

21.º do 57.º ano

Lisboa, 1º de Novembro de 1945

Número 1389

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL



COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO  
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
5, Rua da Horta Sêca, 7 — LISBOA

Comércio e Transporte / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
C A M I N H O S D E F E R R O

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º  
Telefone P B X 20158 — LISBOA





Não revela somente, quem oferece um elegante ramo de flores. Também na escolha da casa para a execução dos seus trabalhos V. Ex.<sup>a</sup> dá uma prova de BOM GOSTO.

OS ATELIERES GRÁFICOS  
**BERTRAND IRMÃOS, L. DA**  
 PRIMA PELA QUALIDADE  
 DOS SEUS TRABALHOS  
 FIXE BEM  
 trabalhos de  
 FOTOGRAVURA  
 TIPOGRAFIA  
 OFF SET E  
 LITOGRAFIA

**BERTRAND (IRMÃOS), L. DA**  
 Trav. da Condessa do Rio, 27 - LISBOA - Telef. P.B.X. 21368 - 21227

## CARRIS E ACESSORIOS



QUANDO viajar, desfrutará de maior conforto, segurança e rapidez. Muitas inovações no traçado das linhas e no equipamento ferroviário, resultaram de melhores aços novos que foram produzidos para preencher as exigências da guerra. Os aços U. S. Steel, aperfeiçoados pela guerra, estarão ao seu inteiro dispor.

A UNITED STATES' STEEL produz cada semana mais aço do que seria necessário para fazer 8.000 quilómetros de via! Os enormes recursos, os laboratórios de pesquisas, os serviços completos da United States Steel, ficarão às suas ordens por intermédio da United States Steel Export Company, que estende os seus serviços ao mundo inteiro.

**UNITED STATES STEEL EXPORT CO.**  
 30 CHURCH STREET, NOVA YORK 8, E. U. A.

Ao Serviço do Mundo

Representantes: SANTOS MENDONÇA, Ltd.<sup>a</sup>  
 e  
 CASA CAPUCHO (só para tubos)  
 LISBOA PORTO



## COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

Capital: 3 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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



End. Teleg. EUROPEA  
 TELEFONE: 20911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40 - LISBOA

## Thomaz da Cruz & Filhos, Ltd.<sup>a</sup>

Armazéns de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
 DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇO  
 CAIXOTARIA  
 DOCA DE ALCANTARA  
 LISBOA

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO - PORTUGAL  
 TELEFONE PRAIA 4

Escritórios - L. DO STEPHENS, 4-5 - LISBOA  
 Telegramas: SNADEK - LISBOA

Telefone: 21868

## TINTURARIA Cambournac

11, LARGO DA ANUNCIADA, 12  
 TELEFONE 26415

Sucursal no Pórtico: RUA DE S.ª CATARINA, 380  
 Oficinas a vapor - RIBEIRA DO PAPEL

Tintas para escrever de diversas qualidades  
 rivalizando com as dos fabricantes  
 ingleses, alemães, e outros

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como  
 fato feito ou desmanchado - Encarrega-se de reexpedição pelo ca-  
 minho de ferro ou qualquer outra via - Limpa pelo processo  
 parisiense fatos de homem, vestidos de seda ou de lã, etc., sem  
 serem desmanchados - Os artigos de lã, limpos por este pro-  
 cesso, não estão sujeitos a serem atacados pela traça

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Sêca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P BX 20158; Direcção: 2 7520

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

# 1389

1 — NOVEMBRO — 1945

ANO LVII

Número avulso: Esc. 3\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

África (ano) 72\$00. EMPREGADOS FERROVIÁRIOS (trimestre) 10\$00

Números atrasados 5\$00 — Números Especiais (avulso) 10\$00

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR-GERENTE:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
ÁLVARO PORTELA

REDACÇÃO:

MIGUEL COELHO  
ALEXANDRE SETTAS  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor JOSÉ F. RODRIGUES

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Engenharia CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALO  
Major HUMBERTO CRUZ  
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR  
ANTÓNIO MONTEZ  
Engenheiro ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
RAÚL ESTEVEZ DOS SANTOS  
CARLOS BIVAR

COLABORADORES ARTÍSTICOS:

STUART DE CARVALHAIIS  
ILBERINO DOS SANTOS



S U M Á R I O

|  |     |
|--|-----|
| Obras Públicas — A grande tarefa realizada . . . . .   | 549 |
| Os caminhos de ferro, a camionagem e a coordenação dos transportes terrestres, por <i>José Lucas Coelho dos Reis</i> . . . . . | 551 |
| Viagens e transportes . . . . .  | 552 |
| Os Caminhos de Ferro na obra de Eça de Queiroz, pelo <i>dr. Busquets de Aguilar</i> . . . . .                                  | 553 |
| Publicações recebidas . . . . .  | 556 |
| Imprensa . . . . .   | 557 |
| O Entroncamento . . . . .  | 557 |
| Linhas coloniais . . . . .   | 558 |
| Linhas Estrangeiras . . . . .  | 560 |
| Há 50 anos. . . . .  | 560 |
| As ligações ferroviárias entre Portugal, a Espanha e a França . . . . .  | 560 |
| Parte Oficial . . . . .  | 561 |
| Espectáculos . . . . .   | 562 |

# Obras Públicas

## A grande tarefa realizada

O S. N. I. C. P. consagrou um dos *Cadernos do Ressurgimento Nacional* à descrição sumária mas expressiva da grande tarefa realizada no domínio das Obras Públicas.

O panorama do trabalho é surpreendente! Realizou-se, de facto, desde Maio de 1926 até agora, uma obra gigantesca, se atendermos a que tudo se encontrava por fazer. Foi uma verdadeira «revolução material» o que se realizou.

A rede de viação ordinária do País era insuficiente e deplorável; a rede ferroviária ameaçada de grave crise; a rede telefónica quase inexistente; os portos marítimos apresentavam-se, na maioria, assoreados e sem apetrechamento; em trabalhos de hidráulica industrial nada ou quase nada se fizera; o nosso património artístico e monumental estava, por assim dizer, ao abandono, em ruínas.

Graças a Salazar, tudo se modificou: os problemas das estradas, dos caminhos de ferro, da hidráulica agrícola e geral, e outros entraram em via de resolução.

O governo elaborou um Plano de obras de reconstituição nacional, a executar em 15 anos, com o dispêndio previsto de 6.500.000 contos!

No decurso de 7 anos gastou-se, na execução do Plano, a verba de 2.742.404 contos.

A Junta Autónoma das Estradas construiu 12.150 kms. de estradas, 2.350 dos quais de estradas novas.

Desta obra patente a todos, destacam-se pelo vulto e pela beleza, a estrada de turismo Lisboa-Cascais e a Auto-Estrada.

O trabalho confiado à Divisão de Pon-

tes foi também extraordinário e beneficiaram de grandes reparações cento e duas pontes e foram construídas 135.

Em estradas e pontes dispenderam-se 1.015.361 contos, segundo estatística de 31 de Dezembro de 1942.

Os números apontados referem-se a estradas nacionais. A J. A. E. auxiliou também a reparação e a construção de estradas municipais e caminhos vicinais, na extensão de 4.812 kms., no que se dispenderam 82.157 contos.

\* \* \*

O *Caderno* cita, dentre outros, no capítulo consagrado à obra de reparação da rede ferroviária do Estado, os seguintes trabalhos: — novas vias (larga ou estreita), totalizando perto de duas centenas de quilómetros, (linhas de Portalegre a Souzel; de S. Tiago do Cacém a Sines; de Serpa; de «cintura» da cidade do Pôrto; do Vale do Tâmega; do Vale do Sabor; da Senhora da Hora a Trofa; da Boavista à Trindade, no Pôrto); novas oficinas, de montagem e reparação de locomotivas e material circulante, no Barreiro, com a área de 20.800 metros quadrados e empregando cerca de 700 operários; renovação de pontes; construção e reparação de edifícios; iluminação e melhoramento de passagens de nível; aquisição de material circulante, no valor de alguns milhares de contos, merecendo destaque 28 carruagens metálicas, vindas dos Estados Unidos da América do Norte, mais 500 vagões importados da Alemanha, além de muitos outros construídos e reparados em Portugal.

\* \* \*

Desde que se iniciaram os trabalhos de obras portuárias marítimas até 1942 efectuou-se já uma despesa de mais de 110.000 contos acrescida de 25.000 em obras de conservação.

O pôrto de Lisboa comprehende, assim, uma área molhada de 11.000 hectares, com 13.000 metros de cais acostáveis, servidos por 50 kms. de vias férreas, e dispõe de 5 docas sêcas e 6 de abrigo, de 3 carreiras de construções e de 2 estações marítimas e uma fluvial.

Seguem-se, em ordem de importância, as obras dos portos de Leixões, Viana do Castelo, Póvoa do Varzim, Vila do Conde, Figueira da Foz, Setúbal, Faro-Olhão, V. R. de Santo António, Funchal, Ponta Delgada e Horta.

\* \* \*

No capítulo Comunicações aéreas, temos o magnífico Aeroporto de Lisboa e «gare» do Pôrto.

Temos, depois, a fase construtiva dos C. T. T., em obediência a um vasto plano, cujos principais aspectos se resumem assim: alargamento a todo o País das redes telegráfica e telefónica; desenvolvimento dos circuitos telefónicos, de forma a permitir comunicações instantâneas no tráfico internacional; modernização da aparelhagem telefónica pela adopção do sistema automático no serviço urbano; construção de edifícios com os requisitos exigidos pela moderna aparelhagem telegráfica e telefónica, nos centros mais importantes; adaptação de edifícios nos demais centros; aquisição de mobiliário, utensílios e automóveis que permitissem uma boa exploração dos serviços.

Parte dêste plano foi iniciado, outro até executado ou em pleno desenvolvimento. A guerra veio prejudicar muito os trabalhos, que devem prosseguir assim que as condições de vida internacional o permitam.

Fez-se também reforma progressiva

com a expansão dos C. T. T. para o Império e o Estrangeiro.

A Radiodifusão mereceu, como se sabe, especial interesse ao Governo, criando a Emissora Nacional e estabelecendo o respectivo plano de apetrechamento radiofónico do País, hoje em quase completa execução com os vários emissores regionais que se conhecem, plano que rematará com a monumental «Casa da Rádia» a construir na Avenida da India.

\* \* \*

A Hidráulica Agrícola é um dos domínios em que mais se tem sentido a ação criadora do Estado Novo.

Até agora encontram-se em exploração, em construção, estudadas ou em estudo, obras hidro-agrícolas abrangendo a superfície total de 113.611 hectares.

No tocante a Hidráulica Geral e Urbana, a importância dos trabalhos efectuados, de 1933 a 42, avalia-se pelo dispêndio que monta a 139.000 contos.

Os últimos capítulos do *Caderno* são consagrados a Construções de urbanização; melhoramentos rurais e obras diversas. A obra realizada neste sector, obra sólida e duradoura, está patente a todos. São inúmeros os edifícios construídos, desde a vitória da revolução nacional até agora, entre os quais avultam, além dos grandes aglomerados dos Bairros Económicos, exemplos de primeira grandeza como o Instituto Superior Técnico, o Instituto Nacional de Estatística, a Nova Casa da Moeda, o Palácio da Assembleia Nacional, Faculdade de Engenharia do Pôrto, Hospital Rainha D. Leonor, nas Caldas da Rainha; novo Manicómio de Lisboa, etc., etc..

Neste domínio é digno de mencionar-se o elevado número de monumentos nacionais reparados.

Não queremos encerrar esta ligeira resenha de tão extraordinária obra, sem referir a plano de construção de escolas primárias—7.180 edifícios, com 12.500 salas de aula, a executar em 10 anos, e cujo custo se calcula em 500.000 contos!

# Os caminhos de ferro, a camionagem e a coordenação dos transportes terrestres

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

## IV

A exploração da antiga rête da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, é actualmente o seguinte:

|   |                 |
|---|-----------------|
| Linha do Leste e Norte . . . . .          | 509 quilómetros |
| Ramal de Cáceres . . . . .                | 72 "            |
| Ramal de Coimbra . . . . .                | 2 "             |
| Linha de Sintra e Torres Vedras . . . . . | 75 "            |
| Linha de Cintura . . . . .                | 9 "             |
| Linha Urbana . . . . .                    | 4 "             |
| Linha de Vendas Novas . . . . .           | 69 "            |
| Torres à Figueira e Alfarelos . . . . .   | 168 "           |
| Linha da Beira Baixa . . . . .            | 211 "           |
| Soma . . . . .                            | 1.119 "         |

São, portanto, 1.119 quilómetros de linhas da antiga rête que a C. P. explora, além de outras que também explora por contrato, das quais se pode dizer que apenas os 509 quilómetros da linha Leste e Norte fazem face às despesas de exploração de toda a rête, visto que as restantes linhas e ramais são quase todas deficitárias.

A propósito, e como elemento de elucidação, é oportuno dizer que na sessão da Assembleia Nacional do dia 31 de Maio último, foram apresentados alguns documentos fornecidos pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, organismo do Estado, fiscalizador de todas as empresas ferroviárias, documentos apresentados, em virtude de assim haver sido requerido, dias antes, pelo ilustre deputado sr. dr. Antunes Guimaraes, quando da discussão da proposta de Lei sobre Coordenação de Transportes Terrestres, entre os quais um, por onde se verifica que os déficits de exploração das linhas e ramais da antiga rête da C. P. abaixo mencionadas e nos anos que se indicam, foram os seguintes:

### RAMAL DE CACERES

|                |                |
|----------------|----------------|
| 1937 . . . . . | 1.775.501\$06  |
| 1938 . . . . . | 1.749.625\$60  |
| 1939 . . . . . | 1.710.545\$43  |
| 1940 . . . . . | 2.208.638\$00  |
| 1941 . . . . . | 1.866.245\$04  |
| 1942 . . . . . | 1.119.814\$80  |
| 1943 . . . . . | 2.814.855\$62  |
| Soma . . . . . | 13.245.225\$55 |

A este prejuízo há a acrescentar o de 1944, na importância de 2.208.638\$00, o que eleva o prejuízo deste ramal, só de 1937 a 1944, a 15.453.863\$55.

### RAMAL DE COIMBRA

|                |               |
|----------------|---------------|
| 1937 . . . . . | 428.759\$00   |
| 1938 . . . . . | 406.153\$97   |
| 1939 . . . . . | 338.871\$69   |
| 1940 . . . . . | 396.709\$69   |
| 1941 . . . . . | 386.885\$83   |
| 1942 . . . . . | 307.920\$39   |
| 1943 . . . . . | 386.956\$47   |
| Soma . . . . . | 2.652.257\$31 |

Adicionando a este prejuízo o do ano de 1944, na importância de 584.179\$96, verifica-se que o prejuízo total do Ramal de Coimbra, também apenas de 1937 a 1944, foi de 3.236.437\$27.

### LISBOA A SINTRA E TORRES VEDRAS

|                |                |
|----------------|----------------|
| 1937 . . . . . | 2.627.487\$05  |
| 1938 . . . . . | 2.482.975\$14  |
| 1939 . . . . . | 2.684.984\$19  |
| 1940 . . . . . | 3.558.888\$72  |
| 1941 . . . . . | 3.257.426\$82  |
| 1942 . . . . . | 1.336.621\$66  |
| 1943 . . . . . | 1.350.755\$72  |
| Soma . . . . . | 17.299.119\$30 |

Há a acrescentar ainda o prejuízo desta linha, no ano de 1944, na importância de 3.738.849\$90, o que eleva o prejuízo a 21.037.969\$20, referente apenas ao período decorrido de 1937 a 1944.

### LINHA DE CINTURA

|                |               |
|----------------|---------------|
| 1937 . . . . . | 770.313\$46   |
| 1938 . . . . . | 630.648\$21   |
| 1939 . . . . . | 914.417\$49   |
| 1940 . . . . . | 1.201.805\$86 |
| 1941 . . . . . | 1.191.272\$49 |
| 1942 . . . . . | 509.507\$90   |
| 1943 . . . . . | 1.392.856\$21 |
| Soma . . . . . | 6.610.821\$62 |

Além deste prejuízo, tem de se acrescentar o do ano de 1944 no montante de 2.407.343\$50, o que eleva o prejuízo desta linha, desde 1937 a 1944, à elevada quantia de 9.018.165\$12.

## LINHA URBANA

|                |                |
|----------------|----------------|
| 1937 . . . . . | 2.744.050\$27  |
| 1938 . . . . . | 1.776.535\$52  |
| 1939 . . . . . | 2.076.545\$42  |
| 1940 . . . . . | 2.186.117\$36  |
| 1941 . . . . . | 2.901.436\$58  |
| 1942 . . . . . | 1.648.770\$86  |
| 1943 . . . . . | 3.017.965\$62  |
| Soma . . . . . | 16.351.421\$63 |

A este prejuízo há a adicionar o de 1944, na importância de 4.719.393\$56, o que eleva o prejuízo, só nestes últimos dez anos, a 21.070.815\$19.

## LINHA DE VENDAS NOVAS

De 1937 a 1944 a Linha de Vendas Novas apenas deu de prejuízo 161.092.08 no ano de 1941.

LINHA DE TORRES Á FIGUEIRA  
E ALFARELOS

|                |               |
|----------------|---------------|
| 1937 . . . . . | 414.272\$05   |
| 1938 . . . . . | 677.249\$05   |
| 1939 . . . . . | —\$—          |
| 1940 . . . . . | —\$—          |
| 1941 . . . . . | 1.526.755\$65 |
| 1942 . . . . . | —\$—          |
| 1943 . . . . . | —\$—          |
| Soma . . . . . | 2.618.276\$75 |

Tem que se acrescentar a este prejuízo o do exercício de 1944, na importância de 3.522.315\$22, o que perfaz um prejuízo total de 6.140.591\$97 desde 1937 a 1944.

## LINHA DA BEIRA BAIXA

|                |                |
|----------------|----------------|
| 1937 . . . . . | 1.909.080\$66  |
| 1938 . . . . . | 2.252.916\$47  |
| 1939 . . . . . | 1.973.225\$65  |
| 1040 . . . . . | 4.114.014\$83  |
| 1941 . . . . . | 5.061.506\$52  |
| 1942 . . . . . | 12.855.215\$66 |
| Soma . . . . . | 28.165.959\$79 |

Porém, com o prejuízo, achado no ano de 1944, de 1.874.237\$28 reconhece-se que a linha da Beira Baixa, desde 1937 até fim de 1944 deu um prejuízo total de 30.040.197\$07.

Verifica-se, assim, segundo os elementos fornecidos à Assembleia Nacional pela Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, organismo fiscalizador do Estado de todas as empresas ferroviárias do País, que exceptuando a linha Leste e Norte, todas as restantes linhas e ramais da antiga rede de que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses é concessionária e explora, deram, só de 1937 a 1944, um prejuízo de 106.159.131\$45!

Se acrescentarmos a esta importância, 9.010.394\$66 de prejuízo verificado durante o mesmo espaço de tempo, na linha de ARGANIL, que a C. P. explora por contrato, o prejuízo total sobe a 115.169.526\$11, apenas no período decorrido de 1937 a 1944!!!

Está, portanto, plenamente demonstrado que, ex-

ceptuando a linha Norte e Leste, as restantes linhas e ramais existentes no País, quer as da antiga rede da C. P., quer as das outras empresas ferroviárias, o rendimento da sua exploração, com os preços porque tem sido feitos os transportes de passageiros, gado e mercadorias, a que há a descontar ainda os impostos para o Estado, não tem sido possível poder fazer face às inúmeras despesas e encargos que lhe são exigidos, motivo porque a C. P. foi forçada a ir para a falência, em 1892, arrastada pela insuficiência de rendimento dos indicados ramais e linhas deficitárias, do que resultou o convénio de 1894 e a convenção de 1931, visto que o rendimento da linha Norte e Leste, apesar de elevado, não é nem tem sido bastante para cobrir os indicados déficits. Eis a razão porque as victimas, não só da C. P. como das restantes empresas ferroviárias, continuam a ser os seus accionistas e obrigacionistas, e tanto assim que não foi só a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses que falhou, o mesmo sucedeu à Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, pelo que estava, até há pouco tempo, em regime de concordata com os seus credores externos, situação da qual saiu, devido à acção patriótica, energética e a superior inteligência do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, engenheiro sr. Augusto Cancela de Abreu, sem o que a nacionalização desta Companhia não se teria podido fazer.

É de estranhar, por isso, que quando foram dadas à C. P. as concessões para a construção e exploração do ramal de Cáceres e das linhas de Lisboa a Sintra e Torres, Torres à Figueira e Alfarelos e a da Beira-Baixa, se tivesse incluído nos contractos de concessão os mesmos encargos e deveres que foram impostos para a linha do Norte e Leste, linha que tudo fazia prevê viria a ser de rendimento elevado, visto ligar as duas capitais do País, Lisboa e Porto, e que serve Coimbra, a importante cidade universitária, e por atravessar as regiões mais ricas, férteis e populosas do País.

Ainda se poderia ter remediado o inconveniente dos encargos e deveres das linhas e ramais deficitários serem precisamente iguais aos da linha do Norte e Leste, se nas referidas linhas e ramais deficitários tivesse sido permitido fixar-se, no preço do transporte de passageiros, gado e mercadorias, desde o início da sua exploração ou pouco tempo depois, pelo menos, mais 10% para compensar a natureza do seu fraco rendimento.

Não se fez, porém, assim. O resultado está bem patente.

Só de 1937 a 1944, as linhas e ramais deficitários da Companhia deram um prejuízo superior a cento e quinze mil contos!

Uma exploração assim é que não podia continuar, e certos estamos que da aplicação da lei de Coordenação dos transportes terrestres há-de resultar os mais benéficos resultados para o público e portanto para a Nação.

## Viagens e Transportes

Foram aprovados os projectos elaborados pela C. P. de ampliação da estação de Castelo Novo, na linha da Beira Baixa.

— Foram também aprovados os projectos da 2.ª via entre Chão de Maçãs e Caxarias.

# Os Caminhos de Ferro

## na obra de Eça de Queiroz

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

### II

**N**OS Maias aparecem diversas referências ferroviárias. O início dos caminhos de ferro e a oposição que levantaram, encontram-se na conversa havida no almôço de Santa Olávia, quando da visita de Vilaça ao descrever a sua viagem de Lisboa ao Douro.

«Naturalmente<sup>(1)</sup>, nesse dia, falou-se da jornada de Lisboa, do bom serviço da mala-posta, do caminho de ferro que se ia abrir... O Vilaça já viera no combóio até ao Carregado.

«— De causar horror, hein? — preguntou o abade, suspendendo a colher que ia levar à bôca.

«O excelente homem nunca saíra de Resende; e todo o largo mundo, que ficava para além da penumbra da sua sacristia e das árvores do seu passal, lhe dava o terror duma Babel. Sobretudo essa estrada de ferro, de que tanto se falava...

«— Faz arrepiar um bocado — afirmou com experiência Vilaça. — Digam o que disserem, faz arrepiar!

«Mas o abade assustava-se sobretudo com as inevitáveis desgraças dessas máquinas!

«O Vilaça entrou de lembrar os desastres da mala-posta. Na de Alcobaça, quando tudo se virou, ficaram esmagadas duas irmãs de caridade! Enfim, de todos os modos havia perigos. Podia-se quebrar uma perna a passear pelo quarto...

«O abade gostava do progresso... Achava até necessário o progresso. Mas parecia-lhe que se queria fazer tudo à lufa-lufa... O país não estava para essas invenções; o que precisava era boas estradinhas...

Apesar destas dúvidas, decorridos alguns anos Vilaça podia escrever a Afonso da Maia:

«Parece<sup>(2)</sup> certo abrir-se em breve o caminho de ferro até ao Pôrto: em tal caso, com permissão de V. Ex.\* aí irei e o meu rapaz a pedirmos-lhe alguns dias de hospitalidade.»

No Hipódromo de Belém enquanto olhavam,

para a corrida, a Condessa de Gouvarinho propôs a Carlos da Maia um plano amoroso.

«Em lugar<sup>(3)</sup> de partir na terça-feira para o Pôrto ia na segunda à noite, só com a criada escocesa, sua confidente, num compartimento reservado. Carlos tomava o mesmo combóio. Em Santarém, desciam ambos, muito simplesmente, e iam passar a noite ao hotel. No dia seguinte ela seguia para o Pôrto, ele recolhia a Lisboa...

A Carlos da Maia desagradava-lhe a combinação, pois já tinham começado os seus amores com Maria Eduarda, mas no dia aprazado dirigiu-se à estação para apresentar a desculpa de que não seguia viagem.

Ao chegar<sup>(4)</sup> a Santa Apolónia faltavam, para a partida do expresso, dois minutos. Precipitou-se para a extremidade da sala, já quase vazia àquela hora, a comprar uma admissão; e ainda aí esperou uma eternidade, vendo dentro do postigo duas mãos lentas e moles arranjar laboriosamente os patacos de um trôco.

«Penetrava enfim..na sala de espera, quando esbarrou com o Dâmaso, de chapeu desabado e sacola de viagem a tiracolo. Dâmaso agarrou-lhe as mãos, enternecido».

Segue-se a narração da conversa entre Carlos da Maia e Dâmaso Salcedo.

«Ainda estavam chegando passageiros, esbaforidos, de guarda-pó, com chapeleiras na mão. Os guardas rolavam pachorrentamente as bagagens. Duma portinhola, onde se exibia um cavalheiro barrigudo, com um boné bordado a retroz, pendia todo um cacho de amigos políticos, respeitosamen-

<sup>(1)</sup> José Maria Eça de Queiroz, «Os Maias», 7.ª edição, Pôrto, 1924, vol I, págs. 77 a 78.

<sup>(2)</sup> José Maria Eça de Queiroz, obr. cit., vol. I, pág. 108.

<sup>(3)</sup> José Maria Eça de Queiroz, obr. cit., vol. I, pág. 419.

<sup>(4)</sup> José Maria Eça de Queiroz, obr. cit., vol. II, págs. 25 a 29.

te e em silêncio. A um canto uma senhora soluça-va por baixo do veu.

«Carlos, vendo um vagon com a papeleta de reservado, imaginou lá a condessa. Um guarda precipitou-se, furioso, como se visse a profanação de um santuário. Que queria êle, que queria êle dali? Não sabia que era o reservado do sr. Car-neiro?»

«— Não sabia.

«— Preguntasse, devia saber! — ficou o outro a resmungar ainda trémulo.

«Carlos correu ainda outros vagons, onde a gente se apinhava atabafadamente, na amontoação dos embrulhos; num, dois sujeitos, a propósito de lugares, tratavam-se de malcriados; adiante, uma criança esperneava no colo da ama, aos gritos».

Admirado, Dâmaso interrogou Carlos da Maia, respondendo-lhe uma evasiva.

«Uma sineta badalou. Dâmaso deu logo um abraço terno a Carlos, saltou para o seu vagon, enterrou na cabeça um barretinho de seda — e depois debruçado da portinhola continuou ainda as confidências.

«Carlos mal o escutava, distraído, olhando o grande relógio transparente. De repente Dâmaso, à portinhola, deu um salto de surpresa:

«— Olha os Gouvarinhos!

«Carlos deu um salto também. O conde, de côco de viagem, de paletot alvadio, sem se apressar, como competia a um director da Companhia, vinha conversando com um empregado superior da estação, agalado de ouro, que se encarregara da chapeleira de S. Ex.<sup>a</sup>. E a condessa, com um rico guarda-pó de foulard côr de castanho, um véu cinzento que lhe cobria a face e o chapéu, seguia atrás com a criada escocesa, trazendo na mão um ramo de rosas.

«Carlos correu para êles, foi todo um assombro.

«— Por aqui, Maia?

«— De viagem, conde?

«— É verdade. Decidira acompanhar a condessa ao Pôrto, aos anos do papá... Resolução da última hora, quase iam perdendo o combóio.

«— Então temo-lo por companheiro, Maia? Tememos êsse grande prazer, Maia?

«— Carlos contou rapidamente que viera apenas apertar a mão ao pobre Dâmaso, de jornada para Penafiel, por causa da morte do tio.

«Debruçado da portinhola, com as mãos de fora calçadas de negro, o pobre Dâmaso estava saudando a senhora condessa, gravemente, fúnebremente. E o bom Gouvarinho não quis deixar de lhe ir dar logo o seu «shake-hands» e o seu pêsame.

«Sózinho nesse curto instante com a condessa, Carlos murmurou apenas:

«— Que ferro?

«— Este maldito homem! — exclamou ela, entre

os dentes, com um olhar que fusilou através do véu. — Tudo tão bem arranjado e à última hora teima em vir!...

«Carlos acompanhou-os ao reservado, num outro vagon que se estivera metendo de novo para S. Ex.<sup>a</sup>. A condessa tomou o lugar do canto junto da portinhola. E como o conde, num tom de polidês ácida, a aconselhava a que se sentasse antes com o rosto para a máquina, ela teve um gesto de aborrecimento, atirou o ramo para o lado, desabridamente, enterrou-se com mais força na almofada; e um duro olhar de cólera passou entre ambos. Carlos, embaraçado, perguntava:

«— Então vão com demora?

«O conde respondeu, sorrindo, disfarçando o seu mau humor:

«— Sim, talvez duas semanas, umas pequeninas férias.

«— Três dias, o mais — replicou ela numa voz fria e afiada como uma navalha.

«O conde não respondeu, lívido.

«Tôdas as portinholas estavam fechadas, um silêncio cairia sobre a plataforma. O apito da máquina varou o ar; e o comprido trém, num ruido seco de freios retesados, começou a rolar, com gente às portinholas, que ainda se debruçava, estendendo a mão para um último aperto. Aqui e além esvoaçava um lenço branco. O olhar da condessa para o lado de Carlos teve a doçura de um beijo. Dâmaso gritou saudades para o Ramalhete. O compartimento do correio resvalou, alumiado; e com outro dilacerante silvo o combóio mergulhou na noite...»

Afonso da Maia, em Outubro, regressou a Lisboa.

«Ao outro dia (<sup>1</sup>) à manhã clareava, limpa e branca, quando Ega e Carlos, ainda estremunhados e tiritando, se apelaram em Santa Apolónia. O combóio acabava justamente de chegar; e viram logo, entre o rumor de gente que se escoava das portinholas abertas, Afonso, com o seu velho capote de gola de veludo, apegado a uma bengala, debatendo-se entre homens de boné agalado que lhe ofereciam o Hotel Terreirense e a Pomba de Ouro. Atrás, Mr. Antoine, o chefe francês, grave, de chapéu alto, trazia o cesto em que viajava o reverendo Bonifácio.»

Descobriu-se que Maria Eduarda era irmã de Carlos da Maia, e êste, a seguir à morte do avô, partiu para Santa Olávia.

«Quando (<sup>2</sup>) nessa noite, acompanhados pelo Vilaca, Carlos e Ega chegaram à estação de Santa Apolónia, o combóio ia partir. Carlos mal teve tempo de saltar para o seu compartimento reser-

(<sup>1</sup>) José Maria Eça de Queiroz, obr. cit., vol. II, pág. 290.

(<sup>2</sup>) José Maria Eça de Queiroz, obr. cit., vol. II, pág. 436.

vado — enquanto o Baptista, abraçado às mantas de viagem, empurrado pelo guarda, se içava desesperadamente para outra carruagem, entre os protestos dos sujeitos que a atulhavam. O trem imediatamente rolou. Carlos debruçou-se à portinhola, gritando ao Ega: — Manda um telegrama amanhã a dizer o que houve».

Maria Eduarda resolveu ir habitar Paris.

«No dia seguinte <sup>(1)</sup> na estação de Santa Apolónia, Ega, que viera cedo com o Vilaça, acabava de despachar a sua bagagem para o Douro, quando avistou Maria que entrava trazendo Rosa pela mão. Vinha tôda envolta numa grande peliça escura, com um véu dobrado, espesso, como uma máscara: e a mesma gaze de luto escondia o rostinho da pequena, fazendo-lhe um laço sobre a touca. Miss Sara, numa ulster clara de quadrados, sobraçava um maço de livros. Atrás o Domingos, com os olhos muito vermelhos, segurava um rôlo de mantas, ao lado de Melanie carregada de preto que levava Niniche ao colo. Ega correu para Maria Eduarda, conduziu-a pelo braço, em silêncio, ao vagon-salão que tinha tôdas as cortinas cerradas. Junto do estribo ela tirou devagar a luva. E estendeu-lhe a mão.

«— Ainda nos vemos no Entroncamento — murmurou Ega. Eu sigo também para o Norte.

«Alguns sujeitos pararam, com curiosidade, ao ver sumir-se naquela carruagem de luxo, fechada, misteriosa, uma senhora que parecia tão bela, de ar tão triste, coberta de negro. E apenas Ega fechou a portinhola, o Neves, o da «Tarde» e do Tribunal de Contas, rompeu dentre um rancho, arrebatou-lhe o braço com sofreguidão:

«— Quem é?

«Ega arrastou-o pela plataforma, para lhe deixar cair no ouvido, já muito adiante, trágicamente: «— Cleópatra!

«O político furioso ficou rosнando: Que asno!... Ega abalara. Junto do seu compartimento Vilaça esperava, ainda deslumbrado com aquela figura de Maria Eduarda, tão melancólica e nobre. Nunca a vira antes. E parecia-lhe uma rainha de romance.

«— Acredite o amigo, fez-me impressão! Carramba, bela mulher! Dá-nos uma bolada, mas é uma soberba praça!

«O combóio partiu. O Domingos ficava choramingando com um lenço de côres sobre a face. E o Neves, o conselheiro do Tribunal de Contas, ainda furioso, vendo o Ega à portinhola, atirou-lhe de lado, disfarçadamente, um gesto obsceno.

«No Entroncamento Ega veio bater nos vidros do salão que se conservava fechado e mudo. Foi Maria que abriu. Rosa dormia. Miss Sara lia a um canto, com a cabeça numa almofada. E Niniche assustada ladrou.

«— Quere tomar alguma coisa, minha senhora?

«— Não, obrigada...

«Ficaram calados, enquanto Ega com o pé no estribo, tirava lentamente a charuteira. Na estação mal alumada passavam saloios, devagar, abafados em mantas. Um guarda rolava uma carreta de fardos. Adiante a máquina resfolegava na sombra. E dois sujeitos rondavam em frente do salão com olhares curiosos e já lânguidos para aquela magnífica mulher, tão grave e sombria, envolta na sua peliça negra.

«— Vai para o Pôrto? — murmurou ela.

«— Para Santa Olávia...

«— Ah!

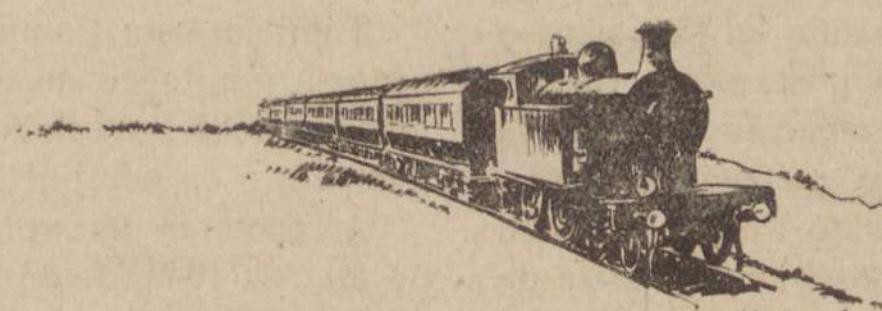
«Então Ega balbuciou com os beiços a tremer:

«— Adeus!

«Ela apertou-lhe a mão com muita força, em silêncio, sufocada.

«Ega atravessou, devagar, por entre soldados de capote enrolado a tiracolo que corriam a beber à cantina. A porta do bufete voltou-se ainda, ergueu o chapéu. Ela, de pé, moveu de leve o braço num lento adeus. E foi assim que êle pela derradeira vez na vida viu Maria Eduarda, grande, muda, tôda negra na claridade, à portinhola daquêle vagon que para sempre a levava.»

<sup>(1)</sup> José Maria Eça de Queiroz, obr. cit., vol. II, págs. 445 a 448.



## Publicações recebidas

*Aguas de Portugal, minerais e de mesa (IV volume), pelo Eng.º Luiz Acciaiuoli.*

Pela Direcção Geral de Minas e Serviços Geológicos do Ministério da Economia, foi publicado o VI volume desta importante obra, cuja redacção foi confiada ao ilustre engenheiro sr. Luiz Acciaiuoli.

O volume presente é constituído pela bibliografia referente ao assunto. Consta de dois capítulos — o primeiro contém uma lista onomástica, por ordem alfabética e numerada, o segundo consta dos Autores, distribuidos pelas nascentes.

### RELATÓRIOS

#### Fundo Especial de Caminhos de Ferro

Enviado pela ilustre Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, acabámos de ler o Relatório e Contas da gerência do ano económico de 1945.

A leitura desse documento é necessária a quem deseje ficar devidamente esclarecido sobre a actividade e também sobre a legislação referente aos caminhos de ferro portugueses, uma das fôrças vivas do país.

Encerradas as Contas de Gerência do Fundo Especial de Caminhos de Ferro naquêle referido ano e pelos documentos que acompanham o relatório em questão, conclue-se que houve uma receita efectiva de Esc. 69.071.954\$47 e uma despesa de Esc. 60.584.908\$53, de que resulta um saldo de gerência de Esc. 8.487.045\$94.

Que destino vai ser dado a esse saldo?

Vejamos o que o Relatório diz a esse respeito:

— «Este saldo deveria caducar totalmente em favor do Tesouro se não estivessem em execução contractos para aquisição de material circulante ao abrigo dos quais foi requisitada a importância de Esc. 8.350.000\$00, a qual não chegando a ser utilizada dentro do período que a lei fixa para o encerramento da gerência, reposta como receita do Fundo Especial, com autorização superior, para ser aplicada ao mesmo fim na gerência seguinte.

Por este motivo, a receita do Fundo Especial não aplicada limitou-se apenas à importância de Esc. 137.045\$94, que caducou em favor do Tesouro Público, de conformidade com as leis em vigor.

Este aumento apreciável das receitas resultou de um maior movimento do imposto ferroviário e do produto da venda de sucatas, de que uma parte

apreciável foi exportada para Espanha em execução das cláusulas do Acordo Comercial Luso-Espanhol aprovado para o ano económico de 1944».

Vejamos agora como da dotação orçamental destinada a estudos, construção, obras complementares e melhoramentos em caminhos de ferro e respectivo material circulante, foi aplicada a verba total de 41.929.012\$76:

Com a aquisição de locomotivas em Espanha e Estados Unidos da América, 17.253.168\$70.

Para compra de carris e acessórios, 8.936.000\$00.

Com as obras do Ramal do Estádio Nacional e respectivas instalações, 3.004.543\$54.

Com a expropriação do elevador de St. Luzia e beneficiação das suas instalações, 523.226\$32.

Com as restantes obras de construção, obras complementares, balastragem e renovação de via e pontes nas linhas arrendadas e melhoramentos nas passagens de nível e estradas de acesso, 12.512.074\$20.

Para uma apreciação pormenorizada das despesas feitas e das receitas cobradas, publicam-se na forma usual vários documentos e mapas referentes às Contas da Gerência.

Apresentamos ao ex.º sr. engenheiro Rogério Vasco Ramalho, ilustre Presidente da Comissão Administrativa do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, as nossas felicitações pelos notáveis resultados obtidos durante a gerência de 1944, felicitações estas que envolvem todos os seus colaboradores.

#### Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

Recebemos o Relatório e Contas da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, relativo ao ano de 1944 e apresentado à Assembleia Geral Ordinária de 28 de Setembro de 1945 pelo Conselho de Administração.

É a esta Companhia, como, por mais de uma vez, temos referido, que se deve uma interessante experiência de colonização europeia em Angola. Pelo presente relatório somos informados de que, em 1944, continuaram os trabalhos dessa experiência.

Também esta Companhia tem continuado a proceder à plantação de eucaliptos, com o fim de formar maciços florestais destinados a garantir o fornecimento de combustível às locomotivas.

As receitas de exploração da Companhia foram, no ano de 1944, de 55.480.868\$97, o que representa, sobre o ano anterior, um aumento de 3.017.328\$56, cuja receita tinha sido de 52.463.540\$41.

Lemos também no mesmo Relatório que, nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 22.973, de 16 de Agosto de 1933, e de harmonia com o con-

tracto de Curadoria de 19 de Outubro de 1944, foram consideradas amortizadas de 1 de Janeiro de 1939 a 1 de Janeiro de 1945 £ 2.587.320 de obrigações de 4 %, para cujo reembolso estavam reservados os rendimentos líquidos até 31 de Dezembro de 1943, no valor de £ 530.677.174.

O rendimento líquido do ano de 1944, de £ 83.645.11.8, foi reservado para a amortização a levar a efeito em 1945, no valor de £ 299.980.

#### O Pôrto de Lisboa

Temos presente o Relatório da Administração Geral do Pôrto de Lisboa — contas e elementos estatísticos — referentes ao ano de 1943.

Nas considerações da abertura o sr. engenheiro Salvador de Sá Nogueira escreve:

«Continua esta Administração Geral a ter por lema a aparelhamento do pôrto, em obediência ao princípio de que o desenvolvimento dos portos deve sempre preceder o do tráfico.

Instrumento inestimável da economia nacional, este, de Lisboa, quanto nêle se faça para o melhorar virá sempre a bem da Nação.

Novos cais, novas docas, novos aparelhos e novos armazéns, tudo lhe é necessário, tudo preciso para lhe aumentar as possibilidades e para o tornar capaz de atrair novas e importantes correntes de tráfico marítimo comercial.»

Com efeito, dizer Pôrto de Lisboa equivale a dizer Pôrto do Império, e a realidade não deve, pois, desmentir a justa designação.

Apesar da evolução do nosso Pôrto não seguir em ritmo acelerado, o seu progresso acentua-se, de ano para ano.

Sob o aspecto financeiro, o volume do movimento geral da tesouraria da Administração do Pôrto de Lisboa traduziu-se, em 1943, por 328.983 contos, total superior aos correspondentes a todos os exercícios anteriores.

As receitas cobradas atingiram o montante de 44.335 contos, em relação a 40.872 contos realizados em 1942.

Ao encerrar-se o exercício a que nos estamos referindo existiam 12.320 contos de disponibilidades em várias situações e para diversos fins.

O esforço financeiro da Administração é notável.

O rendimento líquido da mesma gerência, no total de 11.500 contos, atingiu também volume superior ao dos exercícios anteriores, exceptuando apenas o de 1941.

É, pois, um facto o progresso da receita geral do nosso Pôrto.

O valor do património portuário passou de

452.615 contos, em 1936, para 566.885 contos em 1943. Em 8 anos, o incremento é considerável.

Contribuíram para esta magnífica situação, tanto a melhoria das condições materiais do pôrto como o esforço administrativo, que é exemplar, merecendo, por isso, os mais amplos louvores.

#### Banco de Angola

Recebemos o Relatório e Contas do Banco de Angola, relativo ao exercício de 1944.

É um volumoso e bem elaborado documento que principia por nos descrever, com clareza e minúcia, a situação económica e financeira de Angola, cujo valor de importações, no referido ano, atingiu 387.883 contos, o maior alcançado desde 1929, e de exportações 611.988 contos, «que se julga ser o máximo entre todos os que têm definido o valor das exportações angolanas.

A segunda parte do Relatório é consagrada à Posição do Banco e às Contas propriamente ditas. A situação do Banco de Angola, como se verifica pela leitura do trabalho que temos à vista é excelente e firme. Atesta-o a envergadura e a natureza das operações realizadas; o seu activo seguríssimo; os seus avultados fundos de reserva e de amortização; as suas carteiras comercial e de títulos, etc.

O saldo de Lucros e Perdas cifra-se no montante de 15.018.335\$17.

## Imprensa

#### «JORNAL DO COMÉRCIO»

Completo em 17 de Outubro 92 anos de existência o *Jornal do Comércio*. É, portanto como vamos ver, o mais antigo diário do País: O *Diário de Notícias* vai completar 81 anos de publicidade, o *Diário dos Açores*, 76 e *O Século 65*.

À ilustre Direcção do *Jornal do Comércio* os nossos melhores cumprimentos de felicitações.

## O ENTRONCAMENTO

#### Vai passar à categoria de concelho

O Entroncamento, cuja população vai aumentando em ritmo acelerado, tem as suas aspirações. Uma delas, a de passar à categoria de concelho, vai ser satisfeita, pois o Governo deliberou criar, com sede naquela vila, um concelho administrativo.

**LINHAS COLONIAIS**

# O Caminho de Ferro de Mossâmedes

## via de penetração económica

O distinto professor do Liceu de Luanda, dr. Avila de Azevedo, que a vários problemas de Angola tem prestado a sua esclarecida atenção, tem-se ocupado, ultimamente, no Diário da Manhã, de assuntos ferroviários. O seu mais recente artigo, ali publicado em 15 de Setembro, trata do caminho de ferro de Mossâmedes como via de penetração económica.

Por o acharmos digno de interesse, vamos arquivá-lo nas nossas colunas.

Segue o artigo:

Pode parecer estranho que uma pessoa absolutamente alheia a questões de engenharia, venha tratar em público de caminhos de ferro africanos. Todavia, verificará o leitor que nêste artigo pomos de lado melindrosos pormenores técnicos, para nos colocarmos sómente no campo das idéias gerais, acessíveis a qualquer que esteja em contacto directo com as realidades angolanas, e particularmente com os interesses das imensas regiões do Sul.

Têm variado os objectivos do caminho de ferro de Mossâmedes. Primeiramente, procurava-se dar alento à colónia madeirense enraizada no Lubango; em seguida, serviu êle para transportar com rapidez os efectivos militares que nos asseguraram a posse dos territórios além-Cunene; por fim, notou-se, com certa surpresa, que a linha férrea terminando em Sá da Bandeira não possuia uma finalidade económica.

Quando se ideou a construção do caminho de ferro, o Lubango ou Sá da Bandeira, era uma colónia rural. Por uma destas transformações muito freqüentes nos países novos, do burgo de agricultores formou-se uma pequena cidade, centro de comércio, estância de repouso, núcleo escolar e incipiente meio industrial. Nas fazendas primitivamente cultivadas pelos colonos, surgiram moradias, casas comerciais, estabelecimentos de ensino e fábricas! Agora, muito para Leste e para o Sul, é que se encontram as grandes regiões produtoras.

Desta maneira o antigo caminho de ferro desliza por um descampado e grimpa, com um esforço inaudito, por uma escarpa de rude granito. Carrega, é verdade, artefactos importados da Metrópole, pelo pôrto de Mossâmedes e devolve para o litoral umas toneladas de cereais e doutras mercadorias. Mas será êste o tráfego que compensa a construção e a manutenção duma linha em África? Respondemos que não.

Já num relatório datado de 1913, um engenheiro muito distinto, o sr. Joaquim Valente, previa que tanto Sá da Bandeira, como a Humpata (pequena povoação do Planalto) eram objectivos secundários. E asseverava, com muita razão, que o caminho de ferro se devia alongar «para outra região do interior ou sucessão de regiões».

Em 1928-31, o Estado mandou ao Sul de Angola uma missão de estudo, chefiada pelo engenheiro sr. Manuel Gonçalves Malhado. Embora não se tivesse realizado qualquer obra, sabemos que ficaram assentes nessa altura as directrizes fundamentais a que devia obedecer o prolongamento do caminho de ferro de Mossâmedes.

Após longo compasso de espera, o actual Governo, consciente do valor e das possibilidades económicas do Sul da Colónia, houve por bem renovar o plano de melhoramentos da linha férrea, constituindo uma brigada com sede em Sá da Bandeira, em que exercem a sua actividade engenheiros muito competentes.

Quanto a nós, supomos definitivamente esboçada a rede ferroviária que interessa à Huila. Chegou a hora de entrarmos no caminho das realizações e dispensarmos discussões inuteis ou projectos falaciosos. Temos a convicção de que os sacrifícios financeiros a suportar hoje serão largamente compensados num futuro próximo. O caminho de ferro de Mossâmedes bifurcar-se-á em Sá da Bandeira, por dois grandes trajectos:

1 — Linha de Leste, que segue pelo vale dum dos afluentes do Caulovar, passa no Quipungo, no Capelongo, e termina, por agora, no Cubango, próximo de Vila da Ponte.

2 — Linha do Sul, que corre em direcção

à Chibia, atravessa os Gambos e detém-se no Humbe.

O primeiro traçado,—talvez o mais importante—é lançado em regiões férteis, bem irrigadas, permitindo não só um activo comércio, mas também a colonização ao longo da via, um dos aspectos que não pode escapar à atenção do político previdente.

O segundo traçado, serve terras, umas em adiantado estado de cultura, outras, como as dos Gambos, que com alguns trabalhos hidráulicos, prometem colheitas ilimitadas, e aproveita ainda à incalculável riqueza pecuária de além-Cunene.

A linha do Sul, tem provocado uma discussão que julgo coisa mínima, em relação à sua finalidade essencial. Pelo engenheiro sr. Pinto Teixeira foi estudado um projecto dêste caminho de ferro, que antes de apontar para a Chibia, fazia um pintoresco circuito de vinte quilómetros pela povoação da Humpata, ligando assim todos os grupos de povoamento europeu estabilizados.

Todavia, nem a lógica, nem a técnica aconselham tal solução. Nos relatórios dos últimos engenheiros, que se dedicaram ao momento assunto, deparo com a opinião unânime que a Humpata, bem merecedora do carinho do Estado, virá a ser beneficiada, ou por um ramal ferroviário ou por uma estrada de camiões, devidamente pavimentada. Porventura, a primeira destas hipóteses seria a mais aceitável, porque se utilizam obras preparatórias do assentamento da via, há muitos anos realizadas, e o material de bitola reduzida a retirar do actual caminho de ferro.

Mas o prolongamento, quer para Leste, quer para o Sul, exigiu dispendiosíssimos trabalhos no trôço existente da linha férrea. Como sabe qualquer pessoa, mesmo leiga, a bitola 0,60 não suporta um intenso tráfego. Optou-se pelo seu alargamento para a medida normal de 0,67. No momento em que escrevo, a maior parte do percurso encontra-se preparado para receber a nova linha. Surgiram, porém, graves dificuldades entre as estações da Humbia e a Quilemba, onde o degrau da

Chela é mais ingreme. Apresentaram-se vários projectos para resolver este pequeno problema que só aguardam decisão suprema. Outras beneficiações, previstas entre Mossâmedes e Sá da Bandeira, incluem o lançamento de duas grandes pontes sobre os rios Bero e Giraul, nas proximidades daquela cidade. Um caminho de ferro com o desenvolvimento e a importância, que lhe ambicionam, não pode estar sujeito às contingências das cheias, que tornam impraticável o trânsito na época chuvosa.

Pondo-se em prática os arrojados planos destas novas artérias, Mossâmedes, término do caminho de ferro no litoral, necessita dos apetrechos indispensáveis a um pôrto de intenso movimento. Por sua vez, Sá da Bandeira, como mó de duas valiosas linhas de penetração económica, tornar-se-á uma das cidades mais florescentes de Angola.

#### ÁVILA DE AZEVEDO

#### LOURENÇO MARQUES

Aproveitando o ensejo das festas comemorativas do 21.º aniversário da fundação do Club Ferroviário de Lourenço Marques, realizou-se um serão de homenagem ao respectivo director, o ilustre engenheiro sr. Pinto Teixeira, durante o qual os filhos dos ferroviários, bem como êstes e outros funcionários, exibiram notáveis exercícios de ginástica.

#### ANGOLA

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela tinha, em fins de 1944, ao seu serviço, em Angola, 502 empregados europeus, 437 assimilados, e 6.050 indígenas.

O movimento para a fronteira, ou seja, o tráfego internacional, manifestou, apesar da guerra, estacionamento.

De ou para o BCK registou o seguinte tráfego: em 1939, 1.317 vagões; 1940, 1.105; 1941, 1.045; 1942, 1.237; 1943, 1.163; 1944, 1.022.



# Linhos Estrangeiras

**FRANÇA** Num horário dos caminhos de ferro, recentemente publicado, e que entrou em vigor em 1 de Outubro, são anunciados consideráveis progressos na reconstrução e restabelecimento das linhas férreas francesas.

Além de um notável aumento de comboios rápidos nas linhas principais, voltaram ao serviço as carruagens-cama, as quais ficam à disposição do público em geral.

Os viajantes que façam grandes percursos, durante os quais tenham de mudar de comboio em Paris, poderão comprar antecipadamente os seus lugares para a segunda parte da viagem. Na linha do Norte, que liga Paris com Bolonha e Calais, haverá grande acréscimo no movimento dos comboios.

O viaduto de Chantille, que já se encontra reconstruído e foi posto de novo ao serviço no dia 8 de Outubro, reduziu o tempo da viagem de Paris a Lille.

Esse viaduto é o que liga Paris com todos os troços das linhas principais que levam aos portos do Norte, a Bruxelas e a Antuérpia, assim como ao norte da Alemanha.

**HUNGRIA** A rádio de Budapeste disse que o que o exército vermelho entregará todos os caminhos de ferro húngaros ao Estado húngaro. O presidente da Comissão de Fiscalização Aliada na Hungria, marechal Voroshilov, assinou os documentos de transferências oficial, em Budapeste.

**ROMÉNIA** A emissora de Bucareste, anunciou que chegaram à Roménia, enviados da Rússia, mil auto-carros. Vão ser utilizados para o serviço regular de passageiros a fim de atenuar a crise do tráfego dos caminhos de ferro.

**SUÉCIA** A electrificação dos Caminhos de Ferro do Estado Sueco permitiu economizar, durante o período da guerra, 7 milhões de toneladas de carvão.

Os caminhos de Ferro do Estado Sueco têm actualmente a seu cargo a exploração de 11.650 quilómetros da rede ferroviária total do país, que é de 17.000 quilómetros.

A electrificação destes caminhos de ferro iniciou-se há trinta anos.

# Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de Novembro de 1895)

## Os freios automaticos de ar comprimido

Estes freios não satisfazem inteiramente ás companhias de caminho de ferro.

Alem das frequentes rupturas dos tubos de borracha e as paragens intempestivas que d'ahi resultam, o principal defeito d'estes apparelos é a falta quasi absoluta da *moderabilidade*.

O aperto e o desaperto são bruscos, o que pôde ter inconvenientes, sobre tudo na descida de pronunciadas e extensas pendentes.

Este defeito torna-se mais sensivel nos trens de grande composição, nos quaes ha precisão de recorrer ás valvulas de acção rapida para que a acção do freio seja efficaz e não traga as ligações reacções prejudiciais ao material.

Numerosas experiencias e diligencias se teem feito para cortar estes inconvenientes e entre elles podemos mencionar o emprego feito nas linhas de Paris-Leão-Mediterraneo do freio não automatico, em combinação com o freio automatico. Um engenhejro da companhia do Oeste acaba de inventar um apparelo electrico, que combinado com o freio Westinghouse, permite moderar o aperto d'aquelle. Além d'isso, o novo apparelo permite (o que era até agora impossível com o freio de ar comprimido), regular da mesma forma o desaperto, como o demonstram os diagramas das experiencias. Ainda mais, em caso de paragem intempestiva ocasionada por uma ruptura do tubo, o freio pode ser desapertado imediatamente sem que seja necessário descer da machina. E' claro que o não funcionamento accidental do apparelo electrico não afecta em nada o funcionamento normal do freio de ar comprimido.

As experiencias proseguem nas linhas da companhia do Oeste, e tudo faz prever que esta nova invenção constituirá um aperfeiçoamento que será adoptado pela maioria das companhias que empregam freios de vacuo ou de ar comprimido.

## As ligações ferroviárias entre Portugal, a Espanha e a França VÃO SER COORDENADAS

No próximo mês de Novembro celebrar-se-á em Sevilha a assembleia dos delegados da Rêde Nacional dos Caminhos de Ferro de Espanha, de Portugal e da França, a-fim-de serem discutidos problemas de importância para os três países. Assistirão cerca de 50 delegados e os directores da Companhia Internacional dos Wagons-Lits. Serão tratados os pontos principais que assegurem a perfeita coordenação dos serviços ferroviários. É de prever que, depois dessa reunião, serão inaugurados novos serviços ferroviários em Espanha, Portugal e França dentro das possibilidades das actuais circunstâncias.

# PARTE OFICIAL



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

### Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O Diário do Governo n.º 91, 2.ª série, de 20 de Abril de 1945, publica o seguinte:

#### Repartição de Estudos, Via e Obra

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, concordando com o parecer da comissão a que se refere o decreto n.º 19:881, que seja declarada sobrante uma parcela de terreno, com a superfície de 153<sup>2</sup>,80, à esquerda da linha férrea do Vale do Vouga, entre os quilómetros 28,201.55 e 28,290.70, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada no lugar de Faria de Baixo, freguesia de Couto de Cucujãis, concelho de Oliveira de Azeméis, distrito de Aveiro, e confronta ao norte com o caminho de ferro, ao sul com caminho, ao norte com Manuel Ferreira Lopes e ao poente com o caminho de ferro.

A venda da supracitada parcela de terreno é regulada pelas disposições do artigo 6.º do mencionado decreto-lei n.º 22:562.

O «Diário do Governo» n.º 95, 2.ª série, de 25 de Abril de 1945, publica o seguinte:

#### Repartição de Exploração e Estatística

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 17 do corrente de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, modificando os preços de transporte aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, a remessa de utensílios de aço e de ferro, na parte referente às linhas da antiga rede daquela Companhia.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 17 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de grande velocidade, em vigor nas linhas do Sul e Sueste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o capítulo IX da referida tarifa, que contém preços especiais para o transporte de géneros frescos.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 17 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de

Ferro, alterando a redacção do terceiro período da condição 7.ª do aviso A n.º 389, que regula o serviço de combóios especiais.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 17 do corrente mês de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (Caminhos de Ferro do Vale do Vouga), destinado a anular a tarifa especial interna n.º 2, de pequena velocidade, e o seu primeiro aditamento.

O «Diário do Governo» n.º 225, 2.ª série, de 25 de Setembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de 1.º aditamento à tarifa especial n.º 3 — grande velocidade — bilhetes de *gare*, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal, pelo qual são modificadas as condições de requisição e de substituição de bilhetes para entrada em qualquer estação para o serviço de corretores e angariadores de hóspedes de hoteis e pensões.

O «Diário do Governo», n.º 220, 2.ª série, de 19 de Setembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-

## GLYCOL

### O IDEAL DA PELE



PRODUCTOS V. A. P.

O GLYCOL amacia a pele.

O GLYCOL dá aos lábios a maior frescura.

O GLYCOL é o ideal fixador do pó de arroz.

O GLYCOL evita o cieiro.

O GLYCOL dá a todas as peles o raro encanto da mocidade.

O GLYCOL cura o «cres-tado» do Sol e o «queimado» da Praia.

O GLYCOL cura todas as impurezas e estragos da pele, tais como: erupções, borbulhas, espinhas, impigens, rugas, manchas, escoriações leves, mordeduras de insectos, etc., etc.

À venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

RUA DO GUARDA MÓR, 20, 3.º E. (a Santos) LISBOA

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 4\$50 em sélos do correio, nome e morada

lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 11 do corrente mês de S. Ex.º o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, alterando os preços de transporte aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, a carvões minerais.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 11 do mês em decurso de S. Ex.º o Sub-Secretário de Estado das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial interna n.º 1, de pequena velocidade, apresentado pela Sociedade de Construção e Exploração de Caminhos de Ferro no Norte de Portugal (Caminhos de Ferro do Vale do Vouga), pelo qual é suspensa, até 31 de Dezembro do corrente ano, a aplicação, a remessas de detalhe, do capítulo 1 da referida tarifa.

O «Diário do Governo», n.º 221, 2.ª série, de 20 de Setembro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 11 do corrente mês de S. Ex.º o Sub-Secretário do Estado das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portu-

gueses, destinado a substituir o aviso A. n.º 770, limitando o regime de aceitação de remessas de lenha e carvão vegetal.

O «Diário do Governo», n.º 227, 2.ª série, de 27 de Outubro, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do decreto-lei n.º 27:665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 21 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, anulando o aviso A. n.º 346, de 8 de Março de 1939, que estabelece preços especiais para passageiros da estação de Santa Comba Dão para a paragem de Nagosela, ou *vice versa*.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

EDEN – 15,30 e 21,50 – «Até à vista».

OLIMPIA – Às 2,45 e 8,45 – «Alma do Zorro».

COLISEU – Às 21,30 – «Cinema».

PARQUE MAYER – Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO – Exposição de animais.

Quereis dinheiro?  
JOGAI NO

*Gama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!

## POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 26519

Dr. Armando Narciso—Medicina, coração e pulmões—às 6 horas  
Dr. Bernardo Vilar—Cirurgia geral e operações—às 5 horas  
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 1 hora  
Dr. Correia de Figueiredo—Pele e sifilis—às 6 horas  
Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 5 horas  
Dr. Mário de Mattos—Doenças dos olhos—às 2 horas  
Dr. Mendes Belto—Estômago, fígado e intestinos—às 4 horas  
Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 3,30 horas  
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 3 horas  
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 5,30 horas  
Dr. Armando Lima—Bôca e dentes, prótese—às 2 horas  
Dr. Aleu Saldaña—Raio X—às 4 horas  
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 4 horas

ANÁLISES CLÍNICAS

## Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira)

EDIFÍCIO TODO

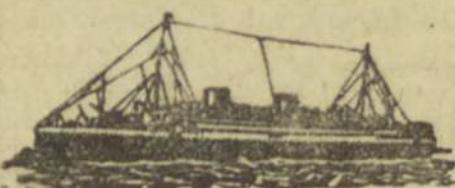
#### DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

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

FALA-SE FRANCÊS Gerente: FERNANDO RODRIGUES

LISBOA—Rua dos Douradores, 222

TELEFONE 21616 — PORTUGAL



## MALA REAL INGLEZA (ROYAL MAIL LINES, LTD.)

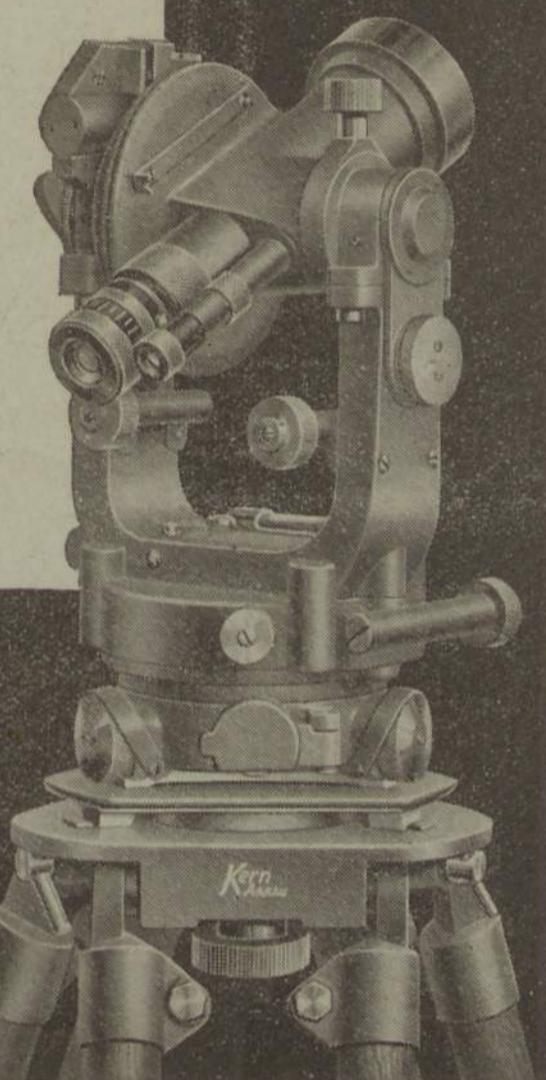
Continuam regularmente as carreiras para Madeira, Las Palmas, S. Vicente, Pernambuco, Baia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, e Buenos Aires, e no regresso da América do Sul para Vigo, Coruña, Cherbourg, Boulogne, Southampton e Londres. Todos os paquetes desta antiga Companhia têm as mais modernas condições de conforto e segurança. Agentes para passagens e carga: Em Lisboa: Para os paquetes da classe «A» James Rawes & Co. Rua Bernardino Costa, 47-1.º Telefones: 23232-3-4. Para os paquetes da classe «H» E. Pinto Basto & Ca. Lda. Avenida 24 de Julho, 1-1.º Telefones: 46001 (4 linhas). No Pórt: Tait & Co. Rua Infante D. Henrique, 19 Telefone: 7.

LUCRE, ACERTE, ATINE, PINTANDO COM VALENTINE

Os novos  
Teodolitos de  
círculo duplo

**Kern**  
AARAU  
(Suissa)  
DK

permitem obter  
os melhores  
resultados em  
medidas, com  
mais facilidade,  
mais rapidez  
e com menor  
esforço



KERN & Cia. S. A.  
AARAU (Suissa)

Fábrica de mecanica fina e óptica

Represenlantes:  
**CARLOS GOMES & Cia**  
Lda.  
**LISBOA**  
Aparlado 658 - Telef. 21143

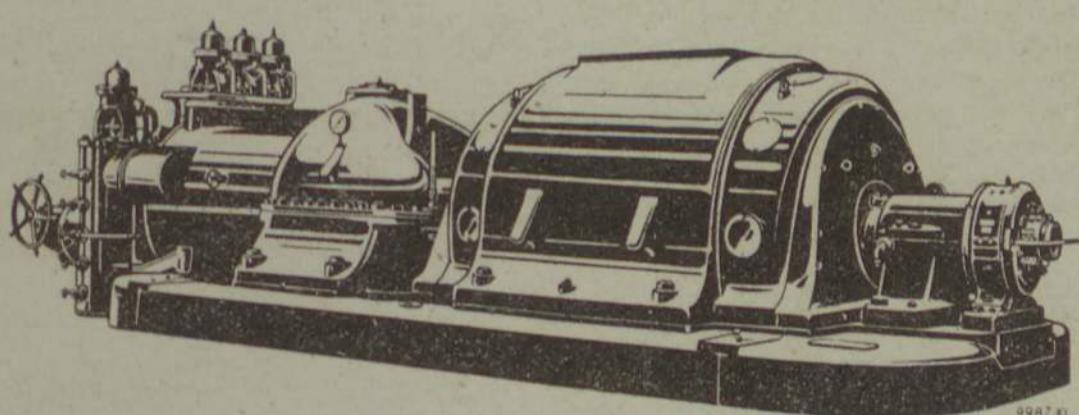
Telefone 2411

Teleg. BROWN BOVERI — Pôrto (Universal Trade Code)

Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.ia

B A D E N — S U I Ç A

A firma que instalou o maior número de kilowatts nas Centrais Eléctricas Portuguesas — A firma que montou o maior número de turbinas a vapor em Portugal



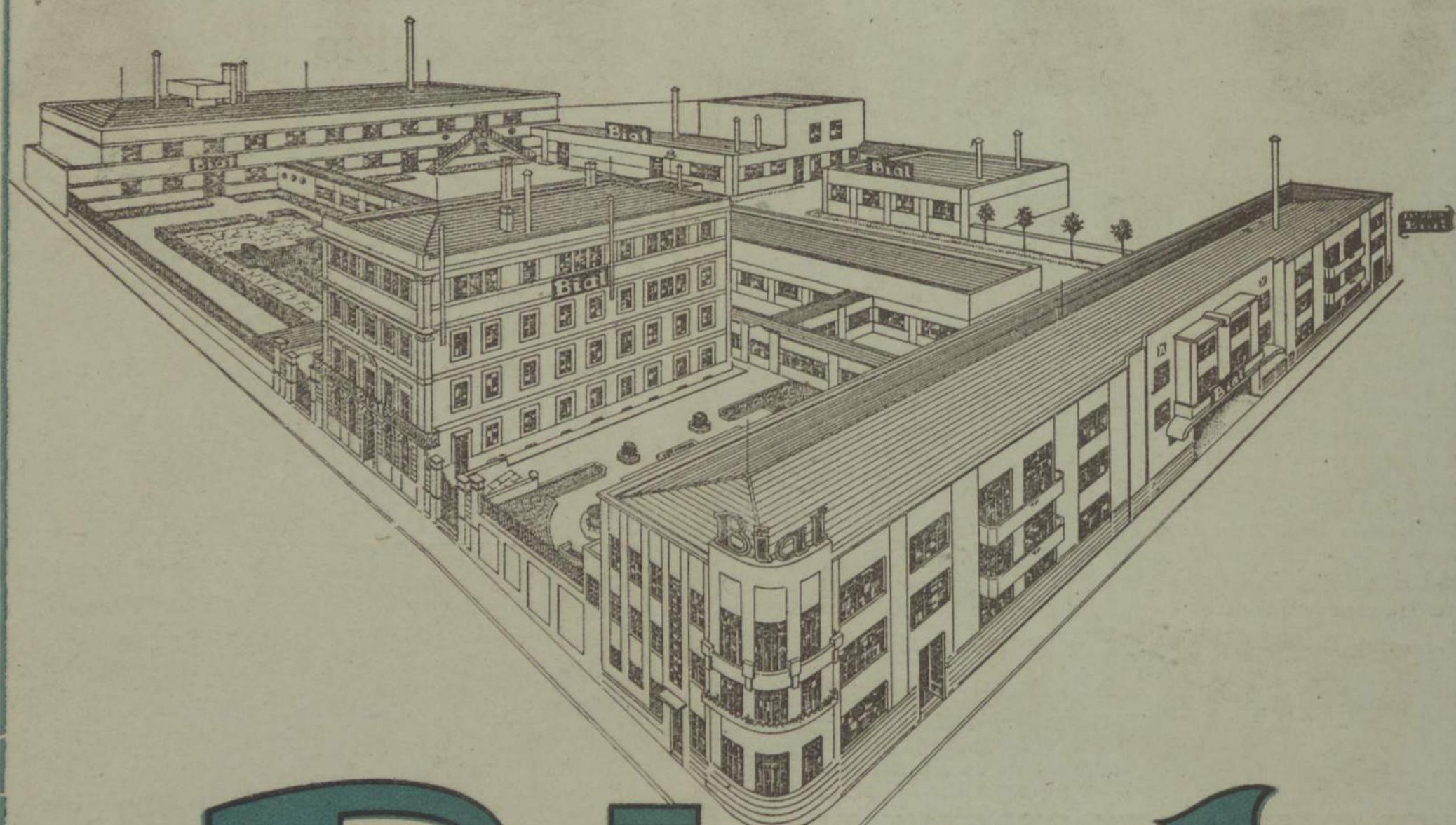
União Eléctrica Portuguesa, Pôrto  
Turbo-grupo a vapor de 7.500 kilowatts

Representante geral para Portugal e Colónias:

**EDOUARD DALPHIN**

ESCRITÓRIO TÉCNICO:

Praça D. João I, 25, 3.º, Dt.º — Pôrto



# BIAL

É NESTES LABORATÓRIOS  
QUE SE PREPARA O

**BENZO-DIACOL**

DRÁGEAS

XAROPE

ACALMA IMEDIATAMENTE A TOSSE