

# 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 B X 2 0158; 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, Rua Mousinho da Silveira, 136  
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1432

16—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

REVISTA QUINZENAL



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

General RAÚL ESTEVES  
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  
Profêssor 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 ESTEVES DOS SANTOS  
CARLOS BIVAR

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O	
Esperando a Coordenação dos Transportes... Sem Pessimismo, pelo Capitão de Engenharia <i>Jayme Gallo</i> . . . . .	311
Economia de Caminhos de Ferro, Reflexões sobre um ramal muito pobre e sobre uma rede muito rica, pelo Engenheiro Civil <i>Américo Vieira de Castro</i> . . . . .	315
Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro . . . . .	319
Os Caminhos de Ferro na Literatura, pelo <i>Dr. Busquets de Aguilar</i> . . . . .	321
Imprensa . . . . .	323
Publicações recebidas . . . . .	323
Há 50 anos . . . . .	323
Parte Oficial . . . . .	324
Espectáculos . . . . .	326



# Esperando a Coordenação dos Transportes...

## ...Sem Pessimismo

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

Capitão de Engenharia (B. S. C. F.)

**T**EMOS lido com muito interesse na *Gazeta* os artigos do Sr. Eng.º Américo Vieira de Castro, procurando em nosso espírito a confirmação das suas doutrinas, por sabermos que o ilustre articulista é um antigo e distinto engenheiro; mas, talvez devido à nossa condição de ferroviário e assim ao amor próprio da profissão, certo é que em poucos pontos estamos de acordo. Não nos causaram por isso surpresa, as divergências de opinião que apresenta na *Gazeta* de 16 de Junho p.º p.º.

Posto que às opiniões meramente doutrinárias deve sempre dar-se a maior liberdade possível, analisemos os pontos mais discordantes sem intuito de polémica.

Julgando insubstituíveis os serviços que os caminhos de ferro podem e devem prestar à Nação, temos neste sentido exposto nossa opinião em discordância com

o Sr. Eng.º Vieira de Castro, que nas colunas da *Gazeta* declara considerar *um atentado contra o progresso e contra o bem estar da humanidade, pretender-se coordenação entre um meio de transporte essencialmente progressivo (a camionagem) e outro quase repressivo (o caminho de ferro) possuidor de material anacrónico e anti-económico que continua a explorar com locomotivas que já atingiram a respeitável idade de 50 e 60 anos.*

Não nos permite, contudo, a comparação do presente com o passado, considerar os caminhos de ferro *em declínio*, tendo de útil apenas *sua senectude se se deixar aos novos meios de transporte sem ressentimento o lugar que de direito lhes compete, mudando radicalmente de orientação.*

Em verdade, quanto a locomotivas



ainda não foram julgadas sucata todas as máquinas da fundação dos caminhos de ferro em Portugal; algumas como as da C. P. de n.<sup>os</sup> 32 a 37 que crêmos inauguraram o serviço na linha do Norte, e de n.<sup>os</sup> 110 a 135 que rebocaram os primeiros combóios na linha da Beira Baixa, pesando respectivamente apenas 32,5 e 37,5 toneladas, ainda se encontram prestando serviço. Porém, certo é também que seu aproveitamento em serviços muito secundários, é devido ao facto de nos serviços principais, terem sido sucessivamente substituídas por locomotivas cada vez mais aperfeiçoadas, estando presentemente os transportes assegurados com máquinas de peso 98 toneladas no serviço de mercadorias (n.<sup>os</sup> 01201 a 01210 no Sul e Sueste e série semelhante na antiga rede da C. P.) e locomotivas de peso 84 e 88 toneladas em serviço de passageiros (n.<sup>os</sup> 501 a 508 na antiga rede da C. P. e n.<sup>os</sup> 1501 a 1510 na rede do Sul e Sueste), todas de força superior a mil cavalos. Comparando as antigas locomotivas com estas que podem rebocar 1.000 toneladas em marcha lenta no serviço de mercadorias e 340 toneladas em serviço de passageiros com velocidades até 120 quilómetros à hora, forçosamente se verifica que as entidades ferroviárias não têm deixado cair os nossos caminhos de ferro *em declínio* resultando apenas de útil *sua senectude*. Mais recentemente, entraram em circulação locomotivas americanas de 4 rodados conjugadas e peso 93,8 toneladas que julgamos em condições idênticas às mais modernas da linha da Beira Alta (máquinas de grande aderência próprias para perfil de montanha). Também, é do domínio público que só para via larga estão presentemente encomendadas em Espanha 6 potentes locomotivas para combóios mistos de longo curso e que provenientes da América e da Suécia são esperadas em breve locomotivas Diesel-eléctricas e tratores do mesmo género para serviço de manobras intensas.

Acompanhando o progresso das locomotivas, também é fácil observar o progresso feito no material circulante, sobre-

tudo no serviço de passageiros, viajando-se presentemente nas cómodas condições que oferecem as carruagens americanas Budd de leito sobre bogies afastados 16<sup>m</sup>,26 e comprimento 22<sup>m</sup>,4 e, tendo-se relegado para serviços em combóios de mercadorias as primitivas carruagens de 3 compartimentos sobre rodados singelos afastados 3 metros ou pouco mais, sendo aliás já poucas as carruagens existentes nestas condições.

Circulando actualmente nalgumas linhas, automotoras de somenos importância, também certo é que, outras de sistema Diesel-eléctrico estão já encomendadas na Suécia e na América, para recepção ainda no corrente ano oferecendo lotação de 40 e 72 logares e comodidades como modernamente há direito de exigir.

Também como é natural, a segurança da via não tem sido descuidada pelas entidades ferroviárias, e assim nenhuma linha já existe constituída pelo antigo carril de ferro de 6 e 8 metros de comprimento, estando presentemente em uso nas principais linhas o carril de aço de 18 metros de comprimento e peso 40 e 45 kg. por metro corrente, assente sobre 30 travessas. Paralelamente acompanhando a superestrutura, têm-se feito na infraestrutura substituição de pontes e outros melhoramentos importantes.

Finalmente as Empresas ferroviárias não têm consentido a exploração em declínio, como demonstram o progresso feito nas telecomunicações e na segurança da sinalização conjugada com a manobra eléctrica dos aparelhos de mudança de via nas principais estações (Lisboa-Rossio, Campolide, Pinhal Novo, S. Bento, Campanhã e Ermezinde).

Injusto será pois, considerar os nossos caminhos de ferro *como meio de transporte quasi repressivo e possuidor de material anacrónico*. Julgamos acertado deixar aos novos meios de transporte (automobilismo) o lugar que de direito lhes compete, porque como o Sr. eng.<sup>o</sup> Vieira de Castro entendemos que *a camionagem tem a satisfazer necessidades muito diferentes das que satisfaz o caminho de*



*ferro*, mas exactamente por isso, também entendemos, e agora ao contrário do illustre articulista, ser indispensável uma regulamentação dos transportes para que funcionem em coordenação, tendo nesta coordenação de observar-se que só o caminho de ferro pode assegurar em grande vulto como exige a época presente, o transporte de passageiros e mercadorias.

Sem dúvida, o transporte de passageiros ocasiona maior despesa que o transporte de mercadorias, devido às comodidades que tem de oferecer. Comparando o transporte de passageiros em 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe com o transporte de mercadorias em pequena velocidade (na opinião do illustre eng.<sup>o</sup> Sr. Vieira de Castro os caminhos de ferro só podem ser úteis no transporte de mercadorias), observa-se o seguinte num percurso de 100 quilómetros:

a) uma carruagem mista de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe transportando 100 passageiros, sendo em 1.<sup>a</sup> classe 24 sentados e 10 de pé e em 2.<sup>a</sup> classe 48 sentados e 18 de pé, sem sobre-taxa de velocidade nem marcação de lugares, produz de receita pela tarifa geral 3:208\$00. Carga completa a rebocar incluindo tara do veículo 43 toneladas. Receita por tonelada rebocada 74\$60.

b) um vagão de carga 20 toneladas (é o vagão mais moderno em circulação recebido da América em Maio p.<sup>o</sup> p.<sup>o</sup>), dá com carga completa de adubo em pequena velocidade a receita de 890\$50. Carga completa a rebocar incluindo a tara do veículo 29,3 toneladas. Receita por tonelada rebocada 30\$40. Se o carregamento fôr com trigo a receita por tonelada rebocada no percurso de 100 quilómetros encontra-se reduzida para 22\$75.

Verifica-se assim, não poder considerar-se prejudicial o transporte de passageiros pela tarifa geral embora as mercadorias em grande peso mais possam convir.

Em nosso entender e como o distinto eng.<sup>o</sup> Sr. Vieira de Castro, muito bem tem referido, prejudiciais são certamente os serviços suburbanos de transporte de passageiros pelas tarifas reduzidas de tranvias;

mas, tendo estes combóios de servir localidades possuidoras de outros meios de transporte baratos, como eléctricos, auto-carros e taxímetros, a elevação do custo de transporte nesses combóios, como preconiza o illustre articulista, equivaleria ao desaparecimento total de passageiros ou seja da receita nos serviços suburbanos. Estes serviços de combóios tranvias embaraçando os combóios de longo curso é que julgamos impróprios em regime de tracção a vapor, como já tivemos ocasião de referir na *Gazeta*, e conveniente por isso fazer electrificar, como aliás já está previsto pelas entidades competentes nas linhas que servem os arredores de Lisboa e Porto.

A electrificação geral das linhas férreas, tão combatida pelo Sr. Eng.<sup>o</sup> Vieira de Castro que a julga de efeitos ruinosos no nosso País, em vista do que observa passar-se nos países de linhas electrificadas, como a Suíça, não pode certamente ser levada a efeito de ânimo leve, mas ponderando vantagens e desvantagens, parece-nos forçoso sobretudo observar como consumir os milhões de kilwatts que as centrais hidro-eléctricas existentes e projectadas vão produzir no nosso País. Não será indispensável contar com os caminhos de ferro para consumo dessa enorme produção? Parece-nos que sim. De resto, sendo de facto muito grandes as despesas de instalação de tracção nestas condições, não se obterá imediatamente na exploração uma redução compensadora e permanente? Também julgamos que assim sucederá.

E' claro, que motivos estratégicos que se prendem com a defesa nacional, não permitem desprezar a locomotiva a vapor, porque é esta que oferece o único sistema de tracção possível de assegurar com a «prata da casa» e, também porque com a tracção eléctrica fácil é causar paralisação ferroviária em grande zona.

Analizadas a «vol de oiseau» as condições técnicas dos nossos caminhos de ferro em presença dos progressos feitos pelo automobilismo, não podemos crêr que a coordenação de transportes seja *luta con-*



tra o inevitável ou desgraça das linhas férreas. Julgamos pelo contrário a coordenação dos transportes indispensável «a bem da nação e dos próprios caminhos de ferro», lamentando por isso que decorrido tanto tempo sobre a nomeação da Comissão que tem de resolver tão importante assunto, nada de palpável apareça feito. Será porque como diz o Sr. Eng.º Vieira de Castro, *a sua solução exige medidas tão draconianas e tão atentatórias das liberdades individuaes que nenhum governo no mundo se atreveu ainda a publicá-las?! Não deve ter pensado desta forma o Governo da Nação, quando nomeou a Comissão que tem a incumbência de regulamentar a coordenação dos transportes terrestres.*

Em nosso entender não é a *resignação perante factos consumados* que pode bem servir, nem na hora presente o *indispensável é amparar os caminhos de ferro na sua inevitável decrepitude*. Julgamos indispensável a coordenação dos transportes aproveitando convenientemente as características de cada um, para o que não devem ser necessárias *medidas draconianas atentatórias das liberdades individuais*, mas, preciso apenas fazer com que estas liberdades se contenham nos limites admissíveis ao bem estar geral, dando a cada meio de transporte a função que lhe compete porque **cada um tem sua capacidade de acção.**





# ECONOMIA

## DE

# CAMINHOS DE FERRO

## Reflexões sobre um ramal muito pobre e sobre uma rede muito rica

Por AMÉRICO VIEIRA DE CASTRO

Engenheiro civil (A. P. P.)

EM tempos de nós bastante afastados — sessenta anos vão já decorridos — foi adjudicada a uns experimentados empreiteiros franceses a construção do Porto de Leixões. A grande massa de pedra, necessária à realização de tal empreendimento, foi encontrada no monte de S. Gens, próximo à Senhora da Hora. Para a transportar até ao ponto onde tinha de ser empregada construiu-se uma linha férrea de via reduzida, a qual, há muitos anos, é conhecida pelo nome de «Ramal de Leixões», designação nunca entrevista sequer pelos empreiteiros de terras gaulêsas.

Nesses já recuados tempos, mundo em fora, «o capital era caríssimo e o carvão baratíssimo». Hoje, *quantum mutatus ab illo!*...

Abramos aqui um parêntesis para fazer algumas considerações as quais julgamos oportunas e necessárias. Ao presente as condições são diametralmente opostas: «capital baratíssimo e carvão caríssimo». Em presença de tão radicais modificações haverá ainda quem suponha que a construção e a exploração de vias férreas e transportes marítimos — destes últimos, muito especialmente — pode ao presente efectuar-se nos mesmos moldes de há 60 anos?!... Só pessoas profundamente ignorantes em assuntos económicos poderão responder pela afirmativa. Todavia, a rotina — a terrível rotina! — exerce tão poderosa influência em determinados

cérebros que há ainda hoje espíritos cultos imbuídos de tão estranhas ideias! Desgraça da pobre economia!...

Encerrado este parêntesis voltemos ao ramal de Leixões, ou antes, à linha que nessa data ninguém pensava viesse um dia a ter a honra de figurar nos guias e itinerários de caminhos de ferro, mercê da ignorância de certos dirigentes ferroviários e da rotina.

Em presença das condições expostas entenderam, e muito bem, esses homens práticos que o mais conveniente aos seus interesses era reduzir ao mínimo possível o capital imobilizado nessa linha, destinada a ser entregue ao Estado Português, pouco se importando com alguns milhares de toneladas de carvão consumido a mais durante a construção. Acrescia ainda a importante circunstância de que só material vazio subiria essa linha. Atente-se bem nesta circunstância.

Se bem o pensaram, melhor ainda o realizaram. Construíram uma linha tortuosa, acidentada e tão tósca como tósco era o material que nele circulava. Nesses bons tempos a tudo se recorria para fugir ao emprego de capital!...

Resultou, portanto, uma linha sem as mínimas condições exigidas para uma exploração «regular» de caminhos de ferro — nem sequer pensamos em exploração «económica».



Porém, num dia aziago, um director da Companhia da Póvoa, homem probo e trabalhador, mas de conhecimentos ferroviários muito limitados, contemplou interessadamente essa sombria linha. E, certamente, pensou que tão «preciosa» obra de engenharia devia ser condignamente aproveitada, e, sem demora, solicitou dos Poderes Públicos autorização para a Companhia da Póvoa a explorar.

É claro que a Direcção dos Caminhos de Ferro desse tempo, depois de ter mandado estudar convenientemente essa exótica linha, devia ter, pura e simplesmente, recusado essa auctorização, *a bem da economia da nação*. Mas, se ainda hoje a economia de caminhos de ferro, a qual deve presidir à sua construção, exploração e electrificação, sofre por vezes tratos de polé, nesses longínquos tempos pode dizer-se que nem sequer existia. Era uma linha férrea; sobre ela podiam passar combóios, logo podia ser explorada. Foi esse o critério do falecido director da Póvoa e da Direcção de Caminhos de Ferro. Tem, pelo menos, o mérito da simplicidade.

A exploração dessa linha, desde o seu início até hoje, tem acarretado à economia da nação alguns milhares de contos de prejuizos.

A licença foi concedida, e a infortunada Companhia da Póvoa, suportando já o pesadíssimo fardo da linha de Famalicão, juntou-lhe outro — a linha que, pomposamente, passou a designar-se «Ramal de Leixões». Inditosa companhia!...

Durante muitos anos os combóios da Póvoa, vazios de passageiros, percorreram aflitivamente e barulhentamente o soturno, sinuoso e acidentado ramal de Leixões. Os golpes de escape das velhas locomotivas, tão impróprias para uma exploração económica como a linha sobre que circulavam, faziam um barulho ensurdecador, e eram de tal violência que, por vezes, não só arrancavam o carvão da fornalha, que espalhavam pelas carruagens, como até pareciam querer arrancar as próprias grêlhas, se elas não estivessem bem seguras!

Ó economia de caminhos de ferro, a que mãos és tu cometida tantas vezes!...

Semelhante ramal nunca poderá dar lucro algum em tempo algum, sejam quais forem os melhoramentos que nos serviços desse ramal implantem as ilusões dos dirigentes ferroviários. Acresce ainda a circunstância de ter de concorrer com os serviços eléctricos da Câmara do Porto, os quais servem primorosamente Leça e Matosinhos. Entre estas localidades e o Porto há cerca de 20 carros por hora em cada sentido. Além disso, as elevadas tarifas dos serviços eléctricos — elevadíssimas em relação às dos tramueis de Espinho, infortúnio da C. P. — devem permitir dentro em breve uma substancial redução, a qual tornará completamente impossível ao tristonho ramal qualquer concorrência com os tramueis eléctricos.

Em contra posição como difficilíssimo ramal, as duas linhas da Câmara são de perfil muito fácil e de agradável paisagem. A linha pela Boavista compreende uma magnífica recta de 5 quilómetros, na qual os carros atingem a velocidade de 40 quilómetros. A linha denominada «marginal», quasi em patamar em toda a sua extensão de 12 quilómetros, oferece uma lindíssima vista sobre o rio Douro e sobre o mar em todo o percurso.

É já tempo de terminarem as ilusões sobre tão anti-económico ramal, construído unicamente para a descida de combóios de pedra, e guindado às culminâncias de linha de passageiros pela incompetência de um antigo director da Póvoa, bem intencionado embora, e pela rotina.

Pela leitura dos Guias Officiais afigura-se-nos que a C. P. vai reincindir no êrro do Norte, pretendendo explorar intensivamente esse anti-económico ramal, em concorrência com os magníficos serviços eléctricos da Câmara do Porto.

Mas esse êrro tem hoje maior gravidade, pois muito maiores são as responsabilidades da C. P. perante a economia da Nação do que eram ao tempo as do Norte.

E nós, já muito avançados em anos e cheios de desilusões — desagradáveis, mas muito proveitosas — permitimo-nos dizer aos novos, com os cérebros ainda povoados de ilusões, e aos quais são cometidas grandes responsabilidades em serviços da maior importância para a economia do país, que necessitam *ter pulso muito firme* perante as exigências do público. Este é sempre, ou quasi sempre, intolerante, pouco razoável e nunca reconhecido. Não vale a pena sacrificar os interesses dos serviços públicos e da Nação para lhe agradar.

Nunca devem perder de vista a opinião do Duque de Wellington sobre os aplausos das massas.

O ramal de Leixões foi, e será sempre, um pequeno cancro na economia da Nação, mas que, *ao fim de cinco decénios*, alguma coisa roeu de importante.

Está dito e redito que nós escrevemos apenas para ficar bem com a nossa consciência, e pela forma que, em nossa opinião, melhor se servem os «superiores» interesses da nação, e nunca os «mesquinhos» e imediatos interesses de pequenas minorias, capazes de agradar e trazer fáceis elogios, que não procuramos. Já nada pretendendo da nossa profissão de engenheiros somos absolutamente imparciais, ao contrário dos que ora começam, como é natural e humano.

\* \* \*

Para compensar os leitores — se os tivemos — da aborrecida perlanga sobre o ramal de Leixões, vamos falar-lhes da mais rica companhia ferroviária francesa, e uma das mais ricas da Europa, a qual em 1938 sossobrou ao lado do pobríssimo



*Midi*, do pobre *Orleans* e do remediado *P. L. M.*

Queremos referir-nos, como por certo já adivinharam, ao Norte da França. Rêde compacta, de 3830 quilómetros de extensão apenas em 1930, e realizando nesse mesmo ano receitas por quilómetro, só de mercadorias de pequena velocidade, de 471.131 francos!

Compare-se este número com o de 131.636\$35, realizado em 1946 pela nossa C. P., o seu ano de maiores receitas de mercadorias P. V. em toda a sua já longa existência! Que poderá exigir-se dessa companhia com tão baixas receitas de mercadorias por quilómetro?! Nenhuma administração, *por mais prodigiosa que seja*, será capaz de tornar a nossa grande empresa ferroviária próspera, e capaz de suportar pesados encargos como as empresas ricas.

Em face de tão lamentável situação o que há a fazer sem demora?! O que nós, enfadonhamente, vimos repetindo nestas colunas. Em primeiro lugar, suprimir o imposto ferroviário sobre essas mesquinhas receitas P. V. Em seguida, o Governo e a administração devem compenetrar-se da situação real administrando com a maior economia possível.

Os interesses imediatos do público são respeitáveis, sem dúvida. Mas tudo tem limite neste mundo, e o público não pode exigir que lhe ministrem serviços a preços muito inferiores aos preços de custo, capazes de comprometer seriamente a situação dos caminhos de ferro, com repercussão sobre a economia do país.

Novo parêntesis, demasiadamente longo, e este talvez descabido. Que nos sejam levadas em conta as nossas boas intenções para com a economia dos caminhos de ferro e da nação.

Voltemos ao *Nord*. A sua situação geográfica não podia ser mais feliz. Tudo contribuía para a prosperidade dessa rêde. É, todavia, de toda a justiça acrescentar que, pelos menos até 1914, a sua administração sob o ponto de vista económico foi sempre modelar. À testa dos seus serviços de Movimento estava nessa data um dos engenheiros mais competentes da Europa. Tudo quanto podia interessar à economia de exploração era posto em prática. Redução constante do percurso dos combóios de mercadorias e aumento da sua carga, diminuição do peso morto, redução do consumo de combustível por tonelada-quilómetro, aumento de capacidade das linhas, etc., etc.

Na verdade essa magnífica rêde era um excelente campo de observação para os estudiosos de assuntos ferroviários. E estes tanto aquém, como além Atlântico, não faltavam. Nas grandes revistas americanas de caminhos de ferro a Companhia do Norte, de França, era frequentemente citada.

Mas... Há sempre um mas... Os seus serviços rápidos eram dos primeiros do mundo. Nos gran-

des jornais e revistas de todo o globo liam-se citações como esta: «*A Compagnie du Nord* vai sempre à cabeça de todas as companhias do mundo pelos seus magníficos serviços de passageiros e pelos seus magistrais serviços do Material e Traction».

Na verdade assim era. Alguns dos seus engenheiros, chefes desses serviços, ficaram célebres.

Semelhantes citações eram de natureza a ufanar mesmo os mais calmos e mais modestos.

Mas os serviços de passageiros das outras grandes rêdes, dos dois lados do Atlântico, não deixavam de progredir também. E o *Nord*, para não perder a sua supremacia, melhorava constantemente os seus já magníficos serviços rápidos. Ora, estes tentadores melhoramentos, como hoje está plenamente demonstrado e vulgarizado, são extremamente custosos, e capazes de levar qualquer companhia à ruína. Até 1914, os bem conduzidos e rendosíssimos serviços de mercadorias cobriram sempre largamente os *deficits* dos serviços de passageiros, e a companhia nunca recorreu à garantia de juros. Mas, com a guerra de 1914 chegou o momento do desastre. Se a situação da companhia era felicíssima em tempo de paz, era também perigosíssima em tempo de guerra. O *Nord* foi o mais atingido de todos. A guerra terminou em 1918, mas a prosperidade nunca mais voltou. E em 1938 a outrora riquíssima empresa ferroviária sossobrou ao lado das quatro outras grandes rêdes. O *Ouest*, violentamente acometido pelos falazes e traiçoeiros serviços suburbanos, dormia há trinta anos o sono dos justos, dos que cumpriram o seu dever, mas foram vítimas da adversidade e das clientelas políticas, as quais tantas vezes comprometem os mais sagrados interesses das nações.

No quadro seguinte indicam-se em 1933, em milhares de francos franceses, as receitas totais das cinco rêdes, os *deficits* e as percentagens destes para as receitas totais.

Rêdes	Receitas	Deficits	Percentagem dos deficits para a receita
<i>Nord</i> .....	1.847.328	608.717	32 %.
<i>Est</i> .....	1.597.625	407.197	25 »
<i>Orleans</i> ....	1.664.310	330.473	19 »
<i>P. L. M.</i> ....	3.186.422	946.258	29 »
<i>Midi</i> .....	735.409	378.655	51 »

No pobríssimo, sacrificado e electrificado *Midi* o *deficit* atinge 51 % das receitas brutas. Segue-se o *Nord*, a rêde dos fulgurantes rápidos, com 32 %.

Já sabemos que a causa primordial de todos estes prejuízos são os serviços de passageiros, tão atraentes e sempre em evidência.

Este quadro daria lugar a utilíssimas considerações quanto ao efeito da natureza dos serviços sobre os *deficits*, se pudessemos alongar este artigo.



Lembraremos apenas mais uma vez, aborridamente, que nessa data as receitas do *Midi* por quilómetro eram superiores às da nossa C. P.

Ocorre-nos agora perguntar: a administração do *Nord* durante esse longo período de prosperidade, o qual terminou em 1914, foi isenta de críticas?! Não. Os enormes lucros dos seus serviços de mercadorias nunca deveriam ter sido aplicados unicamente a cobrir os *deficits* dos serviços de passageiros. Duas aplicações, especialmente, poderiam ter tido. Seria uma, baixar as tarifas de mercadorias P. V., com grande proveito da economia do país. Seria outra, constituir importantes reservas, as quais colocassem a empresa em boa postura quando sobreviesse qualquer revés inesperado. Não, evidentemente, como o de 1914-1918, o qual nenhuma reserva poderiam evitar, mas susceptíveis de colocar a companhia em melhor situação financeira do que, de facto, se encontrava nessa data.

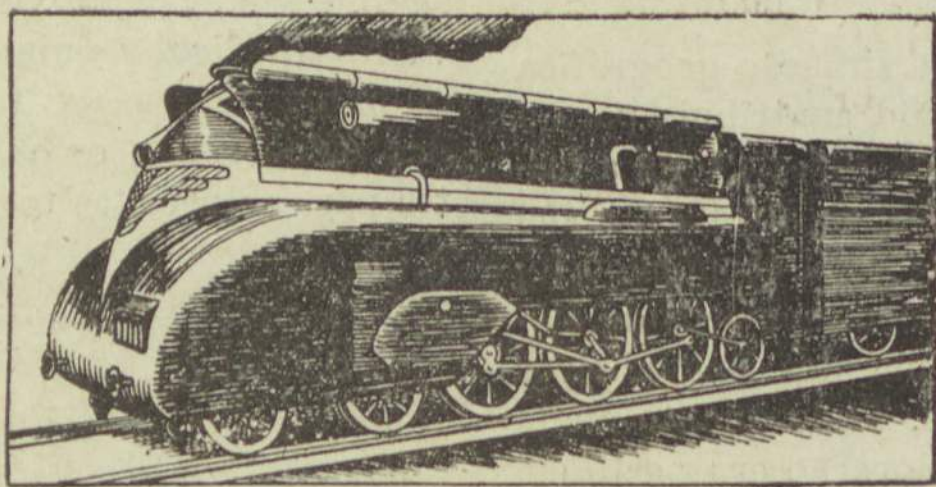
O amor próprio mal cabido é muito mau conselheiro para gerir serviços públicos de larga in-

fluência na economia das nações. Os dirigentes de tais serviços nunca devem perder de vista que os superiores interesses nacionais devem pairar sempre acima dos interesses particulares das empresas e dos interesses «imediatos» do público, sempre exigente e pouco razoável.

Conhecemos, ao presente, novos em Portugal devotados aos serviços ferroviários, de grande valor e de grande aplicação ao estudo, mas cujos cérebros estão ainda povoados de ilusões e, sem de tal darem tento, imbuídos de rotina — a terrível rotina!

Nada absolutamente nos incomodam as ilusões de alguns e, menos ainda, as irritações de outros.

Entendemos que a experiência dos velhos deve ser posta ao serviço da nação e dos novos, os quais dela farão o uso que julgarem mais conveniente. Da parte dos velhos deve haver sempre a maior tolerância quanto à maneira como os seus conselhos são recebidos, não pretendendo que eles sejam aceites dogmaticamente. Dos novos só podem exigir «correção».





# Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

## Exercícios finais da Escola de Recrutas de 1947

COMO prometemos no nosso último número, vamos fazer desenvolvida reportagem dos exercícios finais da Escola de Recrutas de 1947 do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, realizados em Lamarosa e Paialvo, em fins do mês passado.

Esses exercícios tiveram a presença de muitos visitantes, entre os quais alguns antigos combatentes da Grande Guerra de 1914 a 1918, que fizeram parte do Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro. Foi, na verdade, uma festa caracteristicamente militar, um espectáculo que nos impressionou bastante, pois nos deu a justa medida do aproveitamento dos recrutas, da sua destreza, da sua capacidade de realização, do seu espírito de disciplina e, também, da alta competência dos seus instrutores e do seu ilustre comandante, sr. tenente-coronel Frederico Vilar.

O tema dos exercícios tinha por base a simulação de várias destruições nos pontos vitais da rede ferroviária, por um grupo, e das respectivas reparações, por outro grupo.

Para as pessoas convidadas para as provas fi-

nais da Escola de Recrutas, estas operações constituíram, na verda-

de, um espectáculo agradável e surpreendente.

Os visitantes foram cumulados de atenções pela ilustre oficialidade. Tendo chegado à estação de Lamarosa às 10,40, seguiram imediatamente na Drezine de Sapadores, mais conhecida pelo «Foguete de Sapadores» e que atinge a marcha do rápido, para Paialvo, onde se estabelecera o Acampamento de Construção n.º 2. Dali seguiram os convidados de visita aos Acampamentos do Comando e Companhia de Exploração, em Lamarosa, onde se realizou o almoço, sob a presidência do sr. tenente-coronel Frederico Vilar, comandante do Batalhão de Sapadores, que sentou à sua direita o sr. brigadeiro Calado e à esquerda o sr. coronel Ayala, comandante de Infantaria 15. Faziam também parte da mesa de honra os srs. tenente-coronel Cortez Lobão; majores Pereira Dias e Joaquim da Silva; capitais Adalberto Ferreira Pinto, José Freire, Conceição Travanca, Manoel Domingos e Armando Fernandes e tenentes Armando Subtil e Viriato Renas; Engenheiros Juvenil José Garcia e Cohen, chefe de Exploração da C. P.

Assistiram ainda ao almoço, como convidados, os srs. António Nunes, Joaquim Domingos Pereira e Manuel Almeida, os primeiros factores e o último chefe da estação, todos da Lamarosa.

Ao «champagne» falou em primeiro lugar o comandante Vilar, que saudou o brigadeiro Calado, salientando ser a primeira visita oficial que faz no seu novo posto. Agradece aos presentes a assistência à modesta festa, agradecimentos que são extensivos aos ilustres funcionários da C. P.. Não pode — diz o comandante Vilar — deixar de fazer uma referência especial ao chefe de Estação ferroviária



TENENTE-CORONEL FREDERICO VILAR  
Comandante do B. S. C. F.



Chegada de oficiais superiores para assistirem às manobras

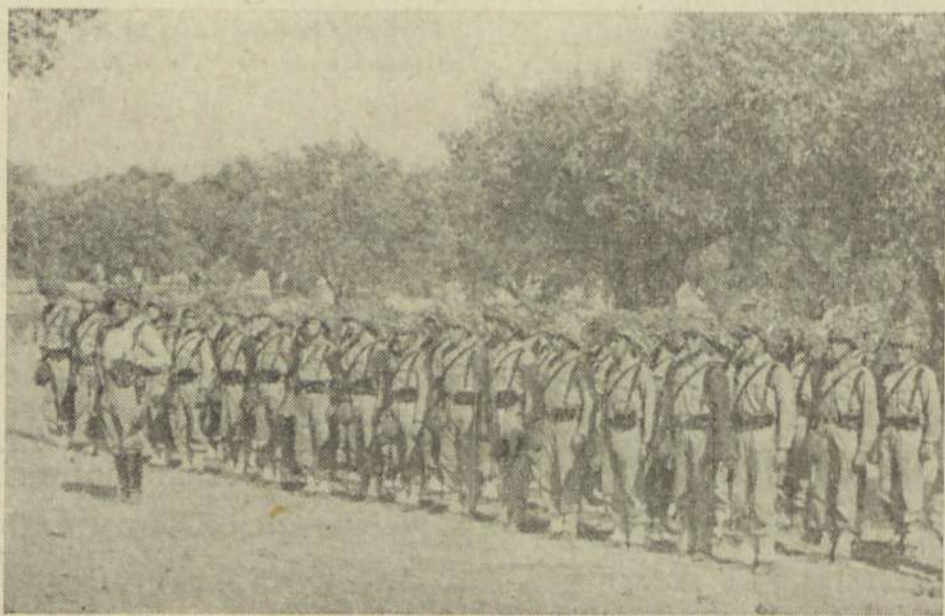


de Santa Cita, a quem foi, pessoalmente, visitar e felicitar pelos seus ótimos serviços. Termina o seu brinde pelos presentes e pela Imprensa.

Falou, a seguir, o sr. coronel Ayala, que agradeceu o convite para assistir à festa. Diz conhecer tecnicamente os assuntos de caminhos de ferro e agora com as demonstrações feitas pelo ilustre comandante do B. S. C. F. ficou a conhecê-los mais ou menos praticamente. Em nome do «15» sauda o Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro.

O nosso director agradeceu ao comandante Vilar o brinde dedicado à Imprensa e aproveitou a ocasião para lembrar o nome do prestigioso general Raúl Esteves, glória da unidade — exemplo de ordem e da disciplina — que tem gravados no livro da vida militar o seu valor, a sua lealdade e o seu mérito.

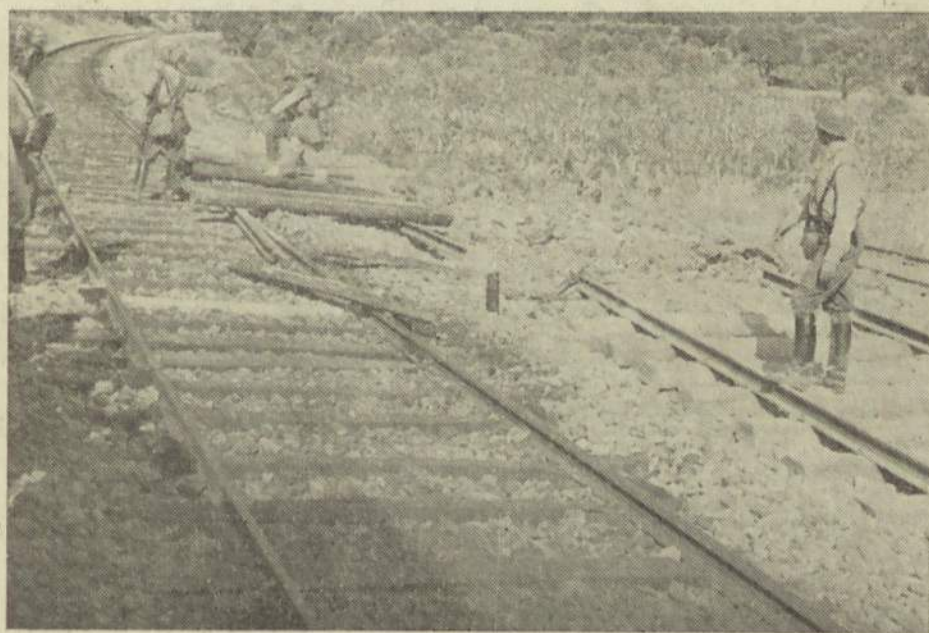
O tenente-coronel Cortez Lobão diz ter pertencido a uma unidade que, anterior à guerra de 914, marcou a sua posição destacando-se no auxílio do



A companhia que fez a reparação da linha férrea em menos de vinte minutos

país e dos seus governos. Depois do meu regresso da Alemanha — continua o orador — ingressei em Sapadores de Caminhos de Ferro em 1913 e tive a glória de ter um grande chefe — o actual general Raúl Esteves. Ainda pertenço ao Batalhão e por ele tenho dado tudo quanto posso e defendo-lo-hei enquanto tiver forças para o fazer. Termina, brindando pelo actual comandante e felicitando os presentes.

O sr. brigadeiro Calado diz que no desempenho de uma função interina é que lhe é dado assistir aos exercícios finais das praças do B. S. C. F., onde existe a elite do trabalho e da disciplina. Diz ter comandado engenharias, gostando bastante do espírito dessas unidades e da bela camaradagem, que permite o bom desempenho e entre todos os oficiais da missão para que foram criadas essas unidades. Sem uma boa camaradagem — continua o orador — não é possível o bom desenvolvimento da vida militar. Diz conhecer o que vale o comandante Vilar e, na qualidade de mais antigo como oficial de engenharia, brinda por Sapadores de Caminhos de Ferro e pela arma de Infantaria.



Linha férrea dinamitada

O sr. tenente Viriato Renas, que se lhe segue no uso da palavra, brinda pela promoção do brigadeiro Calado e o comandante Vilar encerra a série de discursos com um brinde pelo soldado de engenharia.

Em seguida ao almoço e percorrido o Acampamento, os convidados seguiram para Santa Cita e Curvaceiras, onde se encontrava o Acampamento e Trabalhos da Companhia de Construção n.º 1.

De volta ao Acampamento de Lamarosa, realizou-se o jantar, que decorreu, como decorrerá o almoço, com a distinção e bom espírito de camaradagem, como é das honrosas tradições da grande e nobre família militar.

Os Exercícios da Escola de Recrutas do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro vieram demonstrar-nos, mais uma vez, que o soldado português continua a possuir todas aquelas nobres qualidades que são garantia da nossa integridade nacional.



Três sargentos que se apresentam camuflados, mas sempre risonhos ante a objectiva do fotógrafo



# Os Caminhos de Ferro na Literatura

Pelo DR. BUSQUETS DE AGUILAR

## XIII

Continuando a referir-me ao livro do senhor Engenheiro Armando Ferreira, que humoristicamente descreve as atribulações de D. Martinho para obter um bilhete ferroviário, passo a transcrever a narração da viagem.

«Quando <sup>(1)</sup> se encontrou dentro daquela lagarta preta, coleante por todas as sinuosidades dos montes e vales, D. Martinho tornou-se silencioso. Olhavam os dois o rectângulo da janela vendo mover-se com lentidão os longes do panorama. Mas a passagem vertiginosa dos postes e árvores, perto da linha, fazia estremecer D. Martinho.

— «Isto é medonho! — confessou ele.

— «É lindo, padrinho! — olhe o rio ao longe, que bonito! Aquela ponte — Olhe uma aldeiazinha!

«D. Martinho entusiasmava-se com a paisagem. Os campos verdejantes, as casinhas brancas, as manchas de arvoredos, as terras semeadas, os renques de oliveiras, as massas de pinheiros, atraíam-lhe cada vez mais a vista. Queria ver, demorar a vista e não podia. Aquela vertigem cansava-lhe os olhos e o cérebro. Sentiu-se aflito, tonto, e de relance passou o olhar pela carruagem... Encontrou uma argola! Agarrou-a, puxou com força... Finalmente! O comboio abrandou a marcha, gemeu, guinchou, ferro contra ferro, e parou.

«D. Martinho estava radiante. Foi para a janela e começou a apontar a Mariquinhas:

— «Agora sim... Olha a igreja! Como se vê bem, a torre alta sobre os telhados do casario. Além, Mariquinhas, não vês umas coisas escuras a mexer?

— «É um rebanho, padrinho. Que engraçado

— «Como é linda a nossa terra!

«Apareceram outras cabeças às janelas, e, ao pé do fidalgo, chegaram um após outro, dois empregados do comboio.

— «Foi aqui que tocaram o sinal de alarme? O que aconteceu?

— «Nada. Aqui não aconteceu nada... Como se chama aquela povoação? O senhor empregado, por acaso, sabe o nome? — perguntava D. Martinho sem desviar os olhos do espectáculo colorido, que tinha em frente.

— «Ai! que eu não estou para brincadeiras —

insistiu o empregado. — Foi daqui que fizeram parar o comboio. O senhor está a disfarçar.

— «Eu apenas toquei para ir mais devagar...

— «Então confessa? Tenho que dar parte à Companhia, e o senhor tem que pagar a multa.

— «Eu não sabia que era assim tão criminoso puxar aquela argola, mas pago tudo que o senhor quiser, contanto que não se zangue.

— «Eu não me zango. O regulamento é que manda.

— «Faça-me também outro obséquio: diga aos seus colegas que fazem andar isto, que não vão tão depressa.

— Para quê, se isto é tão lindo?

— «Temos de chegar à tabela...

— «Chega-se sempre a toda a parte, e indo devagar com mais segurança. Velocidade, vertigem, tudo a correr, para quê? Para quê? A natureza não acelerou as suas velocidades. A lua leva o mesmo tempo a dar a volta à terra que levava há cem anos. Faz-se hoje em nove meses o que sempre se fez nesse tempo. Morre-se mais depressa, talvez, mas para nascer é o mesmo tempo!!! O humanidade impaciente e irrequieta para que corra ao encontro das desilusões, dos perigos, da morte?! Tudo vem em seu tempo e ninguém deixará de ter o seu quinhão de desilusões, de perigos e a morte que lhe couber. Pressa! Aceleração! Vertigem! Para quê? Para não se ver nada, para se gastarem os sentidos, para se consumir os nervos, aniquilar os dons preciosos que Deus nos deu para gozar a calma, a paz, o silêncio! As batatas, as alfaces, levam o mesmo tempo a crescer e a grelar, os pinheiros vivem os mesmos anos que outrora... Só os homens, superiormente estúpidos, encurtam suas vidas, contrariando os desígnios de Deus...

— «Eh! Eh! Ó homenzinho, deixe-se de discursos — interrompeu o empregado — eu tenho de dar parte à companhia, porque é do regulamento e a multa tem de ser paga. Eu já cá venho.

«Mariquinhas, a um canto da carruagem, estava aflita com a exaltação do padrinho. Corria novamente o comboio em viragens bruscas, trepidações frenéticas, e D. Martinho, olhava, olhava, o mundo novo que se ia desenrolando a seus olhos. De repente, ele vê o rio, serpenteando entre margens



altas e debruadas de verdura, choupos e salgueiros verde-negros, aproximar-se da via férrea; a altura a que vai é grandiosa e a água tem reflexos prateados, enquanto junto das margens o arrendado da espuma debrua de branco a fita caprichosa do divagante curso de água. O fidalgo entusiasma-se:

— «Mariquinhas, anda ver... Parece que vamos passar uma ponte. Olha que maravilha... Malvados! E vão eles outra vez com esta pressa toda, a-pesar-do que eu lhes disse!

«Não refletiu duas vezes; com gesto irado e resolutivo puxou o sinal de alarme. Com o combóio novamente parado, pôde regalar-se a admirar tudo:

— «Olha um barquinho. Vês... tão pequenino já é visto desta altura! Imagina, agora, como pode Deus ver a sua pequenez lá de cima... de tão longe! E aquela azenha...

«Sobreveio fulo o empregado!

— «O cavalheiro está preso...

— «Ah! é o senhor! Queira desculpar outra vez. Mas eu pago... pago tudo. E diga-me: não se pode tirar uma assinatura, talvez me saísse mais barato... Que mal faz parar aqui um pouco para admirar o panorama? Admirar a natureza é reconhecer a beleza divina...

— «Basta de palavriado! Ou o senhor julga que os outros passageiros não têm mais que fazer?

— «Eu pago...

— «Paga com os ossos na cadeia. É uma reincidência; manda o regulamento...

«Mariquinhas quasi chorava. O padrinho estava prestes a fazer nova explosão de revolta, o empregado estava também exaltadíssimo, quando se ouviu um ruído seco, na janela do corredor em frente do compartimento vizinho.

«O empregado arregalou mais os olhos e para ali se voltou.

— «Ó desculpe... desculpe... julgava que a vidraça estava aberta—um sujeito que vinha com uma mulher de lenço amarelo e chale negro, e tinha acabado de almoçar o seu belo farnel, atirara com os restos embrulhados num jornal pela

janela... Mas, como esta estava fechada, o embrulho bateu no vidro e caiu no corredor da carruagem, onde se desfez, aparecendo as espinhas do peixe frito, as cascas da laranja, os ossos da costeletta, o papel cheio de nódoas...

«O funcionário desabou sobre ele em gritaria:

«É isto gente de segunda classe! A carruagem ficou indecente. Eu não posso consentir, tenho de dar parte à Companhia.

— «Ó senhor empregado desculpe, foi sem querer, eu apanho... são azares...

— «Apanha o quê? O senhor não vê que está tudo sujo?! Gordura, ossos, espinhas... que porcaria! Tenho de dar parte à Companhia!...

«D. Martinho que estava já aborrecido com o zeloso funcionário, interveio:

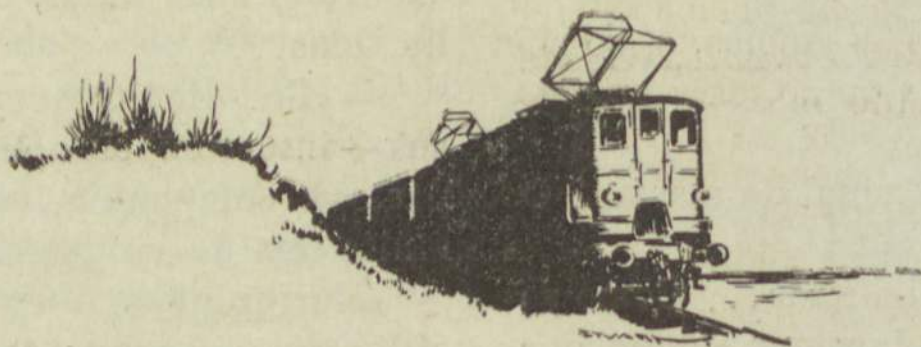
— «Ó senhor empregado: não dê parte... dê tudo. . Dê tudo e que lhe faça muito bom proveito à senhora Companhia!!! A mim multe-me, faça um relatório à sua direcção mas deixe-nos em paz! Deixe-nos gozar a nosso modo. O senhor é o exemplo do homem reduzido à função; nem dá porque vai num combóio, a maravilha do século XIX... Nem nota a magnanimidade divina que lhe dá estes cenários maravilhosos...

— «Outra vez falatório! Em chegando a Coimbra vejo-me obrigado a entregá-lo ao chefe da estação e entenda-se lá com a polícia. Se lá chegarmos, porque com estes atrasos que o senhor está provocando, o 19 ascendente é capaz de chocar connosco e... então é que o senhor vai ver a vista para o outro mundo.

— «O quê? Um choque motivado por mim? Por irmos mais devagar? Ah! é horrível a premeditação dos homens!

«E D. Martinho prometeu a Mariquinhas, baixinho, não perturbar mais a circulação normal do combóio».

(1) Senhor Engenheiro Armando Ferreira, «Aventuras de D. Martinho de Aguilar em Lisboa», Lisboa, s/d, pág. 50 a 55.





# Imprensa

## «VIDA RIBATEJANA»

O semanário de Vila Franca de Xira, *Vida Ribatejana*, a que há trinta anos Fausto Nunes Dias vem dando o melhor da sua inteligência e do seu coração, acaba de editar um número especial, de mais de 300 páginas, comemorativo do 8.º Centenário da conquista do Ribatejo e da Estremadura aos Mouros.

É um verdadeiro, um notável album turístico e de propaganda comercial e industrial das principais povoações ribatejanas e estremenhas. Númerosas e bem escolhidas, de forte poder sugestivo, são as suas gravuras.

Em grande número são também os colaboradores desta edição extraordinária da *Vida Ribatejana*, que subscrevem artigos valiosos sobre os assuntos de mais palpitante interesse. Citemos alguns nomes:

Dr. José Henriques Barata, dr. Mota Cabral, Faustino dos Reis Sousa, Diogo Oleiro, dr. Emílio Salgueiro, dr. Luciano Ribeiro, dr. Francisco Cândio, Norberto de Araujo e Rebelo de Bettencourt.

A Festa Brava, tradição peninsular com fortes raízes na província do Ribatejo, não foi esquecida nas páginas deste número.

Até nisso Fausto Nunes Dias quis mais uma vez demonstrar o seu bairrismo e a sua «aficion».

É muito sinceramente que apresentamos ao ilustre Director da *Vida Ribatejana* as nossas felicitações pelo êxito deste número extraordinário.

## Publicações recebidas

### Relatório do Grémio da Lavoura de Abrantes

Recebemos e agradecemos o Relatório do Grémio da Lavoura de Abrantes, Constancia, Sardoal e Mação referente ao exercício de 1946, que vem acompanhado de vários mapas elucidativos.

### Relatório da Comissão de Contas da Associação Industrial Portuguesa

Está publicado o Relatório da Comissão de Contas da Associação Industrial Portuguesa (Gerência de 1946), um extenso trabalho de coordenação que põe em relêvo a actividade daquele prestigioso organismo. Insere pormenorizada informação sobre o movimento associativo da Associação, abastecimento da indústria em matérias primas, problemas fiscais, Porto de Lisboa, Bolsa de Mercadorias, Socorro Social, Junta de Fomento Industrial. O Parecer da Revisão de Contas traz um mapa detalhado do movimento da gerência. Em anexo publica larga informação sobre vários ramos da actividade industrial no ano transacto.

# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Agosto de 1897)

## Os caminhos de ferro no parlamento

Tem-se tratado ultimamente de caminhos de ferro nas duas camaras, produzindo-se, por parte de alguns oradores, importantes informações que convem registrar, e prometendo-se ainda alguns debates que serão interessantes.

Na sessão de 3 de agosto o sr. deputado Marianno de Carvalho requereu todos os documentos com respeito á concessão feita pela camara municipal do estabelecimento da tracção electrica em Lisboa.

Talvez já não haja tempo n'esta sessão, do ilustre deputado tratar d'este negocio com a competencia e bom criterio que o caracteriza, o que será muito para lamentar.

Na sessão de 4, o mesmo deputado denunciou que está sendo organizada em Londres uma companhia com o capital de 450.000 libras em acções, e 2.500.000 libras em obrigações de 5 por cento, com o fim de construir o caminho de ferro que vae de Mutari até a nossa fronteira e d'alli a Salisbury.

Uma grande parte do capital acções e do capital obrigações, umas e outras garantidas pela South Africa, é destinada ao resgate das obrigações das companhias que construíram os caminhos de ferro de Macequece a Fontes Villa e de Fontes Villa á Beira, assim como a aquisição do activo e passivo d'estas companhias.

A esta importantíssima afirmação não correspondeu resposta cabal por parte do ministerio.

DESDE 1858...

Há 89 anos

SERVINDO

OS INTERESSES DO PAIS

EM TODAS

AS ROTAS MARÍTIMAS,

a Companhia Nacional de Navegação





# PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 170, III série de 24 de Julho, publica o seguinte:

## Repartição de Estudo, Via e Obras

### EDITAL

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, para cumprimento das disposições do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 16 de Agosto do corrente ano, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matosinhos, se há-de proceder à venda em hasta pública das seguintes parcelas de terreno, consideradas sobrantes:

N.º 9, com a superfície de 1:859<sup>m²</sup>,50 situada no lugar de de Ribeiro das Avessas, freguesia de Leça do Bailio, concelho de Matosinhos, distrito do Porto; confronta ao nascente com Alfredo Correia da Silva, poente com José Alves Lopes Lima, norte com herdeiros de Domingos Moreira e sul com caminho de ferro e outros.

N.º 10, com a superfície de 1:955 metros quadrados, situada no lugar de Caniçais, freguesia de Leça do Bailio, concelho de Matosinhos, distrito do Porto; confronta ao nascente com José Alves Lopes Lima, poente com Joaquim dos Santos Moreira, norte com Joaquim Gonçalves e sul com caminho de ferro e outros.

N.º 11, com a superfície de 184 metros quadrados, situada no lugar de Ribeiro das Avessas, freguesia de Leça do Bailio, concelho de Matosinhos, distrito do Porto; con-

fronta ao nascente e sul com Joaquim dos Santos Moreira e herdeiros de Domingos Moreira, poente com Joaquim Gonçalves e norte com caminho de ferro.

N.º 20, com a superfície de 406 metros quadrados, situada no lugar de Gondival, freguesia de Leça do Bailio, concelho de Matosinhos, distrito do Porto; confronta ao nascente com José Alves Lopes Lima, poente com Manuel da Silva Santos e outros e sul com Albino Moreira.

A base de licitação é de 4\$05 cada metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 9.º e seus parágrafos do supracitado decreto-lei, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para a aquisição das referidas parcelas.

### EDITAL

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, para cumprimento das disposições do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 19 de Agosto do corrente ano, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matosinhos, se há-de proceder à venda em hasta pública das seguintes parcelas de terreno, consideradas sobrantes:

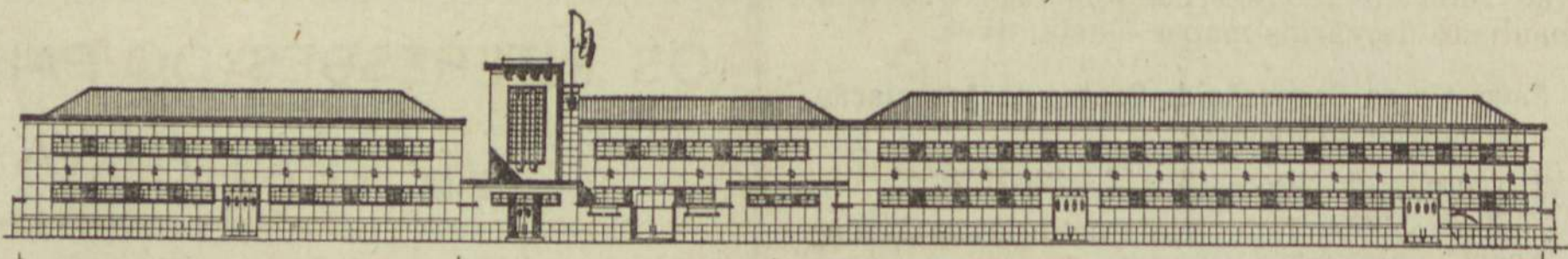
N.º 30, com a superfície de 1:337 metros quadrados, situada no lugar de Gondivinho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matosinhos, distrito do Porto; confronta ao nascente com Manuel da Silva Santos, poente com herdeiros de Albino Seabra e norte e sul com António Moreira da Silva.

N.º 32, com a superfície de 622<sup>m²</sup>,50, situada no lugar de Gondivinho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matosinhos, distrito do Porto; confronta ao nascente com herdeiros de Albino Seabra, poente com Manuel Francisco de Oliveira, norte com José Martins da Silva Santos e outros e sul com José Martins da Silva Santos.

N.º 33, com a superfície de 1:540<sup>m²</sup>,50, situado no lugar de Gondivinho, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matosinhos, distrito do Porto; confronta ao nascente com José Martins da Silva Santos, poente com António Pereira e outros, norte com António Dias e outros e sul com Manuel Tavares de Oliveira.

N.º 34, com a superfície de 38 metros quadrados, situada no lugar de Esposado, freguesia de Santiago de Custóias,

## FÁBRICA DE CONDUTORES ELÉCTRICOS DIOGO D'ÁVILA, L.<sup>DA</sup>



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, r/c. Dt.º

Telefone 4 2839 P. B. X.

LISBOA

FUNDADA  
EM 1923



PORTUGAL  
MARCA REGISTRADA

FÁBRICA (Sede)

R. Sacadura Cabral, 26

Telefone Algés 296 P. B. X.

DAFUNDO



concelho de Matosinhos, distrito do Porto; confronta ao nascente com Manuel Tavares de Oliveira, poente com António Moreira, norte com António Martins da Silva e outros e sul com o caminho de ferro.

N.º 36, com a superfície de 140 metros quadrados, situada no lugar de Esposende, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matosinhos, distrito do Porto; confronta ao nascente e poente com Joaquim dos Santos, norte com António José Moreira e outros e sul com António José Moreira.

N.º 37, com a superfície de 115<sup>m²</sup>,50, situada no lugar de Esposado, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matosinhos, distrito do Porto; confronta ao nascente com António Dias, poente com José Martins da Silva Santos e norte e sul com António Dias.

A base de licitação é de 4\$05 cada metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto-lei, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para a aquisição das referidas parcelas.

#### EDITAL

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, para cumprimento das disposições do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 22 de Agosto do corrente ano, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matosinhos, se há-de proceder à venda em haste pública das seguintes parcelas de terreno, consideradas sobrantas:

N.º 8, com a superfície de 1:567<sup>m²</sup>,50, situada no lugar de Abelhó, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matosinhos, distrito do Porto; confronta ao nascente e poente com Alfredo Correia da Silva, norte com José Alves Lopes Lima e sul com herdeiros de Albino Martins Barbosa.

N.º 25, com a superfície de 471<sup>m²</sup>, situada no lugar de Gondivinhos, freguesia de Santiago de Custóias, concelho de Matosinhos, distrito do Porto; confronta ao nascente com António Silva Santos, poente com Joaquim Dias dos Santos e norte e sul com Albano Dias da Silva Santos.

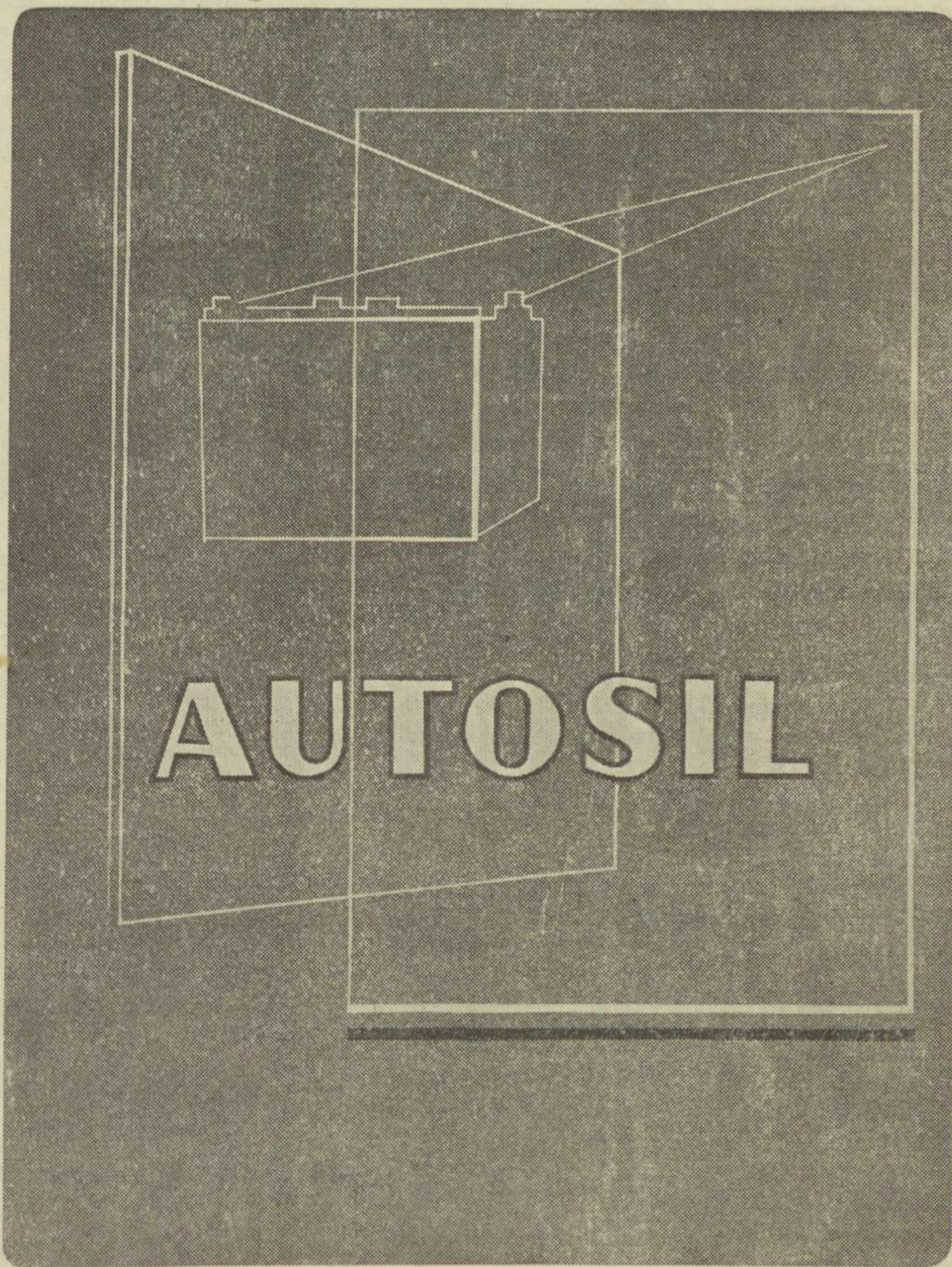
N.º 26, com a superfície de 1:704<sup>m²</sup>,50 situada no lugar de Gondivinhos, freguesia de Santiago de Custóias, concelho

de Matosinhos, distrito do Porto; confronta ao nascente com Albino Dias da Silva Santos, poente com o proprietário e caminho de ferro do Norte e norte e sul com Joaquim Dias da Silva Santos.

A base de licitação é de 4\$05 cada metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto-lei, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que

## Acumuladores de chumbo



UM PRODUCTO NACIONAL  
MELHOR QUE O ESTRANGEIRO

**A. A. SILVA**

**AVENIDA 24 DE JULHO, 26-B - LISBOA**



tiverem por conveniente para a aquisição das referidas parcelas.

## EDITAL

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, para cumprimento das disposições do decreto-lei n.º 22:662, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 30 de Agosto do corrente ano, pelas 15 horas, na Câmara Municipal de Matosinhos, se há-de proceder à venda em hasta pública das seguintes parcelas de terreno, consideradas sobrantes:

N.º 80, com a superfície de 2:930 metros quadrados, que confronta ao norte com Maria de Sousa Moreira e caminho de ferro, sul com M. de Sousa Moreira e caminho público, nascente com Maria de Sousa Moreira e Ema Ribeiro e poente com Maria de Sousa Moreira.

N.º 80-A, com a superfície de 12 metros quadrados, que confronta ao norte e nascente com Maria de Sousa Moreira e sul e poente com caminho de ferro.

N.º 81, com a superfície de 330<sup>m²</sup>,50, que confronta ao norte com caminho de ferro, sul e poente com caminho público e nascente com Maria de Sousa Moreira.

N.º 82, com a superfície de 1:045<sup>m²</sup>,50, que confronta ao norte e nascente com caminho público, poente com Albino Domingos Alves e sul com caminho de ferro.

N.º 83, com a superfície de 1:372 metros quadrados, que confronta ao norte e sul com caminho de ferro, nascente com caminho público, poente com Maria Emilia Ribeiro.

N.º 84, com a superfície de 1:372 metros quadrados, que confronta ao norte e sul com caminho de ferro, nascente com Manuel Gomes.

N.º 85, com a superfície de 1:015<sup>m²</sup>,50, que confronta ao norte, sul e nascente com caminho de ferro e poente com Joaquim Martins de Oliveira Duarte.

N.º 86, com a superfície de 46 metros quadrados, que confronta ao norte, sul e poente com caminho de ferro e nascente com Domingos Gomes.

A base de licitação é de 8\$ cada metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supra-citado decreto-lei, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para a aquisição das referidas parcelas.

## EDITAL

Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de caminhos de ferro, para cumprimento das disposições do decreto-lei n.º 22:562, de 23 de Maio de 1933:

Faço público que no dia 2 de Setembro do corrente ano,

delas 15 horas, na Câmara Municipal de Matosinhos, se há-de proceder à venda em hasta pública das seguintes parcelas de terreno, consideradas sobrantes:

N.º 87, com a superfície de 140<sup>m²</sup>,50, que confronta ao norte, sol e poente com caminho de ferro e nascente com Albino da Silva Rato.

N.º 88, com a superfície de 185 metros quadrados, que confronta ao norte, sul e poente com caminho de ferro e nascente com António Bento Ramos.

N.º 89, com a superfície de 255 metros quadrados, que confronta ao norte, sul e poente com caminho de ferro e nascente com Joaquim Francisco Neves.

N.º 90, com 440 metros quadrados, que confronta ao norte e sul com caminho de ferro, nascente com Ana Maria Luisa e poente com Joaquim Martins de Oliveira Duarte.

N.º 93, com a superfície de 530 metros quadrados, que confronta ao norte e sul com caminho de ferro e nascente e poente com José Maria Valente.

N.º 94, com a superfície de 870 metros quadrados, que confina ao norte com José Maria Valente, sul com Joaquim José de Oliveira e nascente e poente com António Joaquim Ferreira.

A base de licitação é de 8\$ cada metro quadrado.

N.ºs 91 e 92, com a superfície de 1:143 metros quadrados, que confrontam ao norte com caminho de ferro, sul e nascente com caminho público e poente com Joaquim Martins de Oliveira Duarte.

A base de licitação é de 50\$ cada metro quadrado.

São citados, nos termos do artigo 6.º e seus parágrafos do supracitado decreto-lei, os proprietários confinantes acima mencionados, os quais têm direito de opção e de requerer o que tiverem por conveniente para a aquisição das referidas parcelas.

## ESPECTACULOS

## CARTAZ DA SEMANA

## CINEMAS

EDEN — Às 15,30 e 21,30 — «O pequeno gigante».

OLIMPIA — Às 15 e 21 — «A volta da aranha».

COLISEU — 21,30 — «Chang o ilusionista»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções, etc.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

## Rocha &amp; Oliveira

Importadores de todas as qualidades de carvão de pedra para máquinas, coque de fundição e antracites

TELEFONES

ESCRITÓRIO

ARMAZEM

P. B. X.—2 8082, 2 8083 e 2 8084

139, RUA DOS BACALHOEIROS  
LISBOA

DOCA DE ALCANTARA

Quereis dinheiro?

JOGAI NO

*Lama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes!





## CIMENTO "LIZ" HIDROFOCADO "N"

Próprio para IMPERMEABILIZAÇÃO DE OBRAS, rebôcos, fundações, paredes, etc..

Substitue com vantagens de ordem técnica e económica todos os impermeabilizadores conhecidos.

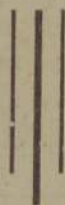
**EM SACOS DE PAPEL DE 50 QUILOS**  
Peçam instruções para o seu emprego

Séde: Rua do Cais de Santarém, 64, 1.º — LISBOA  
Filial no Norte: Rua de Santo António, 190-A, 1.º — PORTO

**AGENTES EM TODO O PAÍS**

## Companhia do Papel do Prado

Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada



SEDE EM LISBOA:

Direcção e Escritório: R. DOS FANQUEIROS, 278, 2.º

Telefones: Direcção 2 3623—Escritórios 2 2331  
Estado 180

DEPÓSITOS

Lisboa—R. DOS FANQUEIROS, 270 a 276—Telef 22332

Porto — RUA PASSOS MANUEL, 49 a 51 — Telef. 117

Endereço Telegrafico: PELPRADO

## E. PINTO BASTO & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>

LISBOA

Transportes Marítimos e Aéreos

CARVÃO

SEGUROS

REPRESENTAÇÕES

(INDUSTRIAIS, ETC.)

EXPORTAÇÕES

TRANSITARIOS

ETC., ETC.

NO PORTO

Kendall, Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, L.<sup>da</sup>

## WIESE & C.<sup>A</sup>, L.<sup>DA</sup>

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

RUA DO ALECRIM, 12-A

Telefone P. B. X. 2 0181

LISBOA

## The Red Hand Compositions Company LONDON

RAHTJEN'S COMPOSITION

Tintas Anti-Corrosivas marca **Mão Vermelha**, também conhecida por tinta **Hartmann**. A mais resistente ao calor, e de protecção eficaz e duradoura.

Não é afectada pelo ar do mar e é de



uniforme qualidade, consistência e cor, para pintar madeira, metais, pedra e cimentos; tanto para interiores como exteriores.

Tintas especiais para interiores, exteriores e fundos de navios de madeira ou de ferro.

Agentes gerais: **(MÃO VERMELHA) Company, Limited**  
ANTICORROSIVA PAINTS

**D. A. KNUDSEN & C.<sup>o</sup>, Limitada**  
TELEFONE: 2 2787-2 2790 TELEGRAMAS: KNUDSEN  
Cais do Sodré, 8, 2.º — LISBOA



## Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, L.<sup>da</sup>

FUNDADA EM 1824

A mais antiga da Península

S E D E :

Largo da Biblioteca Pública, 17-r/c  
L I S B O AFÁBRICA EM ILHAVO  
A V E I R OAS MELHORES PORCELANAS PARA  
USOS DOMÉSTICOS E INDUSTRIAISPORCELANAS DECORATIVAS  
E ELÉCTRICASAS PORCELANAS DA  
«VISTA ALEGRE»  
RIVALIZAM COM AS  
MELHORES ESTRANGEIRASDepósitos : LISBOA — Largo do Chiado, 18  
PORTO — R. Cândido dos Reis, 18

## Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

S É D E E M L I S B O A

LARGO DO QUINTELA, 3

COMITÉ DE LONDRES:

PRINCES HOUSE, 95, GRESHAM STREET, E. C. 2

Linha férrea construída e em exploração

Desde o Lobito à Fronteira, quilómetros

1.347. Distância do Lobito à região mi-

neira da Katanga: Quilómetros 1.800

## POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º — Telef. 2 6519

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 sífilis — às 6 horas  
 Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas  
 Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas  
 Dr. Mendes Bello — 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 Saldanha — Raio X — às 4 horas  
 Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas

ANALISES CLÍNICAS



## «A Nova Loja dos Candeeiros»

Vende ao preço da tabela:  
 Fogões, Esquentadores, Lan-  
 ternas e todos os artigos da  
 VACUUM

Única casa no género que tem  
 ao seu serviço pessoal técnico  
 que pertenceu aquela compa-  
 nhia, tomando responsabili-  
 dade em todos os consertos  
 — que lhe sejam confiados —

R. da Horta Sêca, 24  
 LISBOA — Telef. 2 2942

## Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

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

Armazens de madeiras e Fábricas Mecânicas de Serração

PRAIA DO RIBATEJO, PAMPILHOSA  
DO BOTÃO, CAXARIAS E CARRIÇOCAIXOTARIA  
DOCA DE ALCANTARA  
L I S B O A

Séde para onde deve ser dirigida toda a correspondência:

PRAIA DO RIBATEJO — PORTUGAL  
TELEFONE PRAIA 4Escritórios — L. DO STEPHENS, 4-5 — LISBOA  
Telegramas: SNADEK — LISBOA Telefone: 2 1868

## SAPATARIA



RUA DO AMPARO  
 A MAIS ECONOMICA DE LISBOA  
 TEL. 28000