

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: 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 no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Mousinho da Silveira, 136
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1431

1—AGOSTO—1947

ANO LVIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal (semestre) 30\$00

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

Números atrasados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$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:

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

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

Vapor, Electricidade e Petróleo, em confronto, nos Caminhos de Ferro, pelo Engenheiro Civil Américo Vieira de Castro	291
O Congresso Internacional de Caminhos de Ferro em Lucerna, (Do nosso delegado especial C. O.)	293
Ecos & Comentários, por Sabel	296
O nosso número especial comemorativo da Tomada de Lisboa	296
O Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, por A. F. P.	297
Esperando a coordenação dos transportes terrestres..., pelo Capitão de Engenharia Jayme Gallo	300
Os Caminhos de Ferro na Literatura, pelo Dr. Busquets de Aguilar	303
Há 50 anos	305
Parte Oficial	306
Espectáculos	307
O que todos devem saber	308

Vapor, Electricidade

e Petróleo, em confronto,

nos Caminhos de Ferro

DESFAVOR MUNDIAL DA ELECTRICIDADE

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

MANUSEAMOS o livro «The Railway Handboock, 1946-1947», publicação da importante revista «Railway Gazette». Nele se encontram, sob uma forma extremamente condensada, valiosíssimos esclarecimentos sobre os caminhos de ferro de todo o mundo.

A pág. 75 vem um interessante quadro no qual se mencionam os 68 percursos mais rápidos em toda a América. A velocidade comercial varia de 112, ^{km}9 a 137, ^{km}7 à hora. A máxima é obtida em um pequeno percurso de 26, ^{km} 3. A mínima, de 112 ^{km} à hora é conseguida no *Union Pacific* num longo percurso de 410 ^{km}. Semelhante velocidade, num tão longo trajecto, é notabilíssima, e revela, não só poderosos meios de tracção, como uma organização ferroviária verdadeiramente exemplar.

Nos 11 percursos mais rápidos, cujas ve-

locidades vão de 122, ^{km}9 a 137, ^{km}7, é exclusivamente empregado o motor Diesel.

No quadro seguinte indicam-se os diferentes sistemas de tracção, o número de trajectos nos quais são empregados e a sua percentagem para o total dos 68 considerados.

Sistemas de tracção	Número de percursos	Percentagem para o total
Diesel	52	76,4 %
Vapor	12	17,6 »
Electricidade	4	5,8 »

Devemos reconhecer que a «Grande Fada», tão preconizada para as grandes velocidades, faz neste quadro, tão recente, uma tristíssima figura.

Estes resultados, quanto aos diferentes sistemas de tracção em combóios extra-rápidos,

não devem surpreender os engenheiros versados em assuntos ferroviários. Apenas poderão surpreender os leigos, sempre deslumbrados com o brilho da «Grande Fada», e com o que leêm e ouvem dizer acerca dos predicados de tão grande Dama.

Observemos agora o quadro seguinte no qual se indicam, ao rebentar da última guerra, a extensão total das vias férreas em milhas inglesas (1609^m), as extensões electrificadas e as percentagens destas últimas para o total, nos principais países do mundo.

PAISES	Extensão total	Extensão eletrif.	Percentagens das linhas electrificadas para o total
U. S. A. . .	245.752	3091	1,2 %
França . . .	40.438	2194	5,0 »
Alemanha . . .	36.256	1459	4,0 »
Inglaterra . . .	20.121	958	4,7 »

A maior percentagem (5 %) encontra-se no país onde todas as companhias ferroviárias faliram em 1938; a menor (1,2 %) no país onde actualmente os caminhos de ferro gozam da maior prosperidade.

Mas, afinal, após 40 anos de estudos, experiências e intensíssima propaganda, estas percentagens são absolutamente insignificantes e desanimadoras.

Em presença de tais resultados será de aconselhar a electrificação das linhas mais pobres da Europa, como são as portuguesas?! Será bem difícil responder pela afirmativa.

Todavia, na entusiástica conferência do sr. eng.º José Vaz preconizava-se a electrificação de nada menos do que 40 % das linhas da C. P.!!...

Felizmente não cremos que algum Governo Português se abalance a dar tão aleatório emprego ao dinheiro dos seus contribuintes.

A PARTIR DE 1 DE AGOSTO O «SUD-EXPRESS» passa a circular duas vezes por semana

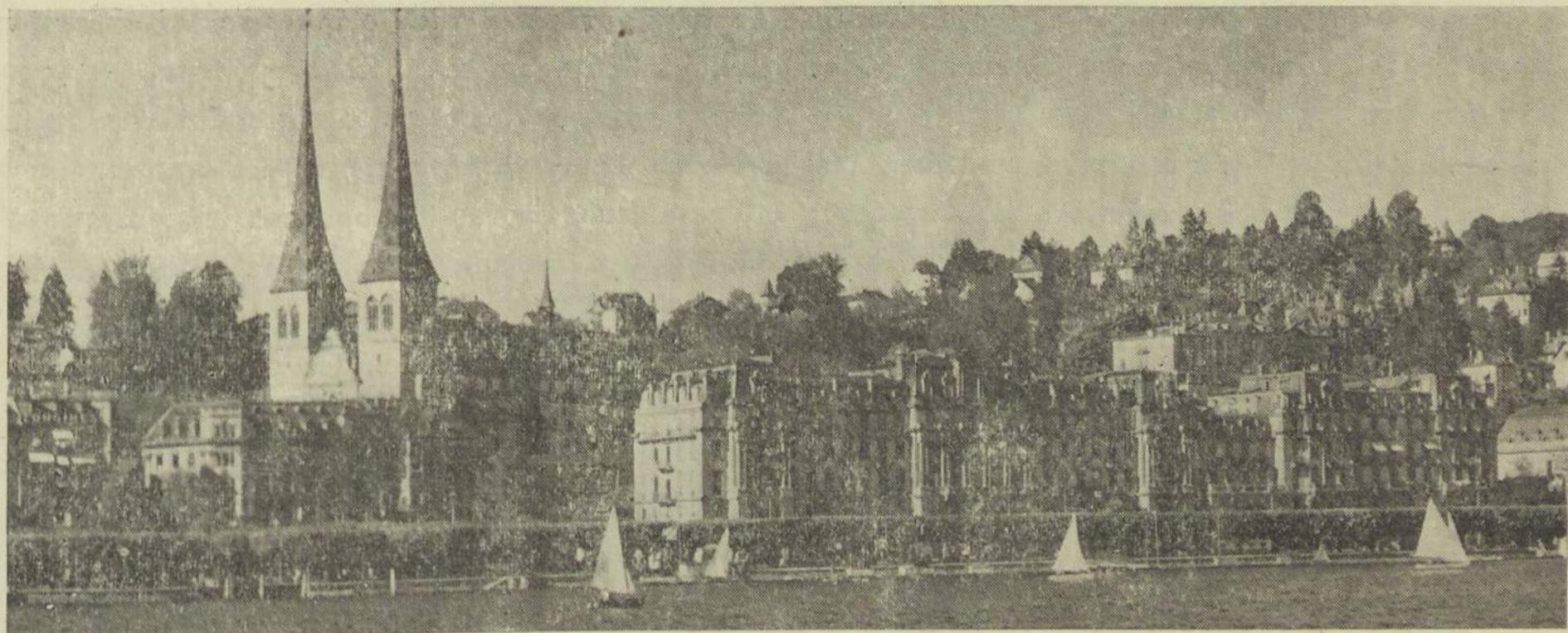
De hoje em diante, a circulação do «Sud-Express» entre Lisboa e Irun, que se efectuava uma vez por semana, passa a fazer-se duas vezes, em cada sentido.

Por esse facto, o horário deste combóio sofre a seguinte modificação:

Sentido Lisboa-Irun, aos sábados e terças-feiras com partida de Lisboa R. às 12,05. Sentido Irun-Lisboa às segundas-feiras, com chegada a Lisboa R. às 19,20.

Nos períodos em que a hora espanhola estiver avançada de 50 minutos sobre a hora portuguesa, o horário manter-se-á como anteriormente, isto é, partida de Lisboa às 11,25 e chegada a Lisboa às 17,56.

Trata-se, pois, de um importante melhoramento e logo que a Companhia «Wagons-Lits» possua carruagens novas, a circulação do «Sud-Express» passará a fazer-se tri-semanalmente.



A majestosa cidade de Lucerna

O Congresso Internacional de Caminhos de Ferro em Lucerna

(Do nosso delegado especial)

LUCERNA, 25 de Junho — Falámos ontem da visita à Fábrica de máquinas e locomotivas de Winterthour, fundada em 1871, exactamente na época dos primeiros trabalhos da extensão de linhas na Suiça.

Os congressistas foram divididos em grupos de 10 pessoas, acompanhados cada um deles pelo seu intérprete. A fábrica tem uma extensão de quilómetros e os dirigentes aproveitam o facto para que a visita seja uma espécie de «ordem de marcha», pois pouco lhes interessa descriminar a manufactura das locomotivas e às perguntas que são feitas pelos visitantes, mestres no assunto, vão respondendo — o que é natural — sómente ao que lhes interessa.

A construção de locomotivas foi, desde a criação da fábrica, o seu principal objectivo. Depois veio a especialidade dos caminhos de ferro para a montanha e não só iniciaram os trabalhos para a Suiça como também os estenderam para o estran-

geiro. Após a tracção a vapor, seguiu-se a eléctrica em 1890, ano em que construiram a mais possante locomotiva eléctrica do mundo, que foi exibida na Exposição Nacional Suiça de Zurich, em 1936. Esta fábrica tem ao seu serviço perto de 2.500 empregados, que trabalham numa superfície de duzentos mil metros quadrados.

No final da visita foi oferecida aos visitantes uma rápida refeição, e, casualidade interessante, tivemos na nossa mesa dois distintos engenheiros: Jorge Melo Vieira, director de Exploração do Caminho de Ferro de Luanda, irmão do hoje coronel Melo Vieira, nosso antigo companheiro das primeiras linhas na guerra de 1914-1918 e Eugénio Sales Lane, administrador do Caminho de Ferro do Amboim. Estes dois belos companheiros, despidos de qualquer vaidade, são os homens que apreciamos e com quem trocamos umas «saudes». Também foi nosso companheiro de mesa o sr. Engenheiro Pinto Teixeira, que não aban-

dona o seu costumado cachimbo e que, falando todas as línguas, consegue nos matem a sede com boas bebidas.

Feita a visita a Winterthour regressaram os visitantes noutro comboio eléctrico a Lucerna.

Serenata de Mozart

O Município de Lucerna convidou os congressistas para assistirem a um concerto nocturno diante do Monumento do Leão. É um recinto

deveras aprazível onde o maestro Paul Sacher nos deliciou com um magnífico programa, constituído por obras do compositor alemão W. Amadeu Mozart, que morreu tísico em Viena, em 1791. Foram duas horas de boa música, em que recordámos um moço de grande talento que a morte roubou aos 35 anos.

A orquestra «Collegium Musicum Zürich» tinha como solistas Joseph Bopp e Emmy Hürlimann, que foram aplaudidos pela assistência.

C. de O.

A acção dos engenheiros portugueses

A XIV sessão da «Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro» — mais vulgarmente designada por «XIV Congresso Internacional de Caminhos de Ferro» — reuniu em Lucerna cerca de 500 ilustres engenheiros e altas personalidades de todo o mundo ferroviário e revestiu-se do mais alto interesse, de que não deixaremos de focar, em próximas notícias, alguns dos mais notáveis aspectos.

Por hoje, limitar-nos-emos a notar o papel importante que nele teve a engenharia ferroviária portuguesa, por via de alguns dos seus mais representativos valores.

O sr. engenheiro Pinto Teixeira (director dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique) foi o relator especial da Questão IV — «Construção de Habitações para o Pessoal» — cujos pontos de vista defendeu com grande brilho nas sessões da IV Secção dos dias 24 e 26, aberta, a primeira, sob a presidência do sr. engenheiro Raúl Couvreur (presidente do Conselho Superior de Obras Públicas e membro da Comissão Permanente do Congresso), que cedeu depois o lugar ao Vice-Ministro das Comunicações da China, S. E. H. Ling.

O sr. engenheiro Rogério Ramalho (director geral dos Caminhos de Ferro) fez, na sessão comum, do dia 25, das Secções II e V e em resposta a uma pergunta do Relator Guignard (Caminhos de Ferro Federais Suíços), uma muito interessante exposição acerca da experiência relativa às carruagens metálicas e correspondente equipamento de reparação em Portugal, desenvolvendo as suas

considerações a respeito do material Budd, em uso entre nós desde 1940.

O sr. engenheiro Pedro de Brion (sub-director da C. P.), além de fazer parte da mesa da III Secção, interveio também com autoridade na discussão relativa ao preço de custo do transporte em comboio e «auto-rail», intervenção igualmente assumida, judiciosamente, pelo sr. engenheiro Vasconcelos Porto (exploração da C. P.), no tocante aos meios preconizados para evitar o agravamento do referido preço de custo.

Na sessão de 26 da III Secção e na apaixonada discussão das «pontas de transporte», que despertou no Congresso o maior interesse, o sr. engenheiro Manitto Torres (da D. G. C. F. e delegado dos caminhos de ferro de Benguela), mostrando-se concorde com a opinião do relator quanto à reparação expedita do material nos dias críticos e à hipótese — mais teórica que real, acentuou — de escalar no tempo as licenças pagas, declarou-se na mais absoluta oposição com as restantes conclusões propostas.

Em vez das suas medidas de carácter violento (como supressão de concessões habituais, modificação dos períodos de férias, condicionamento de partidas, mudança arbitrária de datas festivas, recusa de serviços, etc., que — afirmou — arrastariam em países de menor massa de passageiros, as mais funestas consequências e uma fuga decidida para a concorrência), propôs e defendeu um procedimento diametralmente oposto, isto é, o de obter o nivelamento, com clara vantagem comercial, não

pela tentativa dum corte violento das «pontas», mas pelo preenchimento hábil dos «períodos cava-dos», através de medidas atractivas, facilidades tarifárias e excitação de períodos festivos intermédios



O engenheiro Costa Couvreur, membro da Comissão Permanente do Congresso, nos trabalhos da I Secção

(desportos, campismo, pesca, excursionismo turís-tico, reuniões, festas populares, etc.), fáceis de obter, em países organizados, populosos e progres-sivos pela colaboração da Imprensa, do Estado, das associações populares e dos próprios organismos interessados.

Apoiado pelo eng.^o Slaughter (Nizam's State Ry), que declarou que na conclusão proposta se ignoravam propositadamente vários aspectos da questão, entre eles o da concorrência, e depois dum troca de impressões entre os engenheiros Dandridge, Marin e Colle (London & North State Ry, Estado Italiano e S. N. C. F. Belgas), foi resolvido dar à conclusão um aspecto diverso e conciliatório, esclarecendo-se que as Administrações não tinham obrigação de recorrer a ela, pois se tratava de meras sugestões.

O interesse que suscitou, entre uma assistência de técnicos especializados, esta intervenção do sr. engenheiro Manitto Torres deduz-se claramente não só do seu teor como da gravura, de signifi-cado flagrante, que publicamos.

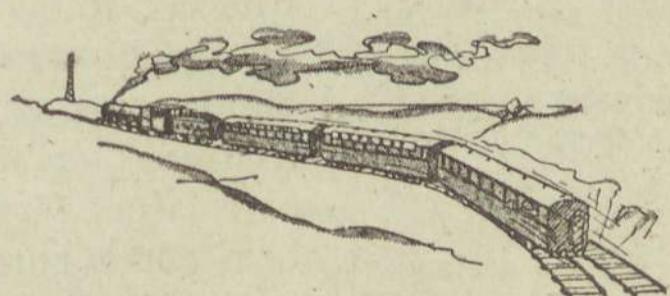
Resta-nos acrescentar, como complemento da excelente actuação de Portugal no Congresso que, tendo a Comissão Permanente resolvido que, entre o Congresso de Lucerna e o que se lhe seguirá, se realizasse uma sessão da Comissão referida, «élar-gie» (cada membro da dita comissão fazendo-se acompanhar de alguns técnicos competentes), o sr. engenheiro Raúl Couvreur, precedendo acordo do Governo Português, propôs e foi aprovado que o país escolhido para tal reunião, entre muitos que o solicitavam, fosse Portugal, resolução, tão feliz quanto honrosa para o nosso País, que o Con-gresso de Lucerna ratificou por aclamação! Assim, tal reunião — que constitui um verdadeiro con-gresso de base técnica mais acentuada — reali-zar-se-á em Lisboa no ano de 1949.

Não deve a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» — que acompanhou com o maior interesse o Con-gresso de Lucerna, em que se fez representar pelo seu Director-Gerente — deixar de se congratular vivamente por factos tão honrosos para Portugal, e fá-lo com tanto maior prazer quanto é certo



O engenheiro Manitto Torres em uma das suas intervenções na III Secção do Congresso

que, ligada por uma profunda estima aos engenhei-ros que ali se afirmaram tão notavelmente, não pode esquecer que alguns deles são seus velhos amigos e colaboradores.



Ecos & Comentários

Por SABEL

Um ferroviário, com risco da própria vida, salvou da morte um rapaz

NÃO é pela primeira vez que, nestas colunas, registamos actos de heroísmo e abnegação praticados por ferroviários, que, para salvarem a vida alheia, arriscam a própria.

Mais um desses actos vamos, hoje, arquivar. Foi há poucos dias, na estação de Campanhã. Manuel Ferreira, de 15 anos, aprendiz de electricista, quando atravessava rapidamente a linha férrea, tropeçou e caiu. Aproximava-se um comboio... Era a morte certa. Então, um homem decidido e corajoso, sem medo ao perigo iminente, precipita-se sobre a linha e arranca o pobre rapaz da situação crítica em que se encontrava. Um segundo mais e ambos teriam sido esmagados pela locomotiva.

Esse homem corajoso chama-se Armando Augusto e é ferroviário. As pessoas que presenciaram seu acto heróico, felicitaram-no e comoveram-se.

Actos heróicos como este merecem registo e louvores. Não podíamos, pois, deixar de o arquivar nestas colunas.

O pessoal das eléctricas

EM tempos idos parece-me ter lido nos periódicos que o ilustre colonialista e antigo administrador da Companhia Carris, sr. coronel Batista Coelho, havia instituído na referida Companhia uma aula de civilidade e etiqueta para que o respectivo pessoal dela tirasse resultados necessários para que o público não fosse brutalizado pelas incorrecções que, constantemente, se notavam dentro e fora dos «eléctricos». De facto, durante alguns anos eram notórias as boas maneiras que parte do pessoal dispensava, sem favor, aos passageiros dos «eléctricos». Verifica-se agora a perda de velocidade educativa desses funcionários, que julgam que o passageiro é o culpado da falta de aumento de salários para recompensa dos seus serviços.

E vem isto a propósito de termos notado, há dias, que um conductor, em tom arrogante, se dirigiu aos passageiros nestes termos:

— Quem troca vinte escudos?

É lógico que ninguém queira e deva responder a um funcionário que pede um favor em termos tais. Pois o homenzinho não esperou muito tempo que não acrescentasse:

— Pois hão-de vir para cá com notas de 20 que não levam nada.

Ainda outro caso curioso de má criação. Na quinta-feira, 29 do mês findo, no Cais do Sodré, uma família pretendia subir para um carro e quando uma senhora se agar-

rava ao corrimão, o veículo seguiu, a dar a volta àquela, Praça.

Chamado o condutor 1653, este, com ar de desprezo, disse: — Do outro lado é que se toma o carro. E continuou, no entanto, a conversa pegada que entretinha com um amigo.

Do outro lado alguém lhe observou a incorreção, mas o «cavalheiro», que nada tem de respeitável, não tuguio nem mugiu.

Porque não volta a funcionar, na Carris, a antiga aula de educação e civilidade?

Sempre... as mulheres

O semanário «Torreense», que se publica em Torres Vedras, publicou, recentemente, umas frases rimadas dedicadas à mulher, pelo seu colaborador sr. Carneiro Martins, e que rezam assim:

Mulher magra, é rabujenta,
Mulher gorda, é preguiçosa,
Mulher loura, é ciumenta,
Mulher morena, é teimosa,
Mulher baixa, é barulhenta,
Mulher alta, é buliçosa,
Mulher feia, é bolorenta,
Mulher bonita, é vaidosa,
Mulher nova, é tagarela,
Mulher velha — fujam dela —,
Mulher solteira... eu maldigo...
Mulher casada, é um perigo,
Mulher viúva, é funesta.
Conclusão: nenhuma presta!

Não sabemos se o autor desta prosa rimada se encontra em terreno conquistado só pelos homens, mas o que podemos garantir é que se a propaganda das rimas for maior sujeita-se a encontrar uma «padeira» a quem preste contas.

Mas, lá diz o provérbio: — quem desdenha quer comprar. Pode muito bem ser, por consequência, que isto não passe de literatura... e que o autor das rimas em questão goste, afinal, de todas, até mesmo das bolorentas...

O nosso Número Especial

comemorativo da Tomada de Lisboa

Já no último número da *Gazeta* arquivámos numerosas referências acerca do nosso número especial dedicado às Festas da Cidade. Pelo que a Imprensa de todo o país publicou, dando-lhe especial relevo, tal acontecimento constituiu um êxito. Arquivamos hoje uma notícia do prezado diário *O Século*:

«A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* honra as suas tradições publicando um número dedicado às festas centenárias da Tomada de Lisboa. Um excelente núcleo de colaboradores dá ao referido número um interesse incontestável a par de ilustrações valiosas. Entre os artigos mais destacados conta-se «Da conquista de Lisboa ás comemorações dos seus oito séculos de História», assinado por Ferreira de Andrade, e merece ainda atenção um estudo sobre as relações ferroviárias entre Portugal e Espanha, bem como outro sobre o problema de transportes na cidade de Lisboa e seus arredores.»



As palavras que os do B. S. C. F. pisam e repisam

O Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

OBatalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro teve, em 29 do mês de Junho, a honra de ser visitado por S. Ex.^a o Senhor Presidente da República, após a sua promoção a Marechal. Acompanharam-no as mais altas entidades do Governo.

Não se desvanecerão as elogiosas palavras proferidas por Sua Ex.^a, dirigidas à Unidade, que tem honrado e sempre cumprido as missões impostas quais querem que fossem os locais e as vicissitudes, não esquecendo o seu emblema: "Sempre Fixe, Sempre Prontos a Morrer pela Pátria".

Como grande parte dos leitores da *Gazeta* passaram pelo "Sempre Fixe", não deixaremos de relatar um pouco de a vida do Batalhão.

* * *

O actual Comando é dirigido superiormente pelo sr. Comandante Frederico Vilar, cuja acção dentro daquela Unidade tem sido notável.

Contaremos uma anedota por nós vivida:

— Existe à direita do Quartel do lado do portão das armas uma placa camarária na esquina de um prédio, da Rua de Infantaria 16, onde se pode ler "Travessa de Cima dos Quarteis".

— Ora aconteceu, que, no dia seguinte à colocação daquela placa, duas praças do Batalhão que estacionavam junto do muro da rampa de acesso ao portão das armas, trocavam as seguintes frases:

"Eh, pá! já viste a cedilha do "Q" está no "U"!
"Pudera, o nosso Comandante esta manhã olhou

por cima do ombro para o "Q" e a cedilha mudou logo!..."

Vimos pela rampa acima, intimamente embaraçados a engulir em seco a conversa ouvida. Mas entrando o Portão das Armas, relembramos como tinham sido remodeladas as já inúmeras dependências e o volume das obras já realizadas. Agora que nos perdê o Comandante Vilar, foram começadas pelo mesmo gesto que só terminou quando essas mesmas obras terminaram.

* * *

Como "ecos" do "Sempre Fixe" relembramos aos que nos lêem que por cada 15 anos que passam, são 9.000 portugueses que, logo no primeiro dia, ao entrar na Unidade a primeira coisa que fazem é pisar as palavras "Sempre Fixe, Sempre Prontos a Morrer pela Pátria", e vão repisando várias vezes ao dia, até sairem.

Nos últimos 9.000 portugueses que pela Unidade passaram, só 5 ou 6 é que não são cidadãos regulares, mas pensamos o que seria se não tivessem sido soldados do Batalhão!

Todos esses portugueses, uns dessimilados pelo País e outros pelo Estrangeiro, se lembram com saudade, da dívida moral para com o Batalhão.

Por isso, nenhum há que não cumprimente com respeito todos os oficiais sargentos e camaradas, perguntando pelos seus conhecidos como pessoas de família como vão todos no Batalhão, e também quando

tocar a "Únir"? não há um que acelerada e gostosamente não venha pisar as mesmas letras.

É o Batalhão pequenino como uma bolota mas enche bem o nosso Império até à porta.

* * *

O Batalhão continua a ser o mesmo, como um combóio.

Locomotiva sempre à frente (nunca precisou "dupla").

Carruagem de 1.^a

Carruagem de 2.^a

Carruagem de 3.^a, etc.

Composto sempre na mesma ordem, nunca descarrilou.

Regulador fechado, *mas sempre com a manivela na posição de avanço para a partida*:

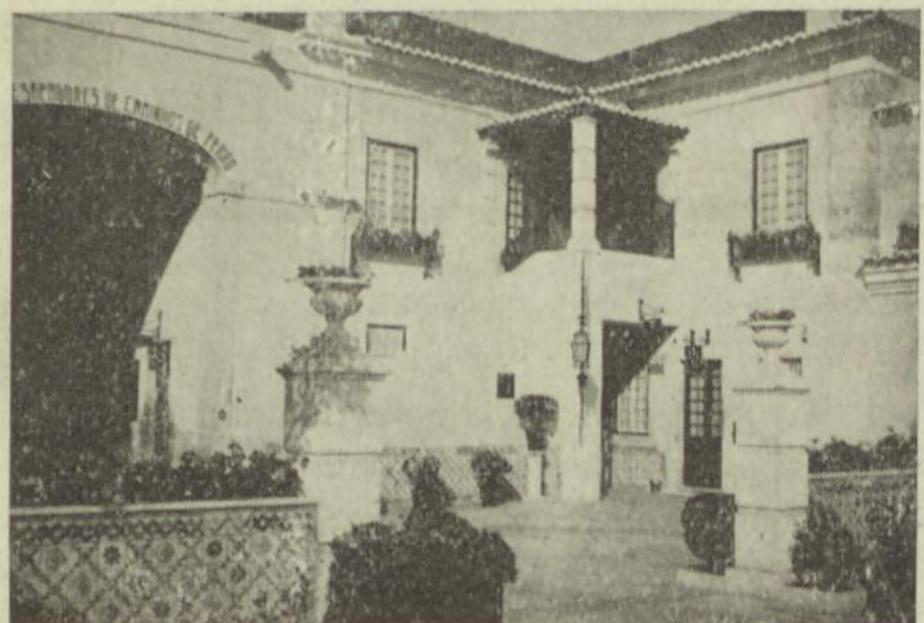
Combóio parado.

Regulador aberto, avanço com a admissão curta: Comboio marcha normal.

pessoal e material, eis-nos chegados ao local do destino.

A paisagem era das melhores, mas o espaço que a estação dispunha era o estritamente indispensável para o serviço que fazia, limitado à frente por um lindo renque de árvores, junto do local dos nossos trabalhos. Este local precisamente era constituído em toda a sua extensão e largura, por um alto aterro, devidamente resguardado, propriedade particular, e simplesmente atulhado de madeiras em depósito duma fábrica de serração instalada perto, que nos deu a ideia de uma montanha.

Olhamos para o local, olhamos para os papeis e informaram-nos: uns, que "os donos dos terrenos nunca autorizaram a cedencia de terreno"; outros, mais técnicos: que "a terraplagagem era para um mês"; olhavamos para fora da estação, encontravamo-nos bloqueados pelas inundações havidas naquele dia; olhavamos para a ordem dos trabalhos: prazo de execução 8 dias! E tornamos a olhar agora para a montanha à nossa frente: parecia que tinha crescido.



Fotografias mostrando o actual restauro, do corpo do B. S. C. F., a aprontar no dia D

Regulador aberto, manivela na admissão a pleno, a atrasar moderadamente a admissão:

É ver o combóio na sua marcha triunfal. Nenhum lhe ganha. É movimento uniformemente acelerado 30, 50, 90, 120 Km/h enquanto o demo esfrega o tridente e segura a cauda, e dá à asa.

Alguns acontecimentos pitorescos narrados por um oficial

Não deixa também de vir a propósito de entre muitos, citar alguns, apanhados por alguns oficiais da Unidade, em tarefas *com o combóio a apitar e com toda a força...*

Em ano de manobras militares, à Unidade cabe a missão de preparar, efectuar, adaptar e estabelecer vários ramais de via e cais, em diferentes locais do País.

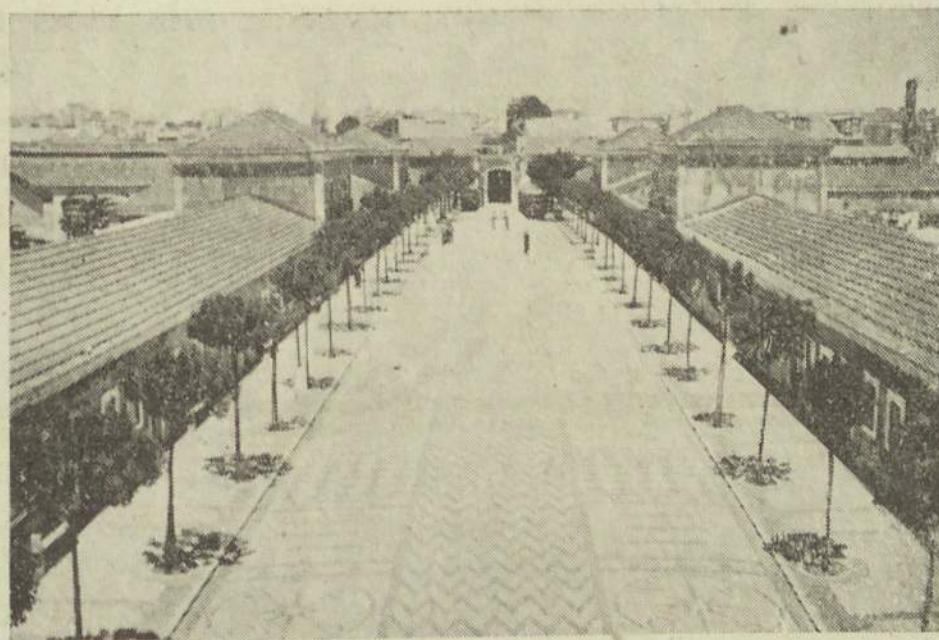
A nós calhou-nos a estação M., com o encargo do estabelecimento de troço de via e respectivo cais para um determinado combóio tipo. Munidos da planta,

Recolhemo-nos a uma dependência amavelmente cedida pelo chefe da estação, reunimos os oficiais subalternos que nos acompanhavam, estabeleceu-se o "planing", para princípio dos trabalhos.

Após o que começamos por onde a Unidade sempre presou: nunca passar por cima de susceptibilidades que podessem ferir fosse quem fosse sein uma justificação, e lá vamos numa carroça navegar até à localidade onde alguém podesse receber devidamente o conhecimento do que ia acontecer na sua propriedade por determinação superior.

Tivemos a ingenuidade de mostrar o plano dos trabalhos a executar e comunicar que nos retiravamos após 8 dias com os trabalhos concluídos. Ouviram e adivinharam o que não adivinharam. A argumentação apresentada achamos absolutamente legítima, mas era independente da missão que lá nos levava, e terminaram com uma despedida em sorriso: «assim seja, temos o prazer *daqui a 8 dias* de vermos mais uma linha na estação que há anos ambicionavamos».

Não deixaremos de citar a prestimosa colaboração



Parada de formaturas

de todo o pessoal da C. P., preciosa no momento em que se procurou dar a afinação e os retoques finais de trabalho, e citamos a pontualidade militar na apresentação de materiais e ferramenta necessários. Assim se conseguiu terminar a nossa tarefa 24 horas antes do prazo concedido!

Como se trabalhou? Após a remoção das árvores (para estas temos um processo especial) e madeiras que nos roubou 8 horas de tempo útil, abriram-se o maior número de frentes de ataque à "peníplanície" incluindo abertura de trincheiras, em escalões sucessivos. Com estes procurámos facilidade no transporte das terras e imediato nivelamento para a progressiva marcha de plataforma da via e simultâneo assentamento desta, começando pela respectiva agulha, ao mesmo tempo, que de lado se procedia à colocação de cais improvisados ao nível da plataforma dos vagões.

Fazemos ideia dos trabalhos executados pelo volume de terras deslocado para fora da estação: durante 5 dias, saíram 4 combóios de 8 vagões cada um.

* * *

Doutra vez, determinado barracão com as paredes em crespo dum aquartelamento da Unidade fora de Lisboa, devia estar caiado e pintado. O barracão media quasi uma centena de metros em comprimento, com 12 de largo e uns 5 metros de altura.

Pessoal praticamente não havia, pincéis ou brochas para caiação não aguentariam, dada a natureza do garnecimento, e este, quase negro, também pela natureza do material empregado (cimento), exigia pelo menos, as três demãos da tabela.

A caiação e pintura fizeram-se e não levou 24 horas para ser dada como pronta, e naturalmente ficou com o aspecto de ter levado 3 a 4 demãos de cal!

Como? Os três homens de que se dispunha foram equipados com uma máquina de sulfatar vinha! Os leitores adivinham o resto, um dos homens a manobrar o aparelho, outro a sulfatar... o terceiro coando a cal destinada ao carregamento.

Para fecharmos citamos mais um caso, daqueles em que a locomotiva apita, e ocorrido com um camarada nosso, tarefa que trouxe a necessidade do afastamento dos métodos normais de trabalho.

Estava-se no dia (D 6) — Entidades superiores conferenciam sobre vários assuntos, entre os quais, um determinado trabalho devia estar pronto no dia D.

Transmissão de ordens: F...! Tal trabalho tem de estar concluído no dia (D-5).

A conclusão do trabalho ordenado deu-se no dia (D-4).

O trabalho era de construção civil. Encasque, este nas espessuras mais variáveis que se possa imaginar, garnecimento, caiação, e uma série de retoques em dependências interiores.

Em laboração favorável das diferentes etapas era tarefa para um mínimo de três a quatro semanas.

Que valha a pena mencionar artifícios empregados para conclusão da obra citaremos um, que, pela vez primeira o vimos aplicar e se traduziu em ganho apreciável de tempo.

A substituição das mestras e réguas vulgarmente utilizadas para desempenar as paredes, fez-se durante a noite dispondo-se de renques de lâmpadas eléctricas quase tangencialmente às paredes, que logo denunciava os disfarces necessários a realizar.

Também para se ter a ideia do volume da obra, diremos, que dos vários materiais utilizados se gastaram para cima de 18^{m3} de areia, em paredes exteriores e beirados, e 111 quilog. de óleo de linhaça no preparo de tintas para primeiras demãos.

* * *

Terminadas que são as tarefas e verificadas que todas elas se traduzem sempre no bom exito, os comentários não deixam de ser concordes em que houve sempre "muita sorte".

É facto incontestado que o B. S. C. F. tem sempre muita sorte mas também não há nenhum elemento que após terminada a sua tarefa de momento, não deixe de respirar fundo e não diga:

«Finis, Laus Deo».

A. F. P.

Exercícios finais da Escola de Recrutas de 1947

Por absoluta falta de espaço e porque este número da *Gazeta* está já a entrar na máquina, não nos é possível publicar hoje, como desejávamos, a reportagem dos exercícios finais da Escola de Recrutas de 1947, do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, comandado pelo sr. Tenente-coronel Frederico Vilar, e que se realizaram no dia 29 de Julho, na Lamarosa e Paialvo.

Na nossa próxima edição, publicaremos, pois, o relato desenvolvido das provas finais daquela Escola de Recrutas.

Esperando a coordenação dos transportes terrestres...

P o i J A Y M E G A L L O

Capitão de Engenheiros (B. S. C. F.)

«A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses tem diante de si largas perspectivas, sem que os seus objectivos embaracem ou prejudiquem a expansão e a prosperidade das empresas de camionagem que se consagram também à exploração dos transportes terrestres. A Companhia tem seu campo de acção e a camionagem tem outro. São interesses que se conjugam e que devem entender-se e associar-se no objectivo do bem comum».

(De um discurso do Sr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses).

Voltamos hoje, gostosamente, a publicar o artigo que se segue, com a pontuação do original.

FOCADO este importante assunto pela *Gazeta*, por várias vezes e designadamente pela última vez no número de 1 de Janeiro do corrente ano, se justificou a urgência da regulamentação dos transportes terrestres em coordenação, conforme decreto que para tal efeito, supomos publicado há mais de 1 ano.

Continuam, porém, Caminhos de Ferro e Camionagem em franca concorrência de transportes, havendo na hora presente a acrescentar às facilidades disfrutadas pela camionagem, a baixa de preço de gasolina.

Aos Caminhos de Ferro assiste, contudo, o cairinho de seus dirigentes como demonstra o discurso do Sr. Presidente do Conselho de Administração da C. P., e o interesse do público, manifestado por vezes nos jornais em pedidos de construção de novas linhas.

É assim, que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, segundo nos consta, projecta introduzir importantes modificações na rede da antiga Companhia do Norte de Portugal, dando-lhe estação terminus condigna na capital do Norte, e na região Sul, têm os alentejanos manifestado interesse pela construção da projectada linha Beja a Ermidas estabelecendo a linha directa de Moura a Sines, ventilando-se ultimamente também o acabamento da linha de Estremoz a Castelo de Vide, iniciada em 1913 a partir dessa cidade e presentemente (34 anos depois!) só assente até Cabeço de Vide.

O que tem ocorrido com a execução deste projecto, patenteia de forma evidente, a indiferença dos meios oficiais pelos Caminhos de Ferro, embora se reconheça ser este o meio de transporte que presta ao país os mais relevantes serviços.

Iniciada a construção desta linha em 1913, como dissemos, inaugurou-se a sua exploração em 1925 até Souzel (20 quilómetros), e em 1937 até Cabeço de Vide (mais 30 quilómetros); isto é, decorridos 34 anos sobre o início da construção, encontram-se em exploração apenas 50 quilómetros de linha. Está-se evidentemente em presença dum autêntico *record* de lentidão, ganho com grande vantagem ao incremento que o Estado deu à construção de novas estradas e à melhoria das existentes, para satisfação do automobilismo e boas garantias da camionagem.

Projectada essa linha, tendo como pontos terminus Extremoz e Castelo de Vide, pensou-se mais tarde prolongar a sua directriz até entroncamento na linha da Beira Baixa, em Vila Velha de Rodão ou Fratel, salvo êrro, resolvendo-se, porém, num plano ferroviário posteriormente estabelecido, que não passasse da estação de Portalegre, que serve a cidade deste nome distante 11 quilómetros.

Lemos há dias na imprensa diária, o interesse manifestado pela cidade de Portalegre junto dos meios oficiais para que essa linha tenha continuação até ao burgo. O facto de Portalegre, capital de distrito e centro essencialmente industrial e agrícola, ter a sua estação de Caminho de Ferro distante 11 quilómetros, justifica plenamente tal aspiração; mas, à economia da região não basta; a sua construção até entroncar na linha da Beira Baixa, com passagem em Castelo de Vide impõe-se,

especialmente agora que esta ridente vila se fez centro de turismo e estância de águas medicinais muito procurada.

Encontra-se Castelo de Vide distante 20 quilómetros por estrada da cidade de Portalegre, e as respectivas estações ferroviárias afastadas 92 quilómetros na actual rede! Há que reconhecer francamente desfavorável para o Caminho de Ferro tal anomalia, como em condições semelhantes já referidas na *Gazeta* (n.º 1297 de Janeiro de 1942) se encontram os terminus das linhas de Reguengos de Monsarás e de Moura, e as cidades de Abrantes e Évora por falta de prolongamento da linha de Mora a Ponte de Sôr, também projectado e retirado do plano ferroviário do país.

Bem haja o sr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, declarando-se, no seu magnífico discurso, pessoa de fé, confiante e optimista, que continua a acreditar na utilidade do esforço próprio e da colaboração alheia, pois é com essa fé e êsse optimismo que alguma coisa até agora foi conseguido em Caminhos de Ferro e que o resto também se conseguirá.

Verificada insuficiente a nossa rede ferroviária, tenhamos fé que ela se completará nas condições imprescindíveis para uma exploração unificada, como já foi tratado na nossa *Gazeta* (n.º 1393 de Janeiro de 1946); carecendo de aperfeiçoamento as linhas existentes, confiemos na electrificação das linhas suburbanas, sobretudo na electrificação do Tunel do Rossio, há mais de 20 anos indicada de absoluta necessidade na *Gazeta* (n.º 890 de Janeiro de 1925) como medida de salubridade, a bem do público, e, económica, a bem da Companhia.

Sejamos optimistas, vendo que Lisboa não possue presentemente estações de caminho de ferro em condições de poderem satisfazer às exigências do tráfego que o aumento considerável da sua população ocasionou, porque, só o caminho de ferro e nunca a camionagem com a sua relativamente pequena capacidade de transporte e tonelagem, podendo prover às necessidades do abastecimento da capital, em breve serão melhoradas as condições de recepção de mercadorias, ampliando estações suburbanas e construindo outras, além de gares de triagem, como a de construção já iniciada próximo de Sacavém.

A afluência de passageiros em Lisboa, também não deixou de ser focada na nossa *Gazeta*, quando, por termos lido num diário da capital que ia ser aberta uma avenida até ao Poço do Bispo com origem junto da estação do Sul e Sueste, indicamos vantajoso este local para estação dos caminhos de ferro do Norte, Leste e Beira Baixa, estabelecendo o triangulo de transbordo Rossio-Cais do Sodré-Terreiro do Paço; com esta ou outra localização que aos entendidos se afigure melhor, tenhamos

esperança que o problema das grandes massas de passageiros chegando à capital e desta partindo, se resolverá emfim.

Esperemos, com fé, que à linha da Lousã seja dado leito conveniente, entre Coimbra-B e Ceira, como importa à segurança do transito na cidade de Coimbra e foi referido na *Gazeta* n.º 1333, de Julho de 1943.

Esperemos da mesma forma, que se satisfaçam as aspirações de Loulé e de Serpa, fazendo construir as variantes da linha do Sul e da linha de Moura, passando nestas importantes vilas, como se referiu no n.º 1297 da *Gazeta* em Janeiro de 1942.

Em conclusão: vejamos optimistas, tendo fé em melhores dias para o caminho de ferro, a bem da Nação.

* * *

Em 9 de Dezembro de 1884, os habitantes de Portalegre dirigiram ao Rei uma representação sobre o caminho de ferro daquela cidade.

A título de curiosidade, reproduzimo-la:

«Senhor! — Os abaixo assinados, habitantes da cidade de Portalegre, consciços da benéfica influência que um bom sistema de viação pública exerce na esfera das faculdades produtivas do país, já instruindo e fomentando a actividade no trabalho, já facilitando o consumo e economizando as forças e o tempo, vem, com a confiança que lhes inspira o esclarecido zêlo, que o governo de Vossa Magestade sempre tem dispensado ao desenvolvimento da viação acelerada, pedir que a directriz da linha férrea, que deve ligar o Baixo Alentejo à Beira Baixa, passe junto à cidade de Portalegre.

Esta formosíssima povoação, um dos mais intensos centros manufactureiros do Reino, está situada entre a estação do caminho de ferro das Inglesinhas, vulgarmente chamada de Portalegre, e a de Castelo de Vide, distando desta 16 quilómetros e 11 daquela.

A ligação destas duas estações satisfaria a necessidades locais importantes, porque, partindo de Estremoz, passaria junto às Vilas de Souzel, Fronteira e Cabeço de Vide (aonde existe um importante estabelecimento de águas termais) seguindo, na linha de leste, até à referida estação de Portalegre; continuaria depois a alcançar a estação de Castelo de Vide, no ramal de Cáceres, ligando-se à linha da Beira Baixa em Vila Velha de Ródão e servindo as importantes Vilas de Alpalhão e Niza.

Por esta forma, não só se procuraria desenvolver os elementos da riqueza existentes nestas exposições, mas se aproximaria da linha férrea a capital do distrito de Portalegre e se encurtaria a distância de Badajoz e Elvas e Madrid.

De mais a cidade de Portalegre é a única capital de distrito, no continente, para onde não tem sido dirigida ou estudada linha férrea especial, encontrando-se todas as outras contempladas, pelo menos, com estudos de linha e estação próprias.

Esta linha assim traçada seria, debaixo do ponto de vista defensivo, considerada verdadeira linha fronteiriça por ficar a coberto da Serra de S. Mamede, das linhas das praças de Elvas e Marvão e das obras de defesa a fazer em Campo Maior e Montalvão.

Económicalemente falando, também a pretensão dos suplicantes é de uma suma vantagem; adoptando-se esta directriz, seria dispensável a construção de parte da linha da Beira Baixa, que de Abrantes deve seguir a Vila Velha de Ródão e bem assim a ligação de Estremoz com o Crato, Tôrre das Vargens ou Ponte do Sor.

O estudo deste traçado também muito interessa à rede geral dos nossos caminhos de ferro, visto que todas as ligações das linhas das duas Estremaduras, Portuguesa e Espanhola, e bem assim a do Sul com a do Norte de Portugal se encontram dentro do mapa do distrito de Portalegre, as linhas de leste, do ramal de Cáceres e de Estremoz a Elvas atravessam o mesmo Distrito e a linha da Beira Baixa orlam ao longo do Tejo até Vila Velha de Ródam.

Finalmente, todos os projectos das diferentes ligações esboçadas ou estudadas para ligarem a rede do sueste com a do leste e da Beira Baixa cortam a área do mencionado distrito, sem todavia

servir directamente esta cidade, que carece de ligações fáceis para poder dar desenvolvimento profícuo às suas indústrias, pois que, além das fábricas de lanifícios, possue uma de rôlhas e de outros produtos de cortiça, a qual concorre, com reconhecida vantagem, aos mercados estrangeiros em virtude de ter, felizmente, atingido um providencial desenvolvimento para os habitantes desta localidade.

É essencialmente protectora a acção governativa e a sua principal missão é prover de remédio as públicas necessidades.

Em vista do exposto, e atendendo a que é axioma na vida social que os meios fáceis, prontos e seguros de comunicação animam e fortalecem a actividade económica do país, constituem a sua riqueza, são indispensáveis condições de todo o desenvolvimento nacional e muito concorrem para a civilização e prosperidade dos povos, vêm os suplicantes, muito respeitosamente, pedir a Vossa Magestade haja por bem ordenar se verifique o estudo da aludida directriz. E para isso P. a Vossa Magestade Fidelíssima a graça de deferir-lhes.

Portalegre, 9 de Dezembro de 1884.

E. R. M.

Companhia «Cimento TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA
TELEFONES 28553 - 28552

FILIAL:

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO
TELEFONE 1551



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

OS ATELIERES GRAFICOS
BERTRAND IRMÃOS, L. DA
PRIMA PELA QUALIDADE
DOS SEUS TRABALHOS

FIXE BEM
trabalhos de

FOTOGRAVURA
TIPOGRAFIA
OFF SET E
LITOGRÁFIA

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

Os Caminhos de Ferro na Literatura

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

XII

VOU-ME referir a dois escritores contemporâneos que trataram nos seus livros de assuntos de carácter ferroviário.

O senhor Joaquim Paço de Arcos procura nos seus romances dar de um modo feliz a visão actual da sociedade portuguesa nas classes mais elevadas, aparecendo em «Tons Verdes em Fundo Escuro» referência a uma viagem de Sintra a Lisboa por caminho de ferro. Para falar com Helena Medeiros, sua filha D. Matilde veio numa carruagem de 3.ª classe para evitar maior despesa.

«O combóio (¹), roncero e sujo, com um ranger de metais e traves a desconjuntarem-se, parava em todos os apeadeiros da linha curtíssima, mas de demoradíssimo percurso. Damaia, Benfica...»

«O combóio (²) jazia para ali, à banda da linha, em Campolide, porque o túnel era só um e havia outros que tinham direito à primazia».

«O combóio (³) penetrara no túnel e, como nem sequer as luzes se tivessem acendido na carruagem, ela já não via o Bento, que se distanciara, e mal enxergava os vultos mais próximos de si. Ia sentada, hirta como um espeto, no banco duro. Toda ela era hostilidade e dureza. Hostilidade para o mundo, para o vasto mundo, sob o qual caminhava, como toupeira, no escuro de um túnel imundo. Dureza para os outros e para si própria, porque, de tanto ter endurecido, já a sós consigo monologava aos sacões, aos arreganhos, e não sabia já que som tinha a sua voz diferente do da secura».

«Uma (⁴) réstia de claridade atravessava a fumarada anunciando o termo da carreira subterrânea. O combóio silvou com estridência. D. Matilde ergueu-se; o vizinho do banco passou-lhe à frente e pisou-a. — Nem sequer pede desculpa o bruto! Mas o bruto já lá ia e achou por bem deixar morrer a frase na semi-escuridão que ainda os envolvia.

«Fatigada pela demora irritante do percurso, a multidão escoava-se, qual serpente extensa marcada pelas taras da pobreza e de irremediável tédio. Não era um aglomerado de gente ansiosa de sol, de ar e de vida. Era um amontoado de seres entristecidos, curvados ao peso de mazombismo e

pelintrice hereditários, que se deslocavam do campo à cidade e vice-versa como se transitassem entre poços de mina ligados por odioso e lúgubre túnel. Presa aos movimentos do melancólico cortejo, D. Matilde ia batendo os tacões no cimento da estação, com o seu andar martelado, de remota cadência militar».

É o senhor Engenheiro Armando Ferreira, ilustre secretário da redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, um distinto humorista que, em centenas de páginas, tem caricaturado a sociedade actual nos seus defeitos, vícios e contradições, sempre jovialmente, provocando boa disposição a quem se encontre triste ou neurastenizado. No livro «Aventuras de D. Martinho de Aguilar em Lisboa» apresentou uma interessante descrição da viagem de D. Martinho para Lisboa na companhia da sua afilhada Mariquinhas, conforme se segue:

— «Mariquinhas (⁵), como é que o homem disse que era a carruagem?

— «Mística... de 1.ª e 2.ª.

— «Chegaremos a tempo? Esta gente não espera por ninguém. A que horas disse o homem que havia de passar na estação?

— Às 18 e 50...

— «Dize-me isso em horas de gente. Pelo sol.

— «O padrinho está nervoso. Sossegue; não perdemos o combóio. Temos ainda vinte minutos.

— «Não hei-de estar, Mariquinhas! Eu sei o que há por esse mundo fora: aeroplanos, prodígios de telefonia, conheço os inventos... os submarinos, as vacinas, os milagres da electricidade... tudo li... tudo... percebi, e julgo o que será. Mas sabes tu o que é imaginar uma coisa e vê-la depois? Para mim, o combóio, essa antiguidade, é mais moderna do que eu: ou melhor, eu só agora vou descobrir esse invento que já é velharia a querer desaparecer. Não tenho receio, mas respeito. Sempre são coisas que a natureza não criou... e ainda não vi que viesse mais felicidade para a humanidade, de tais inventos... Depois tenho estado a pensar que devemos chegar todos sujos de carvão... de fumo... Havia lá em casa um guarda-pó que meu pai usava quando saia na caleche. Foi pena ter-me esquecido!

— «Na pequena estação, as sacas, baús, malas, cai-

xas e caixinhas da bagagem de D. Martinho, foram levadas pelo carregador, para o extremo do cais, onde costumava parar a terceira classe, enquanto D. Martinho se dirigia para a bilheteira:

— «O senhor vendia-me dois bilhetes de primeira classe para Lisboa, fazia-me o favor.

— «O quê? — o bilheteiro puxou para o nariz os óculos que descansavam na testa, talvez para os miolos verem melhor e depois de espreitar pelo guichet, inquiriu espantado — o que é que o senhor pediu?

«Por sua vez D. Martinho julgava ter cometido algum grave erro.

— «Não é aqui que se compram as passagens para Lisboa? Queria dois lugares de primeira classe.

— «De primeira classe?

— «Sim, senhor? Eu queria do melhor que houver, não faço questão de preço! Mas porquê? Já não há? É proibido?...

— «É que... é que... desde 1907 que aqui estou destacado, nunca vendi bilhete algum de primeira classe! Nem há memória...

— «Não anda ninguém nessa classe?

— «Anda, mas são tudo passes.

— «Então dê-me dois passes...

— «Ah! O senhor está a disfrutar-me? Olhe que eu não sou espada... Sou factor e meto-o na ordem...

— «Isso era uma arbitrariedade! — disse solene D. Martinho. Refletiu e acrescentou — Mas, realmente tem razão. Lá dizem os mestres: A ordem dos factores é arbitrária!

«Levantou os braços ao céu e desabafou em queixumes:

— «Meu Deus que durante toda a minha longa vida me protegeste, me deste saber para governar a minha casa, as minhas terras, fazei com que me entenda agora com os meus semelhantes! A fala é o dom dos homens; contudo a cada passo verifico que é pelas palavras que os homens não se entendem...

«Disposto a seduzir o bilheteiro, D. Martinho enfiou por sua vez a cabeça pelo guichet.

«Mariquinhas, inquieta com a demora, veio procurá-lo, e deu um grito de susto ao ver o padrinho decapitado!

— «Sucedeu alguma coisa? Que susto! Parecia-me que o padrinho tinha perdido a cabeça.

— «Quási... quási... Não há bilhetes. Isto é muito complicado! É preciso tirar um curso para se saber falar com os funcionários. Primeiro queriam que eu dissesse se preferia o rápido ou o trama! Depois, queriam que nos separássemos dos nossos haveres, mas eu não consenti. Por favor deixam-nos que levemos as nossas coisas mas em segunda classe...

— «Então vamos, que vem aí já o combóio.

— «Não, filha. Esperemos aqui neste salão. Depois dele chegar então nos aproximamos...

(1) Senhor Joaquim Paço de Arcos, «Tons Verdes em Fundo Escuro», Lisboa 1946, pág. 44.

(2) Senhor Joaquim Paço de Arcos, obr. cit., pág. 45.

(3) Senhor Joaquim Paço de Arcos, obr. cit., pág. 46.

(4) Senhor Joaquim Paço de Arcos, obr. cit., pág. 47.

(5) Senhor Engenheiro Armando Ferreira, «Aventuras de D. Martinho de Aguilar em Lisboa», Lisboa s.d., pág. 48 a 50.



Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Agosto de 1897)

Leis contra os caminhos de ferro

Ha certas leis no nosso paiz, ou certos modos de as interpretar ou de as explicar e applicar, que parecem conduzir á conclusão de que os caminhos de ferro são uma industria nociva que se deve combater, difficultando-a na sua vida economica e no seu natural fim de obter transportes.

E se, ao menos, essas interpretações fossem tendentes a tirar lucros ás linhas férreas para os fazer reverter em favor do paiz, comprehendia-se. Mas é o contrario que se dá; perdendo o caminho de ferro, perde o thesouro a parte que lhe respeita no imposto de transito, e quem lucra é quem, tendo qualquer meio de transporte em competencia com aquelle, tem meio de se subtrahir ao pagamento d'esses outros impostos.

A lei do sello, na sua verba n.º 390, diz que pagaráo 60 réis d'este imposto os «conhecimentos», guias, cautellas ou outros documentos de transporte por via fluvial, férrea ou terrestre.

Muito bem; a lei iguala todos os meios de transporte, parecendo que o mesmo paga a mercadoria que d'um ponto a outro do paiz é transferida por caminho de ferro, por barco ou por carro.

Mas na pratica não sucede assim.

O barco ou o carro não estabelecem guias dos transportes que fazem; não dão conhecimentos nem documento algum em troca do qual a mercadoria seja entregue ao destinatario.

O mais que fazem — os que o fazem, e quando o fazem — é formular uma nota em que relacionam *todas* as mercadorias que transportam, seja embora para quantos consignatarios fôr. Esse papel sellam-o com 60 réis e está prompto para uma viagem.

O caminho de ferro, pelo contrario, tem que preencher escripturação de cada remessa em separado e applicar a cada uma o respectivo sello de 60 réis.

Conclusão: o carro e o barco fazem aberta concorrença ás recovagens do caminho de ferro, levando-lhe indubitável vantagem sob a paternal protecção da lei. A lei de 4 de Maio do anno passado, modificação da de 1893, essa foi mais precisa; especificou muito claramente os caminhos de ferro na cutilada de imposto que lançou sobre o transporte de passageiros.

O sello de 10 réis é só sobre bilhetes de caminho de ferro. Os tremvias (uma vez que não se lhes chame caminhos de ferro) e os de qualquer outro meio de transporte estão isentos.

Entre varios pontos do paiz ha duzias de carreiras de vehiculos cujos bilhetes custam mais de 400 réis; barcos a vapor no mesmo caso, mas tudo é isento de sello; só indo pelo caminho de ferro se paga imposto.

Quem, tendo que ir de Lisboa a Alverca, tomar o comboio com bilhete de ida e volta, mesmo em 3.ª classe, paga imposto; quem não olhe a despesas e toma um trem gasta oito ou dez vezes mais em transporte, mas... é isento de sello.

Outra competencia é indirectamente feita ao caminho de ferro pelo proprio serviço a cargo do Estado e que até, para maior irritação, se utiliza na maior parte do caminho de ferro.

Referimo-nos ao correio, mas não lhe lançamos a culpa e sim á sinceridade das nossas leis aduaneiras.

Quem tem que transportar quaesquer impressos do estrangeiro, se os manda vir pela via férrea paga 1\$000 réis de direitos em kilograma.

Mas quem os manda vir pelo serviço postal recebe-os em casa livres de direitos.

Com as amostras de tecidos o caso é mais frisante:

O decreto n.º 3 de 27 de setembro de 1894 determina, no seu artigo 204.º que os tecidos não podem circular nos caminhos de ferro sem serem acompanhados de guias ou facturas que indiquem a sua origem ou procedencia, qualidade, quantidade, peso e numero de volumes, documento que deve ser assignado pelos vendedores, com a declaração expressa da residencia d'estes, da data da venda e nome do destinatario.

E' de notar a leveza com que se imagina que tecidos não podem sahir da mão do productor ou, por qualquer forma, ser transferidos de um para outro ponto sem irem já vendidos. Tomara o commercio que assim fosse...

A falta d'estes requisitos (que não são poucos) importa considerar-se a mercadoria como contrabando e o expedidor ficará sujeito ao rigor penal das leis aduaneiras.

Mas para as encomendas postaes nada d'isso é necessário.

Em outubro de 1884 o director da alfandega do Porto consultou a esse respeito a administração geral das Alfândegas, e esta, em officio de 10 de novembro, respondeu-lhe que «as medidas fiscaes applicaveis á circulação de tecidos no interior do paiz não abrangem as amostras nem as encomendas postaes permutedas por intermedio do correio».

Quer dizer que se aquelles rigores aduaneiros foram creados com o fim de difficultar, ou evitar mesmo, o contrabando, o proprio Estado, por aquelle officio, que se tornou lei no paiz, promette fechar os olhos a qualquer pequena (ou tambem pôde ser grande) transgressão, contanto que o contrabandista *gaste lá da loja*.

O nosso collega *O Economista* tem muitas vezes sustentado que do que nós temos mais fartura no paiz é de leis.

Vejam se elle não tem razão ás carradas... ou por wagens completos, para nos servirmos de termos mais em voga no nosso mister.

Hotel Franco

(Em frente à Praça da Figueira) — EDIFÍCIO TODO

DIÁRIAS A PREÇOS MÓDICOS

Próximo da Estação do Caminho de Ferro e do mar. — Todos os confortos e comodidades recomendáveis. — Esplêndida sala de visitas. — Casa de banho em todos os andares.

FALA-SE — Cozinha à Portuguesa. — Empregados a todos os Vapores e Combóios.

Gerente: **FERNANDO RODRIGUES**

LISBOA — Rua dos Douradores, 222
TELEFONE 21616 — PORTUGAL

Quereis dinheiro?
JOGAI NO

Gama

Rua do Amparo, 51
LISBOA
Sempre Sortes Grandes!



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 154, II série de 5 de Julho, 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, conforme despacho de 16 de Abril último de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anunciando a entrada em vigor de nova tarifa especial n.º 8 108, de grande velocidade.

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do decreto-lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, conforme o despacho de 27 de Maio último de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anunciando a entrada em vigor da nova tarifa de licenças para ocupação de terrenos, dentro do recinto das estações, para depósito de mercadorias.

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 24 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado

pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é anulado o aviso ao público E. n.º 1.468, de 23 de Dezembro de 1930, em vigor na linha da Beira Alta, que estabelece preços especiais para transporte de mercadorias entre a estação da Figueira da Foz e a paragem de Alhadas.

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 24 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a anular a tarifa especial interna n.º 9, de grande velocidade, em vigor na linha da Beira Alta, aplicável ao transporte de automóveis para passageiros ou de motocicletas com carro anexo.

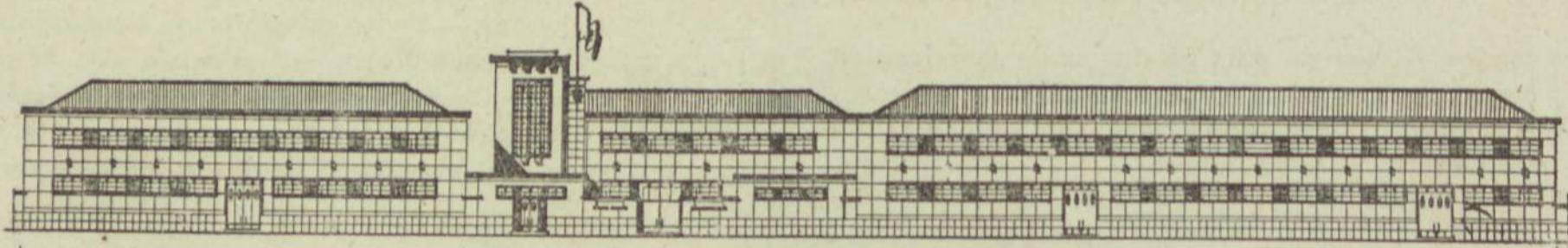
O «Diário do Governo», n.º 156, II série, de 8 de Julho, publica o seguinte:

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 24 deste mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto da nova tarifa de reembolsos, e bem assim o projecto de aviso ao público anunciando a entrada em vigor da nova tarifa que anula e substitui a actual tarifa especial n.º 20/120 (grande velocidade) e o capítulo II da tarifa especial interna n.º 2, de grande velocidade, da extinta Direcção do Minho e Douro, em vigor nas linhas do Corgo e do Sabor.

O «Diário do Governo», n.º 157, II série, de 9 de Julho, 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 3 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 3 (passageiros), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual são estabelecidos os

FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L. DA



Condutores eléctricos obedecendo às prescrições das «Normas de Segurança das Instalações Eléctricas de Baixa Tensão», anexas ao decreto-lei n.º 29.782, de 27 de Julho de 1939

ESCRITÓRIOS (Sucursal)

Rua Maria, 25, p/c. Dt.

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA



FÁBRICA (Sede)

R. Sacadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO

preços de aluguer de camas em carruagens daquela empresa no percurso entre Lisboa-Rossio Badajoz.

O «Diário do Governo», n.º 163, II série de 16 de Julho, 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 7 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto de aditamento ao indicador geral do serviço que prestam as estações, apeadeiros, desvios e cais de serviço público e das linhas afectas, em cada um destes locais, às operações de carga e descarga de vagões, em vigor nas linhas da antiga rede, Minho e Douro e Sul e Sueste, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual o apeadeiro de Caria passa a prestar também serviço de mercadorias em pequena velocidade.

O «Diário do Governo», n.º 144, II série, de 24 de Junho, publica o seguinte :

Repartição de Estudos, Via e Obras

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, a quem foi presente o processo do concurso público realizado em 11 do corrente, adjudicar a Álvaro Ribeiro da Fonseca a empreitada n.º 84, de abertura de um poço e mina para abastecimento de água à estação de Ferrão (distribuição ao E. P. e W. C.) pela importância de 84.440\$, e que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no mesmo contrato a celebrar.

O «Diário do Governo», n.º 161, II série de 14 de Julho, publica o seguinte :

Sendo da maior conveniência para a exploração ferroviária a imediata ligação directa da linha de Guimarães com a da Póvoa a Famalicão, do que resultarão apreciáveis vantagens para o serviço público, mas não sendo ainda oportuna a execução dessa ligação em leito próprio, conforme está previsto no plano ferroviário aprovado pelo decreto n.º 18:190, de 28 de Março de 1930: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o projecto apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, aprovar, a título precário, a ligação directa da linha de Guimarães com a da Póvoa a Famalicão, entre as estações de Lousado e Famalicão, por meio de via estreita algaliada na via larga da linha férrea do Minho.

ESPECTACULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «Ouro».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — «Cavaleiro Ciclone».

COLISEU — 21,30 — «Chang o ilusionista».

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLÓGICO — Exposição de animais.

A Companhia União Fabril

FABRICOU, VENDEU E ENTREGOU

E M 1 9 4 6

quantidades de **Superfosfatos** superiores a
150 por cento das anteriores à guerra
Estabeleceu assim o seu «record» do
movimento industrial e comercial desde
— a fundação da Empresa —

C. U. F.

AO SERVIÇO DA LAVOURA

Rua do Comércio, 49-LISBOA

Rua Sá da Bandeira, 84-PORTO

O que todos devem saber

A venda de bilhetes de espectáculos públicos

Foi publicado um decreto que proíbe, a partir de 1 de Julho, a venda de bilhetes de teatro-cinema, ou de qualquer espectáculo em divertimento público por parte de contratadores ou revendedores. Esta actividade exercida junto das próprias bilheteiras das empresas foi considerada injustificada e prejudicial para a generalidade do público, que não deve ser obrigado a pagar por preço agravado quaisquer lugares de recintos dos espectáculos mesmo que sejam os melhores, aos quais todos têm iguais direitos.

Esta medida situa-se portanto no quadro das providências que o Governo vem tomando no sentido de eliminar intermediários de carácter mais ou menos parasitário, e que oneram indevidamente os encargos da população em quaisquer campos das suas necessidades ou exigências.

É reconhecida, porém, a vantagem de, à semelhança do que se passa no estrangeiro, o público poder obter com conveniente antecipação e comodidade os bilhetes que desejar sem necessidade de se dirigir às próprias casas de espectáculos, ou até a mais de uma, se não encontrar logo aqueles que lhe interessam.

Por isso o decreto facilita às empresas a instalação de agências ou postos de venda em locais que apresentem, realmente, aquela comodidade, a qual maior será, na verdade, se nessa agência se encontrarem à venda simultaneamente bilhetes para qualquer casa ou recinto de espectáculo. Por essa venda nos postos ou agências não poderá ser cobrada qualquer sobretaxa; as empresas ficam isentas de qualquer contribuição ou taxa pela respectiva instalação, e tem a vantagem de melhor atrair a afluência aos espectáculos.

Por outro lado, torna-se conveniente garantir nas próprias bilheteiras das casas de espectáculos e que não se proceda por forma a sofismar os princípios que se pretende fazer vingar.

Os actuais contratadores serão indemnizados da parte das contribuições ou taxas pagas, relativas a metade do ano corrente.

Automóveis de aluguer

Foram fixadas em portaria as novas tarifas para automóveis de aluguer que estabelece o serviço ao quilómetro para todo o país a saber:

Automóveis de 4 lugares (1 e 4 passageiros), 1\$80 (mínimo de cobrança 10\$00; automóveis de 6 lugares (1 a 6 passageiros), 2\$80 (mínimo de cobrança 15\$00).

Os alugados tem direito a 2 minutos de espera por cada quilómetro pago e o excedente será pago à razão de 1\$50 por cada meia hora ou fração.

O percurso começa a ser contado desde o local em que o veículo fica à disposição do alugador, por conta de quem fica o pagamento de retorno pelo caminho mais curto.

Baixa de preços

O Diário do Governo publicou, pelo Ministério da Economia, em 2 de Julho o seguinte despacho:

Tem-se verificado uma baixa apreciável no custo da vida, sem que até aqui os preços dos hotéis e restaurantes tenham correspondido com qualquer redução nos preços do alojamento e comida.

Por essa razão determina-se o seguinte:

1) Os preços do alojamento e refeições nos hotéis, pensões e demais estabelecimentos similares devem sofrer uma redução de 10 por cento sobre os actuais preços superiormente aprovados;

2) Os restaurantes, casas de pasto e estabelecimentos similares devem fazer uma redução de 10 por cento sobre os preços das refeições ou pratos que têm servido nos últimos trinta dias;

3) Os serviços de fiscalização da Intendência Geral dos Abastecimentos devem fazer a recolha das ementas e de todos os demais elementos de informação que lhes permitam velar pelo eficaz cumprimento do que fica estabelecido;

4) Qualquer cliente ou comensal poderá exigir as ementas e listas de preços devidamente visadas pelos serviços de fiscalização da Intendência Geral dos Abastecimentos, que deverão existir em todos os restaurantes, casas de pasto e estabelecimentos similares;

5) Este despacho entra em vigor no dia 14 do corrente.

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 «crescido» 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.

Á venda nas melhores casas da especialidade e principais farmácias

DEPOSITÁRIOS:

Ventura d'Almeida & Pena

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

Remetemos uma amostra a quem nos enviar 5\$50 em sêlos do correio, nome e morada

SAPEM

Sociedade Anónima PORTUGUESA de Embalagens Metálicas

SEDE:

Av. António Augusto de Aguiar, 17, r/c, dt.

FÁBRICA:

Povoa de Santa Iria — Telefone Povoa 1

End. Teleg. «FUTS»



BIDONS

RADIADORES (para aquecimento central)

DEPÓSITOS

CARROS DE MÃO

PÁS

MESAS METÁLICAS