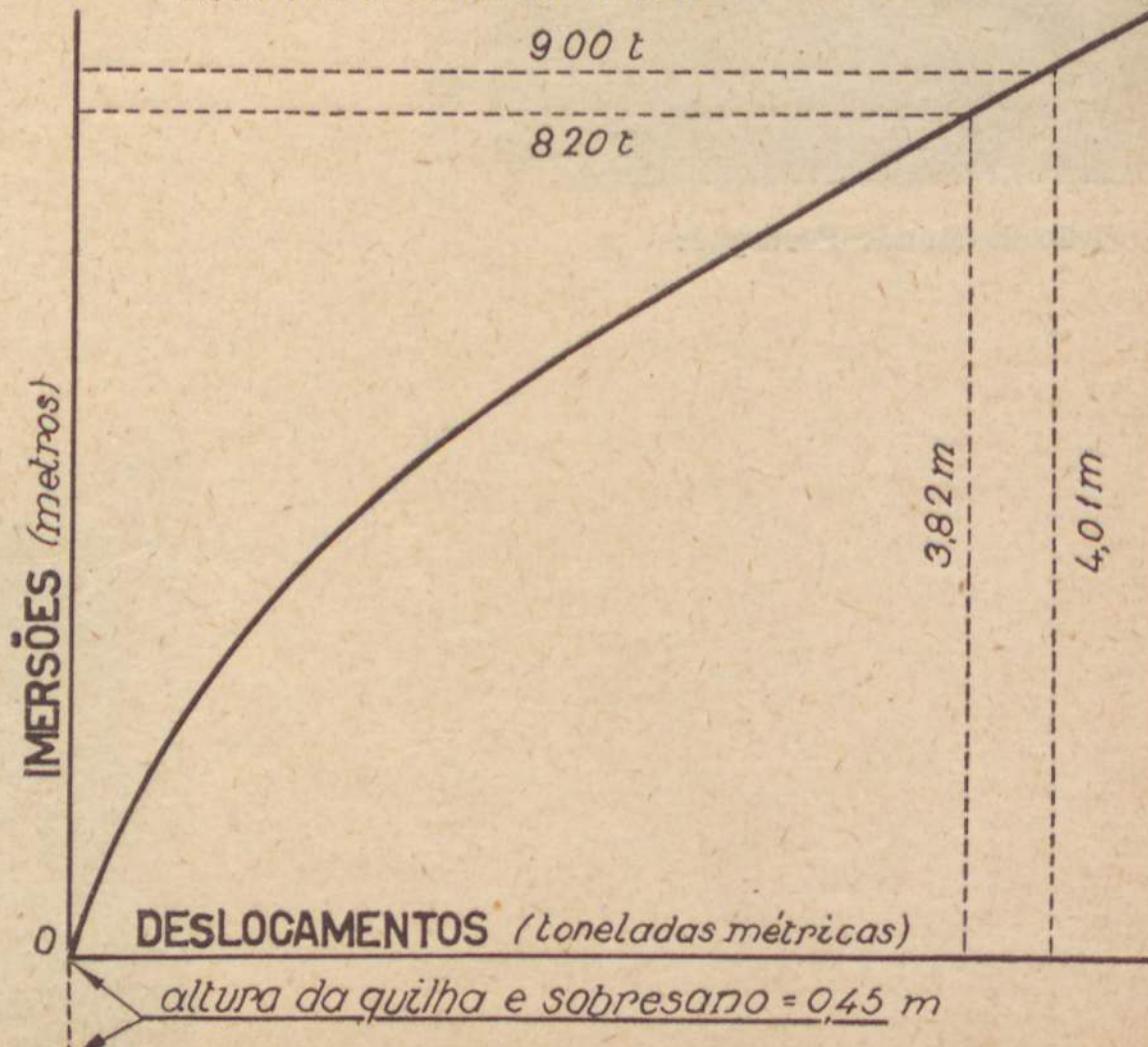


Fig. 2

Em 3 de Agosto, findos o lastramento e a dragagem e liberta a nau já da cábrea, foi ela conduzida pelo "Cabo da Roca" para a nova bacia de flutuação, onde ficou convenientemente amarrada para terra, de popa e de proa, e aproada ao norte.

Seguia-se fazer uma experiência de estabilidade a-fim-de poder fazer ideia do grau desta.

Serviu para o efeito um dos carros das peças de artilharia da nau e empregaram-se como peso móvel amarras de corrente.

O peso de todo o sistema móvel foi de 2.525 t.

No momento da experiência o calado médio do navio era de 3,82 m, medindo o da proa 3,12 m e o da popa 4,52 m.

Aquele calado médio correspondia o deslocamento de 820 toneladas, medido numa escala de deslocamentos (fig. 2) traçada pelo ilustre engenheiro Estanislau de Barros, a qual foi amavelmente posta à minha disposição pelo autor e que me serviu várias vezes depois da reflutuação do navio por ter verificado que, embora traçada em base a elementos de valores aproximados, por carência dos certos, o seu grau de rigor era ainda assim elevado.

A experiência de estabilidade tem por escopo principal determinar o centro de gravidade do navio; mas, no caso da nau, o que mais me interessava conhecer era a sua altura metacêntrica transversal.

A experiência fez-se em água tranqüila e com tempo sereno, utilizando-se um peso móvel p (fig. 3) colocado em pavimento elevado e que se fez deslocar de um bordo para o outro. As inclinações do navio são dadas por um pêndulo cujo peso mergulha em água para lhe amortecer as oscilações e medidas numa régua graduada como indica a figura, cujo exame nos diz serem:

$$p \cdot d \cdot \cos \alpha = P \cdot (r - a) \cdot \sin \alpha$$

$$r - a = \frac{pd}{P \cdot \operatorname{tg} \alpha}$$

$$\operatorname{tg} \alpha = \frac{ne}{no}$$

No nosso caso eram: $p = 2,526$ t $d = 3,75$ m
 $ne = 0,03$ m $no = 2,12$ m e $P = 820$ t e portanto

$$\operatorname{tg} \alpha = \frac{0,03}{2,12} = 0,014$$

$$r - a = \frac{2,525 + 3,75}{820 + 0,014} = 0,82 \text{ m}$$

valor este que, por bom, me deu a conhecer que estava terminada a minha tarefa e cumprida a obrigação que o Pôrto de Lisboa assumira por contrato perante o construtor.

Esta experiência foi feita na Gafanha em 5 de Agosto.

LIBERTAÇÃO

Chegados ao ponto indicado no anterior capítulo dei ordem para se disporem as coisas para a condução de todo o material para Lisboa.

Logo na dia 6 dirigi a S. Ex.^a o Ministro das Obras Públicas e Comunicações um ofício (n.º 3:238) do qual são estes passos:

"Em continuação do meu ofício n.º 2.904, de 11 de Julho último, para V. Ex.^a e cumprimento do despacho de V. Ex.^a do dia seguinte nele exarado, aqui dou conta do modo como desempenhei esta minha missão.

"O programa esboçado no meu citado ofício n.º 2.904

foi integralmente seguido, com uma pequena variante, aliás muito importante, que consistiu em fazer intervir nos trabalhos a cábrea "Adolfo Loureiro", desta Administração Geral.

"Uma experiência de estabilidade por mim feita deu-me para altura metacêntrica latitudinal do navio 0,82 m, valor muito bom na sua actual condição de armamento.

"A estrutura da parte resistente do caso é robusta. Com alguns pés de carneiro mais e convenientemente distribuídos; umas 70 toneladas de lastro para dar ao navio maior imersão; ligeiras divisórias para que o lastro não corra de bordo para bordo; todas as aberturas do costado e escotilhas fechadas; peados devidamente todos os objectos que possam vir na nau e colocados o mais baixo possível: poderá a nau vir para Lisboa, onde se concluirão os trabalhos.

"A quadra que se atravessa é favorável a esta navegação e por isso, baseado na experiência feita e na forma e resistência do navio, entendo dever dizer a V. Ex.^a que não há que ter receio de o trazer para Lisboa nas condições ditas.

"Se isto fôr julgado conveniente farei se-

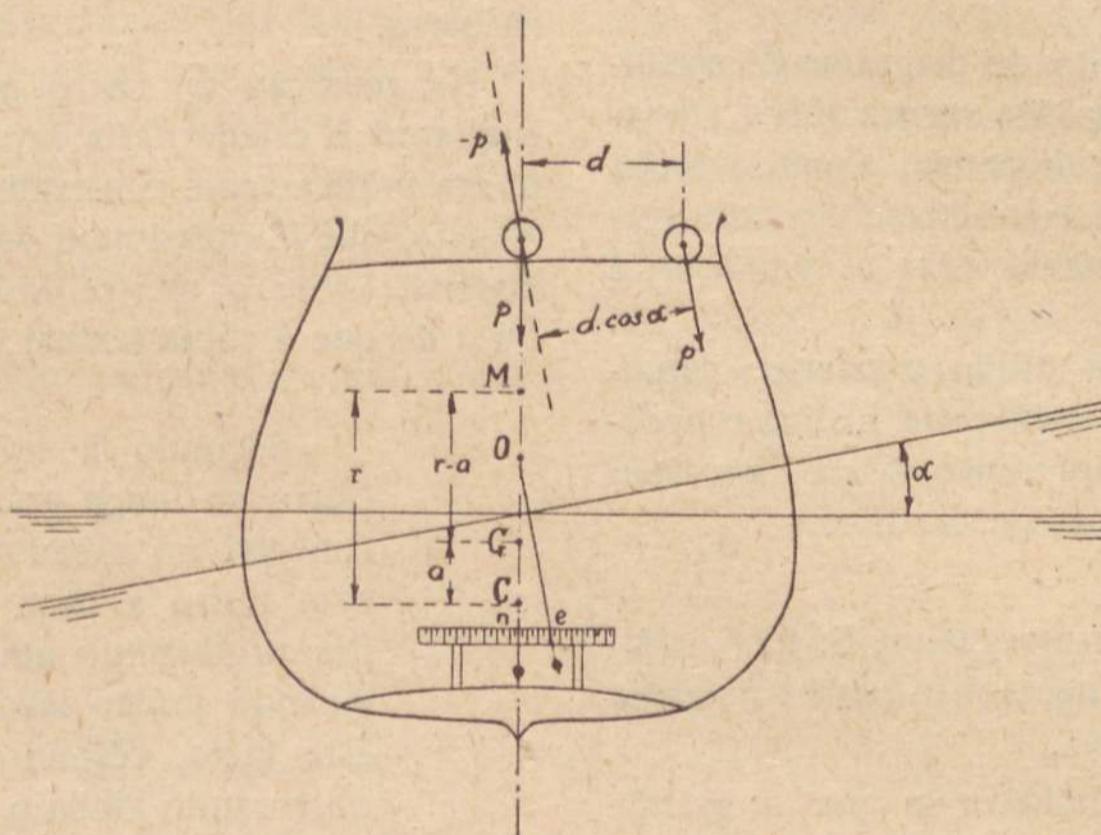


Fig. 3

uir oportunamente um rebocador para Aveiro afim de a conduzir, de conserva com as outras unidades da A. G. P. L. que lá se encontram, para o Tejo.

“A afirmação que faço sobre a estabilidade do navio baseada na experiência feita, na forma e robustez do casco e no seu estado actual de armamento, é sobretudo destinada a habilitar V. Ex.^a a resolver imediatamente. Ela não exclue de modo nenhum a conveniência de um estudo completo, necessariamente demorado, de queridas direitas e inclinadas.

“O conhecimento do diagrama de estabilidade, para se ter idea segura sobre a estabilidade estática e dinâmica, e em especial sobre a reserva de estabilidade e o modo de comportar-se do navio com os balanços, é necessário.

É claro que tal estudo, a fazer-se, demoraria a vinda do navio para Lisboa e oportunidade da sua apresentação na Exposição do Mundo Português perder-se-ia.”

Resultou do exposto encarregar-me S. Ex.^a o Ministro de prover a quanto necessário para a imediata condução da nau para Lisboa.

Infelizmente veio a reconhecer-se que o grande calado da nau a ré e o estado de assoreamento da ria em determinados pontos tornavam impraticável a saída daquela do sítio em que estava, como impraticável era a barra a navio de tal calado.

Em consequência disto ordenei a retirada do rebocador, câbreia e draga para Lisboa, onde se ficaria aguardando que as condições da ria e da barra fôssem favoráveis.

Em 11 de Agosto, terminados todos os preparativos de viagem, largaram da Gafanha para S. Jacinto o rebocador “Cabo da Roca” e a câbreia “Adolfo Loureiro”. Não lograram sair a barra devido ao mau estado do mar ali.

Em 12 também se não podia sair porque o estado do mar era ainda pior do que na véspera.

Assim se ia passando o tempo sem possibilidade de sair. Por outro lado, tive de reconhecer que, se eu, com o material do pôrto de Lisboa e engenho próprio, não tentasse resolver o problema da travessia da ria e da barra, a nau ficaria por tempo indefinido, seguramente longo, em Aveiro, e privada dela portanto continuaria a Exposição Histórica do Mundo Português.

Sem curar de saber a quem competia arcar com as despesas a fazer para tornar possível aquela travessia, ordenei que permanecessem em Aveiro, embora com prejuízo do pôrto de Lisboa, as unidades que ali se encontravam.

A draga “Engenheiro Matos” começou a dragar

intensivamente os pontos da ria de cotas de fundo deficientes.

O lastro metido (cêrca de 200 toneladas), ao qual se deviam juntar umas 30 toneladas mais, devia ser corrido para a proa tanto quanto possível.

Entretanto o construtor iria consolidando o navio, tapando as aberturas, afinando o leme, etc.

Os próprios artistas, que mal o navio se endireitou foram para bordo trabalhar, sob a superior e proficiente direcção do conhecido artista sr. Leitão de Barros, continuariam a sua obra.

Sondagens repetidas se fizeram assim na ria como na barra.

Na remoção do lastro para a proa notou-se que enquanto o calado nesta extremidade aumentava o de ré era praticamente constante.

Isto, que impressionou os observadores, leigos na matéria, levou o mestre Mónica a escrever-me uma carta de que é cópia textual o que a seguir se lê:

“Segundo a minha opinião baseada, é claro, na longa prática destes serviços experimentei no sábado e segunda feira, o barco com lastro à proa que levei a cêrca de 11 pés produzindo um levantamento de 2” originando pouco levantamento da popa e ante este facto, resolvi não pôr lastro à proa observando ainda o seguinte:

“1.º — Com lastro demasiado à proa deverá estabelecer-se alquebramento do casco que a princípio já se deu e por consequência a perda de estabilidade, devido à posição em que o barco fica.

“2.º — Como o barco vai para a barra, deverá manter-se sempre com mais calado à popa, com cêrca de 4’ pelo menos de maneira que a quilha da parte da proa nunca bata no “banco do areia” e só assim poderá o barco sofrer menos.

“3.º — Eu era de opinião, visto que a escavadoura tem um depósito para cêrca de 40 ton. de cada vez que o barco fosse para o chamado “banco de areia” quando a maré repontar manter-se-á até à preia-mar ou pouco antes da maré virar e que seja largado o ferro para Noroeste, servindo êste para a escavação e outro para Sudoeste servindo êste para deslocar o barco para fazer a descarga.

“Não precisa andar muito avante e à ré porque as mesmas correntes de água trazem a areia ao local, repetindo-se êste serviço quantas marés sejam precisas.

“Estou convicto que V. Ex.^a não deixará de prestar a sua melhor atenção a esta minha opinião pelo que antecipadamente agradeço penhorado.”

A boa vontade e interesse de mestre Mónica estão ali patentes. Não podia deixar de me merecer a melhor atenção quanto me diz êle naquela carta. O que não pude foi dar-lhe o meu acôrdo e por isso ordenei o cumprimento integral e rápido da ordem sobre remoção e embarque de lastro.

Devo notar que esta ordem tinha sido dada em 12 por mim telefónicamente de Lisboa, aonde tinha vindo por motivo de serviço.

Em 13, que é também a data daquela carta, encontrando-me já na Gafanha, onde a recebi, confirmei de viva voz a ordem telefónica.

As operações ordenadas tinham por fim modificar o caimento do navio por forma que o calado a ré se tornasse inferior a 14'; aliás, os trabalhos de dragagem na ria seriam dispendiosos e morosos e a travessia desta impossível, isto é, a "Nau Portugal", que estava de facto prisioneira, não lograria libertar-se do seu ergástulo.

Agora, ao contrário do que antes se presenciara, à medida que se ia removendo e embarcando lastro a nau ia levantando a popa e mergulhando a proa.

Este alçar da popa era de facto impressionante, porque, sendo ela já de si extraordinariamente elevada, qualquer aumento na parte visível da sua altura tornava mais flagrante o seu contraste com a proa, que cada vez mergulhava mais. Depois, a linha que limitava o fundo negro da querena e indicava a flutuação carregada, imergindo de todo à proa e emergindo sensivelmente à popa, agravava, por efeito óptico, aquela impressão.

Foi então que se viu que ignorantes e outros que parecia não o serem ou enfiavam desconfiados e assustados ou comentavam entre si baixinho que era um tremendo disparate o que se estava fazendo.

Deixemos que os trabalhos avancem no sentido ordenado e consintam os meus ilustres ouvintes e leitores (nem todos engenheiros construtores navais; os que o forem perdoem) que eu faça aqui uma ligeira referência ao fenómeno observado em certa altura e que consiste no facto de se não ter notado modificação na imersão à popa quando se removia carga para a proa.

Na "Teoria do navio" estudam-se os chamados "pontos de indiferença para as imersões de proa e de popa".

É intuitivo que o embarque de um peso determina um aumento de imersão do navio e que o seu transporte longitudinal provoca uma variação das imersões extremas: maior a vante do que a ré, segundo o peso se deslocou para aquela ou para esta parte do navio.

O embarque, pois, de um peso por ante-a-vante do centro de volume da camada compreendida entre a primitiva flutuação e a resultante daquele embarque, supostas paralelas, faz que, ao passo que a distância do traço da perpendicular de vante à flutuação primitiva aumenta, a do traço perpendicular da ré diminui, podendo tornar-se nula ou negativa, e vice-versa se o embarque fôr por ante a ré do mesmo centro.

Embarquemos um peso p por forma que a primitiva flutuação $L'F$ passe a ser $L'F'$, paralela à primeira e distante dela a (fig. 4).

Transportemos p para vante. À distância d de c , seja a imersão na perpendicular de vante $a+b$ e a correspondente na de ré nula. Isto equivale a dizer que o embarque do peso p na vertical $v'v'$ não determina variação de imersão na perpendicular de ré. A variação de imersão a corresponde ao embarque do peso, e a b à posição dêste. As verticais vv' traçadas à distância d do centro c da camada compreendida entre a nova flutuação $F'L'$ e a primitiva ou inicial $F'L$ (na prática basta considerar c situada no centro de gravidade da flutuação inicial) são lugares dos

pontos de indiferença para as imersões de popa ou de proa segundo que $v'p'$ está por ante-a-vante ou por ante a ré de vv' .

Se designarmos por M o momento

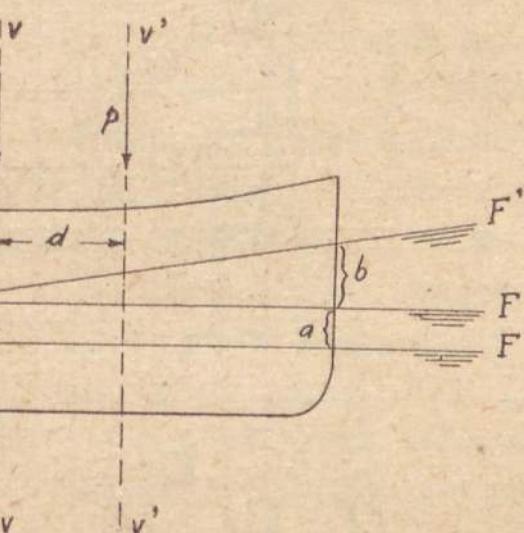


Fig. 4

necessário a produzir 1 cm. de diferença de imersão e por d o deslocamento por 1 cm. de imersão, a condição para que a imersão primitiva i permaneça invariável numa ou noutra das perpendiculares de vante e de ré é dada pela expressão:

$$d = \frac{2M}{\varphi}$$

Como as considerações feitas são igualmente aplicáveis ao caso do desembarque de pesos, o sinal daquela expressão será positivo ou negativo segundo que o peso é embarcado à popa (ou desembarcado à proa), ou embarcado à proa (ou desembarcado à popa), isto é, a distância d deverá medir-se sempre do lado oposto à perpendicular de imersão constante.

Se as tais pessoas ignorantes e as outras que parecia não o serem tivessem esta noção elementar não se teriam surpreendido e teriam concluído que a invariabilidade notada derivava de o lastro removido ou embarcado estar a ser colocado em ponto de indiferença para as imersões de popa. O que havia a fazer era pôr o lastro para além dêsse ponto, como se fez, logrando-se assim que o calado a ré passasse de cerca

de 15' em que estava para 13' 10". O calado a vante correspondente era 12' 5", e o médio portanto de 4,01 m.

Atingido êste novo caimento e levadas as dragas-

pegar e a perder seguimento, mas sem consequência desagradável, porque, como disse, em menos de uma hora chegámos ao nosso destino.

A primeira etapa da viagem para Lisboa estava

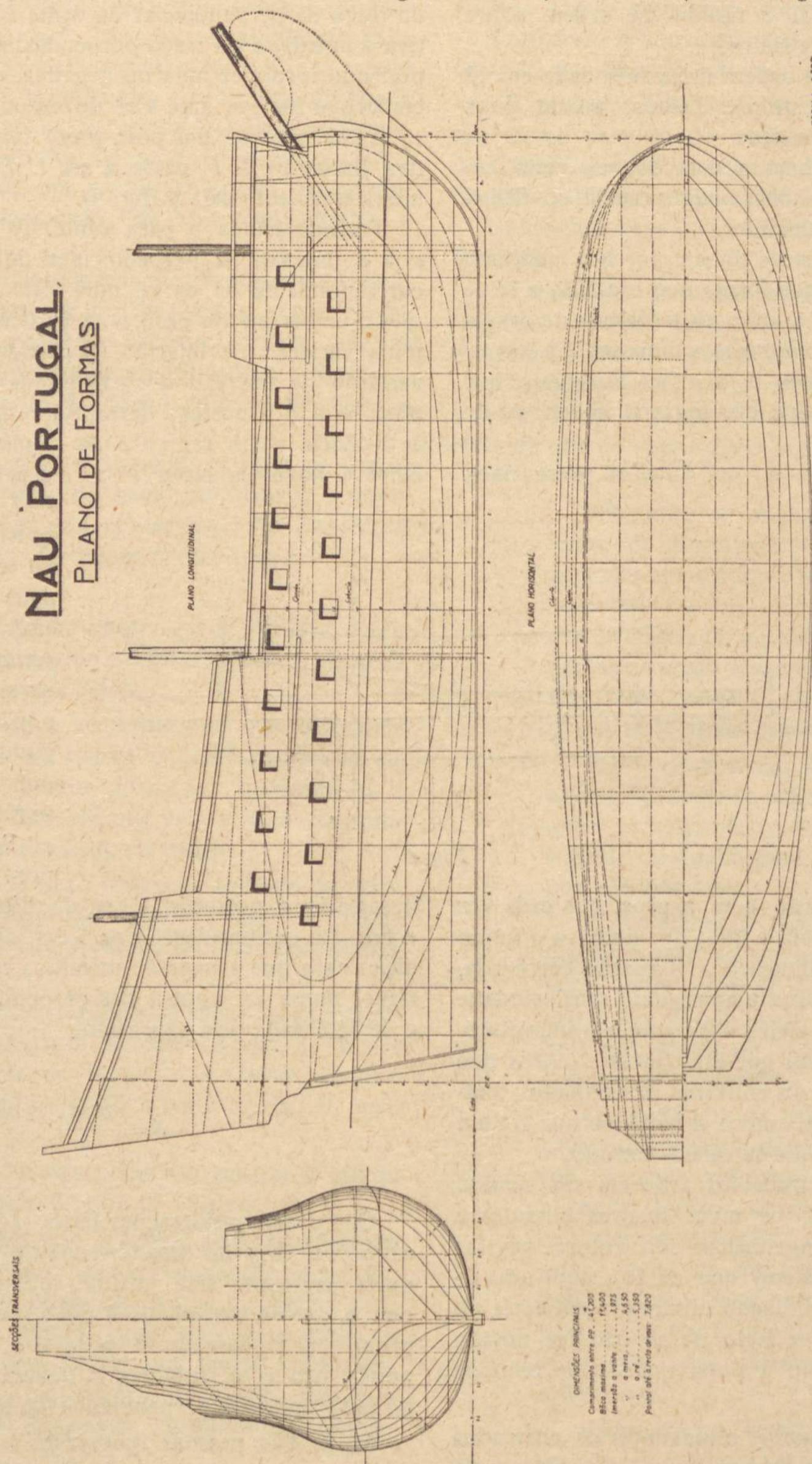


Fig. 5

gens a um ponto conveniente, resolvi largar para S. Jacinto no dia 15 do mesmo mês de Agosto, o que se verificou, havendo nós largado da Gafanha pelas 15 h e 45 m e chegado a S. Jacinto pelas 17 h e 40 m. Nesta travessia a nau arrastou no fundo em dois pontos da ria: "Caxina" e "Duas Aguas", chegando a

vencida, com espanto de incrédulos e aprazimento de todo".

Durante todo o dia de 17, sábado, se trabalhou na ultimação dos preparativos para a travessia da barra e viagem para Lisboa.

A barra, em sondagens feitas, só numa prumada deu $13\frac{1}{2}$ pés; nas outras deu 14 e mais.

Isto fazia prever, dado o estado favorável do tempo, que no dia seguinte as condições seriam ainda melhores e que portanto me podia afoitar a abandonar S. Jacinto.

No mesmo dia 17 fiz uma segunda experiência de estabilidade nas novas condições de carga e de caimento. Nesta experiência os dados foram (fig. 3):

$$\begin{aligned} p &= 2,855 \text{ t} & d &= 3,39 \text{ m} \\ \overline{ne} &= 0,052 \text{ m} & \overline{no} &= 4,01 \text{ m} \quad \text{e} \\ P &= 900 \text{ t} \end{aligned}$$

que conduziram aos resultados:

$$\begin{aligned} \operatorname{tg} \alpha &= \frac{0,052}{4,01} = 0,013 \\ a - a &= \frac{2,855 \times 3,39}{900 \times 0,013} = 0,83 \text{ m} \end{aligned}$$

Este valor de $r - a$ é indicativo do grau de estabilidade do navio nas suas condições actuais e estava-me a dizer que não seria de defeito daquela qualidade que poderia resultar facto desagradável na viagem que se ia empreender.

No dia 18, domingo, começou a faina para a partida.

De madrugada ainda, chegou à barra o rebocador "Cabo Espichel", de 1500 cavalos, que eu mandara avançar de Lisboa para auxiliar a passagem na barra, em caso de necessidade, que se não verificou afinal e felizmente, e rebocar a nau para o Tejo.

Às 10 h. e 30 m. começou-se a manobrar para a saída e às 11 h. e 45 m., vencidas algumas dificuldades, filhas todas do pouco fundo da ria em certos pontos, seguiu-se, a reboque dos rebocadores "Cabo da Roca" e "Vouga", este da praça do Pôrto e o seu mestre muito prático no serviço da barra de Aveiro, para o sítio denominado "Espalhado", onde se devia aguardar, e de-facto se aguardou, o momento oportuno para se transpor a barra.

Este sítio deriva o nome, suponho eu, de serem ali relativamente tranqüilas as águas. Em verdade, quem observar a violência da corrente no canal, tanto na enchente como na vazante, e a rebentação no banco tem de reconhecer que está entre dois perigos e que o "Espalhado" poderá ser salvatério de quem se vir neles.

São duas coisas dignas de observação o canal e o banco, pela velocidade com que a água ali corre e a violência com que aqui se quebra. Chegam a meter medo tamanhas velocidades e violência.

Isto explica que houvesse incrédulos que afirmavam que a nau nunca saíria de Aveiro. Um engenheiro construtor naval me referiu que o comandante de certo grande navio de pesca do bacalhau, conhecedor daquela barra, lhe asseverara isso mesmo. Um grande

industrial, esse sem competência técnica, mas atrevido como todo o ignorante, afirmava ou afirmou o mesmo para quem o queria ou quis ouvir.

É com sumo prazer que registo aqui a perícia, boa vontade e dedicação do piloto da barra, sr. Samuel Maia, e do patrão do salva-vidas e prático da barra, valente lobo do mar, José Maio. A valiosa cooperação de ambos foi de importância decisiva no feliz resultado do empreendimento, tão mal augurado por todos anteriormente.

Às 15 h e 45 m (antes tinham-se feito sondagens) seguimos para a barra, que transpusemos sem novidade de maior senão que a nau roçou umas duas ou três vezes no fundo mas sem consequências de qualquer espécie.

Uma vez fora da barra, o "Cabo da Roca" e o "Vouga" largaram a nau, tendo esta recebido o reboque do "Cabo Espichel".

Enquanto o "Vouga" voltava para S. Jacinto, para trazer a reboque a câbreia, e esta não chegava, foi o pessoal embarcado na nau empregado na remoção do lastro para ré, afim de dar a esta caimento mais conveniente para a sua estrutura e navegação até Lisboa.

Eram 16 horas quando o "Vouga" chegou com a câbreia, o qual, passando-a ao "Cabo da Roca", partiu para o Pôrto.

Às 18 h e 10 m largou para Lisboa esta original esquadra assim formada: o "Cabo Espichel" rebocava a nau, que tinha à popa, qual leme auxiliar, a draga, e o "Cabo da Roca" rebocava a câbreia.

Assim se navegou até se reconhecer a conveniência de a draga deixar a nau e seguir sózinha.

Esta formação heterogénea navegou de conserva com a velocidade conveniente. Abandonada a draga aos próprios meios, o conjunto "Cabo Espichel"-nau distanciou-se das outras unidades e foi ordenado ao conjunto "Cabo da Roca"-câbreia, que não perdesse de vista a draga.

Às 20 h e 20 m do dia 19 atracava finalmente no Cais da Rocha do Conde de Óbidos, sem novidade, a "Nau Portugal".

A viagem havia decorrido sem incidentes, com um tempo esplêndido que parecia expressamente encorajado. Dir-se-ia que tudo — mar, vento e céu — se combinara para festejar a pobre nau, primeiro afundada e deitada e depois prisioneira no sítio, qual gaiola, em que fôra construída, e agora salva e livre.

Dir-se-ia que a nau se sentia feliz na sua nova condição de liberdade e que a natureza folgava com esta felicidade tão própria dos seres livres.

O molhe e a praia coalharam-se de espectadores que foram ver a saída da "Nau Portugal".

Era espectáculo digno de se ver, para os que estavam embarcados, tanta gente reunida; como para esta devia ser belo o espectáculo da passagem das seis unidades apontadas, não contando com o salva-vidas da Junta Autónoma da Barra e Ria de Aveiro, que nos acompanhou em todas estas manobras para a saída.



No estaleiro da Gafanha



Momentos depois de deixar
a carreira



Em 24 fez-se na doca seca n.º 2 da Administração Geral do Pôrto de Lisboa nova experiência de estabilidade da nau nas condições de carga e caimento em que aproximadamente se encontra hoje.

Dados da experiência (fig. 3):

$$\begin{aligned} p &= 2,325 \text{ t}, & d &= 3,80 \text{ m} \\ ne &= 0,045 \text{ m}, & no &= 5,08 \text{ m} \\ && \text{e } P &= 1030 \text{ t} \end{aligned}$$

Resultados:

$$\begin{aligned} tg \dot{\alpha} &= \frac{0,045}{5,08} = 0,009 \\ r - a &= \frac{2,325 \times 3,8}{1030 \times 0,009} = 0,95 \text{ m} \end{aligned}$$

Em 2 de Setembro, pelas 15 h e 30 m, entrou na doca de Belém, onde se encontra presentemente.

* * *

Enfim, depois de dizer o seu último adeus à terra que lhe foi berço e que muitos lhe destinaram para túmulo, eis a "Nau Portugal", pujante de beleza rara, integrada na Exposição Histórica do Mundo Português, essa criação genial que faz reviver a alma nacional e nos dá estímulo para construirmos um Portugal Maior e nos faz crer em nós próprios e ter confiança nas fôrças próprias.

A lusitanidade não é morta, não; atesta-no-lo esta Exposição, que nos diz de quanto fomos, somos e seremos capazes e que a Pátria lusa é eterna.

Ali, em Belém, em frente dos Jerónimos, êsse símbolo maravilhoso da nossa epopeia marítima.

Bem hajam os que o idearam e o fizeram tão lindo.

Jóia de arte inconfundível, visível, palpável, maravilha que deslumbra a vista, tamanha a sua beleza, não ficaria de bem comigo próprio se — *suum cuique tuetur* — não prestasse aqui a minha homenagem ao falecido comandante Quirino da Fonseca, investigador erudito que a delineou; ao professor Leitão de Barros, o artista genial que a fez tão bela que nos parece coisa de sonho, nos fascina o olhá-la, nos arrebata vê-la; ao ilustre engenheiro Manuel de Sá e Melo, comissário adjunto da Exposição, incansável no seu empenho para que esta fosse a melhor e que nela não faltasse a jóia que é a "Nau Portugal"; e finalmente ao não menos ilustre comissário, doutor Augusto de Castro, em cujas hábeis mãos pôs o Governo, em boa hora, a alta direcção do Comissariado.

A todos estes ilustres senhores, pois, as minhas homenagens, os meus parabéns.

A S. Ex.^a o Ministro, a cujo empenho se deve o haverem-se levado a bom termo os trabalhos de salvamento e de libertação da nau, visto ter sido S. Ex.^a quem se lembrou do meu nome para tais trabalhos e quem confiadamente me cometeu o encargo dos mesmos, o que é grande honra para mim, os meus agradecimentos.

A S. Ex.^a o Sub-Secretário de Estado, pelo carinho com que me atendeu sempre, iguais agradecimentos.

Enfim, aos ilustres engenheiros Estanislau de Barros e Sousa Mendes, comandantes Luiz Vaz Spencer e Manuel Bento e a todos que comigo colaboraram nesta tarefa êste público testemunho do meu reconhecimento pelo contributo prestado.

* * *

Já ninguém se lembra da situação precária em que jazeu a nau por algum tempo.

Ainda bem!

Para alguma coisa serve a fraca memória dos homens. Não fôra ela e aqueles que padeceram amarguras ante a expectativa de a nau não chegar ao Restelo, e que fomos todos nós, continuariam a sofrer com as tristes recordações do passado.

Cessou o motivo do amofinamento, cessou o amoçinamento. Assim é que é. Esta a boa filosofia.

Há dias, estando na nau, lá em cima no tombadilho, comentava em voz alta um visitante para outros visitantes que o escutavam, maravilhados de tanto saber:

— O construtor desta nau é um sábio. Imaginem que, antes de ser lançada à água, ele fez ver (não sei a quem) que a nau se viraria ao chegar a ela. Não o quiseram ouvir (desconheço portanto o sujeito da oração) e, "meu dito, meu feito", a nau virou-se (espanto do auditório).

— Virou-se? — interrompeu uma ouvinte que logo formulou esta nova pregunta, ansiosa por aprender com tão bom mestre alguma coisa do seu muito saber:

— E como é que a endireitaram depois?

— Foi com umas máquinas — elucidou o comentador em tom seguro.

Não ouvi mais, esgueirei-me, que era tempo de me ir embora.

Tudo esquece.

Só não olvida o passado quem, assumindo uma responsabilidade tremenda, jogou o próprio nome.

— Que teria sido de mim se a "Nau Portugal" tivesse naufragado na barra de Aveiro ou na sua viagem para Lisboa?...

Perdoe-se-me a pregunta e tenham-se como razão dela os tormentos passados antes de a ver no Tejo.

Arrôjo foi sem dúvida a passagem da nau por aquela barra. Justificada a ansiedade de todos antes de a fazer e enquanto a fazia.

Não se pode neste caso dizer com o grão Camões:

«Melhor é experimentá-lo que julgá-lo,
mas julgue-o quem não pode experimentá-lo».

Quanto a mim, confesso que estes trabalhos me seduzem; que o enfrentar-lhes os perigos, arcar com as inerentes responsabilidades e sofrer-lhes as consequências são outros tantos motivos de sedução; que, finalmente, recompensa, e grande, é o bom resultado da emprêsa, principal fito de quem esta dirige.

Publicações recebidas

Direção Geral de Caminhos de Ferro — Relatório e Contas da Gerência do ano económico de 1940.

Encontra-se publicado o Relatório da Gerência do Fundo Especial de Caminhos de Ferro referente ao ano económico de 1940.

Pelo encerramento das contas da gerência verifica-se que as receitas totais arrecadadas atingiram a soma de 27.632.820\$55, elevando-se as correspondentes despesas a 25.453.457\$68, pelo que se apurou um saldo de 2.179.362\$87.

Este saldo, relativamente elevado, informa-nos a ilustre gerência, resultou sobretudo de um aumento apreciável no tráfego internacional e também de um maior movimento de passageiros provocado pelas Comemorações Centenárias e em especial pela Exposição do Mundo Português.

Com esta melhoria de rendimentos, intensificaram-se alguns trabalhos de renovação nas linhas do Estado e adquiriu-se o material metálico necessário na substituição de numerosos pontões e de algumas pontes nas linhas do Sul e Sueste.

O Relatório foca a conveniência de que se conceda ao Fundo Especial a faculdade de dispôr integralmente das suas receitas, porquanto os seus encargos certos são muito elevados e as obras de construção e renovação de linhas, ainda a realizar, requerem importantes dotações.

Agradecemos o exemplar do Relatório que nos foi oferecido.

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

Está publicado o Relatório e contas correspondentes ao 37.º exercício, relativo ao ano de 1940, da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, e apresentado à Assemblea Geral Ordinária de 30 de Julho do ano corrente, pelo Conselho de Administração.

As receitas comparadas com as do ano anterior apresentam um aumento de 408.344\$39, e as despesas ordinárias que em 1939 ascenderam 25.062.319\$64 passaram para 24.253.555\$40, o que representa uma economia sensível.

Para o saldo de 1941 foi destinada a verba de 30.255.193\$93.

Nos termos do disposto no Decreto-lei n.º 22.973, de 16 de Agosto de 1933, foram consideradas amortizadas em 1 de Janeiro de 1939 e 1940 £ 1.413.820 de Obrigações de 4 %, para cujo reembolso estão reservados os lucros líquidos até 31 de Dezembro de 1939, no valor de £ 256.274.81.

Como é já do domínio público, a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela está procedendo, com excelente êxito, a uma Experiência de Colonização europeia em Angola, que já vai no seu 6.º ano de exercício.

Os maciços destinados a garantir o fornecimento de combustível às locomotivas, contam já com 3.016.784 exemplares de eucaliptos vingados.



CEIA — PONTE SOBRE O RIO

A Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da}

As suas relações com a C. P.

Bagagens e mercadorias ao domicílio

Sua influência no turismo nacional

A Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da} com sede em Lisboa, na Rua do Arsenal, 146, é uma das mais importantes organizações industriais do país.

Dirigida por um homem de larga visão comercial, a que não faltam qualidades de organizador, a Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da} confiou os seus serviços a técnicos competentes de larga experiência.

Quem percorrer as ruas de Lisboa, encontra por toda a parte os auto-carros desta emprêsa modelar, que o público distingue com a sua preferência, não só para transportes dentro da capital, mas para qualquer ponto do país.

Quando a Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da} remodelou os seus serviços, aperfeiçoou-os ao máximo, enriquecendo-os com novas modalidades no sistema de transportes, que até então eram desconhecidas.

Dadas as suas relações com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da} criou serviços especiais, que dão ao público importantes facilidades, indispensáveis nos tempos de hoje.

O serviço combinado que a Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da} mantém com a C. P., corresponde inteiramente ao fim para que foi criado, podendo assegurar-se contribuir de forma apreciável para as relações comerciais entre as várias províncias, e consequentemente, para melhorar a vida económica da nação.

Até há pouco, existiam produtos industriais e agrícolas, que com dificuldade apareciam nos grandes mercados por falta de transportes rápidos. Presentemente, as províncias de Portugal, dado o serviço combinado que a Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da} estabeleceu com a nossa principal organização ferroviária, transporta para os grandes centros tudo o que a terra produz e a indústria

fabrica, estreitando as relações comerciais entre zonas que quase se desconheciam.

A Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da} não é uma firma vulgar, pois desempenha uma missão que o público comprehende e acarinha, cujos resultados têm já hoje influência importante na vida económica nacional.

* * *

Uma das mais interessantes modalidades do serviço de transportes desta emprêsa modelar, criada com capitais portugueses, é a entrega de bagagens e mercadorias ao domicílio.

Não nos referimos sómente aos transportes dentro de Lisboa e Pôrto, mas aos que se fazem para qualquer ponto do país, não só em auto-carros, mas em serviço combinado com a Companhia dos Caminhos Ferro Portugueses.

Com um simples telefonema para 2 6391, a Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da} põe os seus magníficos auto-carros à disposição dos seus clientes, assim como pessoal experimentado para carga e descarga de bagagens e mercadorias.

Por um preço mínimo a Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da}, vai buscar as bagagens ou mercadorias a casa dos clientes, transporta-as à estação, despacha-as, e na estação do destino, levanta-as entregando-as directamente ao destinatário.

É o chamado **Serviço ao domicílio**, que combinado com a C. P., representa uma grande comodidade, evitando as preocupações causadas pelas bagagens e pela impertinência dos bagageiros.

Desta forma, o passageiro não pensa mais na sua bagagem, e quando chega ao hotel da terra onde se dirige, recebe as suas malas. Serviço rápido, cómodo, seguro e económico, o transporte ao domicílio é já hoje utilizado por muitos milhares de

pessoas, não só pelo que respeita a bagagens, mas para quaisquer mercadorias.

A Emprêsa Geral de transportes, L.^{da} sempre com o desejo de bem servir a sua numerosa clientela, instalou a sua séde na Rua do Arsenal 146, montando despachos centrais em vários pontos de Lisboa e Pôrto, evitando a deslocação dos seus clientes ás estações de caminho de ferro, tantas vezes distantes dos seus escritórios, fábricas e residências. Assim, instalou postos de despachos na Rua dos Bacalhoeiros, 74 e na Rua do Crucifixo, 17 onde são despachadas mercadorias para qualquer ponto do país, e na Avenida da República, 13-A e Travessa do cais do Tôjo, 15, efectua, além dos despachos de bagagens e mercadorias, a venda de bilhetes de combóio, o que representa enorme comodidade para os pessoas que vivem em bairros afastados do centro da capital. No Pôrto, instalou os seus despachos centrais na Rua Alexandre Braga, 80, na Rua das Oliveiras, 48, na Rua Infante D. Henrique, 53 e Rua Antero do Quental, 462.

Com o fim de melhorar os seus serviços, adquiriu recentemente auto-carros modernos, contando-se por muitas dezenas as viaturas que a Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da} possue na Rua B à Quinta do Ferro, próximo da estação de Santa Apolónia e dos entrepostos marítimos.

* * *

A Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da}, proporcionando as maiores facilidades ás pessoas que viajam, contribue ao mesmo tempo para o desenvolvimento do turismo nacional.

Instalando recentemente uma secção de turismo que, finda a guerra, proporcionará as mais agradá-

veis viagens pelo mundo, a Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da} tem no seu programa o desejo de mostrar Portugal aos portugueses.

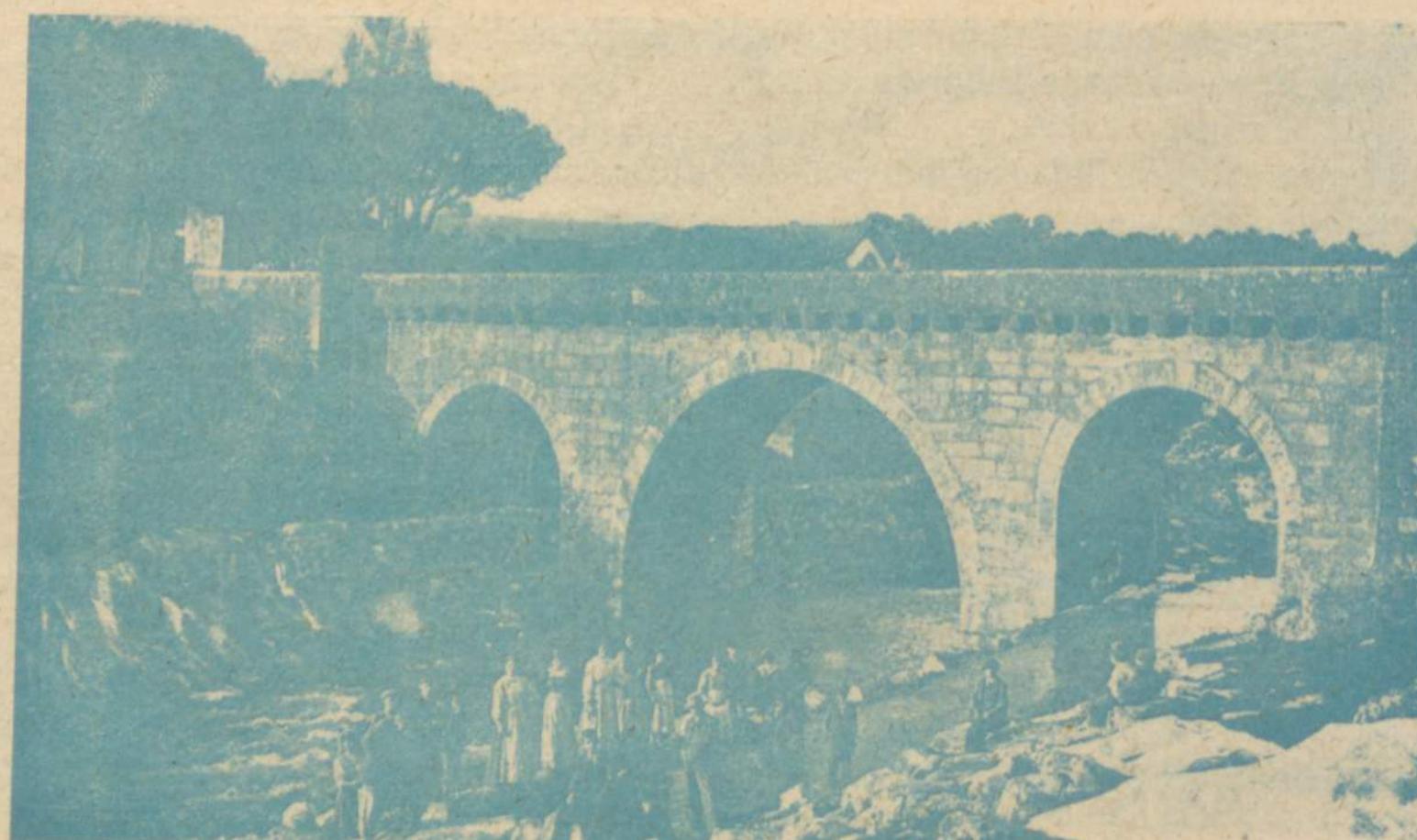
Dentro de meses, a Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da} vai proporcionar, por preços mínimos, interessantes excursões, não só à volta de Lisboa mas por várias regiões de Portugal, que estamos certos terão o concurso dos organismos oficiais que superintendem no turismo nacional.

Não se esquecendo que «nada há no mundo mais saborosamente aprazível para um coração lusitano, do que viajar, simples, modesta, obscuramente em Portugal», a Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da}, com os serviços que já hoje presta, contribue, de forma palpável, para que os portugueses viagem na sua terra, aprendendo a conhecê-la e a amá-la melhor.

Viajar deixou de ser uma coisa complicada. No seu bairro, a Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da}, de colaboração com a C. P., vende-lhe o bilhete do combóio. Por um preço mínimo, vai buscar-lhe a bagagem a casa e quando chegar ao destino, já lá estão as suas malas.

É que, ao contrário do que muita gente supõe, a sua viagem não começa nem termina na estação de caminho de ferro. Começa e termina em sua casa ou no hotel, e é por essa razão que a C. P. mantem um serviço combinado com a Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da}, que entrega e recebe, por preços mínimos, as bagagens nos domicílios.

Como se vê, o turismo nacional deve já importantes serviços a esta emprêsa modelar, o bastante para que os portugueses consultem sempre a Emprêsa Geral de Transportes, L.^{da}, Rua do Arsenal, 146, Telefone 2 6391.



TONDELA — PONTE SOBRE O RIO MINHO

A Electrificação dos Caminhos de Ferro em Portugal

e a C. P.

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

Quando em 1914 estalou a grande guerra, o preço do carvão consumido pelas máquinas que rebocam os comboios da C. P. era de 5\$74 cada tonelada.

Em 1910 havia sido apenas de 4\$00.

O agravamento do câmbio, subida de preço do carvão, transportes mais caros e outras causas mais, fizeram com que este precioso combustível subisse em 1924 para 227\$40,8, descendo em 1934 para 106\$00, mas devido aos acontecimentos internacionais resultantes da presente guerra, o seu preço começou novamente a subir extraordinariamente, e a ponto tal, que tendo sido a média do seu preço em 1939 de 148\$00 cada tonelada, custa já cerca de 500\$00, com a agravante de muitas e enormes dificuldades na sua aquisição, principalmente por falta de transportes.

Verifica-se, pois, que o elevado preço do carvão, agravado com as dificuldades da sua aquisição e os saltos bruscos que se notam no seu preço, produzem um forte desequilíbrio na exploração dos caminhos de ferro e consequentemente um prejuízo grande na economia nacional.

Estas causas notaram-se e notam-se em toda a parte do Mundo — e devido a elas, é que depois da guerra de 1914 várias nações da Europa começaram a encarar a necessidade da electrificação dos seus caminhos de ferro, não tendo descansado um momento na efectivação de tão importante melhoramento, que eu reputo dos mais importantes para o desenvolvimento da riqueza pública e particular duma Nação.

As nações, que assim têm procedido, mostraram bem serem nações progressivas, merecendo por isso especial menção, a Suíça, Itália, Alemanha e Suécia, pelo incremento notável que deram à electrificação dos seus caminhos de ferro. As que assim não procederam, despresando os ensinamentos da outra guerra, veem-se novamente a braços com tremendas dificuldades na aquisição de carvão, dando isso origem a uma redução enorme no movimento dos seus comboios.

É o que está sucedendo em Portugal, sem razões

algumas para isso, visto que a electrificação duma grande parte dos nossos caminhos de ferro já podia estar feita, principalmente o de Lisboa a Sintra e de Lisboa ao Entrôncamento, visto que Portugal possue recursos hidráulicos mais que suficientes para isso e para tudo mais que o país necessite.

É de estranhar que sendo o nosso país um dos mais pobres em carvões, e ao mesmo tempo dos mais ricos em recursos hidráulicos, não se tenha pensado, mas a valer, na resolução deste importântissimo assunto, que resolveria por completo a questão do carvão, com o que muito lucraria a independência económica da Nação.

A electrificação dos caminhos de ferro, principalmente nos países desprovidos de carvão, mas abundantes em recursos hidráulicos, é uma medida que se impõe, e que já devia ter merecido às administrações dos nossos caminhos de ferro e muito especialmente à da Companhia dos Caminhos Ferro Portugueses a maior atenção, pelas vantagens que daí devem resultar para a sua exploração, que é muito mais económica — mas até hoje nada se tem visto a este respeito, a não ser a electrificação do Ramal de Cascais, mas mesmo assim só foi levado a efeito pela Sociedade Estoril que para isso o tomou de arrendamento à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

As vantagens económicas deste meio de tracção na exploração dos caminhos de ferro são tão grandes, que chega a parecer estranho, nada se ter feito neste sentido entre nós.

Não é só a redução das despesas com a reparação e conservação do material circulante, e o melhor aproveitamento do pessoal. É também o melhor aproveitamento dos vagões para o transporte de mercadorias.

Quantos não andam diariamente empregados no transporte de carvão e lenha?

Além disso resultaria também para o público enormes vantagens, tais como conforto, rapidez e aceio.

Li algures, que a Administração Geral dos Caminhos de Ferro Italianos tornou público que na

electrificação de 1.000 quilómetros de linhas, incluindo todas as despezas com os trabalhos de equipamento, aquisição de material, etc., etc., se dispendera 1.200.000.000 de liras, e que esta despesa ficava integralmente amortizada com a economia de quatro anos de exploração.

Não tenho a mais pequena ingerência na administração dos nossos caminhos de ferro — mas se a tivesse na da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, faria tudo quanto estivesse ao meu alcance, e perderia para isso todo o tempo que fosse possível, para que alguma coisa se conseguisse, neste sentido.

É que além das razões apontadas, uma outra há ainda, e à qual eu ligo a maior importância. É a questão de se poder facilmente verificar com a maior exactidão em qualquer altura, qual o consumo da energia eléctrica, o que já se não pode conseguir com o carvão.

É difícil a fiscalização de todos os assuntos respeitantes a carvão.

O que digo acerca do carvão, quase se pode dizer o mesmo a respeito da aquisição, transporte e consumo da lenha, por ser também de difícil fiscalização esta mercadoria, o que já não sucede com a energia eléctrica nos caminhos de ferro electrificados, porque o seu consumo, em qualquer altura se pode verificar, com a mais absoluta exactidão, porque para isso existem os respectivos contadores.

Como já disse, não tenho nem nunca tive a mais pequena ingerência na administração de Caminhos

de Ferro — mas se a tivesse tido por exemplo na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, a mais forte organização ferroviária do país, teria feito, desde há muito, tudo quanto estivesse ao meu alcance, para encetar negociações no sentido dum futuro fornecimento de energia feito ao caminho de ferro, para a electrificação das linhas — Entroncamento a Lisboa e Lisboa a Sintra, e certo estou que tudo isto se teria já conseguido, desde que se tivesse auxiliado tão simpática emprêsa em tudo que fosse necessário para isso, quer junto do Governo, quer nos estudos a fazer para aumentar a sua produção de energia de 20 para 100 ou 200 milhões de kwh, quer ainda auxiliando-a financeiramente, com o que muito teria lucrado o país.

A competência, honestidade e patriotismo demonstrados numa luta titânica pelos engenheiros e outras pessoas que fundaram a Hidro-Eléctrica — Alto Alentejo — emprêsa genuinamente portuguesa, fundada por portugueses e com capitais portugueses, era uma garantia segura, em que se podia confiar em absoluto, em tudo que fosse necessário para se atingir os fins desejados.

N. B. — Publicamos este artigo a título de informação, embora não concordamos com várias das suas afirmações.

É preciso ter em conta o elevado custo da electrificação e a impossibilidade de obter o respectivo material a preço razoável na situação actual e as dificuldades de angariar o capital preciso.



ESTAÇÃO DE VIZELA

UMA GRANDE ORGANIZAÇÃO

da indústria de transportes internacionais

A Casa Mário Silva, que inaugurou o serviço marítimo Lisboa-Genova, pensa iniciar brevemente novos serviços do mesmo género para importantes centros europeus

Dentro da índole da nossa Revista, que trata, também, dos diversos assuntos de navegação, estudando-os e difundindo-os, como merecem, cabem muito bem as interessantes afirmações do sr. Mário Silva, importante industrial desse ramo, assim como as palavras de elogio, que a seguir transcrevemos, com a devida vénia, do nosso colega «O Século» :

Criou-se em Portugal, nos últimos anos, uma indústria que o grande público até há pouco desconhecia e que começa, agora, a conhecer através das largas reportagens que, sobre o assunto, *O Século* tem publicado. Queremos referir-nos à indústria de transportes, organizada em bases modernas, sob a direcção de técnicos especializados e que, por isso mesmo, provocou, naquele meio industrial, uma remodelação da técnica e da maneira de trabalhar.

A vida económica actual não só no nosso País como em todo o mundo exige uma mais rápida e mais volumosa troca de produtos entre as nações. O pôrto de Lisboa, por exemplo, que é hoje a grande porta da Europa, aberta às estradas terrestres, aéreas e marítimas de todo o mundo, tem um movimento extraordinário de cargas e descargas, produtos que vêm dos mais longínquos países e para longínquos países vão. As indústrias, em todo

o mundo multiplicam a produção. Os operários trabalham nas fábricas de dia e de noite, transformando as matérias-primas; os camponeses lavram a terra nas imensas planícies americanas, para que a produção do trigo necessário ao europeu em crise — honrosa e grata exceção feita a Portugal — que no nosso continente luta com dificuldades tremendas, não falte à sua alimentação.

Para pôr em movimento esta monstruosa máquina universal de transportes, tornou-se preciso, como é natural, organizar essa difícil e complicada indústria em moldes novos, segundo uma técnica absolutamente moderna. Enganam-se os que supõem que para mandar mercadorias da América para a Europa ou vice-versa basta haver navios ou aviões. O problema assume muito maior acuidade: é necessário ter serviços montados em toda a parte, por onde essa mercadoria passa; é necessário contar com pessoal especializado nas questões alfandegárias; é preciso preparar a entrada nas várias fronteiras; é preciso, enfim, poder dar ao cliente a garantia de que o produto saído da entidade expedidora chega intacto e o mais rapidamente possível ao seu destino, sem que o expedidor pense mais no caso.

A indústria portuguesa de transportes internacionais conseguiu isto como o nosso inquérito tem provado e como provará com as reportagens que

À ESQUERDA: Mário Silva, notável organizador transário e agente oficial em Portugal do «Office Suisse de Transports». **AO CENTRO:** O primeiro barco que partiu por conta da casa Mário Silva para Génova, com carga para a Suíça. **À DIREITA:** Importante carregamento de mercadorias para a Suíça, no convés, de pé, o sr. Paul René Ketter, activo e principal colaborador do sr. Mário Silva



iremos publicando sobre a actividade de várias empresas desta especialidade.

Uma destas firmas, a Casa Mário Silva, com sede na Praça Duque da Terceira, 24, 4.^o, merece especial destaque pelo seu probo labor, pela organização esplêndida dos seus serviços, pela obra notável que, no campo dos transportes — especialmente transportes marítimos — tem levado a cabo em Portugal.

A casa Mário Silva foi fundada em 1930, pelo sr. Mário Silva, explorando de início a indústria de cargas e descargas de navios e fragatas. Pouco tempo depois, a firma progredia extraordinariamente. É que o sr. Mário Silva, técnico de excepcional competência, homem de invulgares qualidades de trabalho, não dormiu sobre os louros colhidos nos primeiros tempos, pela sua casa. Quis ir mais além, progredir mais, desenvolver o seu negócio. Trabalhando sempre com uma probidade a toda a prova, criando confiança com os seus métodos de trabalho, cumprindo os seus contratos à risca, firmando na praça bom e firme crédito, o sr. Mário Silva, industrial novo e de vistas largas, especializou-se no ramo de transportes marítimos, estudando a fundo o complicado problema.

Com a lição desse estudo e a experiência colhida nos meios da actividade marítima, este industrial alargou, então, a actividade da sua casa, desenvolvendo os negócios, estendendo cada vez mais além a sua acção, transformando a Casa Mário Silva numa grande empreesa, uma das primeiras no ramo dos transportes marítimos. Esse desenvolvimento foi de tal ordem que, dentro em pouco, esta firma lançava uma grande arrojada iniciativa: o serviço de transportes de mercadorias para a Suiça, por uma nova linha marítima — a de Lisboa a Génova.

O sr. Mário Silva é o representante em Portugal do Office Suisse de Transports, de Berne

Impunha-se, portanto, que no nosso inquérito figurasse uma entrevista com o director desta importante casa de transportes marítimos. Pedimos ao sr. Mário Silva algumas elucidações sobre a actividade da sua firma e o conhecido industrial, a pesar do muito trabalho que tinha entre mãos, dispôs-se amavelmente a dar-nos algumas informações:

— Como sabe, por minha iniciativa, foi montada a linha marítima Lisboa-Génova, com vários navios portugueses ao serviço de transportes de cargas para a Suiça. Essa linha deu os melhores resultados e proporcionou uma larga troca de mercadorias com aquele país.

— Teve colaboradores nessa esplêndida iniciativa?

— Tive alguns, o primeiro dos quais a destacar é o sr. Paul René Keller, cidadão suíço, homem de largas qualidades de trabalho e de energia, que com o seu saber contribuiu para que a linha se tornasse uma realidade, num momento em que quase

toda a gente considerava impossível a sua montagem.

Os nossos navios — continuou o sr. Mário Silva — foram postos à disposição de todos os nossos colegas transitários, aos quais estamos muito gratos pela colaboração que nos deram.

— A linha mantém-se?

— Ultimamente, por dificuldades surgidas, a nossa casa não pôde continuar a fazer o fretamento dos navios, razão por que tivemos de ceder um negócio próprio ao governo suíço. A linha, porém, continuou com os mesmos navios ao serviço directo daquele governo.

— Isso representou um prejuízo para a sua firma...

— Enorme prejuízo, que foi, em parte compensado, pois fui nomeado agente oficial em Portugal do Office Suisse de Transports, de Berne, para os navios daquela minha antiga carreira.

A Casa Mário Silva possue fragatas próprias para o serviço no rio Tejo

Depois, o sr. Mário Silva elucidou-nos ainda:

— No início da guerra civil de Espanha pus a minha actividade ao serviço dos nacionalistas, organizando combóios com carburantes da Sociedade Nacional de Petróleos.

— Limita-se aos serviços marítimos a actividade da sua firma?

— Não. Estamos especializados em serviços marítimos, mas dedicamos a nossa actividade a todo o género de transportes.

Outra informação interessante:

— Para o serviço no rio Tejo, onde trabalhamos muito, possuímos, agora, três fragatas, com um total de 180 toneladas, pois quando do ciclone, perdemos duas. À custa de um grande esforço e não menor sacrifício, vamos substituir essas fragatas por novas unidades.

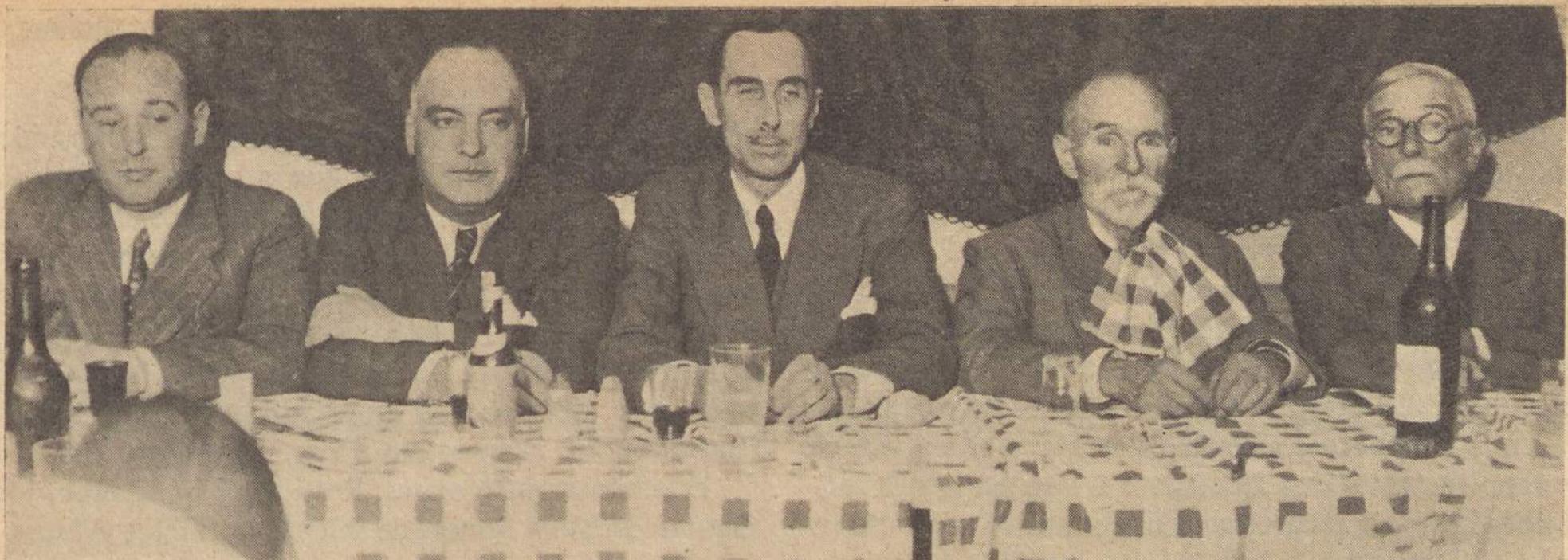
«Nas principais cidades da Europa e da América temos representantes especiais, que trabalham em perfeita harmonia com a nossa firma. Em Portugal, somos, também, representantes de várias casas importantes do estrangeiro.

A terminar a sua curiosa entrevista, o sr. Mário Silva, disse-nos:

— Pensamos iniciar brevemente novos serviços do mesmo género para outros importantes centros comerciais europeus. Deste modo ficará a nossa casa com mais largas e completas ramificações, para trabalhar melhor todo o género de comércio e do público que necessite dos nossos préstimos.

— Nas fronteiras espanhola, francesa e suíça temos, igualmente, pessoal especializado para remover as dificuldades alfandegárias e fazer chegar depressa as mercadorias ao seu destino.

Como se depreende pelo que acima fica, a Casa Mário Silva ocupa na indústria dos transportes internacionais um lugar de merecido destaque.



Preside ao banquete o sr. José Vanzeler Palha que tem à sua direita o homenageado e o sr. Carlos d'Ornellas, director do «Sector 1», e à sua esquerda o sr. D. António de Lencastre e o sr. João Pedro Monteiro

Banquetes de homenagem

O ALMÔÇO AO SR. FAUSTO NUNES DIAS, DIRECTOR DA «VIDA RIBATEJANA» FOI UMA SIGNIFICATIVA E TOCANTE FESTA.

FAUSTO Nunes Dias é um rapaz bem conhecido, no meio lisboeta, dos aficionados das corridas de touros e muito querido da gente do Ribatejo. Nunca toureou, mas, valente como é para escrever, julgou que também o seria para os touros, que não respeitam os peões que não trazem bandarilhas ou muletas. E foi colhido o nosso querido amigo com um rasgão numa perna que o deixou em estado grave.

Isto passou-se na festa do Colete Encarnado, em Vila Franca, uma terra portuguesa completamente diferente de Sevilha espanhola, e formou-se a «cola» para visitar um simpático rapaz, até que o seu médico assistente proibiu terminantemente as visitas ao doente.

Fausto Dias melhorou e um grupo dos seus amigos constituiu-se em comissão assim composta: José Vanzeler Pereira Palha, João Pedro Monteiro, Sabino Correia e os jornalistas Leopoldo Nunes e José Luiz Ribeiro (Pepe Luiz), e organizaram um almôço de homenagem ao director do jornal «Vida Ribatejana».

Perto de sessenta pessoas se sentaram à mesa que tinha na presidência o nosso querido amigo José Vanzeler Palha, ilustre presidente da Câmara de Vila Franca de Xira, e além do homenageado os srs. D. Francisco de Noronha, João Pedro Monteiro, João Baptista Duarte, Joaquim Tomás e Carlos d'Ornellas, director do Grupo Tauromáquico «Sector 1».

Houve algumas dezenas de discursos e pessoas houve que falaram três vezes.

José Luiz Ribeiro falou em nome da comissão, Leopoldo Nunes brindou pelo homenageado, tendo

palavras amáveis para o «Sector 1» e para a pessoa que o representava, afirmando que abandonava este ano tudo quanto se refere a touros, finalizando a sua carreira com uma conferência no «Sector 1».

Falaram ainda os srs. Rodrigues Laranjeira, Carlos d'Ornellas, Baptista Duarte, Amaral Neto, Abel Boto, dr. Francisco Cancio, Regério Perez, Alexandre Ferreira, Martins Durão, José Ernesto, Augusto dos Anjos, Raúl Matias, Sidónio Dias e José Palha, que saudaram o sr. Fausto Dias, e tiveram palavras de apreço e louvores pelos seus feitos em prol da terra ribatejana.

Falaram ainda outros oradores.

O sr. Fausto Nunes Dias agradeceu todas as deféncias e terminou o seu lido discurso com saudações ao sr. Vanzeler Palha, aos presentes e à Imprensa.

Vários oradores saudaram a família Palha Blanco e outros aficionados. «Alé» cantou um dos seus «fandanguinhos» que a assistência aplaudiu freneticamente.

Foram recebidos telegramas de Simão da Veiga, António Luiz Lopes, Victor Guedes, dr. Archer Crespo, dr. José Barata, Alberto Espírito Santo, dr. Salvador Marques, Alfredo da Silva Leitão e dr. Jaime Lima.

ALMÔÇO OFERECIDO PELO PESSOAL FERROVIÁRIO AO SR. CARLOS RODRIGUES PARREIRA.

Como estava anunciado, realizou-se o almôço de homenagem ao sr. Carlos Rodrigues Parreira, distinto funcionário que, durante 48 anos, esteve ao serviço da C. P., onde sempre foi um zeloso cumpridor dos seus deveres profissionais e onde grangeou, pelo seu porte afável, carácter íntegre e nobreza de sentimentos, a estima e o respeito de todos os que com ele privaram.

O sr. Rodrigues Parreira acaba de ser aposentado. E por esse motivo um grupo de amigos resolveu dis-

tingui-lo com um almôço de homenagem, para lhe demonstrar assim a estima que todos lhe votavam na C. P.

Na mesa de honra, ao lado do homenageado, viam-se, à direita, os srs. Felisberto José da Silva e Júlio da Guia, respectivamente Inspector Principal da Tracção e Inspector do Material Circulante, e à esquerda, os srs. Victor Hugo P. Alves e Marcelino da Silva, Engenheiro e Inspector Principal da Fiscalização.

Entre a numerosa assistência verificou-se a presença de representantes dos Depósitos de Máquinas de Campolide, Lisboa P., Barreiro, Entroncamento, Alfarelos, Gaia e Campanhã e bem assim o sr. Victor Afonso, Chefe da estação de Lisboa R.

Durante êste almôço, que se realizou num dos melhores Restaurantes da Baixa, num verdadeiro ambiente de alegria e camaradagem, foram recebidos vários telegramas e cartas de saudação e de adesão àquela homenagem.

O sr. Felisberto José da Silva iniciou a série de brindes, enaltecedo as qualidades de carácter do homenageado e pondo em destaque os seus méritos profissionais, que muitos são.

De seguida o sr. Ernesto Duarte e Silva disse que, como discípulo, amigo e humilde colaborador não podia naquele dia imorredoir de deixar de testemunhar ao sr. Rodrigues Parreira os seus mais sinceros agradecimentos pelas valiosas lições recebidas de um mestre que se não poupava aos maiores sacrifícios para que dos seus ensinamentos resultassem os melhores benefícios. Afirmou que, como seu colaborador,

não podia deixar no olvido a sua reconhecida gratidão pela excedível confiança que sempre dignou dispensar-lhe e à qual correspondeu com todos os esforços, contribuindo assim não só para o bom andamento do serviço da Emprêsa que serviam, mas também para o bom nome de um Chefe como o homenageado que tão brilhante carreira fez numa vida cheia de glórias alcançadas pela dedicação e amor ao serviço. Terminou fazendo votos pela saúde do sr. Rodrigues Parreira.

Falararam também os srs. Restituto José Coelho, José Gaspar da Silva Sousa, de Alfarelos, Victor Afonso e João Duarte Victoria, que dum modo geral historiaram a vida do homenageado a quem todos os ferroviários da Tracção ficam devendo o melhor do seu saber.

Por fim falou o homenageado, que, com a voz embargada pela comoção, agradeceu muito reconhecido as palavras elogiosas que todos os oradores lhe tinham dirigido e bem assim a todos os componentes desta homenagem, afirmando que para si aquele dia teria uma recordação indelevel e imortal para sua vida, visto sintetizar, para si, o ponto culminante da gratidão.

Diz ainda que se encontra satisfeito por saber ter cumprido o seu dever pondo acima de tudo os superiores interesses da Companhia, não esquecendo aqueles que, com uma dedicação invulgar, muito contribuíram para o bom desempenho das funções que lhe foram confiadas.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» associa-se àquela homenagem e felicita, por tal, o sr. Carlos Rodrigues Parreira.



Aspectos do almôço de homenagem ao sr. Carlos Rodrigues Parreira

NO JARDIM ZOOLÓGICO

Inauguração do Parque das Laranjeiras

No sábado, 30 de Agosto, o Senhor Presidente da República, inaugurou o belo Parque das Laranjeiras, que ficou integrado no Jardim Zoológico, graças ao bom gosto do ilustre Ministro das Colónias, sr. dr. Francisco Vieira Machado, e a avenida principal do Jardim Zoológico — à qual foi dado o nome de Manuel Emídio da Silva, que foi um dos maiores e mais dedicados amigos do «Zoo» de Lisboa.

Foi uma cerimónia simples, mas dum alto significado espiritual, com que se traduziu a gratidão da cidade por dois nomes de beneméritos do Jardim, e que tanto o engrandeceram. À esquerda, num dos cunhais do portão interior do Parque das Laranjeiras, o venerando Chefe do Estado descerrou uma lápida comemorativa, com os seguintes dizeres:

«O sr. dr. Francisco Vieira Machado, Ministro das Colónias, tornou possível o regresso das «Laranjeiras» à sua antiga unidade e ao seu esplendor tradicional. 1940.»

Numeroso público acompanhou o sr. general Carmona na sua visita ao Parque, dispensando-lhe as mais calorosas saudações.

Na pessoa distinta do sr. Prof. Dr. Fernando Emídio da Silva, o sr. Presidente da República saúdou a ilustre Direcção do Jardim Zoológico pelos notáveis melhoramentos ali ultimamente introduzidos e confessou ao mesmo tempo a sua alegria por ver entregue em boas mãos a defesa e a guarda um dos maiores valores do património artístico e tradicional de Lisboa.

* * *

Na tarde de quinta-feira, 28 de Agosto, a benemérita e ilustre Direcção do Jardim Zoológico reuniu jornalistas representantes da Imprensa de Lisboa e Pôrto e alguns convidados, para lhes dar conhecimento das obras ali ultimamente realizadas e das colaborações valiosas que tornaram possível a transformação e o enriquecimento daquêle recinto, hoje o mais belo e o mais rico de Lisboa. Não é a primeira vez que a Imprensa, a convite da Direcção do «Zoo», ali se reúne. Não podemos deixar de registar, com simpatia, o facto, que bem demonstra a aprêço e a compreensão das entidades,

que têm o seu nome ligado aos progressos da capital, pelos jornais e pela colaboração dos jornalistas.

Os jornalistas e demais convidados, entre os quais se viam algumas senhoras, foram recebidos com a sua habitual gentileza, pelos directores do Jardim, srs. Drs. Fernando Emídio da Silva, Alfredo da Cunha e José da Cunha, engenheiro Melo Gouveia e José Jacinto Parreira. Entre os convidados, encontravam-se os seguintes srs.: dr. Nunes de Oliveira, inspector superior colonial e antigo governador geral da Colónia de Moçambique; capitão Arrochela Lobo, comissário do desemprêgo; engenheiro Artur Saldanha, vice-governador do Banco de Angola e descendente em linha recta do Conde de Farrobo, o artista criador do Palácio e do Parque das Laranjeiras; dr. Leite Duarte, eng.^o Ferreira da Silva e Augusto Celestino Soares.

São, na verdade, notáveis os melhoramentos realizados no Jardim, com os seus tanques limpos, os seus azulejos beneficiados, a reconstituição de um estábulo, réplica do «Hameau» de Versailles, uma pérgola e várias outras dependências.

A «casa do chá», ao ar livre, além das suas flores, tem um recinto circular, pavimentado a mármore, destinado aos amadores da dança. Durante o chá oferecido aos visitantes, o sr. Prof. Fernando Emídio da Silva, com grande brilho literário, que o coloca entre os espíritos mais elegantes do nosso tempo, traçou-nos o perfil do Conde de Farrobo, que soube ser, sob vários aspectos da sua rica personalidade, verdadeira e nobremente milionário. Depois, referiu-se, com admiração e gratidão, aos nomes dos srs. Dr. Francisco Vieira Machado, que promoveu a entrega do Palácio e do Parque das Laranjeiras ao «Zoo», do arquitecto Raul Lino e eng.^o Jorge Gomes de Amorim, que intervieram, com um belo sentido artístico, nas obras realizadas.

O Sr. Dr. Fernando Emídio da Silva referiu-se, finalmente, com o maior louvor, ao sr. eng.^o Duarte Pacheco, a cuja valiosa colaboração o Jardim deve alguns dos seus melhores aspectos. E ainda o ilustre Director do «Zoo» nos falou de outros projectos com que vai ser alindado o mais belo recinto de Lisboa, de que Portugal se deve orgulhar, porque hoje, sem favor e sem exagero, é, no género, um dos mais belos da Europa.

A Guerra

e os Caminhos de Ferro

XXXVII

A «E. T.» diz que no Irak, a R. A. F. continuou atacando as posições dos dissidentes iraquianos e os objectivos militares, tais como aeródromos, vias férreas e estações de transportes motorizados. Amara Raschid, Mossur e o caminho de ferro de Bagdad foram objecto dos ataques.

— A «D. N. B.» diz que a aviação alemã depois de ter destruído a rede ferroviária do inimigo, privou o adversário de toda a possibilidade de contra-acção de envergadura. As bases de abastecimento necessárias para continuar as operações das armas blindadas avançaram já para a proximidade directa da antiga «Linha Estalin».

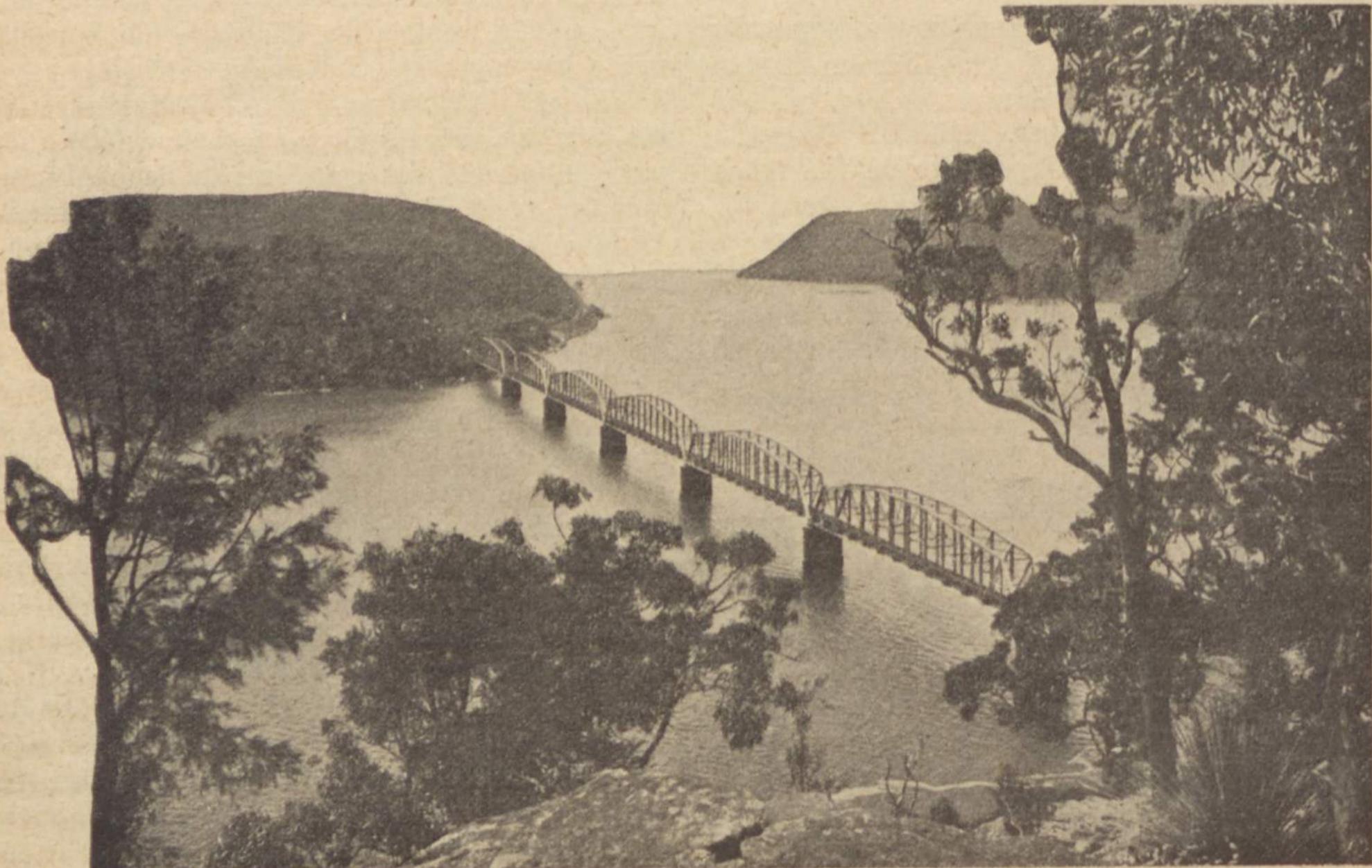
— Comunica a «E. T.» que bombardeiros ingleses atacaram comunicações ferroviárias e fluviiais na França ocupada e a base alemã de Wilhelmshaven. Soube-se em Londres que, nas ope-

rações ofensivas, levadas a efeito, sobre o Norte da França, bombardeiros pesados escoltados por «caças» atacaram comunicações ferroviárias e fluviiais perto de St. Omer. Foram destruídos cinco «caças» alemãis e faltam dois dos «caças britânicos».

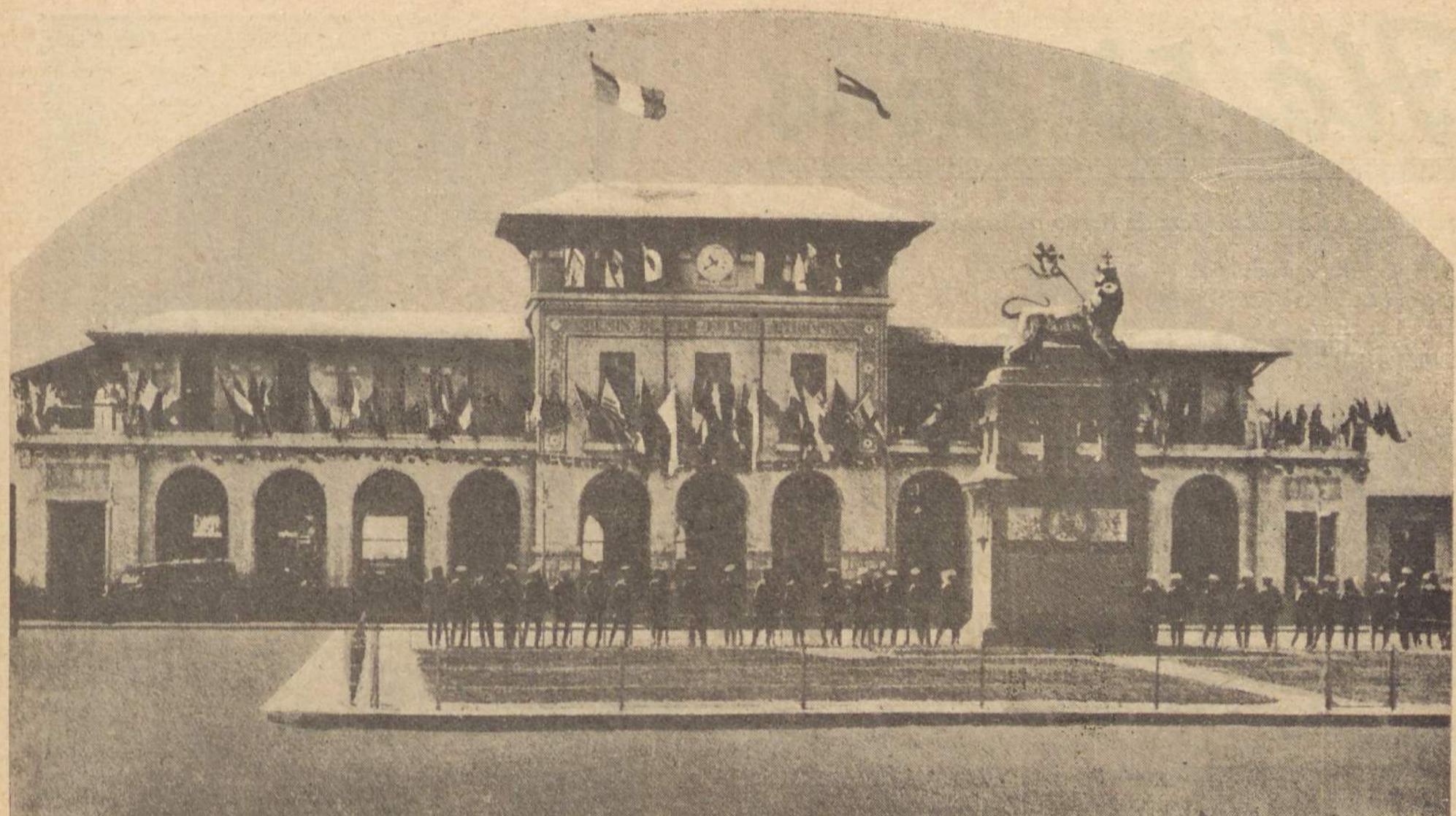
— Segundo a «D. N. B.» aviões de combate atacaram a estrada Smolensko-Moscovo, assim como as linhas ferroviárias da região. Várias estações e entroncamentos foram destruídos. As linhas bombardeadas não podem mais ser utilizadas para os abastecimentos.

— A «E. T.» diz que no ataque aéreo a Nápoles foram alvejados estações ferroviárias e depósitos de combustível, segundo o seguinte comunicado da R. A. F. no Médio Oriente: «Bombardeiros da R. A. F. levaram a efeito mais um violento «raid» contra os objectivos militares da cidade de Nápoles. Fizemos ataques, coroados de êxito, contra estações de caminho de ferro, contra armazéns e depósitos de combustível e contra a navegação. Vimos bombas atingirem todos estes objectivos, tendo-se observado uma grande explosão numa fábrica de estruturas de aviões. Quando os nossos aparelhos estavam já a oitenta milhas, no regresso às suas bases, ainda podiam observar os incêndios que as suas bombas haviam ateado».

— Pela «D. N. B.» sabe-se que aviões de combate alemãis atacaram, com êxito, as estradas e outros meios de comunicação da região de Leninegrado. As linhas ferroviárias, os cais e os com-



PONTE METÁLICA SOBRE O RIO HAWKESBURY



ETIÓPIA — A ESTAÇÃO DE CAMINHO DE FERRO DE ADDIS-ABEBA

bóios, assim como um depósito, foram eficazmente bombardeados. A rede ferroviária no triângulo Smolensko-Moscovo-Brjansk foi também bombardeada com êxito. Essas vias férreas, de extrema importância para o movimento de retirada das forças soviéticas, foram interrompidas em vários pontos.

— A «E. T.» transmitiu êste comunicado da R. A. F. no Próximo Oriente: «Bombardeiros pesados da R. A. F. efectuaram um ataque contra o pôrto de Nápoles e desvios ferroviários, nas suas proximidades. As primeiras bombas lançadas no objectivo provocaram um grande incêndio, que foi depois ampliado pelas bombas de outros aviões».

— A «D. N. B.» diz que a aviação alemã dirigiu novos ataques diurnos na «frente» oriental, contra vias férreas, estações e pontes. Foi assim que foram cortadas, principalmente, várias linhas de caminho de ferro que conduzem a Leninegrado.

— Pela «E. T.» sabe-se que o ataque efectuado pela aviação britânica contra a Alemanha ocidental causou enormes prejuízos nos estabelecimentos industriais de Francfort-sobre-o-Mêno e de Mâneheim. Na primeira daquelas cidades, ponto estratégico das grandes rotas comerciais entre o Norte e o Sul do Reich, o principal objectivo do ataque foi um importante depósito de mercadorias. Os aviadores observaram a explosão de muitas bombas em pleno objectivo, produzindo a destruição de um vasto edifício. Nos cais ferroviários declararam-se também muitos incêndios. Noutros

pontos da cidade, especialmente nas vizinhanças da principal estação do caminho de ferro, observaram-se incêndios bem ateados.

— A «D. N. B.» diz que as tropas húngaras e alemãs ocuparam a linha férrea da Ucrânia ao Mar Negro.

— A «D. N. B.» foi informada que, no sector do Dniester superior, caíu nas mãos das tropas húngaras, no dia 19, uma importante formação bolchevista. As referidas tropas encontraram, em poder de um coronel de engenharia soviético, uma ordem especial, procedente dum comando superior, na qual se sublinha a grande importância da linha de caminho de ferro da Galicia e da Ucrânia ao Mar Negro. Diz, textualmente, essa nota: «É preciso pôr em acção todos os meios susceptíveis de salvar a importante via férrea que liga o Golfo da Finlândia ao Mar Negro, pelo menos no seu sector meridional. Esta via férrea constitue, ao mesmo tempo, a principal artéria da rede ferroviária ucraniana».

Tropas húngaras acabam de tomar, juntamente com as formações alemãs, aquela linha férrea. Agora, será impossível aos bolchevistas abastecer, em medida suficiente, as tropas que se encontram na Ucrânia ocidental.

— Diz a «E. T.» que os entrepostos ferroviários de Hazebruck foram atacados por «Blenheims» do Comando Geral de Bombardeiros, fortemente apoiados por aviões de combate. Observou-se que muitas bombas rebentaram sobre os objectivos visados.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 16 de Setembro de 1891)

Inauguração da linha da Beira Baixa

Como era de prever, a abertura á exploracão da maior secção d'esta linha entre Abrantes e Covilhã foi um facto dos mais notaveis do nosso anno corrente.

El-rei decidira presidir a esse acto e assim o effectuou, partindo em comboio especial que sahiu de Cintra no sabbado 5 ás 8^h15 da manhã, chegando a Castello Branco pouco depois das 3 da tarde.

Em cada uma das estações do transito o povo agglomerava-se, cheio de entusiasmo, as musicas tocavam, os foguetes estrondeavam nos ares.

As reaes magestades eram victoriadas, trocavam-se cumprimentos e vivas, em que se manifestava sempre, a par do respeito pelos regios viajantes, o interesse com que os povos viam inaugurada a sua linha ferrea, pela qual tanto luctaram, porque representa para elles uma total transformação do seu viver, uma melhoria consideravel das suas condições, uma inexaurivel fonte de progressivo engrandecimento.

No primeiro dia o comboio real, em que iam tambem alguns Srs. administradores, director geral e pessoal superior da companhia, directores da 1.^a e 2.^a direcção fiscal, varios membros da imprensa etc., foi como dissémos até Castello Branco, onde se preparava uma explendida recepção.

A cidade estava toda em festa. Ruas embandeiradas, janellas ornadas com riquissimas colchas, os pavimentos cobertos de verdura, sobresaindo o feno e o louro.

El-rei foi alojar-se no palacio do governo civil depois de ter assistido a um *Te-Deum* na Sé. A' noite queimou-se na Devesa um pequeno fogo de artificio, as ruas principais illuminaram por meio de balões, luz electrica, fachos de gaz-mil, lampeões a petroleo, vidros de côres, tudo quanto podia reunir-se para dar brilhantismo áquela festa verdadeiramente phantastica.

Não exageramos, dizendo que illuminações de Castello Branco foram das melhores que se tem visto, concorrendo



CASTELO BRANCO — Porta de Pelame

para isso o facto do seu fóco ser reduzido a um pequeno espaço.

A familia real passeiou a pé pela cidade, assistindo aos cantares e dansas populares, sendo continuamente victoriada pela affabilidade com que tanto El-rei como a rainha fallavam com o povo que se lhes acercava.

Durante a noite até depois da 1 hora e desde a alvorada, isto é, desde as 4 horas, os foguetes, as bombas e as musicas nas ruas foram incessantes.

Vá esta nota que, dando a medida do regosijo com que o povo de Castello Branco acolheu a inauguração da linha ferrea, dá tambem a do pouco que esse mesmo povo deixou dormir os seus visitantes.

No dia seguinte El-rei assistiu a uma missa na Sé, depois visitou o quartel, e findo o almoço a que foram convidados os membros da imprensa de Lisboa que haviam concorrido á festa, tomou-se o caminho da estação á 1 hora da tarde.

Ali, n'um elegante pavilhão ricamente adornado com tapeçarias da Persia e colchas da India, o Sr. arcebispo de Portalegre procedeu, na presença dos reaes viajantes e de milhares de pessoas, auctoridades locais, convidados e povo, entre o qual se contava um enorme numero de senhoras, á benção das locomotivas.

Durante as festas pode-se culeclar que estariam na cidade não menos de 30:000 pessoas. Imagine-se, com a falta de accomodações que na cidade se nota, como se obteria alojamento.

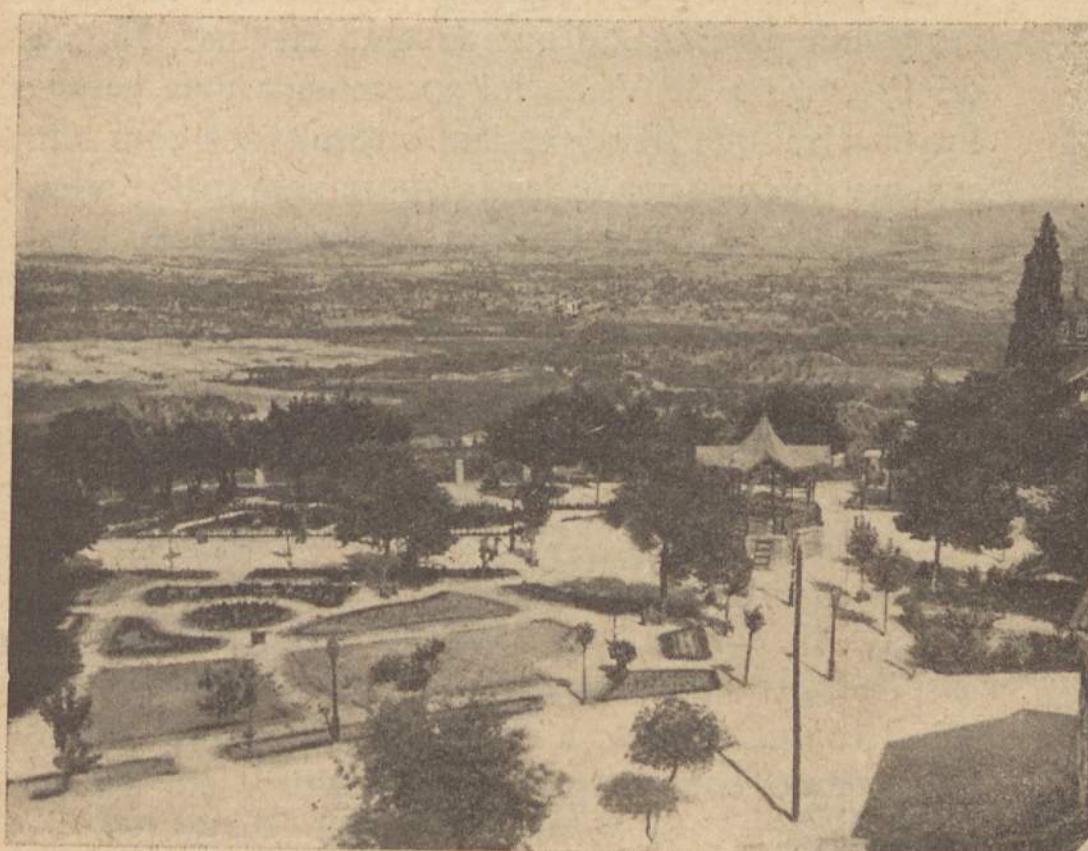
Os populares ficaram, na sua maior parte, passando na rua durante a noite. Em quanto aos convidados, á parte os que lá tinham relações de amisade ou por interpostas pessoas obtiveram pousada em casas particulares, onde, como é natural, foram cavalheirosamente recebidos, alguns ainda a custo obtiveram quarto n'um pessimo hotel dirigido por um selvagem semi-doido, que ora obsequia alguns hóspedes por uma forma puramente paternal, ora insulta outros com a brutalidade de um homem primitivo; os restantes só tarde conseguiram alojar-se.

Quem escreve estas linhas havia-se prevenido



CASTELO BRANCO — Vista da cida de

com alojamento onde as amabilidades do dono da casa, o Sr. Pinheiro, o compensou de sobrejo das faltas de comodidade inevitaveis em tal ocasião; mas não podemos deixar de consignar aqui a nossa extranhesa pela falta de prevenção



COVILHÃ — Jardim Público

das auctoridades, pessoas influentes, imprensa etc, da cidade, não tendo constituido uma commissão que recebesse e guiasse os representantes da imprensa de Lisboa e lhes procurasse accommodações condignas.

Publicam-se ali dois jornais; tinhamos direito a esperar d'elles ao menos um cartão de visita. Não se usa lá... adiante.

Partiu o comboio da estação ás 2 horas, entre vivas acclamações, seguindo a sua marcha triunhal pelo restante da linha, cujas estações estavam, como as anteriores, adornadas, algumas com um notavel bom gosto e elegancia, como Alpedrinha e Fundão, chegando á Covilhã depois das 5 da tarde.

Ahi o spectaculo, o effeito, era bem differente.

A cidade destaca-se na vertente da montanha, a 3 kilómetros da estação, produzindo um panorama encantador.

Todas as sinuosidades d'aquelles montes cobriam-se de milhares de pessoas, das janellas pendiam colchas, nas ruas levantavam-se arcos triumphaes, os foguetes estouravam no ar e as musicas entoavam hymnos.

Em vez do entusiasmo superficial de Castello Branco, as magestades e convidados eram recebidos com uma affabilidade verdadeiramente fidalga por todas as pessoas, sem excepção, a quem se dirigiam.

Ao sáhir da estação, as damas e cavalheiros da cidade disputavam para os seus trens os viajantes como se estes fossem da sua familia; todos nos sorriem alegremente, dedicando-se a tornar-nos a permanencia na cidade o mais agradavel possivel.

Ali tudo estava remediado: hotel muito rasoavel, alojamento em casas particulares não precisou ser sollicitado, offertas de serviços repetiam-se a cada passo.

Singular povo este! Singular na sua affabilidade, na delicadeza de todos os seus habitantes, todos, podemos bem dizer-o, porque, ainda nas classes menos educadas, nas simples e ignorantes mulheres do povo, se encontra uma cortezia e attenção que nos surprehendeu.

O director d'esta folha pôde bem dizer-o. Não se atribuia este facto ás festas nem ao regosijo publico. Dois dias de permanencia na Covilhã depois das festas, quando a cidade

entrava já no seu infatigavel labor quotidiano, a menor pergunta dirigida ao primeiro homem do povo, ao mais modesto chameceiro que desce a montanha conduzindo a sua alimaria carregada de lenha, tinha uma resposta attenciosa, reverente.

No dia 6 houve *Te-Deum* na Sé e recepção na camara municipal, depois, á noite, um bonito fogo de artificio e illuminações.

Menores, em quantidade de lumes, do que as de Castello Branco, faziam comtudo um effeito magico em vista da cidade ser em amphitheatro, tomando assim um aspecto encantador.

A familia real foi alojada na preciosa vivenda do sr. Cândido Calheiros, no Refugio.

O dia seguinte, 7, foi consagrado á visita das importantissimas fabricas de tecidos de lã, isto é, das quatro mais importantes, porque esta industria absorve por tal forma a actividade da Covilhã que toda a cidade se pôde quasi considerar uma só fabrica, visto que raro é o predio em que se não ouvem os teares trabalhando continuamente.

Visitaram-se as fabricas Rato, Mendes Veiga, Campos Mello e Alçada e Monsaco, o que levou até depois das 6 horas da tarde.

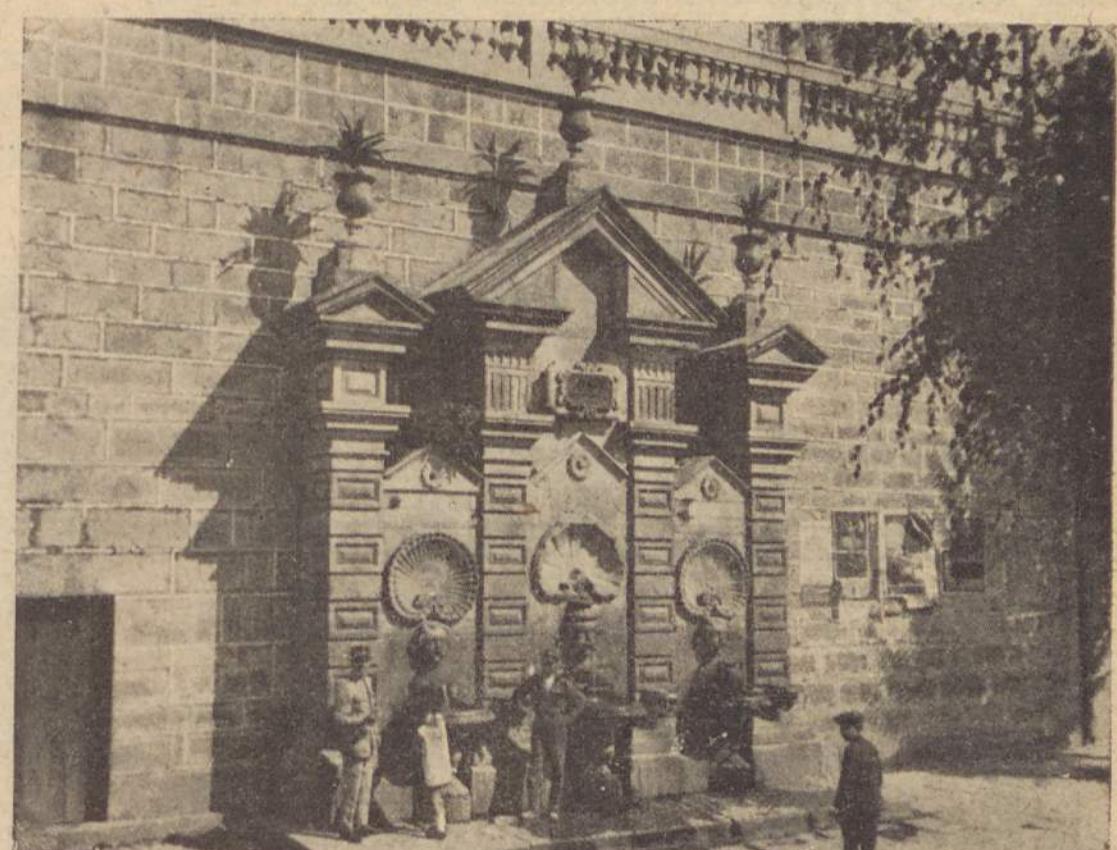
Na visita a todos estes notaveis estabelecimentos evidenciou-se bem a sua importancia e o grau de aperfeiçoamento a que vae chegando a producção.

A primeira trabalha exclusivamente com motor d'agua. As tres restantes utilisam tambem o de vapor, tendo as mais aperfeiçoadas maquinas e aparelhos e apresentando na sua exposição tecidos do mais apurado gosto e perfeição de fabrico.

Tencionamos dar detalhada noticia d'estes estabelecimentos logo que possamos reunir aos esclarecimentos que já temos sobre elles, os que os respectivos proprietarios nos prometteram. Então apreciarão os nossos leitores o que pessoalmente tivemos occasião de admirar n'aquelas enormes officinas em que trabalham não menos de 5:000 operarios.

Depois da visita ás fabricas el-rei foi lançar a pedra fundamental do novo hospital, no extinto convento do Santo Antonio, e á meia noite partiu para Lisboa sendo acompanhado pela maior parte dos convidados, jornalistas, etc.

D'estes, os poucos que ficaram, receberam ainda no dia seguinte, da parte do sr. Cândido Calheiros a amabilidade



COVILHÃ — Fonte do Pelourinho

de ser convidados para um banquete, significando-lhes este senhor o seu sentimento por não ter podido obsequiar os que já se haviam retirado, em vista da sua casa não

Linhos Estrangeiras

ALEMANHA

Um jornal de Berlim escreve que nas fábricas Borsig acabou de construir-se a 15.000^a locomotiva. Este acontecimento foi celebrado pela presença de todo o pessoal das fábricas. Trata-se de uma locomotiva que tem à frente dois pares de rodas, atrás um par de andamento e ao centro três pares de rodas motrizes. O peso da máquina é de 104 toneladas, a caldeira possui uma pressão de 16 atmosferas com uma superfície de aquecimento mais ou menos de 200 m². Com os seus três cilindros a vapor essa máquina consegue obter uma força de cerca de 2.000 HP. enquanto que as mais fortes máquinas a vapor Borsig conseguem 3.500 HP. Foi um combóio com uma locomotiva Borsig, de linhas aerodinâmicas, que atingiu, no dia 11 de Maio de 1936, na linha Hamburgo-Berlim, o "record" de velocidade mundial, com 201,40 quilómetros à hora puxando uma carga de 200 toneladas. Com a forma aerodinâmica obtém-se grandes velocidades e relativamente com pouco trabalho. Para uma velocidade de 140 quilómetros por hora tinha de empregar-se para uma locomotiva não aerodinâmica uma força 50% maior. Assim, as locomotivas aerodinâmicas são mais económicas no que diz respeito ao seu consumo de carvão, e reduzem o seu preço de fabrico. Isto quer dizer que com elas se pode ou andar mais depressa, transportar maior carga ou economizar carvão.

O jornal "Basler Nachrichten" informa que os Caminhos de Ferro Alemãis puseram em serviço, após demoradas experiências, uma nova locomotiva a vapor. Cada eixo propulsor é accionado directamente por uma máquina a vapor. A potência total da locomotiva é de 2.000 HP. Desenvolve uma velocidade máxima de serviço de 175 quilómetros por hora. Trata-se de máquinas de 2 cilindros em V. São construídos sob as inspirações dos Drs. Roosen e Barske.

Estas locomotivas distinguem-se pela uniformidade da sua marcha e eliminação de vibrações a altas velocidades.

Informa o "Pest Lloyd" que as pequenas loco-

motivas podem ser empregadas na agricultura com excelentes resultados, para diversos fins, como máquinas economizadoras de trabalho e de tempo. Para isso, porém, terão de corresponder da melhor forma aos requisitos do trabalho que deverão efectuar. Na Feira de Primavera de Viena foi apresentada uma pequena locomotiva que dera excelentes resultados com outro sistema de construção, tendo agora sido mais perfeitamente adaptada às exigências da sua aplicação à agricultura. A tracção é feita por motor Diesel de 5 HP ou por motor Otto de 8 HP, o que permite a sua deslocação sobre carris dispostos em linha recta sobre terreno plano, rebocando uma carga de cerca de dez toneladas brutas. A corrente de transmissão, que anteriormente corria a descoberto, corre agora inteiramente protegida, mergulhada em banho de óleo. Em vez do trovão único, usado até aqui, a locomotiva dispõe agora de uma engrenagem e de um travão de pé, pelo que é maior a segurança efectiva do seu funcionamento com cargas mais pesadas, em terrenos accidentados. Uma distribuição adequada de peso permite a um homem fazer a agulha para uma linha secundária sem necessidade de disco giratório.

BÉLGICA

Durante o ano de 1940, o déficit da Sociedade Nacional de Caminhos de Ferro Belgas elevou-se a 674 milhões de francos. O prejuízo total, compreendendo 819 milhões de francos procedentes de exercícios anteriores, eleva-se assim a 1.493.

O Ministério da Fazenda concedeu à Sociedade as antecipações da Tesouraria, sem juros, necessárias para fazer frente às suas obrigações. Estas antecipações elevavam-se a 790 milhões no princípio de 1941. Esta conta de antecipações será regularizada no fim da guerra.

O Estado tomou a seu cargo os gastos da restauração da rede.

A sua participação nas perdas e destruições de material e aprovisionamentos estuda-se na actualidade.



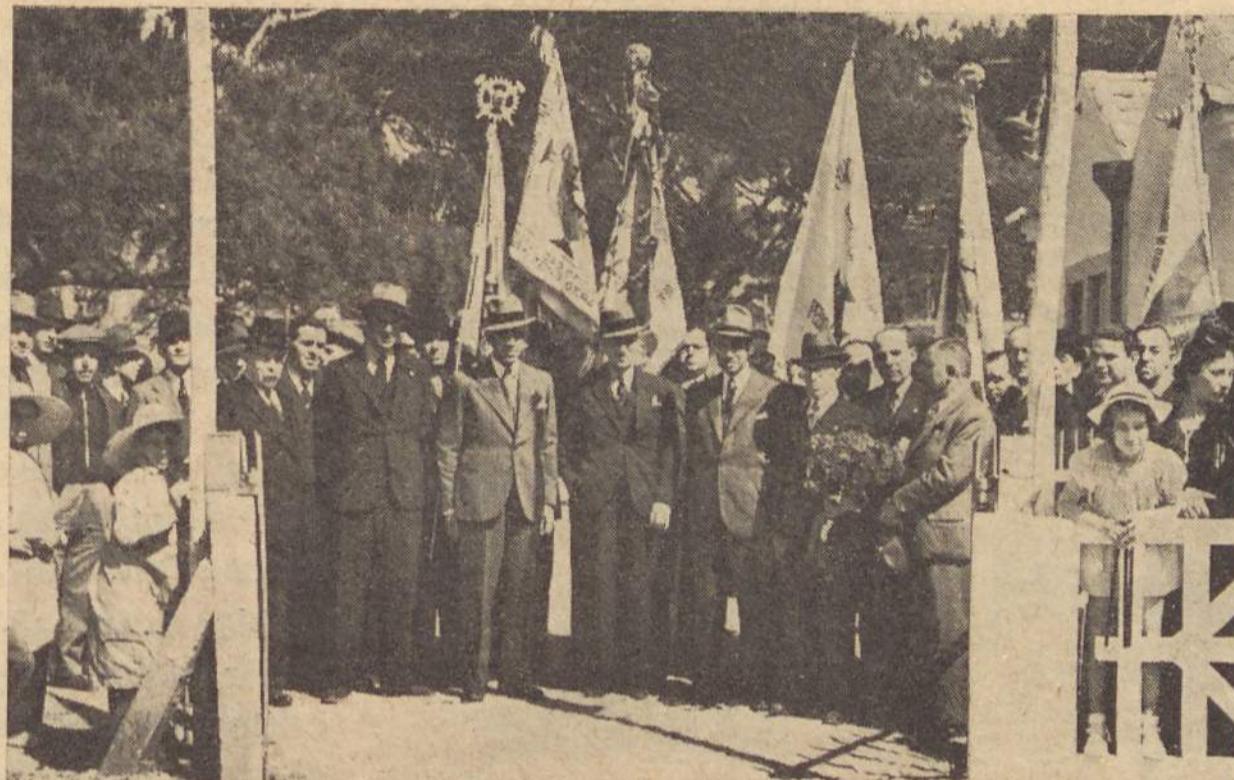
Um expresso atravessando o viaduto do monte Lofty Range, no Sul da Austrália

o permitir, tendo sido posta á disposição de suas magistrades.

Foi a chave de ouro com a qual, pela sua parte, o abastado capitalista fechou as festas.

Aqui lhe agradecemos a honra com que distinguiu a nossa folha, como agradecemos a todos que n'aquela observiosa cidade nos encheram de favores, não podendo deixar de especializar os srs. drs. Oliveira Monteiro e Valerio, José Tavares, Mattos, da casa Campos Mello, que por muito repetidas provas de deferencia captivaram a nossa gratidão.

Voltaremos ali, mas, independente d'isso, voltaremos a fallar da Covilhã, que bem o merece.



Os corpos gerentes da C. P., os Sindicatos e os visitantes à entrada da Colónia

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

A Assistência da C. P. colabora com os Sindicatos Ferroviários.—A C. P. e os ferroviários tuberculosos

A Colónia de Férias da C. P. é daquelas criações grandiosas, pelo fim simpático a que se destinam e que revelam o interesse e o carinho que presidiram à sua organização.

A sua inauguração marcou um acontecimento brilhante nos anais da Assistência da C. P.. Entregue aos cuidados zelosos dos Sindicatos Nacionais dos Ferroviários do Norte, Centro e Sul de Portugal, a Colónia de Férias da Praia das Maçãs, vai, certamente, produzir aqueles bons frutos que todos nós esperamos com justificado entusiasmo.

Os filhos dos ferroviários—essa grande e simpática classe—vão ter agora, como justamente merecem, a sua Colónia de Férias, mercê do acordo a que

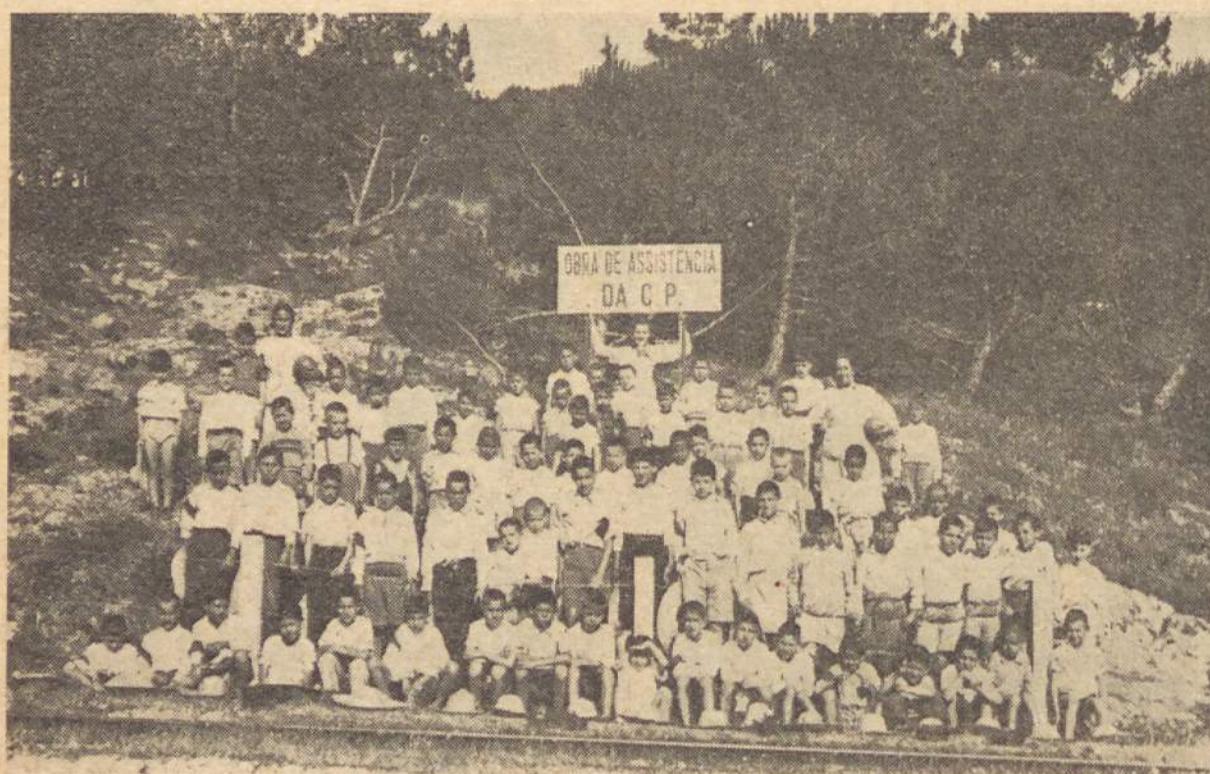
chegaram os Serviços de Assistência da C. P. com os dirigentes dos três Sindicatos Nacionais de Ferroviários. Há um grande sentido moral de compreensão mútua, dos seus respectivos deveres, agora neste gesto de interesse e auxílio de uma classe patronal a uma classe trabalhadora. É que a C. P., integrada, como está, nas funções de grande emprêsa nacional, não podia descurar de um assunto de tão magna importância como é aquele que diz respeito aos filhos dos seus funcionários, que serão, mais tarde, aqueles que terão mais probabilidades e mais utilidade em virem a ser seus servidores. O entendimento recíproco entre a C. P. e os Sindicatos do seu pessoal tem qualquer coisa de significante e de claro para aqueles que, du-



À hora do almoço



Dormitório n.º 2



2.º Grupo de 75 rapazes estagiários da Colónia de Férias da C. P.

vidosos ou malévolos, se abastardam de sentimentos sinceros para acalentarem mesquinhos e teimosas atitudes de indiferentes ou detractores. É que o Sindicato, tal como o moldou e fez a política do Estado Novo, não é um agente de discórdia entre o trabalhador e o patrão — é, antes, um traço de união bem forte, que liga duas entidades úteis e indispensáveis à vida, ao progresso e à boa ordem da Nação. É-nos sobremaneira grato arquivar esta atitude da C. P. para com os seus empregados filiados nos Sindicatos Ferroviários, pelo que ela nos merece de aplauso e parabém.

Vejamos agora, a traços largos, o que é essa magnífica obra da Colónia de Férias que a C. P. e os Sindicatos Ferroviários estão desenvolvendo com inteligência e critério, conjugando esforços e boas vontades e dando às demais empresas do País o exemplo grandioso da harmonia e da compreensão, que aliás é seu apanágio e que, para honra de todos, devia ser imitado e praticado por todas as grandes e pequenas casas industriais e comerciais de Portugal. *Vida Ferroviária*, órgão da classe, dá-nos, nos seguintes períodos, uma boa descrição, que aproveitamos, com a devida vénia :

“Situada a um quilómetro da Praia das Maçãs, — a mais rica praia de Portugal em iodo — a Colónia de Férias da C. P. tem como moladura natural, um verdejante e frondoso pinheiral, que a envolve enquadrando numa extensa propriedade adquirida há anos pela C. P..

E é ali o local, para onde os Sindicatos Nacionais da classe, em estreita colaboração com a C. P., vão enviar as crianças que lhe são entregues pelos seus filiados, para lhes proporcionarem 20 dias de alegre e salubre convívio com outras crianças que, da mesma forma, são da família ferroviária.

Óptimas instalações e abundante e saborosa alimentação se destinam às crianças, que serão

vigiadas de perto por pessoal competente e especialmente destinado a esse fim.

Por outro lado, a administração da Colónia, constituída pelo sr. engenheiro Carlos Santos, como representante da Companhia; sr. João Pina Cortes, como representante dos organismos sindicais, e uma regente de reconhecida competência, farão para que as prescrições médicas, previamente feitas, sejam rigorosamente cumpridas.

Não faltará ali a indispensável assistência clínica, que, a par da higiene, excelente alimentação, e óptimas instalações, revigorarão o frágil organismo da pequenada estagiária, que, ao cabo de 20 dias, serão restituídas a seus pais ou tutores, na posse de um pouco mais de

saúde, daquela saúde que aos ferroviários, normalmente, é impossível, procurar nas termas ou praias, por tratar-se de um luxo incompatível com as suas humildes posses.”

Creamos que basta isto para se ajuizar do alto interesse que deve despertar na classe esta simpática iniciativa e os bons resultados que dela usufruirão as crianças e, por conseguinte, as famílias dos Ferroviários Portugueses.

Aberta em 1 de Julho passado, a Colónia de Férias da Praia das Maçãs deve fechar no fim de Setembro corrente. É fácil, pois, ajuizar os enormes benefícios que lá foram colher perto de 500 crianças que, em 5 turnos de 20 dias cada, passaram assim uma temporada alegre e despreocupada, bebendo a fundo haustos a saúde e a vida, robustecendo energias perdidas e criando seiva nova e forte.

Se todas as instalações da Colónia são propriedade da C. P., a manutenção das crianças, com todo o conforto que as rodeia, está a cargo dos Sindicatos, numa mútua e muito eficaz cooperação, indicativa do bom



3.º Turno de 75 raparigas, na Colónia de Férias da C. P.

entendimento que na verdade existe entre estas duas entidades.

Na mesma Colónia funciona um turno para aprendizes das oficinas da C. P., que é mantido por conta desta Companhia, também num louvável gesto de humano e patriótico interesse pelo seu pessoal — por êsses briosos e por vezes heróicos trabalhadores de menos de vinte anos.

* * *

Uma outra modalidade em que a Assistência da C. P. está exercendo benéfica acção é no auxílio e no tratamento dos ferroviários tuberculosos.

Convém fazer a história desse movimento humanitário, pondo em merecido destaque a acção verdadeiramente patriótica da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O auxílio aos doentes tuberculosos prestado pela C. P., por intermédio da sua Comissão Especial do Fundo de Assistência vem desde 1924, quando por Decreto n.º 9787, de 11 de Junho do mesmo ano, foi criado junto de cada Empresa Ferroviária, o "Fundo de Assistência aos Ferroviários Tuberculosos" constituído pela percentagem de 1 % sobre as receitas totais das empresas. Mais tarde, em 1926, e por acórdão do Supremo Tribunal Administrativo, perante recurso das Empresas Ferroviárias que não acataram a doutrina do Decreto n.º 9787, acima citado, foram as Empresas relevadas do pagamento da percentagem de 1 % sobre as suas receitas e consequentemente, deixou de existir o "Fundo de Assistência" que havia sido criado.

A C. P., porém, continuou a destinar das suas receitas uma verba equivalente para auxílio ao seu pessoal tuberculoso, nomeando então uma Comissão Especial encarregada de superiormente orientar os socorros a prestar ao pessoal que deles necessitasse.

Esses socorros, no que respeita a agentes tuberculosos, são representados pela sanatorização e hospitalização

dos mesmos agentes, concessão de subsídios mensais, para ajuda de tratamento, áqueles que não podem ser sanatorizados, e ainda pelo pagamento de pensões mensais estabelecidas aos doentes que depois de um período seguido de 2 anos de doença, passam à situação de inactividade, sem direito a serem reformados pelas Caixas de Reformas, em que estiverem inscritos.

Tem a C. P., na Serra da Estréla, perto da Covilhã, um Sanatório para doentes tuberculosos, já construído que por dificuldades diversas ainda não está funcionando.

No Entroncamento, grande centro ferroviário da C. P. está já em serviço um Dispensário Anti-Tuberculoso, inaugurado em Maio do ano de 1936, onde está sendo prestada toda a assistência médica ao pessoal que não podendo ser sanatorizado, dela necessita; esta assistência é extensiva às famílias dos agentes.

A C. P. presta assistência médica anti-tuberculosa a todo o pessoal ao seu serviço quer na rede própria, quer nas linhas arrendadas, desde que este pessoal pertença aos seus quadros; pois que o pessoal que ficou pertencendo aos quadros dos Caminhos de Ferro do Estado tem a sua assistência privativa, que é superiormente dirigida pela Comissão Administrativa do Fundo de Assistência e dos Sanatórios dos Caminhos de Ferro do Estado.

Toda a assistência prestada pela C. P. ao seu pessoal pela forma acima descrita, é feita unicamente a suas expensas, que anualmente destina das suas receitas uma verba para tal fim, sem que por parte do pessoal haja qualquer contribuição para o Fundo de Assistência.

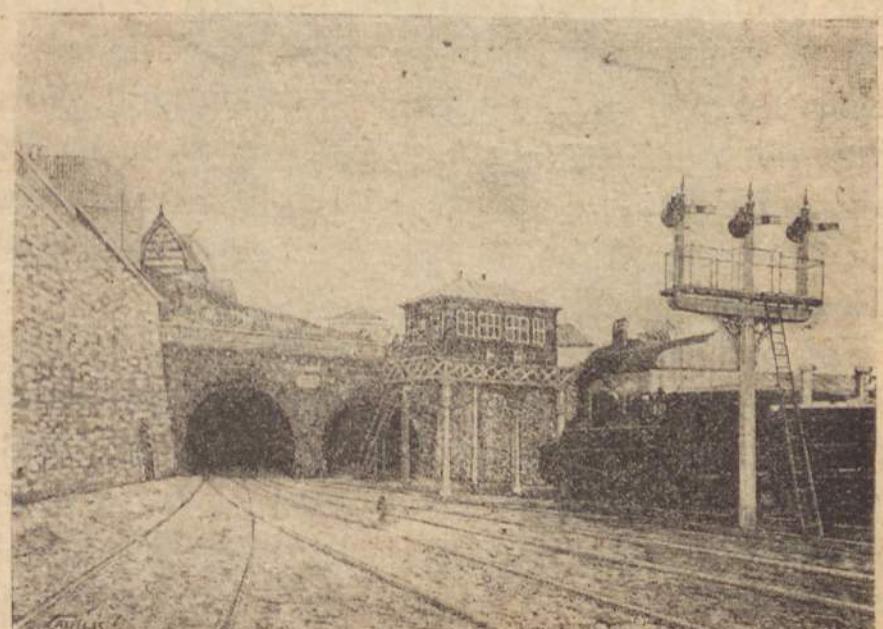
Felicitamos a C. P., na pessoa do sr. general Raúl Esteves, que é o Presidente da Comissão de Assistência daquela empresa ferroviária, ao mesmo tempo que cumprimentamos os Sindicatos Nacionais da Classe por verem realizada uma alta e justa aspiração.

AS NOVAS TAXAS POSTAIS

Em virtude da nova disposição superior, publicada nos jornais dos primeiros dias do corrente, e que nos foi transmitida pela Direcção Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones, foi aumentada, a partir de 1 de Setembro, a taxa postal de avença de todos os jornais que se publicam no Continente português.

Por tal motivo é muito natural que de futuro a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* seja distribuída em Lisboa e Pôrto por mão própria pois não se podem suportar tais encargos, deveras pesados para a imprensa portuguesa.

ESTAÇÃO DE LISBOA - ROSSIO



Antigo posto de sinalização



A Indústria dos Transportes Internacionais

A firma Abel Fernandes & C.^a, Ld.^a, uma das mais antigas desta especialidade, atingiu um alto grau de desenvolvimento, porque se encarrega, com absoluta segurança e rapidez, de transportes aéreos, marítimos e terrestres entre Portugal e todos os outros países da Europa Continental

Uma oportuna entrevista com o sócio gerente
e conhecido técnico sr. ABEL FERNANDES

É com grande prazer que a Gazeta dos Caminhos de Ferro transcreve de O Século a entrevista que se segue, por se tratar de uma casa bastante importante no ramo de transportes internacionais, que se tem desenvolvido e ampliado progressivamente em benefício desta indústria:

A indústria dos transportes internacionais está a desenvolver-se prodigiosamente, o que não admira se atendermos ao sempre crescente movimento internacional das trocas de produtos, numa época em que é imprescindível que essas transacções comerciais se efectuem em grande escala e, portanto, com uma vasta, cuidada e proficiente organização. Daqui a necessidade da criação de empresas especializadas nêste complicados assuntos, empresas de absoluta confiança e competência técnica, que possam — por terem os seus serviços montados convenientemente em Portugal e no estrangeiro — arcar com a pesada responsabilidade de efectuarem os transportes de mercadorias, pelas vias aéreas, terrestres e marítimas, de Portugal para o estrangeiro e do estrangeiro para o nosso País. Hoje, em Portugal, como sucede em toda a Europa e na América, já há, felizmente, empresas importantes desta especialidade.

Foi por isso que *O Século* iniciou um longo inquérito junto das principais firmas de transportes internacionais, entrevistando os seus dirigentes, explicando o funcionamento dessa moderna e progressiva indústria, para que o público fique a ter conhecimento seguro e certo dos serviços que elas prestam ao comércio e, portanto, à economia da Nação.

A firma Abel Fernandes & C.^a Ld.^a é uma das mais importantes da indústria de transportes internacionais, incluindo os por via aérea

Impunha-se que o nosso reporter procurasse, sem demora, a importantíssima firma Abel Fernandes & C.^a, Ld.^a, com sede em Lisboa, na rua Augusta, 188, por se tratar, na verdade, de uma das maiores e melhores organizações de transportes internacionais. De-facto, a firma Abel Fernandes & C.^a, Ld.^a, é das mais antigas e conceituadas nêste ramo industrial e temos a certeza de não errar se dissermos que é uma das de maior movimento e volume de negócios pois, além de explorar, como as suas congêneres, os transportes internacionais por mar e por terra, mantém um modelo serviço de tráfego aéreo para toda a Europa e, ainda, uma secção de despachos sob a proficiente direcção de um despachante oficial. Por este simples enunciado da sua actividade e se acrescentarmos a nota verdadeira de que é enorme — e cresce dia a dia — a sua clientela, é fácil de calcular o extraordinário movimento desta firma, que se impôs nos meios comerciais portugueses e estrangeiros pela excepcional probidade nos negócios, perfeita organização dos seus serviços e rigoroso cumprimento dos seus contratos.

O trabalho, a vontade e a dedicação de um homem novo fizeram progredir rapidamente uma grande firma

O gerente técnico e principal componente da firma é o sr. Abel Fernandes, um homem novo, de espantosa e incrível actividade, trabalhador perseverante com uma indomável vontade de vencer.

Essa sua actividade excepcional e o profundo conhecimento que tem dos problemas da indústria a que se dedicou são a principal razão do êxito da



Abel Fernandes, principal componente da firma e técnico distintíssimo na indústria de transportes internacionais

sua iniciativa de organizar a firma Abel Fernandes & C.ª, Ld.ª — hoje em pleno progresso.

Homem de trabalho que sempre foi, começou a sua carreira na Alfândega de Lisboa, como ajudante de despachante oficial, cargo que exerceu sempre a contento dos seus superiores, e onde demonstrou verdadeiras qualidades de organizador. Em Junho de 1935, fundou a sua firma, arrojando-se corajosamente no mundo dos negócios, começando logo a explorar a indústria de transportes internacionais. Os primeiros tempos foram árduos, difíceis, como em todas as grandes iniciativas, mas, mês a mês, pondo à prova a sua competência, a sua inteligência e as suas raras faculdades de trabalho, o sr. Abel Fernandes conseguiu com audácia, serenidade e seriedade, impôr a sua firma, criar-lhe nome, prestigiá-la e desenvolvê-la de tal forma que é das primeiras do seu género.

A firma Abel Fernandes & C.ª Ld.ª tem ao seu serviço algumas centenas de vagões, dos quais algumas dezenas são sua propriedade

O sr. Abel Fernandes, que fomos encontrar no seu escritório entre uma barafunda de papelada — guias de caminho de ferro e dos serviços aéreos e marítimos — dispôs-se amavelmente a elucidar o reporter acerca do funcionamento da sua emprêsa.

— A minha firma tem ao seu serviço algumas centenas de vagões, das quais algumas dezenas são

sua propriedade. Temos uma organização perfeita-sima e, por isso, os serviços de transporte de que nos encarregamos são modelarmente executados, facilitando ao público uma grande comodidade e rapidez nas trocas de mercadorias entre Portugal e o estrangeiro.

— E os seus serviços aéreos?

— Somos agentes exclusivos de mercadorias da «Ala Littoria S. A.» e da «L. A. T. J.», duas das maiores companhias italianas de navegação aérea, cujos magníficos aviões têm, desde o início da guerra, desempenhado papel de alto relevo no transporte de mercadorias de todo o Mundo para Portugal e do nosso País para o estrangeiro. Estamos, por isso, especializados na organização dos serviços de transportes aéreos, da maior responsabilidade que sejam, não só de Portugal para Itália e Alemanha como de qualquer outro país do continente europeu para Portugal.

«Em todo o Mundo temos os mais hábeis e sérios correspondentes, aos quais encarregamos com a maior confiança de quaisquer trabalhos. No que respeita às fronteiras luso-espanhola e hispano-francesa, o serviço está, igualmente, bem montado, pois temos ali pessoal da firma para prestar toda a assistência à chegada e partida das remessas. De resto, todos os serviços desta firma são dirigidos e executados por técnicos competentes e de larga experiência, de modo que podemos sempre garantir a perfeita execução dos trabalhos de que nos encarregam, quer se trate de bagagens ou produtos

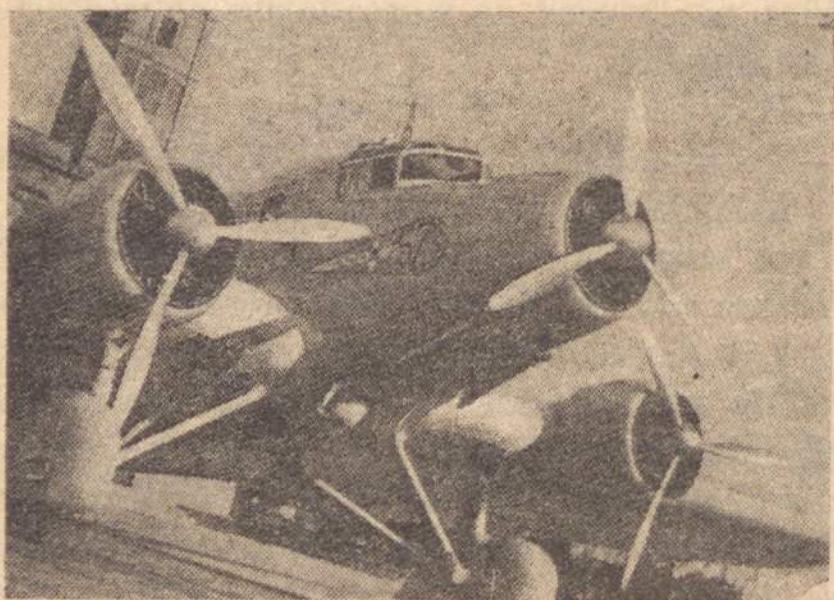


Fachada da filial, no Pôrto, da casa Abel Fernandes & C.ª, Ld.ª

comerciais, transportados por via aérea, terrestre ou marítima.

E, depois:

— Como a nossa firma se desenvolveu muito, fomos obrigados a abrir uma filial no Pôrto, que está magnificamente instalada na rua Mousinho da



Magnífico avião da «Ala Littoria» S. A. para transporte de passageiros e mercadorias

Silveira, 126, onde estamos aptos a servir, nas mesmas condições, a grande cidade nortenha, principal centro das actividades portuguesas.

A parte comercial da firma é dirigida pelo sócio sr. Heitor Luiz Camilo, conhecido técnico contabilista

O sr. Abel Fernandes falou-nos, depois, dos seus colaboradores:

— Presta-me a sua valiosa colaboração o meu grande amigo e excelente técnico — podia dizer mestre — aduaneiro espanhol sr. D. Juan Feliu Maña, bem conhecido e considerado não só no seu país como no nosso. Tenho, ainda, outros excelentes colaboradores, dos quais devo destacar, em primeiro lugar, o meu sócio e amigo, sr. Heitor Luiz Camilo, que é um contabilista distinto e perito do Tribunal do Comércio e tem, por isso, a seu cargo, a parte comercial da firma, que lhe deve altos serviços.

Pelo que vimos e ouvimos, ficámos com a convicção firme de que a casa Abel Fernandes, representa um valor na vida industrial e comercial portuguesa e de que a sua acção se reflete proveitosamente na economia nacional.

Bilhetes para famílias numerosas

Foi aprovado, por despacho do sr. ministro das Obras Públicas e Comunicações, o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, criando uma nova tarifa especial de bilhetes para famílias numerosas, e anulando o capítulo 3.º da tarifa especial n.º 7, passageiros, em vigor desde 1 de Janeiro de 1939.

Livros novos

Anais do Município da Horta, (3.º tomo), por Marcelino Lima

O ilustre escritor açoreano sr. Marcelino Lima, cujo último romance «A Discípula» o consagrou definitivamente perante o público e a crítica e o colocou, sem favor, entre os maiores artistas da prosa, é também e de há muito um dos mais apaixonados e eruditos cultores de assuntos e problemas históricos, merecendo-lhe especialmente o Faial, terra de sua naturalidade, o maior carinho. Como historiador ou cronista de assuntos de sua ilha, a «Ilha Azul», na designação poética e turística, depois de nos ter dado as «Famílias Faialenses», trabalho dos mais completos no género, Marcelino Lima apresenta-nos os «Anais do Município da Horta», cujo terceiro tomo acaba de ser publicado. Neste terceiro tomo, ilustrado com algumas gravuras, o ilustre erudito faz-nos a história do brasão de armas da Câmara Municipal e do seu respectivo estandarte, descreve-nos a Horta, de 1650 e 1802, então vila, fala-nos dos melhoramentos do seu pôrto, como as muralhas, a doca e os cais; dedica algumas páginas aos fortés, obras públicas, igrejas e conventos.

As gravuras insertas documentam a existência de preciosidades artísticas, que não interessam, pelo seu valor, exclusivamente à Ilha do Faial, mas também ao património do País.

Os Saldanhas na Restauração de Portugal, pelo Marquês de Rio Maior

O sr. eng.º João de Saldanha Oliveira e Sousa, Marquês de Rio Maior, tem-se distinguido, ultimamente, como um dos mais argutos estudiosos do Marquês de Pombal e sua época. A figura do ministro famoso de D. José aparece-nos nos seus magníficos ensaios de crítica histórica, mais verdadeira e mais humana. O seu trabalho «O Marquês de Pombal — sua vida e morte cristãs» — publicado em 1934, trouxe documentos novos para o processo de rehabilitação daquele que foi, antes de ministro de D. José, um dos mais habéis diplomatas europeus. E tão valiosos são os trabalhos do sr. Eng.º João de Saldanha Oliveira e Souza que o crítico que empreender um estudo largo sobre o Marquês de Pombal não pode deixar de consultar os seus ensaios. Temos agora presente um novo trabalho do activo e ilustre historiógrafo — «Os Saldanhas na Restauração de Portugal», publicado no vol. 98.º de *O Instituto*, de que se fez separata. Este estudo não só interessa particularmente aos descendentes dos Saldanhas, interessa também à história de um dos períodos mais agitados da vida portuguesa.

«Manual do Viajante em Portugal»

Algumas apreciações da Imprensa

O «Manual do Viajante em Portugal», que o nosso querido director, sr. Carlos d'Ornellas, com o seu raro sentido jornalístico e também de viajante — dos poucos que conhecem o país palmo a palmo — transformou, refundiu e actualizou a tal ponto que a obra já nada tem de comum com as primeiras edições, acaba de entrar em nova edição.

A Imprensa recebeu-o com a gentileza proverbial, à qual não podemos ficar insensíveis. Dentre as referências já publicadas, arquivamos hoje as seguintes:

De *O Século*, de 3-9-41:

«O nosso colega na Imprensa sr. Carlos d'Ornellas, com uma tenacidade digna de apreço, acaba de publicar a 7.ª edição do II volume do «Manual do Viajante em Portugal», obra utilíssima para quantos não querem percorrer o País com os olhos fechados e antes desejam conhecer-lhe os panoramas e os monumentos. Nesta edição, que foi cuidadosamente revista e actualizada, encontram-se mapas de Portugal e dos distritos, plantas de cidades e de edifícios históricos e uma soma de informações verdadeiramente espantosa, quer pelo que respeita a trajectos, quer pelo que se relaciona com curiosidades locais.

É impossível que se viaje com proveito na País sem se levar no bolso o «Manual do Viajante», onde a matéria está inteligentemente distribuída, cuja leitura é de uma clareza que corresponde por inteiro aos objectivos da obra que se desdobra por mais de 300 páginas. A facilidade de consulta é aumentada por um índice alfabético de assuntos, localidades, instituições, edifícios e monumentos.

Mas Carlos d'Ornellas, cujo sentido prático êste trabalho põe mais uma vez em foco, concluiu ainda as mais habituais excursões dos portugueses no estrangeiro, isto é, em Espanha e na direcção de Paris.

Poucos livros aparecem mais úteis do que êste. Agora, que os portugueses têm tomado o gôsto das viagens, e que, obrigatoriamente confinados no seu País, não podem expandir-se para além fronteiras, como noutros tempos, êle é o guia e o conselheiro indispensável, o informador solícito, os olhos dos nossos olhos.»

Do *Jornal de Notícias*, (Pôrto), de 29-8-41:

«Admirável conselheiro o «Manual do Viajante em Portugal»! Êste volume, todo dedicado a *Excursões*, é obra meritória, de são e bem entendido patriotismo. Abrange todo o País, indicando os itinerários de excursões de rara beleza e encantamento. E alargando o fim para que foi criado sai além fronteiras e conduz-nos a Madrid, Paris, Vigo, Compostela, Barcelona, etc..

Fora do texto, valorizando-o, insere primorosos mapas e plantas de Portugal de Lisboa, do Pôrto, de todos os distritos do continente e de vários monumentos e museus. Foi grato ao nosso espírito de portuenses, constatar o carinho que a cidade da Virgem mereceu ao nosso amigo e ilustre escritor Carlos d'Ornellas, que superiormente dirigiu o «Manual». O longo e precioso capítulo que dedicou ao Pôrto, devido à pena brilhante do sr. dr. Carlos Passos, é dos melhores e dos mais completos estudos que têm aparecido em público.»

De *A Voz*, de 29-8-41:

«Demos em tempo notícia da aparição do 1.º volume do excelente «Manual do Viajante em Portugal», iniciado por Carlos d'Ornellas.

Esta 7.ª edição, progressiva como as anteriores, elegantemente cartonada em formato cómodo caracteriza-se pela divisão em dois volumes, que torna sobremodo cómodo o seu uso.

O segundo é consagrado às excursões.

Foram notavelmente aumentadas as informações coligidas nesta obra, preciosa para o viajante que nela encontra bem ordenados todos os esclarecimentos necessários.

Divide-se o livro em 16 excursões que abrangem todas as regiões interessantes do país. Ilustram-no abundantes mapas e plantas.»

Do *Diário de Lisboa*, de 23-8-41:

«Está à venda o «Manual do Viajante em Portugal», relativo ao ano corrente. Trata-se duma interessante e útil publicação iniciada pelo sr. L. de Mendonça e Costa e continuada por Carlos d'Ornellas, editada pela «Gazeta dos Caminhos de Ferro», e que contém itinerários de excursões em todo o país e para Madrid, Paris, Vigo, Santiago de Compostela, Salamanca, Badajoz, Sevilha e Barcelona, e mapas e plantas de Portugal, de Lisboa, do Pôrto, de todos os distritos do continente e de vários monumentos e museus.

Este volume completa a 7.ª edição do valioso «Manual», indispensável a todos os viajantes.»

Da *República*, de 27-8-41:

«O «Manual do Viajante em Portugal», edição da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», dirigida pelo nosso camarada Carlos d'Ornellas, é uma publicação que transcende, e em muito, as vulgares publicações dêste género.

Assinalamos hoje a saída do II volume, 7.ª edição, referente a excursões pelas províncias do país. Modelar, como o I volume, que se ocupa de Lisboa.

Este II volume, de que nos estamos ocupando, publica os itinerários de excursões em todo o país e para Madrid, Paris, Vigo, Santiago de Compostela, Salamanca, Badajoz, Sevilha e Barcelona, além de mapas e plantas de Portugal, de Lisboa, Pôrto e todos os distritos do continente, assim como de vários monumentos, etc..

É, repetimos, uma publicação estimadíssima, que o falecido L. de Mendonça e Costa fundou e Carlos d'Ornelas tem continuado e melhorado grandemente.

A edição é excelente, encadernada em percalina e de formato portátil.»

Do *Diário do Alentejo*, de 28-8-41:

«Com uma amável dedicatória do seu autor, recebemos a edição de 1941 dêste excelente e útil livro, escrito pelo ilustre jornalista Carlos d'Ornellas, director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e da Revista de Turismo «Viagem».

Todos os que desejem conhecer bem o nosso país, todas as suas principais riquezas e belezas naturais e monumentos de arte e de história, tem nesta obra um precioso auxiliar, com informações criteriosas e amplas.

A par de alguns roteiros seleccionados, o volume, que tem um elegante aspecto gráfico, insere numerosos mapas elucidativos.

A publicação «Manual do Viajante em Portugal» representa sem dúvida um magnífico serviço prestado ao turismo nacional.

O autor merece incondicionais aplausos pelo brilhante êxito dêste seu novo trabalho.»

Espectáculos

Panorama da Temporada

TEATRAL

Por MIGUEL COELHO

VARIÉDADES

O Zé dos anzois — As emprêsas categorizadas António Macedo e Alberto Barbosa juntaram-se para apresentar «Zé dos Anzois» nome com que Alberto Barbosa e José Galhardo erismaram a peça da autoria de Adolfo Torrado.

Quem viu a «Ama e Senhora», as «Seis mulheres» e a «Papirusa», já sabe que as obras saídas da mão daquele autor são comédias bem feitas, sempre com a preocupação da sã moralidade e onde os diálogos e cenas são magistralmente tratados, conquistando as plateias.

Alberto Barbosa e José Galhardo, homens experimentados em teatro, sairam-se bem da tarefa da adaptação e parece que têm predileção pelas obras de Adolfo Torrado, o que não admira, se atendermos a que escasseiam originais portugueses educativos.

«O Zé dos Anzois» não é uma peça típica nem regionalista. O facto do protagonista ser um lobo do mar e da acção se passar na Nazaré, isto nada quer dizer, pois os pescadores e homens do mar, sejam eles de onde forem, serão rudes no trato, mas possuem um coração de ouro. E tanto que, para salvarem uma vida, põem tudo de parte, até mesmo a própria honra, cujo desagravo pode esperar. São soldados bravos que lutam com as ondas para ganhar o pão de cada dia.

O assunto está bem tratado nos dois primeiros actos, mas o terceiro, se não se estiver com atenção, torna-se inverosímil, tanto mais que as gargalhadas que «Maria do Céu» dá, mais parecem de troça do que de alegria. Neste acto há passagens que desnorteiam o espectador. Há cenas muito interessantes principalmente no segundo acto, o melhor da peça incontestavelmente, em que os artistas categorizados ficam frente a frente, em diálogos que entusiasmam.

Para apresentar esta peça escolheu-se um magnífico elenco.

Amarante esplêndido no «José António», figura falsa e deslocada no meio da alta sociedade, para onde uma paixão súbita o levou. Como excelente artista que é representou primorosamente o seu difícil papel de «Zé dos Anzois».

Irene Izidro na «Maria do Céu» esposa primeiramente por despeito e depois talvez por amor, quando sente que está para ser mãe foi natural, excepto na cena das gargalha-

das. Bem sei que é muito difícil rir, mas a ilustre comedianta falseou esse riso.

Hortense Luz na «Tia Rita» foi colossal, quer na interpretação da sua rábula de acto, quer na composição da figura. A estrondosa ovacão que recebeu na noite da estreia, mereceu-a.

Abílio Alves foi correcto e bastante cínico, como a personagem requeria.

Maria Salomé esteve engraçadinha na «Marília», no entanto exagerou, sem necessidade, a pronúncia brasileira.

Gil Ferreira correcto no «Dr. Figueira», amigo da família e bom conselheiro.

Elvira Velez, deu a nota cómica da peça, na «Zisinha», viúva que quiere casar pela terceira vez. No entanto abusou também do sotaque brasileiro e respectiva pronúncia.

Maria Reis tem muito pouco que fazer. Apenas a sua «Viscondessa» marcou pela elegância.

Mário Santos arranjou um belo tipo de «Tio António», marítimo que uma perna partida, afastou e inutilizou para a vida do mar.

Humilta de Macedo bem na «Condessa» tôda cheia de pergaminhos.

Zita Trindade «na Zeca» foi como que o relógio de repetição da «Viscondessa». A saia que apresenta no primeiro acto parece mais própria de uma garota de dez anos, e imprópria da educação que diz ter recebido.

João Guerra no «Manuel arrais» representou bem a cena da bebedeira.

Reginaldo Duarte no «Joaquim» e António Rosa no «Francisco», certos.

Encenação boa de Amarante.

Cenas a salientar:

1.º acto: — Entre Amarante e Irene Izidro, quando lhe dá o presente que esta não aceita. Entre Amarante e Abílio Alves quando lhe agradece a alegria que deu a Irene Izidro.

2.º acto: — Entre Amarante e Abílio quando o increpa pelo seu procedimento impróprio de uma criatura de carácter. Entre Amarante e Irene, quando esta lhe confessa o seu pecado. Entre Amarante e Maria Salomé quando esta se diz apaixonada por ele. Entre Amarante e Hortense Luz, quando esta lhe suplica que vá salvar o filho das ondas do mar.

3.º acto: — Entre Amarante e Abílio Alves, quando se trata da carta anónima. Entre Amarante e Irene Izidro, quando esta confessa que está para ser mãe.

Como «Zé dos Anzois» exalta o bom coração dos homens do mar, esta interessa o público de uma maneira geral e a classe piscatória em particular, por isso não me admira se se conservar largo tempo no cartaz.

Actualidades Cinematográficas

Por ANTÓNIO DE CARVALHO NUNES

UM BOM EXEMPLO

Não poucas vezes o Cinema se tem *intrometido* com a História... Na América é um género muito em voga.

Ali a tarefa é relativamente fácil: o passado não conta mais que cem anos; há material que sobra para uma reconstituição fidedigna do dia de ontem, retratos em corpo inteiro das figuras que se quere reproduzir.

Ainda existem peles-vermelhas, últimos representantes dos donos da casa, e a mesma sede de ouro envenena os descendentes dos pesquisadores de outrora.

Quere-se erguer a figura dum Lincoln ou dum Washington? Basta ir buscar a certidão de nascimento e prosseguir pela vida fóra até que a certidão de óbito põe ponto final no assunto.

Depois é só construir o filme de maneira que ele agrade a gregos e a troianos, que seja aceite com o mesmo agrado no Norte e no Sul.

Mas quando se trata de pôr o pé fóra do indefinido hemisfério ocidental, quando se pretende fazer história ou, mais modestamente, descrever a fisionomia dum país estrangeiro, o caso complica-se.

Ainda está na memória dos cinéfilos o *escândalo* das «Cruzadas», em que havia tolices que saltavam aos olhos dos menos entendidos em coisas do passado. O império romano foi particularmente vítima dessa sem-cerimónia. Os Neros de carnaval tornaram-se a obsessão dos estúdios americanos.

Até hoje temos sido poupadados a essas traduções libérrias, aonde se reconhece muito mais ignorância e incapacidade do que má vontade. Mas já nuvens se levantam no horizonte...

Vasco da Gama e a sua legenda atraí-os.

E posto que o glorioso almirante não possa pendurar nas gávias algum realizador mais atrevido, haverá sempre maneira de evitar que aquilo que constitui o nosso património espiritual sofra o risco duma deformação inconveniente.

Um bom exemplo dá-nos agora a Espanha, lançando o seu veto através do Departamento Nacional de Cinema, ao argumento que Gabriel Pascal mandou escrever sobre Cristóvão Colombo.

O delicado trabalho fóra entregue a Rafael Salvatini, romancista conhecido, de imaginação fértil...

O autor do «Capitão Blood», dos «Caçadores de Herejes» e de «A Justiça do Duque» não estava, porém, à altura de fazer justiça a Colombo... O seu argumento, porventura cinematográficamente certo, apresentava-se historicamente errado. Salvatini mostrou mais imaginação do que erudição, e a Espanha não pôde consentir que de Sevilha saíssem não as naus de Cristóvão Colombo, mas os barcos a óleos pesados de Cristóvão Salvatini...

Gabriel Pascal adiou ou desistiu do seu intento. E como ele projecta realizar um filme sobre Vasco da Gama, a interdição espanhola servir-lhe-á de lição. Mesmo que assim não fosse, o exemplo criou doutrina sobre a matéria...

CINEMA NACIONAL

Estão bastante adiantados os trabalhos de montagem do filme de Jorge Brun do Canto, *Lobos da Serra*, que se espera ser estreado ainda este ano.

Como se sabe Maria Domingas e António de Sousa são os protagonistas do novo trabalho do realizador da *Canção da Terra* e do *João Ratão*.

— Está assente a realização do filme *O Pátio das Cantigas* que António Lopes Ribeiro dirigirá depois de concluir

O Pai Tirano, produção esta que se encontra em plena laboração nos estúdios do Lumiar.

D E H O L Y W O O D

O filme *Argentine Nights* foi proibido de ser exibido no território da Argentina, tendo as autoridades do país exigido a destruição do negativo sob a ameaça de, em caso contrário, não se permitir a entrada na Argentina de produções da empresa responsável.

Down Argentine Way, que foi apresentado entre nós com o título *Sinfonia dos Trópicos*, recebeu naquela república sul-americana o melhor acolhimento, o que prova que Hollywood quando quere sabe, mas infelizmente nem sempre se dá ao incômodo de querer.

— *E tudo o vento levou*, o filme que leva três horas a ser exibido, alcançou na América um êxito surpreendente, que se traduz nas seguintes cifras: foi já visto por 45 milhões de pessoas e rendeu até agora 31 milhões de dólares.

Por enquanto, a Inglaterra é o único país da Europa onde o filme se apresentou.

Julgamos que na próxima temporada ele será exibido em Portugal, se até lá as condições do produtor David O. Selznich se tornarem razoáveis...

Veremos então se são más as vozes que as nozes, ou vice-versa.

— Cecil B. de Mille está a realizar o filme *Reap the wild wind*, em que o mar é o fotogénico protagonista de sempre.

— Simone Simon, a azougada estréla francesa, presentemente em Hollywood, onde voltou como filha pródiga, é a principal intérprete do novo filme de William Dieterle, *O Diabo e Daniel Webster*, que possivelmente terá outro título quando passar nas nossas telas.

— Richard Dix volta ao cinema no filme em realização «Império Americano». Tratar-se-á dos Estados Unidos da América?

CARTAZ DE HOJE**TEATROS**

AVENIDA — 21,45 — «Quem foi que matou?

VARIEDADES — 21,30 — «O Zé dos Anzois».

MARIA VICTÓRIA — Às 21 e 25 — «Bôa vai ela!»

CARTAZ DA SEMANA**CINEMAS**

EDEN — 21,30 — «Carroça fantasma».

CONDES — 21,30 — «O sinal do Zorro».

ODÉON — 21,30 — «Marinheiros à fôrça».

OLÍMPIA — 14,30 às 0,45 — «Justiça do Oeste».

CHIADO TERRASSE — 21,15 — «Nick Carter, rei dos detectives».

CAPITÓLIO — 21 — «A loja da esquina».

CENTRAL — 21,15 — Programa duplo.

PALÁCIO — 21,30 — «Marinheiros à fôrça».

JARDIM-CINEMA — Aos domingos.

CINE-ARTE — 21 — «Gente nova».

REX — 21,15 — Programa duplo.

PALATINO — Rua Filinto Elísio, C. V.

EUROPA — 21 — «Gente nova».

PARIS — 21 — «Manon Lescaut».

ROYAL — Rua Direita da Graça, 100.

LYS — 21 — «O tiro de 20 mulas».

IMPERIAL — Rua Francisco Sanches.

PAVILHÃO PORTUGUÊS — 21 — Cinema e Variedades.

PROMOTORADA — 21 — Variedades.

MAX-CINE — Rua Barão de Sabrosa.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

A firma Carlos Guerin, L.^{da}



Dr. António Alves Vieira, principal elemento directivo e notável impulsor da Casa Carlos Guerin, Ld.^a

é uma das principais organizações portuguesas de transportes internacionais, cuja actividade muito contribue para o desenvolvimento económico do País

Rápida entrevista com o sócio e dirigente da firma sr. dr. António Alves Vieira



Carlos Guerin, abalizado elemento técnico da firma e um dos mais antigos transitários do País

A indústria de transportes internacionais, que tem tomado grande incremento em Portugal, mercê da nossa situação geográfica deveras privilegiada, e mercê também das modelares organizações que se criaram em volta desta grande fonte de receita nacional, está magnificamente representada pela importante firma Carlos Guerin, L.^{da}, que é das melhores casas, no género.

A nossa Revista, que sempre tem dispensado ao problema dos transportes o melhor do seu carinho, vê com prazer o desenvolvimento que estão dando as empresas do género àquela valiosa fonte de receita nacional, que muito tem contribuido para a melhoria das condições de transporte de mercadorias. Para elucidar os nossos leitores do que tem sido esse grande movimento de tráfego, damos abaixo uma interessante reportagem que, com a devida vénia, transcrevemos do nosso presado colega «O Século»:

A firma Carlos Guerin, Ld.^a é dirigida por um licenciado em ciências económicas e financeiras

A casa Carlos Guerin, Ld.^a tem a sua sede na Rua do Arsenal, 108, 2.^o, e, pelo seu crédito firme e larga competência e experiência na indústria de transportes, é sobejamente conhecida.

A firma é constituída pelos srs. dr. António Alves Vieira, licenciado em ciências económicas e

financeiras; Ignês de Sousa Vieira, Carlos Guerin, Tino Gallicani, Bruno Filacchioni e Emmanuel Lazzeri. Parte destes sócios, industriais de nome respeitado e bem conhecido, vive em Itália e a gerência da importante casa está entregue a quem, pela sua competência e saber, mais condições tem para exercer o elevado cargo: o sr. dr. António Alves Vieira, técnico notável, que tem dado à emprêsa que dirige um grande incremento.

Além do sr. dr. Alves Vieira, exerce também a sua actividade na direcção da firma o sócio sr. Emmanuel Lazzeri, técnico de larga experiência, que conhece profundamente a indústria a que se dedicou. Trata-se, pois, de dois elementos de extraordinário valor, que dão à firma todo o seu esforço e inteligência, com os quais conseguiram torná-la uma das principais na indústria de transportes internacionais no nosso País. Evidentemente, a parte administrativa e a sua grande organização está mais directamente a cargo do sr. dr. António Alves Vieira.

A casa Carlos Guerin, Ld.^a, faz transacções com todo o Mundo

A custo, porque o trabalho é muito, o sr. dr. António Alves Vieira conseguiu dispor de alguns momentos para falar ao reporter.

— Técnicamente, principiou o nosso entrevistado,

a casa Carlos Guerin, Ld.^a, tem um sócio da mais alta competência, o sr. Carlos Guerin, que dá o nome à firma e trabalha nesta indústria há muitos anos. Esteve empregado na casa Guerreiro Gala e é, por isso, o segundo elemento em antiguidade neste género de indústria.

E depois, propriamente sobre a actividade da firma, o sr. dr. Alves Vieira, disse-nos:

— Fazemos transacções com todo o Mundo, para o que possuímos representantes devidamente habilitados.

Um dos nossos sócios, o sr. Bruno Filacchioni, é um dos maiores «transitários» de Itália. A nossa firma é, por isso, o representante daquela organização em Portugal. E devo dizer, sem vaidade, que aquela organização de transportes é das primeiras da Europa.

A casa Guerin, Ld.^a tem algumas dezenas de vagons ao seu serviço

— Os nossos serviços encontram-se modelarmente montados, de modo a constituir a melhor organização possível. Assim, poderemos servir rapidamente e com toda a comodidade os nossos clientes. Temos algumas dezenas de vagons ao nosso serviço, material esplêndido que sai de Portugal e atravessa toda a Espanha até à fronteira francesa.

E a elucidar:

— Em todas essas fronteiras tem a nossa firma

o mais competente e abalizado pessoal para prestar os seus melhores cuidados à partida e chegada das nossas remessas, proporcionando, assim, a todos os nossos clientes a mais perfeita execução dos trabalhos de que nos encarregamos.

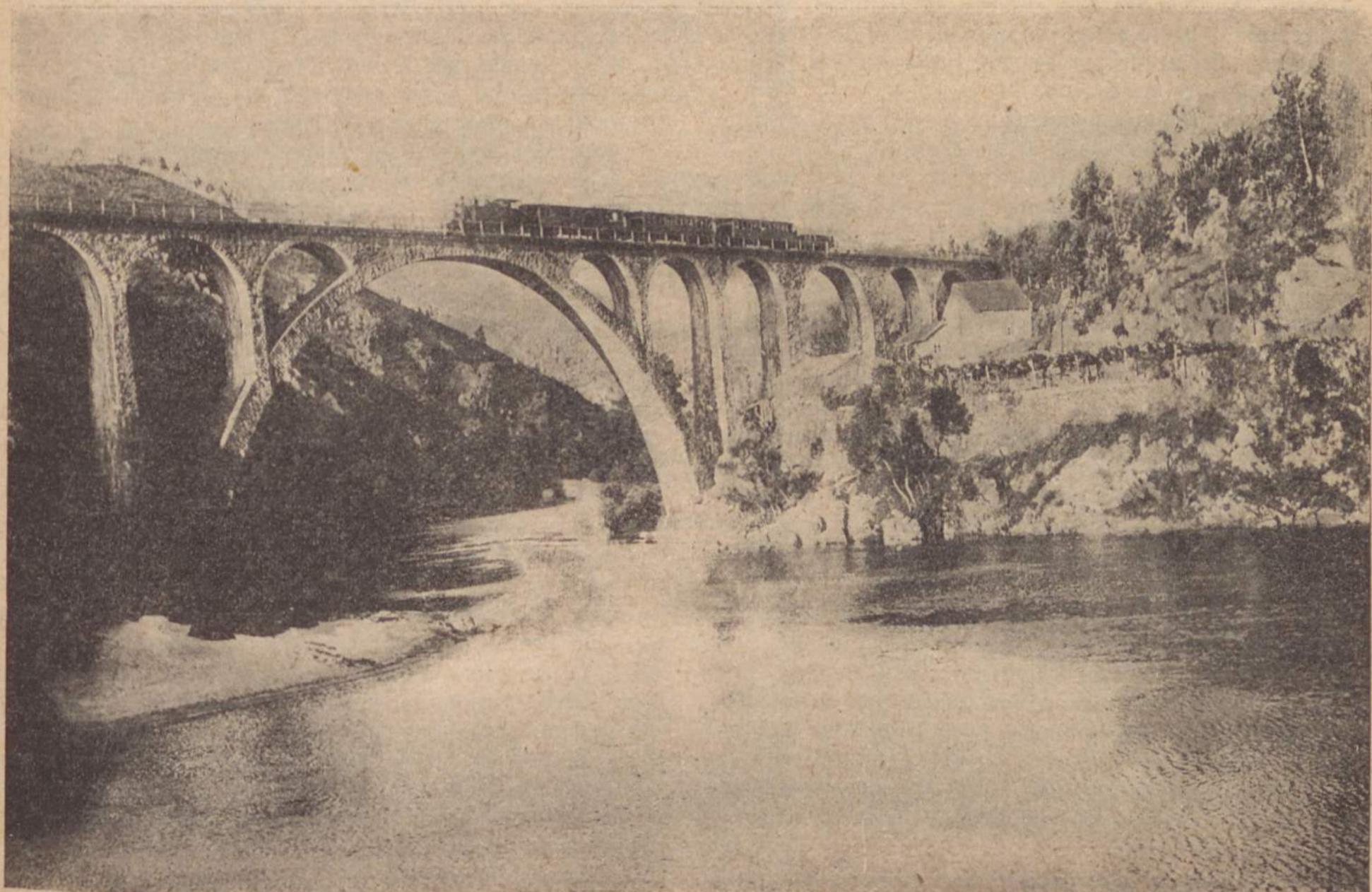
A firma tem na capital do Norte uma filial devidamente montada

Sobre a actividade da firma na capital do Norte, o sr. dr. Alves Vieira disse-nos:

— Como a capital do Norte é um dos maiores centros de actividade do nosso País, temos no Pôrto uma filial devidamente organizada e da qual é seu principal elemento directivo o sr. Henrique de Aguiar, despachante oficial e proficientemente habilitado a executar todas as encomendas de transportes internacionais.

Essa filial fica situada na Rua de Santa Catarina, 304 a 308, onde o público nortenho pode encontrar sempre as melhores atenções da parte daquele nosso representante. Além da filial, temos, ainda, ali armazéns próprios e nas melhores condições para as mercadorias dos nossos clientes. Igualmente os temos em Lisboa nas melhores condições de armazenagem.

A firma Carlos Guerin, Ld.^a é, pois, um organismo de transportes internacionais que representa um grande valor para a economia do País. É justo que o público a conheça e a prefira.



VALE DO VOUGA — PONTE DE S. TIAGO QUE LIGA AS LINHAS DO VOUGA ENTRE SARNADA E PARADELA

P A R T E O F I C I A L



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 167, I série, de 21 de Julho, publica o seguinte:

Decreto-lei n.º 31:409

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º A alienação de vagões particulares matriculados em empresas exploradoras de caminhos de ferro e as condições em que êsses vagões podem circular nas linhas férreas nacionais ou destas passarem para quaisquer outras linhas férreas dependem de prévia aprovação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ único. Os requerimentos em que se peça aprovação para alienação de vagões serão dirigidos à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, por intermédio da empresa em que os vagões estiverem matriculados, e nêles se deverá sempre declarar se os vagões continuam ou não matriculados em caminhos de ferro nacionais.

Art. 2.º No caso de venda, particular ou judicial, dos vagões a que se refere o artigo anterior, terão o direito de opção: em primeiro lugar a empresa em que os vagões estiverem matriculados e depois dela as outras empresas de caminhos de ferro.

§ único. Nas vendas particulares, se qualquer das empresas referidas neste artigo não quiser usar do direito de opção, deverá declará-lo por escrito, juntando-se a declaração ao respectivo requerimento.

Art. 3.º As alienações praticadas contra as disposições dêste decreto-lei serão nulas de pleno direito.

Art. 4.º As infracções às condições fixadas para a circulação dos vagões particulares nas linhas férreas nacionais serão punidas com a multa de 500\$ a 20.000\$, aplicada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a qual reverterá a favor do Fundo especial de caminhos de ferro; e as infracções que se verificarem às condições em que os ditos vagões podem passar das linhas férreas nacionais para quaisquer outras linhas férreas serão punidas nos termos e pela forma estabelecidos no decreto-lei n.º 31:328, de 21 de Junho de 1941.

§ 1.º Se a multa aplicada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro não fôr paga dentro do prazo fixado, serão os vagões apreendidos e postos ao serviço das empresas ferroviárias até que o seu pagamento se venha a realizar.

§ 2.º Nos casos em que as infracções devam ser punidas nos termos e pela forma estabelecidos no decreto-lei n.º 31:328, a Direcção Geral de Caminhos de Ferro enviará ao presidente do tribunal competente os elementos que tiver reunido e possam interessar à instrução do processo.

Art. 5.º Os créditos das empresas em que se acharem matriculados vagões particulares, quando provenientes de estadia, reparações ou qualquer outra causa indicada em regulamentos ou nas respectivas tarifas respeitantes àqueles vagões, gozam de privilégio mobiliário especial sobre o valor dos mesmos vagões.

Art. 6.º Aos vagões particulares matriculados em empresas exploradoras de caminhos de ferro é aplicável o disposto no n.º 6.º do artigo 822.º do Código de Processo Civil.

§ único. Os vagões a que se refere este artigo não podem também ser dados em penhor.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 21 de Julho de 1941. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Adriano Pais da Silva Vaz Serra — João Pinto da Costa Leite — Manuel Ortins de Bettencourt — Duarte Pacheco — Francisco José Vieira Machado — Mário de Figueiredo — Rafael da Silva Neves Duque.

Gabinete do Ministro

Portaria n.º 9:839

Tornando-se necessário regular as condições para a admissão e circulação de vagões particulares nas linhas férreas nacionais, tanto de via larga como de via reduzida: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, aprovar o respectivo regulamento, que faz parte integrante desta portaria.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 21 de Julho de 1941. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte Pacheco.

Regulamento

Regime dos vagões particulares

Condições para a admissão e circulação de vagões particulares na rede ferroviária nacional

CAPÍTULO I

Admissão à circulação dos vagões particulares

Artigo 1.º A circulação de vagões de propriedade particular nas linhas férreas nacionais, tanto de via larga, como de via reduzida, nos termos das tarifas em vigor, só é permitida mediante a sua matrícula em alguma das empresas exploradoras de caminhos de ferro.

§ único. Consideram-se vagões de propriedade particular ou vagões particulares, para os fins e efeitos do presente regulamento, os que forem propriedade de pessoas singulares ou colectivas não concessionárias ou exploradoras de caminhos de ferro.

Art. 2.º Para que se efectue a matrícula de vagões particulares é necessário que o proprietário dos vagões a requeira à Direcção Geral de Caminhos de Ferro por intermédio da empresa onde deseja efectuar a matrícula, fazendo acompanhar o seu requerimento dos desenhos e notas das características mais importantes dos ditos vagões, bem como de todos os elementos elucidativos sobre o tipo de construção e qualidade dos materiais empregados, por onde se mostre que os vagões satisfazem às condições técnicas e de segurança exigidas pelo presente regulamento, e declarando no mesmo requerimento que se trata de uma primeira matrícula ou de mudança de matrícula para nova rede, já autorizada nos termos do artigo 9.º dêste regulamento.

§ 1.º As peças desenhadas ou escritas a que se refere este artigo deverão ser sempre, e obrigatoriamente, assinadas por um engenheiro mecânico.

§ 2.º Sempre que se trate de vagões destinados a serviços especiais, tais como transporte de óleos ou outros produtos inflamáveis ou explosivos, vagões frigoríficos, etc., deverá essa circunstância ser mencionada claramente no requerimento em que se peça a matrícula e anotada na inscrição dos desenhos a que se refere o corpo dêste artigo.

Art. 3.º A respectiva empresa deve transmitir o pedido,

devidamente informado e documentado à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a qual, por sua vez, procederá ao exame fiscal dos vagões propostos e resolverá sobre a matrícula.

Só depois de comunicada oficialmente a autorização por parte daquela Direcção Geral, poderá a emprêsa proceder à matrícula, do que dará imediato conhecimento à mesma Direcção Geral, para efeitos de registo.

Art. 4º Tratando-se de vagões a construir, a sua construção só poderá iniciar-se depois da aprovação do respetivo projecto pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ único. Os projectos a que se refere este artigo deverão ser sempre, e obrigatoriamente, elaborados e assinados por um engenheiro mecânico.

Art. 5º Tanto para os vagões a construir, como para os já construídos, a emprêsa e a Direcção Geral de Caminhos de Ferro poderão impor as modificações julgadas necessárias para que os vagões a matricular ofereçam todas as condições técnicas de segurança exigidas por este regulamento e para que as suas características obedeçam às prescrições

do material unificado, no que interessa especialmente aos caminhos de ferro portugueses.

Art. 6º As emprêses de caminhos de ferro, por iniciativa própria ou por indicação expressa da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, poderão suspender a licença de circulação, totalmente ou em determinadas categorias de combóios, aos vagões que revelem defeitos ou deficiências que reduzam ou limitem as garantias de segurança, enquanto tais defeitos ou deficiências não forem devidamente reparados ou feitas as modificações julgadas necessárias para que não sofra risco a circulação dos combóios de cuja composição êsses vagões possam vir a fazer parte.

Art. 7º Não poderão efectuar-se transformações ou modificações em vagões particulares sem prévia autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, à qual serão presentes os projectos respectivos, acompanhados do parecer da emprêsa.

Art. 8º Para manter permanentemente em dia o registo de vagões particulares da Direcção Geral de Caminhos

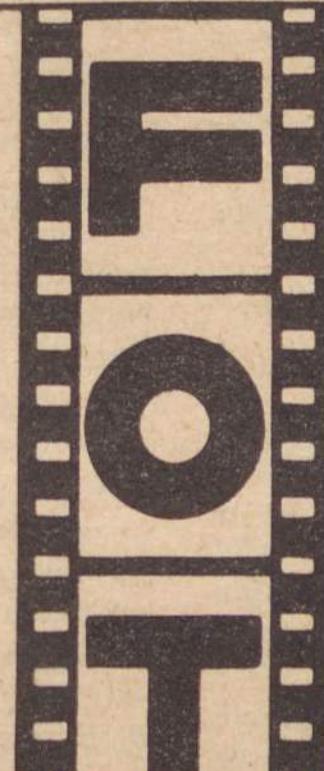


FOTOLAB

Draça Duque Terceira, 24

Telef. 25221 Lisboa

FOTOLAB



FOTOLAB

Srs. Amadores!

*Mandem executar os
vossos trabalhos nos
nossos Laboratórios*

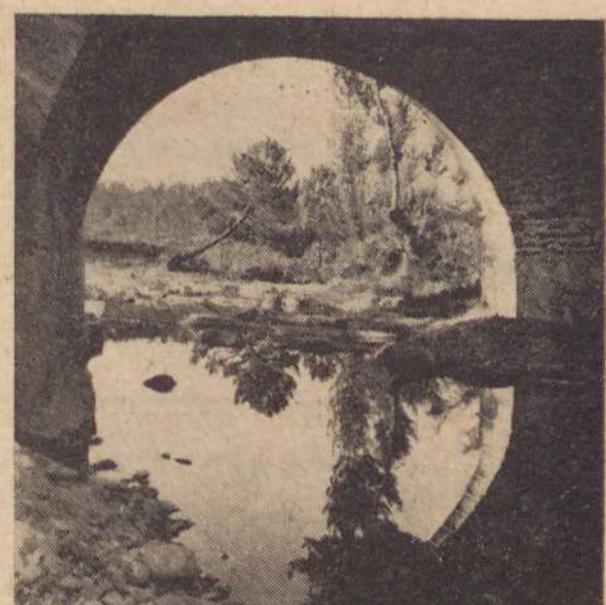
*Especializados na pe-
quena forma Leica,
Contax, Retina, etc.*

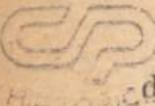
*Tudo para Fotografia
e cinema*

Trabalhos para Amadores

Inversão de films ciné

9 $\frac{1}{2}$ m/m





de Ferro, as emprêsas fornecerão àquela entidade todos os elementos necessários e dar-lhe-ão conhecimento imediato de todas as alterações que se verifiquem no efectivo dos vagões particulares matriculados na sua rede, qualquer que seja a causa ou origem dessa alteração.

§ 1.º Os proprietários de vagões particulares não os poderão demolir sem prévia autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro. A autorização não poderá ser concedida sem que a Direcção Geral tenha mandado proceder a exame dos vagões pelos seus funcionários técnicos, que deverão lavrar o respectivo auto e apresentá-lo com o seu relatório e parecer.

§ 2.º A Direcção Geral de Caminhos de Ferro poderá mandar proceder à demolição dos vagões particulares que, depois do exame levado a efeito pelos funcionários técnicos, se verificar não estarem em condições, não só de poderem continuar a circular, como também de merecerem qualquer reparação. Do resultado desse exame se lavrará o competente auto, que será apresentado com o relatório e parecer do respectivo funcionário técnico.

§ 3.º Os vagões demolidos ou que sofram avarias irreparáveis em desastre só poderão ser abatidos ao efectivo depois do exame e nas condições dos parágrafos anteriores.

Art. 9.º Os proprietários de vagões particulares matriculados em qualquer rede ferroviária só poderão fazer mudança de matrícula dos seus vagões, para outra rede, mediante autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

CAPÍTULO II

Condições técnicas de admissão à circulação

Art. 10.º A construção, características e dimensões relativas das diferentes partes e órgãos dos vagões particulares deverão obedecer às prescrições técnicas da Conferência de Berna para Unificação do Material de Caminhos de Ferro, na parte que é aplicável ao material destinado a circular nas linhas portuguesas, e ao que dispõe o presente regulamento.

Art. 11.º As respectivas emprêsas ferroviárias compete verificar-se o material proposto a matrícula se inscreve nos *gabarits* das rôdes portuguesas, o que deverá constar da informação a que se refere o artigo 3.º

Art. 12.º O peso total de cada vagão de dois eixos montados, quando carregado, não poderá exceder 25 toneladas nas linhas de via larga e 18 nas de via reduzida. O peso por metro corrente do seu comprimento total, medido entre as faces exteriores das bombas de choque, não poderá ser superior a 3:00 quilogramas.

§ único. A Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sob parecer favorável da respectiva emprêsa, poderá, em casos justificados e sem prejuízo da segurança da circulação, autorizar pesos superiores aos previstos neste artigo.

Art. 13.º O afastamento de eixos em vagões de dois eixos de via larga não deve ser inferior a 3^m,500. Para vagões montados sobre *bogies*, o afastamento mínimo de dois eixos do mesmo *bogie* é de 1^m,800. Nos *bogies* de via reduzida o afastamento mínimo será de 1^m,200.

§ único. A relação entre o afastamento de eixos extre-

mos e o comprimento total, incluídas as bombas de choque, nos vagões de dois eixos, não deve ser inferior a 0,4, isto é,

$$\frac{\text{Distância de eixos extremos}}{\text{Comprimento total}} > 0,4.$$

Art. 14.º A suspensão dos vagões de dois eixos será do tipo de brincos ou manilhas, com molas de olhal de lâminas paralelas.

Art. 15.º Os eixos montados terão rodas de centro cheio, devendo os aros ter as dimensões e perfis regulamentares da emprêsa matriculadora. São admitidas rodas monobloco em aço endurecido ou de tipo americano em ferro fundido regelado *chilled cast iron*.

As dimensões dos moentes serão proporcionadas às cargas máximas e velocidades admissíveis, partindo, para eixos novos, de um trabalho de metal dos moentes igual a 5kg/mm², quando circulem em pequena velocidade, e 3kg,5 a 4 quilogramas, quando tenham de circular em combóios de passageiros.

Para moentes de eixos usados, aqueles números serão reduzidos de 1,5 a 2 por cento por cada ano de trabalho, a partir do 10.º ano de entrada em serviço.

Para ser mantida uma boa lubrificação e garantir os moentes contra aquecimento, a pressão por centímetro quadrado sobre a superfície do moente, em contacto com a chumaceira ($0,85 \times e \times d$, em que e e d são, respectivamente, o comprimento e o diâmetro do moente), não deverá ser superior a 25 a 30 quilogramas, para os vagões circulando em combóios de pequena velocidade, e 15 a 25 quilogramas, quando circulem em combóios de passageiros. Os números máximos indicados entendem-se no limite de gasto dos moentes, o qual não poderá exceder 10 por cento do diâmetro primitivo.

§ único. Para eixos fabricados com aços especiais ou para os que trabalham em rolamentos de esferas ou de rolos, ou ainda em outros casos devidamente justificados, aqueles números poderão ser alterados, por proposta da respectiva emprêsa, com autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 16.º A altura de tamponagem, medida do nível de cabeça do carril ao centro dos pratos das bombas de choque, será

1^m,04 a 1^m,06 com vagão vazio;
0^m,94 a 0^m,95 com vagão carregado.

O afastamento das bombas de choque, medido de centro a centro dos pratos, será de 2 metros.

Art. 17.º O tipo dos aparelhos de choque e tracção será o indicado ou admitido pela respectiva emprêsa. As secções das diversas peças componentes dos engates serão as prescritas pela Conferência de Berna para a Unificação do Material dos Caminhos de Ferro.

Art. 18.º A Direcção Geral de Caminhos de Ferro ou as emprêsas poderão exigir que, por cada grupo de determinado número de vagões do mesmo proprietário, um seja munido de freio de parafuso manobrável de dentro de uma guarita. Essa guarita deverá ter as dimensões e estrutura

**A Z U L E J O S
FABRICA SANT'ANA**

EXECUTA QUALQUER ESTILO

e faianças artísticas género antigo,
não compre sem visitar o depósito da

Rua do Alecrim, 91-97 - Telefone 2 2537-8 1592 - LISBOA

convenientes para abrigar o guarda-freio e protegê-lo contra as faúlhas da locomotiva e contra as intempéries.

§ 1.^º A aparelhagem e transmissões do freio deverão ser tais que, quando manobradas, se exerça uma pressão uniforme sobre os cepos. Um esforço de 50 quilogramas aplicado no volante ou manivela de manobra deve produzir sobre os cepos uma pressão igual a 0,60 ($t + c$), sendo t e c respectivamente a tara e a carga máxima do vagão.

§ 2.^º As quatro rodas de cada vagão de dois eixos e, pelo menos, as de um *bogie* dos vagões dêste tipo serão frenadas com dois cepos cada uma.

§ 3.^º Todos os vagões particulares devem ter tubo de intercomunicação e ligações para freio de vácuo do tipo adoptado pela emprêsa. A Direcção Geral de Caminhos de Ferro ou aquela poderão exigir que em cada grupo de um determinado número de vagões pertencentes ao mesmo proprietário, destinados a circular normalmente ou periódicamente em combóios de passageiros, um seja equipado com freio de vácuo.

Art. 19.^º As caixas de lubrificação serão dos tipos adoptados pela emprêsa ou autorizados por ela.

CAPÍTULO III

Pintura e inscrições

Art. 20.^º As caixas dos vagões particulares serão pintadas, empregando-se as cores que os seus proprietários preferirem, mas estas, bem como quaisquer dísticos, desenhos ou reclamos permitidos, nos termos do § 2.^º do artigo 21.^º, serão sempre indicados e especificados nos respectivos desenhos e documentos de que trata o artigo 2.^º, e sujeitos a aprovação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 21.^º Os vagões deverão ter as seguintes inscrições bem visíveis e patentes, todas pintadas a branco, excepto o nome do proprietário, que pode ser pintado de outra qualquer cor:

1.^º Nos dois lados da caixa (ou do reservatório nos vagões-tanques):

a) Nome do proprietário ou suas iniciais e as da emprêsa matriculadora; número de ordem e letra de série e nome da estação escolhida para sede do vagão;

b) A tara (pêso em vazio), expressa em quilogramas;

c) A carga normal e a carga máxima, expressas em toneladas;

d) A lotação ou capacidade máxima do reservatório, expressa em litros, para os vagões-tanques ou reservatórios; a superfície total dos pisos, expressa em metros quadrados, para os vagões-jaulas;

2.^º Nas duas longarinas exteriores do leito:

a) Ao centro, as iniciais da emprêsa, a letra da série e o número de ordem do vagão;

b) No lado esquerdo de cada longarina, próximo dos topes, a indicação da última reparação (reparação de conservação ou grande reparação), oficina onde foi efectuada e data (número de ordem do mês e ano);

c) No lado direito de cada longarina, próximo dos topes, a indicação do último levante periódico ou accidental, oficina ou local onde foi efectuado e data respectiva;

d) As caixas de lubrificação serão numeradas, inserindo-se os números respectivos nas longarinas, na vertical do eixo de cada caixa. A ordem de numeração será a adoptada na Conferência de Berna, conforme os *croquis* que vão no final dêste regulamento.

§ 1.^º Os tipos e tamanhos das letras destas inscrições, excepto a que se refere ao nome do proprietário ou suas iniciais, serão os usados normalmente no material da respetiva emprêsa e aplicar-se-ão nas diferentes partes do vagão, conforme a emprêsa usar no seu material.

§ 2.^º Além das inscrições indicadas anteriormente, as quais são obrigatórias, podem os proprietários de vagões particulares fazer pintar reclamos ou dísticos indicadores da sua utilização ou de prevenção para o público, ou outros, mas de modo que não impeçam ou dificultem a visibilidade, nem confundam a leitura das inscrições obrigatórias.

CAPÍTULO IV

Conservação e reparação dos vagões particulares

Art. 22.^º As emprêses tomam a seu cargo a lubrificação dos vagões particulares, ficando responsáveis pelas avarias ou danos provenientes da sua falta ou deficiência.

Art. 23.^º A conservação dos vagões incumbe inteiramente aos seus proprietários e comprehende:

- a) Levantes periódicos;
- b) Pequenas reparações;
- c) Reparações de conservação;
- d) Grandes reparações.

Os levantes por aquecimentos accidentais por falta de lubrificação serão de conta da emprêsa, que tem também o encargo de, quando uma avaria se dê em trânsito, preparar o vagão para seguir até ao local onde possa efectuar-se a reparação definitiva, podendo neste caso cobrar do proprietário a importância do seu custo.

A oportunidade de se proceder a qualquer das reparações enunciadas acima será determinada pela emprêsa ou pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro se o proprietário não tomar a iniciativa de proceder a elas antes de ser intimado a fazê-lo.

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!

Talho da CARNE DE CAVALO

Já experimentou comer Carne de Cavalo? Pois deve experimentar!

Segundo as opiniões dos médicos veterinários é a mais nutritiva de todas as carnes

Lombo, 10\$00—Limpa para bife e assar, 8\$00—Assar com óssos, 5\$00—Limpa guizar ou coser, 4\$00—Coser e guizar, 2\$00

Só o fundador dos Talhos de Carne de Cavalo, em Portugal, MATEUS HENRIQUES JORGE, consegue vender mais barato a título de reclame

Dirija-se à Praça do Chile, 14 — LISBOA — Telefone: 49002 — ENTREGA AO DOMÍCILIO

§ único. Se, decorrido o prazo marcado para se iniciar a reparação, o proprietário não a fizer, a emprêsa tomará as medidas necessárias para impedir a circulação do vagão.

Art. 24º Sempre que um vagão seja retirado da circulação para sofrer alguma das reparações previstas nas alíneas c) ou d) do artigo anterior, não poderá entrar novamente em serviço sem autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro. Para isso, o proprietário pedirá à emprêsa que promova o respectivo exame fiscal, indicando o local onde se encontra o vagão e enunciando pormenorizadamente quais as reparações executadas.

§ único. Os funcionários técnicos da fiscalização terão entrada livre e permanente nas oficinas ou locais onde se estiver procedendo a reparações, transformações ou construção de vagões particulares, para o que o proprietário se assegurará oportunamente da necessária autorização.

CAPÍTULO V

Disposições gerais e transitórias

Art. 25º Toda a correspondência entre os proprietários de vagões particulares e a Direcção Geral de Caminhos de Ferro será feita por intermédio da respectiva emprêsa.

Art. 26º Aos vagões particulares autorizados a circular à data de entrada em vigor do presente regulamento, ou aos que estejam em estado adiantado de construção, conforme projecto aprovado nos termos do artigo 4º, não são exigíveis as prescrições contidas nos artigos 10º, 12º, 13º e seu § único, 14º, 17º e §§ 2º e 3º do artigo 18º, devendo, porém, os proprietários proceder às modificações necessárias de modo a satisfazer, tanto quanto possível, a essas prescrições logo que o vagão sofra grande reparação ou transformação do seu tipo em série.

§ 1º A Direcção Geral de Caminhos de Ferro, conformando-se com alegações devidamente justificadas por caso de força maior ou circunstâncias anormais que impeçam ou dificultem a execução das modificações previstas neste artigo, poderá, a título excepcional, autorizar o seu adiamento, total ou parcialmente, até que cessem aquelas causas, desde que a sua não execução não ponha em risco a segurança da circulação.

§ 2º A isenção das prescrições relativas às condições técnicas de admissão, incluídas nos artigos e parágrafos citados no corpo deste artigo, não dispensa o cumprimento da obrigação de matrícula de todos os vagões particulares existentes à data da entrada em vigor deste regulamento, nos termos e segundo os trâmites previstos nos artigos 2º, 3º, 4º e seus respectivos parágrafos, para efeito do registo a que se refere o artigo 8º.

§ 3º A Direcção Geral de Caminhos de Ferro poderá fazer depender a sua resolução de exame prévio dos vagões para os quais seja pedida a isenção de que tratam os §§ 1º e 2º, sempre que o julgue conveniente.

Art. 27º Os vagões particulares matriculados em Espanha poderão circular em Portugal nos termos das tarifas em vigor e dos convénios celebrados entre a respectiva emprêsa espanhola e as empresas ferroviárias portuguesas, desde que se estabeleça reciprocidade para a circulação em Espanha, em idênticas condições, de vagões particulares matriculados em linhas portuguesas.

Art. 28º O Governo reserva-se o direito de requisitar e utilizar os vagões de propriedade particular, em caso de mobilização, para transportes militares, nos termos e condições em que pode proceder nas mesmas circunstâncias com o material das empresas de caminhos de ferro, conforme o estipulado nos contratos de concessão e o que consta da legislação militar respectiva.

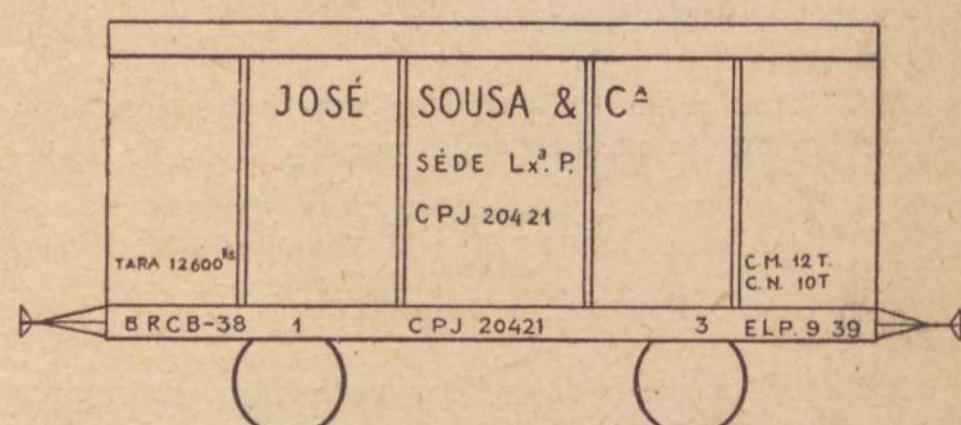
Art. 29º O presente regulamento anula e substitue as

condições 10º, 12º, 13º, 14º, 15º (primeiro e terceiro períodos), 16º e primeiro período da 17º da tarifa especial A de grande e pequena velocidade, de 1922, mantendo-se em vigor todas as demais disposições da mesma tarifa e seus adicionamentos n.os 1 e 2.

Art. 30º Das decisões da Direcção Geral de Caminhos de Ferro na execução deste regulamento cabe recurso para o Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 21 de Julho de 1941. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte Pacheco.

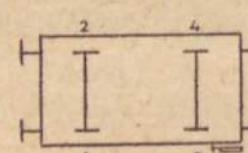
Esquema da distribuição das inscrições num vagão particular fechado



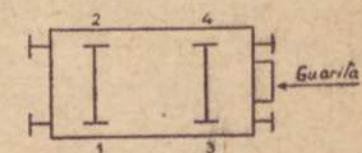
Numeração das caixas de lubrificação

Vagões de dois eixos

Vagão de freio de mão
ou sem freio

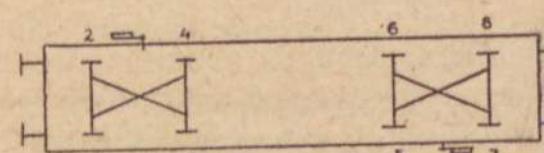


Vagão de freio de guarita

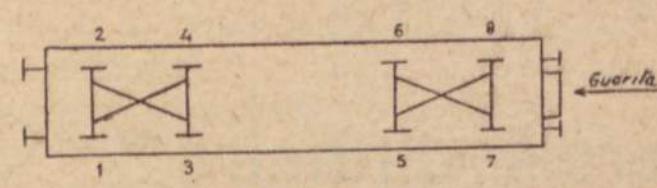


Vagões de «bogies»

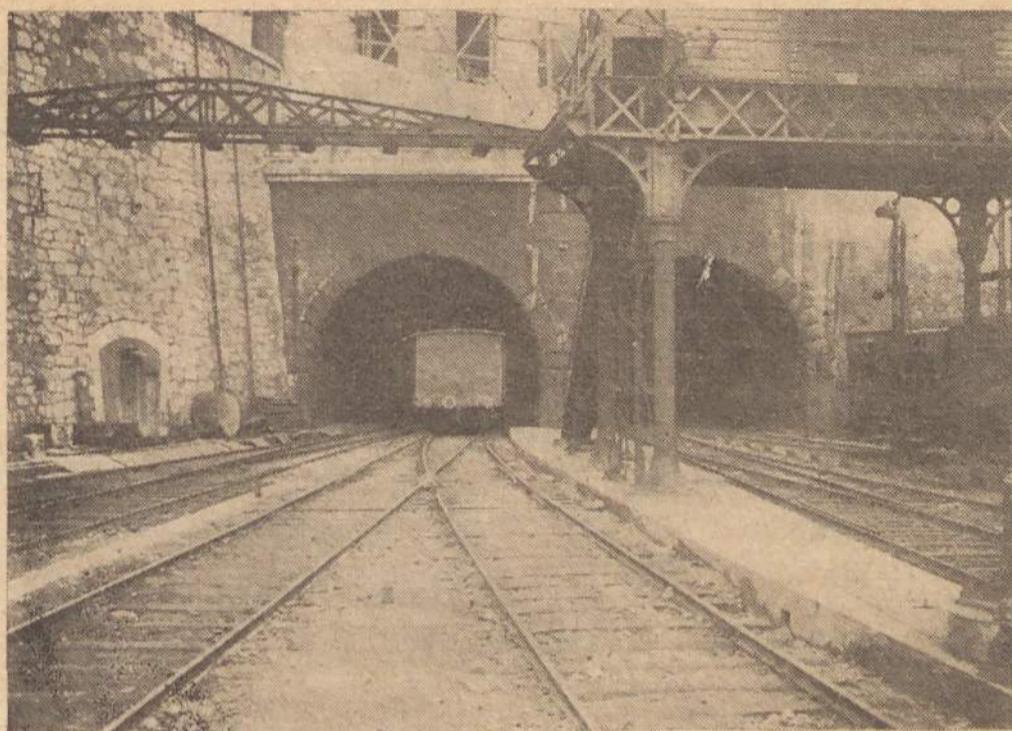
Vagão sem freio ou com freio de mão



Vagão com freio de guarita



Uma locomotiva abastecendo-se de água na estação de Old Park, da linha Liverpool-Manchester



A embocadura do túnel do Rossio

A inauguração do túnel da Estação do Rossio em 1889

A iniciativa da grandiosa obra que é o túnel da Estação do Rossio deve-se ao génio inventivo do Marquês da Foz e também à competência técnica dos engenheiros Xavier Cordeiro e Vasconcelos Pôrto, assim como à actividade de Bartissol, notável construtor francês, os quais cederam a essa emprêsa todo o seu esforço, energia e boa vontade.

Depois dos convenientes estudos e trabalhos preliminares a concessão oficial desta obra de grande envergadura foi feita em 9 de Abril de 1887 e logo a 25 de Junho do mesmo ano se deu início aos trabalhos de perfuração, começando-se pelas duas aberturas, uma na Estação do Rossio, outra do lado de Campolide e ainda pelos quatro poços que então se abriram e ainda hoje existem para a renovação do ar, os quais estão situados conforme se indica:

Um no Jardim Botânico da Faculdade de Ciências de Lisboa, antiga Escola Politécnica, outro na Rua de Rodrigo da Fonseca, quase no cruzamento desta artéria com a Rua de Alexandre Herculano, outro na Travessa da Légua da Póvoa, às Amoreiras e o quarto na parada do Quartel de Artilharia, muito próximo da antiga estrada de circunvalação.

Uma bôca de entrada é, como se sabe, na Estação do Rossio, sob a Calçada da Glória, quase a meio e forma um duplo túnel, na extensão de 27 metros, seguindo depois num só

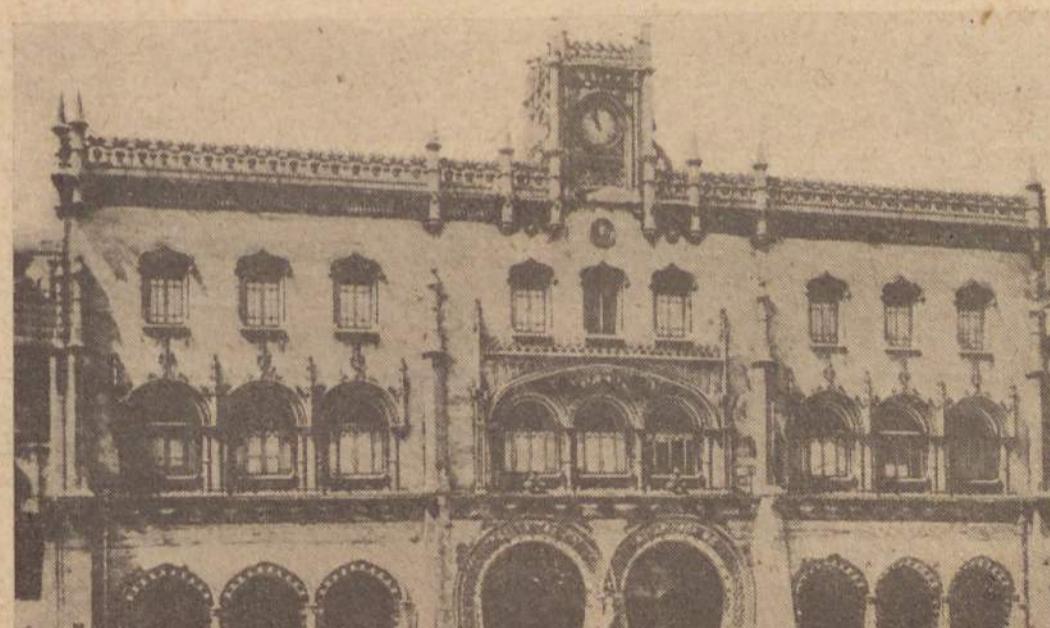
arco por debaixo da cidade e passando sob os seguintes pontos: Travessa do Fala Só, Rua da Conceição da Glória, Rua da Mai de Água, Rua Nova da Alegria, Rua do Salitre, Rua de Rodrigo da Fonseca, Rua de Alexandre Herculano, Rua de S. Filipe de Nery, Beco da Lebre, Travessa da Fábrica das Sedas, Travessa da Légua da Póvoa, Quartel de Artilharia, Rua Marquês da Fronteira e terrenos de Campolide.

Em 24 de Novembro de 1889 encontraram-se as galerias dos últimos poços que restavam separados e desde essa data ficou estabelecida a comunicação da grande avenida subterrânea.

O túnel foi feito de empreitada pelas firmas Du-parchy & Bartissol, que fizeram por administração a parte compreendida entre a Calçada da Glória e a Escola Politécnica; a seguinte foi construída por subempreitada pela firma Papot & Blanchard e os 1.500 metros restantes pelo engenheiro E. Beraud.

Pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro fiscalizaram as obras de construção os Srs. Engenheiros Xavier Cordeiro, chefe do serviço respectivo e Vasconcelos Pôrto, adjunto e Chabrión, chefe de secção.

Por parte dos construtores dirigiram as obras os engenheiros Tabary e Pitsch, director e adjunto e o chefe de secção Sr. Bartissol.



Fachada da Estação do Rossio

Crónica Internacional

FRANÇA

Le Temps, de 21 de Julho, diz que se pode prever que uma das obras do Governo do Marechal Pétain será reformar profundamente a administração francesa. Esta reforma deve ser «orgânica», e relacionar-se por assim dizer com a concepção que acaba por se estabelecer em França, dos deveres e dos direitos da administração.

O Consulado instituíra uma administração hierárquizada, dependendo estreitamente e exclusivamente do poder central. A evolução política do século XIX sobrepôs a esta administração um sistema representativo, destinado a assegurar o controle. Os dois sistemas subsistiram paralelamente sem grandes dificuldades, até ao fim do século passado. Foi neste momento que o duplo organismo administrativo foi viciado pela intrusão do parlamentarismo na actividade dos funcionários.

O poder legislativo em lugar de se limitar a controlar o governo a quem incumbia a responsabilidade de controlar a administração, interveio directamente na vida administrativa. Esta ingerência do legislativo no administrativo foi o primeiro sinal de corrupção e da decadência do sistema que tinha resistido até ali, às multiplas provas que sofrem com o tempo todas as instituições.

O efeito destas novas pretensões e das usurpações do parlamentarismo foi tanto mais funesto que provocou uma reacção do pessoal administrativo. Na intenção primeiro de se defender contra os abusos do favoritismo político e talvez em seguida sob o pretexto de organizar esta defesa, os funcionários agruparam-se em sindicatos. Associações profissionais, ocupadas sómente dos interesses profissionais dos seus membros, e sindicatos de funcionários, tornaram-se pouco a pouco comités políticos que se levantaram contra o Estado.

Os governos, por sua vez, tentaram utilizar para fins políticos o poder crescente dos sindicatos de funcionários, e conseguiram-no bem, muitas vezes. Viu-se, assim, os funcionários sindicados serem tratados como «importantes eleitores» cuja influência se tratava de neutralizar ou explorar. O legislativo usurpava consequentemente, cada vez mais, a função de controle que pertencia legalmente ao Estado.

Desde então, todo o sistema administrativo francês degenerou; esta decadência, primeiro lenta, acentuou-se no decorrer dos últimos anos, antes da guerra de 1939 e teve certamente a sua parte de consequências funestas sobre a própria guerra e o desastre militar que a terminou.

Será pois conveniente repôr tudo nos seus lugá-

Imprensa

«NAU PORTUGAL»

O interessante artigo que noutro local publicamos com o título «Nau Portugal», da autoria do ilustre Engenheiro Salvador de Sá Nogueira, director das Obras do Pôrto de Lisboa, é transscrito, com a devida vénia, do Boletim da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

AQUISIÇÃO DE LENHA DE EUCALIPTO

Até ao dia 28 de Setembro corrente, recebe esta Companhia propostas para o fornecimento de lenha de eucalipto, rachada, até à quantidade de três mil toneladas.

Os elementos de informação referentes a esta aquisição encontram-se patentes no Serviço dos Armazéns Gerais da Companhia em Figueira da Foz, devendo todos os esclarecimentos ser pedidos ao Chefe desse Serviço, a quem igualmente deverão os concorrentes dirigir as respectivas propostas.

Figueira da Foz, 12 de Setembro de 1941.

O Engenheiro Director da Exploração, (a) Fernando d'Arruda.

res, restabelecendo as relações normais entre o Governo e a administração. Importa evidentemente libertar a administração de qualquer tutela que não seja a do Estado, mas sem dúvida será necessário assegurar racionalmente o controle dêste. Esta obrigação em que compete ao Estado de ordenar e dominar a parte administrativa, impõe-lhe tomar medidas que deverão ser minuciosamente estudadas. Pode-se contar com o Governo, secundado pelas Comissões do Conselho Nacional, para cumprir utilmente esta tarefa delicada.

EURICO DOS SANTOS

Oficina de malas, carteiras e correaria.—Especialidade em artigos para senhora, homem, criança e artigos de viagem.—Encarregamo-nos de todos os consertos da nossa especialidade

O construtor civil sr. António Veiga

diz-nos quais as obras que tem executado para o Estado e para a Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses

Ocupa um lugar de relêvo no País entre os construtores civis diplomados o sr. António Veiga que tem os seus escritórios instalados na Praça dos



António Veiga

Restauradores, 13, 3.^o, em Lisboa. Trata-se na verdade dum nome que, dispondo de formidáveis recursos técnicos, conta em tôda a parte gerais simpatias e largo crédito. Como técnico no ramo de construção de obras públicas é um dos mais profundos condecorados do ramo, a que dedica de há muito a sua longa experiência e a sua reconhecida actividade. Pela sua probidade e pela forma correcta como realiza as suas transacções, o seu nome goza de enorme prestígio.

Notável tem sido a actividade desenvolvida pelo sr. António Veiga, encontrando-se espalhados tanto em Lisboa como na província muitos dos seus trabalhos, os quais marcam pela superior qualidade dos materiais empregados, impondo à justa consagração a excelência da sua esmerada perfeição.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, ao dedicar o presente número aos últimos cinqüenta anos de actividade ferroviária, quiz ouvir o sr. António Veiga, construtor que executou diversas obras para os caminhos de ferro e para o Estado. Encontrámo-lo no seu escritório remexendo diversa papelada e estudando propostas de construção. É um homem forte, de olhar vivo e de têmpera rija. Acedeu amavelmente em responder às nossas perguntas.

— Para os caminhos de ferro — disse-nos o sr. António Veiga, quando lhe pedimos informes sobre os seus trabalhos — edifiquei em colaboração com o meu antigo sócio sr. M. M. Oliveira, a Estação do Terreiro do Paço (Sul e Sueste), a ponte de alvenaria da Quinta Nova (entre Panoias e Funcheira), a ponte também de alvenaria dos Mouratos (linha do Algarve), os pontões de Padrona, Vale do Mu,



Pontão de Campolide executado pelo sr. António Veiga

Sobralinho e Pavorra (linha do Sul e Sueste, entre Odemira e Amoreiras); e o pontão das Quebradas (linha do Douro).

— Foram-lhe adjudicados, presentemente alguns trabalhos?

— A ponte de Vila Meã, na linha do Douro, que vou construir muito em breve.

— Tem executado alguns trabalhos para o Estado e para a Câmara Municipal de Lisboa? — perguntámos em seguida.

O sr. António Veiga acendeu um cigarro e, prontamente, foi-nos elucidando:

— Edifiquei a ponte sobre a rua do Arco de Carvalhão, os arruamentos de acesso à auto-estrada de Lisboa-Cascais; as bancadas e respectivos muros de ligação e esgotos do Estádio Nacional; os arruamentos de ligação ao novo Matadouro Municipal, nos Olivais; as avenidas de ligação ao Aéro-Pôrto, perto do novo Matadouro, e os pavimentos do Bairro dos Actores que ligam ao novo Mercado.

E após uma pausa, terminou:

— Pode também dizer que estou presentemente a executar a construção do segundo trôço da Estrada Nacional n.º 12-1.ª (entre os quilómetros 11 e 16) na Povoa de Santa Iria.*

A firma António Veiga, construtor civil diplomado pelo Instituto Industrial de Lisboa, é, como se depreende do que acima fica, uma esplêndida organização industrial, que conta já tradições brilhantes e uma fama das mais simpáticas, esparsa por toda a parte, estando-lhe destinada, sem dúvida, novos êxitos e novos triunfos.

Ao sr. António Veiga prestamos a homenagem justíssima da nossa sincera admiração.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Foram aprovados por acordo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, de 12 de Agosto passado, os novos horários da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, referentes às linhas do Vale do Sabor, Vale do Corgo e linha de Tua a Bragança, que começaram a vigorar desde 20 daquele mês.

— Também a mesma Companhia, na Linha de Santa Comba Dão a Viseu, segundo se publica no 1.º aditamento ao cartaz horário C. H. 40, no período de 11 de Agosto a 10 de Outubro de 1941, passa a efectuar diariamente os comboios 301 e 304.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Vida Ferraviária

Engenheiro D. Francisco de Mendia

Por motivo de doença grave, esteve retido em casa perto de três meses, o nosso ilustre amigo, sr. Engenheiro D. Francisco de Mendia, Chefe do Serviço de Material Circulante, da C. P..

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta a sua Ex.^a os seus melhores votos da continuação da sua saúde.

Promoção

Acaba de ser promovido, após o devido estágio, a chefe de maquinistas, o funcionário da C. P. e nosso prezado amigo, sr. José Gerardi.

Dotado de invulgares qualidades de trabalho, e com a paixão da sua profissão, o sr. José Gerardi antigo combatente da Grande Guerra, conquistou dentro da numerosa família ferroviária, tanto da parte dos seus superiores, como de seus camaradas e subordinados, as maiores e mais justas simpatias. A organização sindical deve-lhe provas não só da dedicação como igualmente de competência.

Ao sr. José Gerardi, que foi colocado no depósito do Entroncamento, os nossos cumprimentos de felicitações.



Estação de Ermezinde — Pôsto de sinalização