

# 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 Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 752

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

Correspondente no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRER Apartado 4069, Madrid

1509



1 — NOVEMBRO — 1950



ANO LXIII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal  
(semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números  
atrazados 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:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
REBELO DE BETTENCOURT  
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA  
ALVARO PORTELA

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Eng.<sup>a</sup> 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 GALLO  
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ  
ANTONIO MONTÊS  
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
GUERRA MAIO  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
CARLOS C. S. GONÇALVES  
CARLOS BIVAR  
J. L. COELHO DOS REIS  
J. LEMOS DE FIGUEIREDO

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M A R I O

Minérios e Caminhos de Ferro de Tête, por <i>CARLOS BIVAR</i> . . . . .	395
Revista das Revistas: Panorama Ferroviário Internacional . . . . .	397
XX Aniversário do Grupo «Os Carlos» . . . . .	398
Os nossos mortos . . . . .	398
Linhas Estrangeiras . . . . .	399
Pelo Mundo Ferroviário . . . . .	400
O XV Congresso Internacional de Caminhos de Ferro . . . . .	401
Imprensa . . . . .	401
Os Comunistas provocaram descarrilamentos. . . . .	401
Congresso Anual dos Horários dos Caminhos de Ferro Europeus . . . . .	401
O custo do papel e a imprensa britânica . . . . .	401
Parte Oficial . . . . .	402
Há 50 anos . . . . .	405
Recortes sem comentários . . . . .	406



# Minérios e Caminhos de Ferro de Tété

P o r C A R L O S B I V A R

HÁ cerca de quarenta anos um dos territórios considerados ricos, na antiga Província de Moçambique, era o que se achava situado no distrito administrativo de Tété, que hoje faz parte da Província de Manica e Sofala, no qual abundam jazigos de minérios de toda a sorte.

Sobre este assunto muito se dissertou, afirmando uma categorizada individualidade, especializada em qualificação de minérios coloniais, Mr. Stephen J. Lett, (Zambézia Minerals) que a parte norte da Zambézia encerra uma grande quantidade de mineral de cobre e inclui, também, uma bacia aurífera de valor, encontrando-se, além disso, estanho e, possivelmente, diamantes.

Com respeito ao carvão diz que a área componente é imensa aguardando, apenas, a exploração. O petróleo existe embora seja ainda desconhecida a quantidade. A prata, o volfrâmio e o ferro estão, praticamente, considerados como de reconhecido valor.

A etapa atingida era ainda a das possibilidades, que se tornava necessário ultrapassar, a fim de anular o diagnóstico, ataxia, com que se classificara a acção colonial portuguesa.

As providências tomadas por alguns ilustres administradores coloniais, de então, fizeram-se sentir inoculando nova seiva ao organismo que jazia quase inerte, no marasmo ou na ignorância das suas apti-

dões, que, após serem classificadas e inicialmente exploradas, abriram novo ciclo à acção nacional colonizadora no subcontinente, o mais criticado pelos vizinhos que pretendiam avançar, a todo o transe.

A intrincada teia das concessões foi revista e os territórios ocupados organizando-se e reorganizando-se companhias com investimentos importantes que estabeleceram administrações regulares nos territórios que lhes foram concedidos, em seguida aos graves acontecimentos político-coloniais que procederam os tratados respectivos.

Construída a linha férrea de Lourenço Marques à fronteira transvaliana, logo esta cidade obteve um notável incremento no tráfego comercial afluindo ao seu porto numerosos barcos das grandes companhias de navegação.

Um outro porto importante, o da Beira, já apetrechado com quarenta e tantos guindastes eléctricos e a vapor, nas margens do Pungué, foi ligado à fronteira da Rhodésia, pela linha férrea da Beira Railway, ultimamente resgatada pelo governo Português e conquistou, igualmente, desde 1891, um largo tráfego, sendo frequentado por uma série de barcos pertencentes a Empresas e a Companhias de navegação com sédes nas principais cidades do globo, movimento que, evidentemente, ele não poderia estar habilitado a receber durante longo período, mas iniciando-se as relações comerciais com as grandes potências e com



a Metrópole, o que tudo representou um esforço gigantesco que, na data, excedia em muito as possibilidades económicas da nação.

Vencida essa segunda etapa, as iniciativas oficiais e particulares continuaram, obrigando a província à evolução necessária. Construíram-se portos marítimos dotando-os com apetrechamento adequado, melhoraram-se as condições de salubridade, aterrando pântanos e fez-se interessar o indígena no progresso moral da sua civilização primitiva incutindo-lhe hábitos novos que melhorariam as condições da sua existência material.

\* \* \*

Os jazigos de cobre ocupam um espaço de setenta milhas desde Tete a Caroabassa, ao longo das margens do rio Zambeze. Encontra-se nele todos os componentes ricos, demonstrando as análises de 2 a 60%. Este metal foi recentemente descoberto em proporções valiosas ao norte de Missale, associado com 15,5%, de chumbo e prata. Na zona de Tete está situada uma altíssima serra denominada Pandamacua que quer dizer «cheia de cobre». Este mineral aparece em vários estados, cuprite, predominando a malaquite, cobre nativo e cobre *glance*. Vários filões foram explorados um deles a 1,5 pés de profundidade, constituído quase que inteiramente por malaquite e cobre *glance*. Na serra Conua um dos filões produziu já quase que 20%, de cobre de Kakanga e em Maruca foram obtidos várias amostras constituídas, quase que inteiramente, por cobre isento de substâncias estranhas e também rubuscite e pirites de cobre. Magnífico campo para exploração

quando se verificar que os jazigos mais ricos se acham situados perto do rio Zambeze, o último dos quais apenas a 23 milhas de distância (The African World, April 1911, pág. 57. Autor atrás citado).

\* \* \*

Atingida a última etapa, a das realidades, tratou-se da construção do Caminho de Ferro de Tete que foi adjudicada ao respectivo empreiteiro partindo da estação de Don'Ana e terminando em Moatire com quinze paragens, sendo as estações principais as de Don'Ana, Mutarara, Dôa, Chuêza, Necungas e Entroncamento, numa extensão de 254 quilómetros, velha aspiração dos interessados, habitantes d'aquelas regiões que, segundo alguns d'eles, são muito próprias para a fixação de colonos portugueses, principalmente, nos planaltos, da Angonia e Maravia, cuja temperatura, dizem, nunca é excessiva e dão-se lá perfeitamente frutas e hortaliças bem como o trigo que é exportado para as antigas vilas de Sena e Quelimane, não esquecendo os produtos da exploração dos depósitos carboníferos de Moatize que nos últimos três anos atingiu 20.000 — 16.000 toneladas de carvão.

Encontrando-se, portanto, essa divisão da Colónia de Moçambique, servida por novas comunicações, entre as quais 968 quilómetros de linhas de camionagem, é lícito augurar-lhe um futuro próspero, em tudo que se relacione com o comércio e indústria e, especialmente, com as condições de existência não só dos colonos brancos, como de quaisquer colonatos indígenas, já estabelecidos ou que, porventura, se entender venham a estabelecer-se.





## REVISTA DAS REVISTAS

# Panorama Ferroviário Internacional

Na *Revista Ferroviária*, do Brasil, o engenheiro e distinto técnico ferroviário sr. Artur Castilho publicou o estudo que a seguir transcrevemos com a devida vénia daquela revista e porque nele achamos real interesse para os nossos leitores.

## A solução britânica para a competição dos transportes

Ante a situação anarquizada, intranquila dos transportes terrestres no Reino Unido da Grã Bretanha, o seu governo resolveu o dilema do transporte pela nacionalização.

A Lei do Transporte Britânico de 1947 determinou a vigência do transporte nacionalizado, a partir de 1 de Janeiro de 1948.

A Lei criou a Comissão do Transporte Britânico, nomeada pelo Ministro de Transporte, a quem cabe a supervisão e contróle do sistema nacionalizado.

As actuais operações são dirigidas por seis administrações, como delegadas responsáveis, perante a Comissão Central, pela respectiva actividade específica. São as seguintes as referidas administrações:

- 1) Ferroviária
- 2) Do transporte de Londres
- 3) Das docas e aquavias interiores
- 4) Rodoviária de carga
- 5) Rodoviária de passageiros
- 6) De hotéis

As várias agências de transporte foram adquiridas por compra, mediante pagamento em títulos do Transporte Britânico em emissão governamental, autorizada pela Lei de 1947.

Estes títulos são realmente apólices governamentais com resgate, na grande maioria, em 1988 e rendem o juro de 3 por cento, com garantia integral do Tesouro Britânico sobre capital e juros.

Foi emitido um total de 1.132.000.000 de libras, sendo 927 milhões para a compra de acções ferroviárias, cujo preço foi determinado pelo valor médio de Bolsa em seis seleccionadas datas, em Novembro de 1946.

A racionalização das ferrovias tem aspectos peculiares que serão, em outra ocasião, por mim analisados.

Quero, no momento, comentar apenas o aspecto do transporte rodoviário, nacionalizado, inédito no panorama mundial dos transportes em pneu.

Pela Lei dos Tráfegos-rodó e ferroviário britânicos, de 1932, três classes de licenças eram concedidas no serviço de transporte rodoviário de cargas, a saber — licença A aos transportadores públicos rodoviários, a grande distância — licença B para idênticos transportadores em limitadas operações — licença C para os transportadores em exploração privativa.

A última lei autorizou a Comissão Britânica de Transporte a adquirir as concessões ou licenças, referentes às operações classificadas nas duas primeiras modalidades, relativas aos transportes a longa distância. A Lei definiu como transporte a longa distância o que se refere à extensão de 40 milhas ou mais num veículo ou numa sucessão de veículos, durante cujas operações se afastem, por algum tempo, mais de 25 milhas do seu centro de operações.

As licenças tipo C foram deixadas à iniciativa privada.

As autorizações dessas últimas licenças ficaram, todavia, sob a alçada do Ministro de Transporte.

No início da vigência da Lei, a Comissão decidiu não usar os poderes compulsórios de aquisição das operações rodoviários, legalmente previstas.

Foram levadas a termo negociações para aquisição por ajustes, no maior número de casos possíveis, porém em 1 de Outubro de 1948, o processo de aquisição compulsória foi iniciado.

Durante o ano de 1948, foram adquiridas 246 empresas de transporte, em longa distância.

Estes vários transportadores possuíam um total de 8 208 veículos auto-motores — 1.717 reboques — 1.867 veículos hipo-motores.

Entre o 1.º de Outubro e o fim de 1948, a aquisição compulsória atingiu 113 empresas de transporte. Em fins de 1949 o governo possuía uma frota de 28.469 veículos automotores e 3.256 reboques.

A Comissão, procurando justificar o monopólio rodoviário governamental, levantou uma ressalva quando assim se expressa:

«Na formação da directriz adoptada é essencial lembrar que a Comissão não tem monopólio do transporte terrestre e que a qualquer comerciante fica a liberdade de transportar as suas mercadorias, a qualquer distância, em seus próprios veículos, sob a *licença C*. Os algarismos fornecidos pelo Ministro mostram um notável aumento no número de veículos matriculados sob *licença C* (Transporte privativo) — é claro que o acréscimo do número de veículos



*sob a licença C é uma circunstância que afecta vitalmente a directriz da Comissão no planeamento, na fixação dos encargos e na eventual integração de seus serviços».*

Como se verifica do exposto a intenção que a lei previu foi a da integral nacionalização dos transportes rodoviários a longa distância e a isenção dos transportes privativos (licença C) fica sob contróle do Ministro do Transporte. Da ressalva supra indicada do relatório da Comissão se infere que o licenciamento, *sob o tipo C*, ficará, naturalmente, restringido, em tempo hábil, se interferir mais fortemente nos transportes monopolísticos, a longa distância, a cargo do Governo.

Os resultados financeiros da nacionalização dos transportes terrestres não têm sido brilhantes — o «deficit» de 1948 foi de 4.700.000 libras.

No relatório da British Transport Commission referente a 1948, lê-se:

«The trends of traffic receipts and of expenditure in 1949 hold out no hope that the immediate future is likely to show better results, at any rate with the existing level of fares, rates and charges. Since 1948, when prices were already rising, there have been further increases in costs, notably of wages, coal and steel. The net result is that a further marked deterioration of the working result is inevitable in 1949».

A expectativa da Comissão foi integralmente realizada — o «deficit» subiu de £ 4.700.000 em 1948 e £ 20.700.000 em 1949.

A solução não nos parece que tenha sido a mais aconselhável em benefício do público.

Note-se bem que o serviço ferroviário trabalhou com o coeficiente de tráfego de 92 em 1948, dando um resultado líquido de 26.200.000 libras.

Houve, todavia, em consequência dos investimentos, generalizados, somente em juros de títulos emitidos e outros, a despesa, de £ 42.297.424 sobre um resultado líquido geral de £ 45.205.585 das operações, excluídos os encargos financeiros.

Esta situação agravou-se, sensivelmente, em 1949. As despesas de juros subiram a £ 43.500.000 e a renda líquida das operações gerais, excluídos os encargos financeiros, baixou a £ 39.900.000.

Verificou-se ainda que a despesa de pessoal das ferrovias britânicas subiu de £ 186.428.396 em 1945 a £ 233.000.000 em 1948; que o número de ferroviários subiu de 641.046 em 1948 a 648.740 em 1949 e que o salário semanal médio baixou de 155s 3d em 1948 a 140s 8d em 1949.

Ainda outro sector, onde se não verificou vantagem real — o do pessoal ferroviário.

Temos, assim, a impressão de que a solução não beneficiou o público que teve de pagar pelo «deficit» verificado e ficou sob a ameaça de nova alta de tarifas; nem favoreceu a mão de obra, cujo salário médio, pelo menos no sector ferroviário, decresceu.

## XX Aniversário do Grupo «Os Carlos»

O grupo onomástico «Os Carlos», organizou, para celebrar o XX Aniversário da sua fundação, o seguinte programa:

Dia 4 — Missa às 9 horas, na Igreja de Santa Maria Madalena, no altar de S. Carlos, patrono do grupo, por alma dos sócios falecidos, e distribuição, durante o dia, na sede provisória, Rua Augusto Rosa, 14, do bodo aos pobres protegidos pela secção de assistência e pelos jornais a quem foram distribuídas senhas.

No Domingo, 5, almoço de confraternização dos Carlos e suas famílias na Pastelaria Marques, e no dia 6 distribuição de enxovais às crianças nascidas no dia 4, às quais foi posto o nome de Carlos.

## Os nossos mortos

MANUEL ANTUNES DE ALMEIDA

Como noticiámos, apressadamente, quase a terminar a impressão do nosso último número, faleceu na madrugada de 13 de Outubro, em Évora, o sr. Manuel Antunes de Almeida, prestimoso funcionário dos caminhos de ferro. Tinha 61 anos de idade.

Diplomado com o Curso de Construções Cíveis e Obras Públicas em 1911, logo ingressou nos Caminhos de Ferro do Estado, sendo destinado aos estudos e às construções das linhas do Vale do Sado e do Guadiana, trabalhos em que revelou muita competência e aos quais sacrificou a sua própria saúde.

Sempre inteiramente dedicado aos serviços ferroviários, era funcionário da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses desde 1927, ano em que as linhas do Estado passaram para a administração dessa empresa.

Já ao serviço da C. P., teve a seu cargo trabalhos importantes como o assentamento da linha da Fronteira a Cabeço de Vide e à ampliação da estação de Estremoz.

Sentindo que a falta de saúde não lhe permitia já a actividade que se julgava na obrigação de exercer, tinha há poucos meses pedido a sua aposentação, a qual bem merecia para recuperação de energias perdidas, não lhe permitindo, porém, o Destino que assim sucedesse.

Viuvo, deixa duas filhas solteiras, as Senhoras D. Maria Elsa e D. Maria Piedade de Almeida, a quem a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta sentidas condolências.

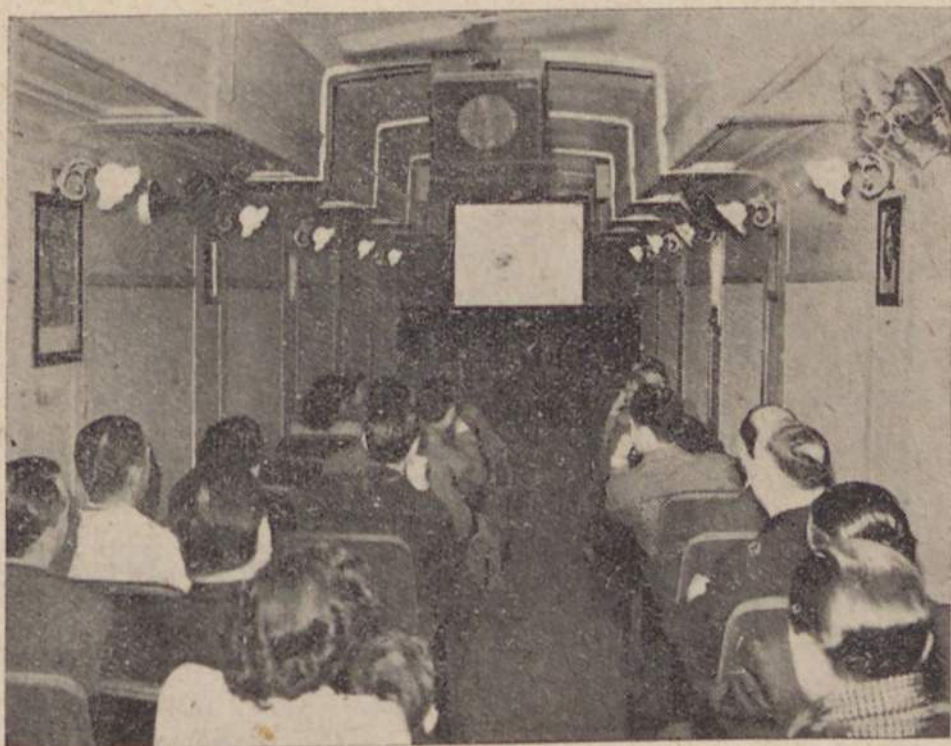


# Linhas Estrangeiras

**AFRICA DO SUL** A receita dos Caminhos de Ferro da África do Sul, proveniente do tráfego de mercadorias, durante a semana finda em 16 Setembro, somou 1.202.566 libras, o que constitui um novo recorde, em comparação com o máximo semanal anterior, no montante de 1.166.751 libras, estabelecido em 6 do mesmo mês.

Na semana em análise, as receitas dos Caminhos de Ferro totalizaram 1.761.415 libras, o que é também um novo máximo, ultrapassando a melhor marca semanal anterior em 8.820 libras, e a cifra total da mesma semana no ano passado, em 300.768 libras.

**ARGENTINA** Com carácter experimental, inaugurou-se, em 10 de Dezembro de 1949, nas linhas de Caminho de Ferro Nacional General Belgrano, o serviço de cinema sonoro, que deu excelentes resultados.



Esta inovação destina-se a brindar os passageiros, proporcionando-lhes, durante as viagens longas, um motivo de prazer espiritual, com a apresentação de espectáculos cinematográficos de alta qualidade artística e cultural.

A carruagem Salão-Cinema que circula regularmente naquelas linhas dispõe de 47 cadeiras de coiro super-pullman, tipo cine, idênticas às que existem nas melhores salas de espectáculos da América do Sul. Além da ventilação adequada, este salão dispõe de um excelente sistema de neutralização de ruídos exteriores. Como particularidade interessante há a registar o facto de serem os filmes de natureza incombustível.

Os programas são atraentes e obedecem à dupla finalidade de distrair e instruir. A primeira parte é constituída por películas de curta metra-

gem, de desenhos animados e actualidades; na segunda é projectada uma produção nacional, escolhida entre as melhores.

**ESPAÑA** O *Diário de Burgos*, pela pena de José Maria Gonzalez-Marrón publicou recentemente um artigo sobre o «Talgo», que entrou em serviço regular numa das principais linhas espanholas. Desse artigo traduzimos as seguintes passagens:

«Depois de repetidas experiências, o famoso combóio «Talgo» começou no dia 14 de Julho a prestar serviço regular, alterno, entre Madrid-Irún. Durante os primeiros dias, os passageiros abstiveram-se de utilizá-lo, devido, sem dúvida, a campanhas tendenciosas de pessoas interessadas, não em que ele circulasse ou deixasse de fazê-lo, mas porque aumentando o número de lugares disponíveis, menor seria a procura de bilhetes, diminuindo, assim, o seu negócio, mas á medida que os dias foram passando, os passageiros começaram a afluir. Na época em que estamos, o «Talgo» já chega quase completo a San Sebastian, trazendo, no regresso, cheia, mais de metade da lotação.

O primeiro acto acertado da empresa que o explora foi reduzir ao mínimo o percurso, pois tendo poucas paragens o público beneficia imenso com isso, sem prejuizo algum no seu rendimento.

Muito embora conhecesse o combóio «Talgo» por nele ter viajado durante o período das experiências, quis conhecê-lo em serviço regular e, com este fim, — realizei no dia 1 de Agosto uma viagem relâmpago: saí de Burgos às 14 horas, até Venta de Baños, e regressei em combóio rápido, estando de volta às 16 horas e quinze minutos.

Ao subir para o combóio encontrei-me com o Eng.º Industrial Angel Torán, um dos dirigentes da empresa exploradora, e que conhecia das minhas viagens anteriores. Cumprimentei-o e soube por ele o interesse da empresa em dar aos passageiros todas as facilidades e além disso, pelo que observei naquele curto trajecto, comprovei como os assuntos são resolvidos com rigorosa justiça, interpretando os regulamentos de Caminhos de Ferro com grande espírito de compreensão, pelo que o passageiro fica sempre satisfeito. A sua satisfação traduz-se com elogios à maravilhosa forma porque é feito o seu serviço.

As características e instalações do «Talgo» são já conhecidas dos nossos leitores, mas podemos resumi-las dizendo que pela forma e distribuição das suas instalações, assemelha-se à cabine de um dos grandes aviões que sulcam os ares e a que tivessem posto rodas.

Esta é a sensação que nos dá o combóio. A distribuição das cadeiras, a carruagem salão, na cauda do combóio, e os serviços todos semelhantes aos



de avião, incluindo o respectivo restaurante, a cargo da Companhia Internacional dos Wagons-Lits, que está esplendidamente equipado, pois dispõe de duas brigadas completas, o que torna o serviço rápido e esmerado a qualquer hora.

A este atractivo, como pude averiguar, o público corresponde perfeitamente, pois em média 95 a 100 por cento dos passageiros tomam refeições durante a viagem. Assim, no dia acima indicado o «Talgo» fez passagem por Burgos com 49 passageiros, tendo sido servidas 45 refeições, estilo avião, com bandejas em que se vai colocando todo o serviço.

A oscilação do comboio é imperceptível, a ponto de parte do percurso o ter feito em pé numa plataforma, a conversar com o sr. Eng. Torán, e apesar de tratar-se dum trajecto em que o comboio adquire maior velocidade (120 quilómetros à hora), nenhum de nós precisou de apoiar-se a parte alguma da carruagem.

**SUIÇA** O comboio mais rápido da Suíça parte de Genève à 12<sup>h</sup> 38 e chega a Zurich às 15<sup>h</sup> 51. Leva 3 horas e 13 minutos a percorrer uma distância de 287 km., incluindo duas curtas paragens em Lausanne e Berne. A velocidade média deste comboio é de 89,3 km/h. Seria de 92 km/h. se fizesse o percurso sem paragens e, entre Genève e Lausanne, chega a atingir 108 km/h. — Os percursos directos mais longos são os da linha Lucerne — Bellinzona, onde a diferença de altitude chega a atingir 900m., e a entrada do túnel do Gothard.

— A Suíça é um centro ferroviário importante na Europa. Já antes da guerra os comboios internacionais, universalmente conhecidos, utilizavam a sua rede ferroviária. Depois de interrompidas durante algum tempo, estas importantes comunicações recomeçaram pouco a pouco nestes últimos anos e os comboios circulam de novo directamente entre as principais cidades do Continente. As suas carruagens-cama e carruagens-restaurante possuem todo o conforto imaginável. Desde que as formalidades alfandegárias são efectuadas com os comboios em andamento, as viagens tornaram-se bastante mais rápidas. Comboios tais como o Alberg-Express, o Simplon-Orient-Express e o Escandi-návia-Suíça-Itália, seguem, por assim dizer, o exemplo da reconciliação entre os povos.

— Os Caminhos de Ferro franceses activam actualmente a electrificação da sua rede. Ao contrário dos Caminhos de Ferro suíços, utilizam, em certos trajectos, corrente monofásica de 50 períodos por segundo, o que torna indispensável a construção de veículos a motor adaptados a este género de corrente. Duas fábricas francesas e 2

fábricas suíças de locomotivas foram incubidas de construir protótipos. A locomotiva construída pela indústria suíça (concebida pelos técnicos suíços) acaba de sair das oficinas: trata-se duma locomotiva com 6 motores, a qual produz uma potência total de 4300 HP ou seja mais 2000 HP do que as novas locomotivas para comboios rápidos dos Caminhos de Ferro suíços. Esta máquina foi prevista para um serviço mixto em trajectos que acusam até 25 % de declive (Alta Sabóia) e poderá rebocar comboios de passageiros até 600 toneladas e comboios de mercadorias até 1300 toneladas. Destina-se a circular numa rede de 20.000 volts. A parte mecânica da locomotiva foi construída pela fábrica suíça de locomotivas de Winterthur e o equipamento eléctrico pela fábrica de máquinas de Oerlikom. Com as suas 104 toneladas de peso, esta locomotiva de linhas modernas, marca um importante progresso na construção de veículos a motor eléctricos, honrando a indústria suíça.

## Pelo Mundo Ferroviário

### Um comboio atingido pelos raios, na Itália

Na noite de 21 para 22 de Setembro, o rápido Roma-Sicília foi atingido repetidas vezes pelos raios. Houve pânico entre os passageiros. A primeira faísca avariou a locomotiva, ficando o comboio parado, às escuras, em pleno campo. A seguir, acompanhada por um grande relâmpago, a segunda faísca partiu o vidro de uma janela, aumentando o susto dos passageiros. A trovada ia aumentando de intensidade. Homens, mulheres e crianças caíram de joelhos, rezando em voz alta. Depois de duas horas de espera, veio uma locomotiva a vapor que rebocou o comboio até Nápoles. Entre esta cidade e Salerno, o comboio foi, mais uma vez, atingido pelos raios que voltaram a avariar a locomotiva. Finalmente, o rápido só pôde prosseguir a marcha duas horas mais tarde, depois de acalmar a tempestade.

### Uma praga de gafanhotos

A *Reuter*, em notícia enviada para Londres, informou que no Sul da Austrália, na segunda semana de Outubro, alguns comboios foram forçados a parar por gafanhotos, que se amontoaram em tal quantidade sobre a via que as rodas da locomotiva patinavam. Um maquinista disse que passara por dois bandos, um dos quais cobria 10 quilómetros quadrados.



## O XV Congresso Internacional de Caminhos de Ferro

e uma justa homenagem ao sr. Eng.º Raúl Couvreur

Na reunião da Comissão Permanente da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, realizada em Roma, no dia 4 de Outubro, o sr. Engenheiro Raúl da Costa Couvreur, por proposta do sr. Delory, presidente daquela prestigiosa Associação, foi nomeado membro de honra do Congresso.

O sr. Engenheiro Raúl da Costa Couvreur, nosso querido amigo e ilustre membro do Conselho Directivo da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, é a segunda entidade que é distinguida com aquela honra, sendo também o primeiro português que naquela Associação recebe essa homenagem.

É com grande prazer que registamos o facto, enviando ao sr. Engenheiro Raúl da Costa Couvreur, Representante do Governo Português e membro da Comissão Permanente, naquela Associação, as nossas mais vivas felicitações pela distinção que lhe foi conferida, distinção essa que constitui, simultaneamente, a consagração dos seus méritos profissionais e uma homenagem ao nosso País.

## Imprensa

### «JORNAL DO COMÉRCIO»

Em 17 de Outubro entrou no seu 98.º ano de existência o *Jornal do Comércio*, de que é proprietário e director o sr. Dinis Bordalo Pinheiro. Fundada em 1853 por Mateus Pereira de Almeida e Silva, e tendo tido sempre na sua direcção vultos de prestígio, o *Jornal do Comércio* pôde assistir, durante 97 anos de publicação ininterrupta, à lenta transformação da sociedade portuguesa, interessando-se por todos os problemas económicos, e neles intervindo não apenas como jornal informador, mas também com os seus comentários e suas ideias próprias.

Pela sua redacção têm passado ao longo de quase um século, algumas das figuras mais proeminentes do jornalismo e das letras.

Ao seu ilustre director e a todos os seus valiosos colaboradores apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

## OS COMUNISTAS

provocaram descarrilamentos em França e no Paquistão Oriental

Dois acidentes graves acabam de se verificar nos caminhos de ferro da França e do Paquistão Oriental. Os factos não estarão relacionados entre si, tão distantes se encontram os dois países, mas são um sintoma de que os comunistas, para atingirem os seus fins, não hesitam perante a prática dos mais terríveis crimes. Os jornais relataram assim os factos:

Na manhã de 25 de Setembro o expresso Nancy-Paris descarrilou, na rampa de Loexville (Mosa), a 70 quilómetros desta cidade. Três carruagens saltaram dos carris. Morreram seis pessoas e sete ficaram feridas gravemente.

Atribui-se o desastre ao facto de, por motivos que se desconhecem por enquanto, o maquinista do comboio que descarrilou não prestar a devida atenção ao sinal que o avisava de que a via estava em obras. Parece que, por esse motivo, se partiu o eixo de uma das carruagens, registando-se então o descarrilamento.

Os carros de Polícia e ambulâncias de Bar-le-Duc, perto do sítio onde se deu o desastre, chegaram rapidamente ao local, mas foi difícil retirar os feridos e os mortos dos escombros.

\* \* \*

Informações de Calcutá referiram, por sua vez, que o acidente ferroviário que se produziu, no dia 10 de Outubro, no Paquistão Oriental, quando um rápido descarrilou numa ponte e caiu ao rio, causou cinquenta mortos e outros tantos feridos. Foi declarado, oficialmente, que o desastre foi devido a sabotagem pois os carris tinham sido desaparafusados em vários pontos. A locomotiva e duas carruagens caíram de três metros de altura ao rio. Outra carruagem ficou suspensa da ponte.

### CONGRESSO ANUAL DOS HORÁRIOS DOS CAMINHOS DE FERRO EUROPEUS

Iniciou-se em Amesterdão, no dia 12 de Outubro, o Congresso Anual dos Horários dos Caminhos de Ferro Europeus com a assistência de cerca de 200 funcionários ferroviários de 24 países. Estão representados a Austria, Bélgica, Grã-Bretanha, Bulgária, Checoslováquia, Dinamarca, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Holanda, Hungria, Itália, Luxemburgo, Noruega, Polónia, Portugal, Roménia, Sarre, Espanha, Suécia, Suíça, Turquia e Jugoslávia.

### O custo do papel e a imprensa britânica

Os jornais britânicos vão em breve voltar ao sistema de tempo de guerra de racionamento de papel e foram avisados de que a partir de 23 de Outubro, o preço do papel seria aumentado de 4 libras, 2 xelins e 6 pence por tonelada.

O Ministério do Comércio anunciou que este aumento se tornava necessário para fazer face ao crescente custo da polpa de madeira importada e a outros factores.



# "Gazeta dos Caminhos de Ferro"

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, publicação quinzenal com 63 anos de existência, considerada de utilidade pública e dirigida pelo nosso colega na Imprensa Carlos d'Ornellas, editou um número especial dedicado ao Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, que se realizou em Roma. Com magnífica apresentação gráfica e colaboração escolhida, esta edição especial inclui texto variado e interessante assinado pelos escritores Aquilino Ribeiro, capitão Jayme Gallo, coronel Lopes Galvão, professor dr. Giacinto Manopella, e pelos jornalistas Busquets de Aguillar, António Montês e o nosso valioso colaborador Jorge Ramos.


As primeiras páginas abrem com um artigo sobre o Congresso, subscrito pelo engenheiro Raúl da Costa Couvreur.

*Democracia do Sul*

Esta excelente revista quinzenal, que ocupa na imprensa portuguesa um lugar de destaque pela importância dos assuntos que formam todos os seus sumários, dedicou o seu último número ao Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro em Itália, em 1950, publicando a propósito artigos descritivos de Itália, pondo em relevo por meio de nítidas fotos aspectos panorâmicos, usos e costumes, obras de arte, monumentos religiosos, ruas e praças, tudo enfim que a velha nação tem de melhor no respeitante a valores turísticos.

Referente a Portugal traz um artigo «O Turismo e os Transportes», com ângulos fotográficos de Lagos, rio Guadiana e rio Nabão; «O porto e o Caminho de Ferro da Beira», com a vista do porto da Beira, mapa do Caminho de Ferro, floresta de Amatougas e trincheira de Chimoito; «Hidrologia e Turismo», com ponte sobre o rio Tâmega; Vizela, encantadora fase do rio; Chaves, cúpula sobre a fonte mais quente, nas Caldas; Vizela barcos no rio; A nova gare marítima de Lisboa; e Fernão Mendes Pires e António Faria não foram uma e a mesma pessoa? de Aquilino Ribeiro, etc..

Trata-se de um número rico sob todos os pontos de vista, pelo que felicitamos Carlos d'Ornellas, ilustre director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

 *Notícias da Figueira*

O número de Setembro da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de que é director, editor e proprietário Carlos d'Ornellas, apresenta o maior interesse pelo seu conteúdo e pelo seu magnífico aspecto gráfico. Ocupando-se de comércio e transportes, economia e finanças, electricidade e telefonia, obras públicas, navegação e aviação, agricultura e minas, engenharia e indústria e turismo, esta publicação insere no presente número, dedicado ao Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro em Roma, entre os seus melhores artigos, um deles assinado pelo sr. António Montês, sobre o Ano Santo, «Recordações de Viagem pela Itália», pelo sr. dr. Busquets de Aguillar; «Arte Italiana», pelo professor Giacinto Manopella; «O Trismo e os Transportes em Portugal», pelo sr. Capitão Jayme Gallo; «O Porto e o Caminho de Ferro da Beira», pelo sr. coronel Lopes Galvão; «A Nova Gare Marítima de Lisboa», pelo sr. Guerra Maio; e um estudo literário sobre a personalidade de Fernão Mendes Pinto, da autoria do nosso ilustre colaborador Aquilino Ribeiro.

*O Século*

Com profusa e variada colaboração, grande parte consagrada à reconstrução dos caminhos de ferro italianos, a propósito do próximo Congresso Internacional da especialidade, que reunirá em Itália de 25 do corrente a 4 do mês próximo, publicou-se mais um número, profusamente ilustrado, da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, fundada em 1888 e tendo já realizada uma obra notável de divulgação e propaganda do turismo português.

*Diário de Notícias*

O número desta antiga publicação, dedicado ao Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, em Itália, apresenta-se, não só com esplêndida colaboração e gravuras, mas, também, com uma magnífica capa, a cores. Bem coordenada, insere, ainda, utilíssima informação creditando quem a orienta.

*Comércio do Porto*



## PARTE OFICIAL

### MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

#### Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 245, III Série, de 20 de Outubro, publica o seguinte:

#### Repartição de Exploração e Estatística

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 desta Direcção Geral de 13 do corrente mês, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, destinado a alterar a modalidade estabelecida pelo aviso ao público Te. n.º 23, de 30 de Março próximo findo, de concessão de bónus no transporte de madeiras, lenhas e serradura.

O «Diário do Governo», n.º 246, II série, de 21 de Outubro, 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 de Setembro de 1950, adjudicar a Aníbal de Brito a empreitada n.º 99, de construção de casas para pessoal na estação de Beja e na variante de Beja, pela importância de 397.500\$, e que Rogério Vasco Ramalho, engenheiro director geral de Caminhos de Ferro, outorgue em nome do mesmo Ministro no contrato a celebrar.

O «Diário do Governo», n.º 203, I série, de 10 de Outubro, publica o seguinte:

#### Portaria n.º 131327

Tendo sido reconhecida a conveniência de alterar algumas das disposições da tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade na parte referente à aplicação dos mínimos de cobrança: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ao abrigo do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, que as disposições da referida tarifa sejam alteradas como segue:

1) Os mínimos de cobrança previstos nos capítulos II, III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, XII, XIII, XIV e XV passam a referir-se a cada remessa.



2) É criado o artigo 94.º-bis, com a seguinte redacção:  
Artigo 94.º-bis. Para aplicação dos preços desta tarifa são considerados:  
Como vitelos, os bovinos que não pesem mais de 200 quilogramas;  
Como bácoros, os suínos que não pesem mais de 60 quilogramas;

Como leitões, os suínos que não pesem mais de 10 quilogramas.  
3) O quadro das bases dos preços da tarifa geral, grande velocidade, e o quadro das bases dos preços da tarifa geral, pequena velocidade, são substituídos pelos quadros anexos a esta portaria.  
Ministério das Comunicações, 10 de Outubro de 1950. —  
O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.

Bases dos preços da tarifa geral  
Grande velocidade

Numeração das bases	Designações	Unidades para o preço de transporte	Preços por unidade e quilómetro	Mínimos (*)		Fracções indivisíveis a taxar	
				De peso a taxar	De cobrança por passageiro e por cada remessa	De distância — Quilómetros	De peso ou quantidade
	Passageiros:						
1. <sup>a</sup>	1. <sup>a</sup> classe . . . . .	Um	\$50	—	(a) 3\$00	1	—
2. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup> classe . . . . .	»	\$35	—	(a) 2\$50	1	—
3. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup> classe . . . . .	»	\$25	—	(a) 1\$50	1	—
4. <sup>a</sup>	Bagagens (para o peso excedente ao que é transportado gratuitamente). . . . .	Tonelada	2\$60	10 kg.	4\$00	1	10 kg.
5. <sup>a</sup>	Recovagens:						
	Até ao 100. <sup>o</sup> quilómetro. . . . .	»	2\$60	10 kg.	4\$00	5	10 kg.
	Do 101. <sup>o</sup> ao 200. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	»	2\$48				
	Do 201. <sup>o</sup> ao 300. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	»	2\$36				
	Do 301. <sup>o</sup> ao 400. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	»	2\$24				
	Do 401. <sup>o</sup> ao 500. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	»	2\$12				
6. <sup>a</sup>	Géneros frescos:						
	Até ao 100. <sup>o</sup> quilómetro. . . . .	»	2\$00	10 kg.	4\$00	5	10 kg.
	Do 101. <sup>o</sup> ao 200. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	»	1\$20				
	Do 201. <sup>o</sup> ao 300. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	»	1\$80				
	Do 301. <sup>o</sup> ao 400. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	»	1\$70				
	Do 401. <sup>o</sup> ao 500. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	»	1\$60				
7. <sup>a</sup>	Cães (b). . . . .	Um	\$15	—	2\$00	1	—
8. <sup>a</sup>	Dinheiro, valores e objectos de arte . . . . .	1.000\$00	\$20	—	4\$00	5	1.000\$00
9. <sup>a</sup>	Dinheiro amoeado (excepto de ouro ou prata) . . . . .	Tonelada	3\$30	10 kg.	4\$00	5	10 kg.
10. <sup>a</sup>	Transportes fúnebres . . . . .	Um	2\$00	—	100\$00	5	—
	Animais:						
11. <sup>a</sup>	Boi, cavalo, muar, jumento, garrano ou potro (macho ou fêmea) . . . . .	Cabeça	1\$40	—	20\$00	5	—
12. <sup>a</sup>	Vitelo ou porco (macho ou fêmea) . . . . .	»	\$70	—	10\$00	5	—
13. <sup>a</sup>	Carneiro, chibo, cabrito, cordeiro ou borrego, bácoro ou leitão (macho ou fêmea). . . . .	»	\$30	—	4\$00	5	—
	Veículos:						
14. <sup>a</sup>	Carros de passageiros de mais de duas rodas (montados ou não sobre estas); embarcações; aeroplanos, balões dirigíveis e quaisquer veículos não designados . . . . .	Veículo	(c) 5\$00	—	30\$00	5	—
15. <sup>a</sup>	Carros de passageiros de mais de duas rodas (montados ou não sobre estas); bicicletas com carro anexo pesando mais de 350 quilogramas . . . . .	»	(c) 4\$00	—	25\$00	5	—
	Carros de carga; viaturas ou reparos militares; viaturas de incêndio; viaturas sanitárias; jaulas para transporte de animais; zorras; cascos, pipas, cubas ou tonéis montados:						
16. <sup>a</sup>	De mais de duas rodas (montados ou não sobre estas)	»	(c) 3\$00	—	20\$00	5	—
17. <sup>a</sup>	De duas rodas (montados ou não sobre estas) . . . . .	»	(c) 2\$50	—	15\$00	5	—
18. <sup>a</sup>	Eliminada.						

(\*) Mínimo de distância — O mínimo de distância a contar é de 6 quilómetros. Neste caso não é de considerar a fracção indivisível a taxar de 5 quilómetros.  
(a) Para os meios bilhetes os mínimos de cobrança por passageiro são: 1.ª classe, 3\$; 2.ª classe, 2\$50; 3.ª classe, 1\$50.  
(b) Cada remessa não pode ser constituída por mais de um cão.  
(c) Quando provido de motor mecânico estas bases são elevadas de 25 por cento.  
N. B. — Nestes preços estão incluídos todos os encargos que nesta data oneram as tarifas. Não estão compreendidas, porém, as despesas acessórias nos preços e nos mínimos de cobrança supra.  
Vejam-se as condições de aplicação relativas ao título: — Passageiros e a «Grande velocidade» e as «Disposições comuns aos transportes em grande e pequena velocidade».  
Ministério das Comunicações, 10 de Outubro de 1950. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.



**Bases dos preços da tarifa geral**  
**Pequena velocidade**

Numeração das bases	Designações	Unidades para o preço de transporte	Preços por unidade e quilómetro	Mínimos (*)		Fracções indivisíveis a taxar	
				De peso a taxar	De cobrança por cada remessa	De distância — Quilómetros	De peso ou quantidade
19. <sup>a</sup>	1. <sup>a</sup> classe:						
	Até ao 100. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	Tonelada	\$86	10 kg.	4\$00	5	10 kg.
	Do 101. <sup>o</sup> ao 200 quilómetro . . . . .	"	\$85				
	Do 201. <sup>o</sup> ao 300. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$84				
	Do 301. <sup>o</sup> ao 400. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$83				
	Do 401. <sup>o</sup> ao 500. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$82				
20. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup> classe:						
	Até ao 100. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$79	10 kg.	4\$00	5	10 kg.
	Do 101. <sup>o</sup> ao 200. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$78				
	Do 201. <sup>o</sup> ao 300. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$77				
	Do 301. <sup>o</sup> ao 400. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$76				
	Do 401. <sup>o</sup> ao 500. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$75				
21. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup> classe:						
	Até ao 100. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$72	10 kg.	4\$00	5	10 kg.
	Do 101. <sup>o</sup> ao 200. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$71				
	Do 201. <sup>o</sup> ao 300. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$70				
	Do 301. <sup>o</sup> ao 400. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$69				
	Do 401. <sup>o</sup> ao 500. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$68				
22. <sup>a</sup>	4. <sup>a</sup> classe:						
	Até ao 100. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$66	10 kg.	4\$00	5	10 kg.
	Do 101. <sup>o</sup> ao 200. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$65				
	Do 201. <sup>o</sup> ao 300. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$64				
	Do 301. <sup>o</sup> ao 400. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$63				
	Do 401. <sup>o</sup> ao 500. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$62				
23. <sup>a</sup>	5. <sup>a</sup> classe:						
	Até ao 100. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$60	10 kg.	4\$00	5	10 kg.
	Do 101. <sup>o</sup> ao 200. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$59				
	Do 201. <sup>o</sup> ao 300. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$58				
	Do 301. <sup>o</sup> ao 400. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$57				
	Do 401. <sup>o</sup> ao 500. <sup>o</sup> quilómetro . . . . .	"	\$56				
24. <sup>a</sup>	Eliminada.						
	Animais:						
25. <sup>a</sup>	Boi, cavalo, muar, jumento, garrano ou potro (macho ou fêmea) . . . . .	Cabeça	\$70	—	10\$00	5	—
26. <sup>a</sup>	Vitelo ou porco (macho ou fêmea) . . . . .	"	\$35	—	7\$00	5	—
27. <sup>a</sup>	Carneiro, chibo, cabrito, cordeiro ou borrego, bacoro ou leitão (macho ou fêmea). . . . .	"	\$15	—	3\$00	5	—
	Veículos:						
28. <sup>a</sup>	Carros de passageiros de mais de duas rodas (montados ou não sobre estas); embarcações; aeroplanos, balões dirigíveis e quaisquer veículos não designados . . . .	Veículo	(a) 2\$50	—	15\$00	5	—
29. <sup>a</sup>	Carros de passageiros de duas rodas (montados ou não sobre estas); bicicletas com carro anexo pesando mais de 350 quilogramas . . . . .	"	(a) 2\$00	—	12\$00	5	—
	Carros de carga; viaturas ou reparos militares; viaturas de incêndio; viaturas sanitárias; jaulas para transporte de animais; zorras; cascos, pipas, cubas ou tonéis montados:						
30. <sup>a</sup>	De mais de duas rodas (montados ou não sobre estas)	"	(a) 2\$00	—	12\$00	5	—
31. <sup>a</sup>	De duas rodas (montados ou não sobre estas) . . .	"	(a) 1\$65	—	10\$00	5	—
32. <sup>a</sup>	Locomotivas e automotoras circulando rebocadas sobre as próprias rodas. . . . .	Tonelada	\$30	10 t	20\$00	5	1 t
33. <sup>a</sup>	Tênderes e guindastes circulando rebocados sobre as próprias rodas. . . . .	"	\$25	10 t	15\$00	5	1 t
34. <sup>a</sup>	Vagões circulando rebocados sobre as próprias rodas .	"	\$15	5 t	7\$00	5	1 t
35. <sup>a</sup>	Carruagens de passageiros, restaurantes, ambulâncias postais e furgões de bagagens, de dois ou mais eixos, circulando rebocados sobre as próprias rodas . . .	"	\$20	10 t	12\$00	5	1 t

(\*) Mínimo de distância. — O mínimo de distância a contar é de 6 quilómetros. Neste caso não é de considerar a fracção indivisível a taxar de 5 quilómetros.

(a) Quando providos de motor mecânico estas bases são elevadas de 25 por cento.

N. B. — Nestes preços estão incluídos todos os encargos que nesta data oneram as tarifas. Não estão compreendidas, porém, as despesas acessórias nos preços e nos mínimos de cobrança supra.

Vejam-se as condições de aplicação relativas a «Pequena velocidade» e as «Disposições comuns aos transportes em grande e pequena velocidade».

Ministério das Comunicações, 10 de Outubro de 1950. — O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.



# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Novembro de 1899)

## Locomotivas Electricas

Enumeramos em, seguida, servindo-nos do trabalho d'um engenheiro francez que occupa um alto cargo na administração municipal de Paris, as vantagens que tem para os habitantes d'uma cidade populosa a substituição da locomoção hippomovel pela electrica, seja ou não automovel.

1.º — Transporte duas vezes mais rapido dos passageiros com uma commodidade infinitamente maior.

2.º — Suppressão das obstrucções de toda a especie causadas pelos cavallos que occupam tanto logar como um carro; que são sempre, mais ou menos difficeis de governar; que cahem, coxeiam e se atravessam na rua e que, amiude, recuam, inesperadamente.

3.º — Suppressão dos excrementos dos cavallos.

4.º — Suppressão das innumeras cavallariças, do mau cheiro que deitam, e de todos os seus accessorios.

5.º — Suppressão dos palheiros, causas de frequentes incendios.

6.º — Suppressão do estrago das calçadas pelo pisar continuo dos cavallos que as gastam.

7.º — Suppressão da poeira causada pelos cavallos.

8.º — Suppressão quasi absoluta da lama.

9.º — Economia consideravel da agua de rega actualmente necessaria para levantar a poeira e a lama.

10.º — Suppressão das inflamações de olhos e vias respiratorias originadas pela poeira.

11.º — Suppressão dos accidentes produzidos pelos cavallos desbocados.

12.º — Diminuição colossal no orçamento das despesas com conservação de calçadas.

13.º — Provavel augmento do numero de vehiculos de transporte, visto que a tracção animal desaparece com todo o seu cortejo de aborrecimentos e difficuldades.

14.º — Soccorrer mais rapido para os incendios, porque as bombas automoveis são muito mais rapidas e de mais facil manejo que as bombas hippomoveis.

## Linhas Portuguezas

A linha de Benguella — O conselho superior tecnico de obras publicas do ultramar, em duas sessões, occupou-se, largamente, do exame do projecto elaborado pelo sr. Costa Serrão para o caminho de ferro de Benguella, cujos trabalhos de construcção devem começar no dia 1 de janeiro do proximo anno segundo consta da portaria que publicamos hoje na *Parte Official* da nossa «Gazeta».

O sr. Costa Serrão, depois de ter procedido, em virtude de instrucção que recebera, a um demorado reconhecimento para fixar o ponto de partida do caminho de ferro de penetração que fôra encarregado de estudar, preferiu a bahia de Lobito que reúne effectivamente excellentes condições.

Senhor  
automobi-  
lista:

Duas palavras apenas, para não lhe tomarmos muito tempo.

A água essencial ao radiador do seu carro, para a sua refrigeração, é ao mesmo tempo o seu pior inimigo. O oxigénio e sais que ela contém, estão constantemente atacando os metais, causando a sua corrosão (ferrugem) e entupindo com calcareo os tubos da sua circulação.

O pior é que V. Ex.ª não se aperceberá disto até ao dia em que o calor excessivo provocado por essa falta de circulação, começar a causar o seu mal estar. Então será já, talvez, tarde.

Evite isso, usando no radiador do seu carro, o protector desincrustante inglês

«**DEMOLOID**»

L. L. Rego, L.<sup>da</sup>

Rua Capelo, N.º 5, 3.º

Telefone, 21598 — LISBOA



SE NÃO USAR

**DEMOLOID**

NO RADIADOR DO SEU CARRO

Vasta, abrigada, com grande profundidade de agua, podendo dar acolhida a grande numero de embarcações, apresentava todas as condições reclamadas para junto d'ella se estabelecer a testa da linha ferrea.

O reconhecimento do terreno por onde deve dirigir-se esta linha foi também difficil e demorado.

O sr. Costa Serrão elaborou o projecto definitivo da primeira secção, na extensão de cerca de 24 kilometros, desde Benguella até o monte Sahoá. D'esta secção os primeiros 14 kilometros são de construcção muito facil, e podem desde já começar-se; os outros são muito difficeis e reclamam novos estudos, parecendo conveniente adoptar uma variante indicada.

Em todo o caso poderá adoptar-se o systema seguido hoje na construcção de muitas linhas ferreas, estudando e construindo. Emquanto se procede á construcção da primeira secção, procede-se aos estudos da segunda e assim successivamente.

A primeira secção do caminho de ferro de Benguella a naturalmente a que vae do Lobito a Benguella, mas esse reclama ainda estudos complementares.



“**GREY**”

**VIGAS E FERROS T**

AGENTES EXCLUSIVOS PARA PORTUGAL E COLÓNIAS PORTUGUESAS:



**NOGUEIRA, Limitada**

LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º

Telef. P B X 2 1381-82

PORTO

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107



# Recortes sem comentários

## Uma bruxa apanhada em flagrante

FIGUEIRA DA FOZ, 5 — O flagelo da bruxaria e do exercício ilegal da medicina tem continuado a grassar aqui, sem comiserção pelos pobres ignorantes que a eles recorrem, para conhecimento do que pensam ou sentem aqueles que, lá longe, nos barcos bacalhoeiros, por exemplo, andam na faina árdua de pescadores correndo perigo que é preciso esconjurar. Aliás há outros motivos de fortuna para esta gente sem escrúpulos: nos casos de amor mal correspondidos, nos casos de infidelidade de noivos e maridos, em suma, o campo é vasto e rendoso, como indústria ilegal que traz após si um sem número de desastres financeiros, doenças, lares desmanchados e desavenças familiares.

Como meio de acção, as bruxas e os praticantes de falsa medicina receitam elixires contra as dores de peito — que também servem para atrair os namorados — caminhadas ao cemitério, ao bater da meia noite, sal espalhado à entrada da porta do amigo ou do inimigo, coisas ridículas que não passariam de tal se não custassem dinheiro, saúde, felicidade e sossego aos pobres ignorantes analfabetos ou semi-analfabetos que os procuram.

Tal é, em resumo, a actividade de Arminda Augusta Domingues de 49 anos, moradora no n.º 4, da rua da Esperança, segundo uma denúncia feita à Polícia, que exerce as práticas da bruxa. Esta mulher, que é natural da Quinta de Alzar, freguesia de Arrifana, concelho de Vila Nova de Poiares, e que diz ter sido empregada dos Telégrafos, vive aqui há oito anos explorando a credence popular, só agora sendo presa, por ordem do comandante da Secção Policial desta cidade.

Um subchefe e um guarda dirigiram-se, de surpresa, à morada acima indicada, indo encontrar a «vidente» em pleno exercício, diante de duas velas acesas, duas tábuas, quatro navalhas espetadas e um punhal. A «operação» era por conta de uma cliente ausente e, à espera, duas outras aguardavam a vez de ser atendidas.

Entre a correspondência apreendida, havia quem perguntasse o que devia fazer, pois, enquanto seu marido, na pesca, nenhum peixe apanhava, outros pescadores, mesmo ao lado, carregavam as redes. E, para remédio desta e de outras grandes desgraças, as clientes, algumas de Peniche, enviavam os poucos escudos das suas muitas economias.

A presa responderá ainda hoje no tribunal para onde foi remetida com o respectivo processo.

(Do Diário de Coimbra)

## Novas pesquisas por iniciativa da Companhia dos Petróleos de Portugal

Causou certa sensação o inesperado aparecimento, em princípios da corrente semana, entre a Quinta Nova e os Figueiredos, de uma numerosa e bem equipada turma de técnicos e operários que, transportada em vários «jeeps», camions e camionetas, principiou a estender fios, a elevar tórres metálicas e a fazer furos.

Pouco a pouco o mistério foi desvendado e acabou por se concluir que se tratava de uma empresa sueca, ao serviço da Companhia dos Petróleos de Portugal, que procura investigar se haverá por estes sítios, além de outros minerais, o precioso petróleo.

Claro está que, por enquanto, nada se sabe acerca dos resultados obtidos, sendo mesmo possível que, como sucedeu quanto às recentes pesquisas nas Salinas, esses resultados constituam sempre, para nós, bem resguardados mistérios.

Mas, como tudo isto constitui sempre motivos de esperanças e de... conversas, devemo-nos regozijar com todas estas pesquisas, pois pode muito bem suceder que, quanto menos se esperar, apareça por aí qualquer mineral que revire tudo isto.

Segundo furo está a ser feito presentemente, em terreno da Quinta do Sanguinhal, à beira da estrada Rio Maior-Santarém. Aí nos dirigimos na mira de colhermos algumas informações sobre as pesquisas, para as transmitirmos aos nossos leitores. Fomos recebidos pelo dirigente dos trabalhos, sr. Eng. Johan Halvar de nacionalidade sueca, o qual sollicitamente nos esclareceu que tencionam fazer um total de dez furos em terrenos compreendidos entre Ribeira de S. João e Rio Maior. Concluído este furo, aproximam-se mais ainda de Rio Maior. Se bem que lhes interesse qualquer outro mineral que descubram, a razão destas é o petróleo. Os furos são levados, em média, à profundidade de 40 metros. Em todos os furos são introduzidos sete quilos de dinamite, que depois fazem explodir. Nesta altura, um aparelho de que vêm munidos acusa qualquer espécie de mineral que exista no sub-solo, num raio de 450 metros.

Os trabalhos desenvolvem-se num ritmo acelerado, havendo vários turnos, diurnos e nocturnos.

(De O Riomaioense)

# CEL

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.<sup>da</sup>

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.<sup>da</sup>

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

C E L

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE



## Os recenseamentos e o aumento progressivo da população em Portugal

A primeira vez que em Portugal se tentou proceder à contagem dos habitantes do País foi na primeira metade do século XVI. Há várias conjecturas quanto ao desenvolvimento da população portuguesa, desde a século XII até ao XV. Todos os dados recolhidos levam a supor que o aumento populacional se fez lentamente, mas não se pode fazer fé em quaisquer números anteriores a 1527. Foi, com efeito, nessa data que, por ordem de D. João III, se fez a primeira tentativa oficial de contagem dos portugueses. Esse primeiro curso, que «foi excepção na Europa do tempo e constitui legítimo título de glória e de precedência para Portugal, no campo da demografia», não é ainda inteiramente conhecida. Perderam-se, com o rodar dos tempos, algumas actas de apuramento.

Na Torre do Tombo arquivam-se os cadernos relativos às comarcas de Entre Douro e Minho, Estremadura (excepto Lisboa), e Trás-os-Montes. Os que dizem respeito às comarcas do Alentejo (Entre Tejo e Odiana) e da Beira, este último incompleto, faz parte do precioso património do Museu Britânico, de Londres. Há, porém — do mal, o menos — outros elementos que ajudam a suprir a falta dos que desapareceram ou se dispersaram. Assim, na Torre do Tombo existem dois documentos parciais relativos à comarca do Alentejo, que completara o respectivo numeramento, e na Universidade de Coimbra há uma cópia manuscrita dos cadernos que se encontram no Museu Britânico. No que se refere ao Algarve, consideram-se bastante aproximados os números que constam de uma relação dos «Lugares que vêm das Côrtes, e os Vizinhos que tem: ano de 1535», que existe na Torre do Tombo.

Com estes elementos pode, assim, obter-se uma estimativa muito aproximada da população portuguesa nessa época: 1.120.000 habitantes. Cálculos relativos ao século seguinte dão um ligeiro decréscimo populacional. Com efeito, pelo apuramento mandado fazer por Filipe III, em 1636, pode calcular-se que a população de Portugal continental seria então de 1.100.000, o que se explica, aliás, facilmente, pelas guerras e outras calamidades que muito dizimaram os portugueses, durante o período que mediou entre os dois censos.

### O aumento sucessivo da população

Repetiram-se as tentativas de apuramento no século XVIII e em vários anos da primeira metade do século XIX. Embora imperfeitos, estes apuramentos permitem, todavia, estabelecer os números relativos à população de Portugal desde 1527 a 1861, e verificar como ela tem aumentado sucessivamente:

1527	1.120.000	1835	3.061.684
1636	1.100.000	1838	3.224.474
1732	2.143.368	1841	3.396.972
1768	2.409.698	1854	3.499.121
1801	2.931.930	1858	3.584.677
1821	3.026.450	1861	3.693.362

Estes números dizem respeito à população do continente, mas os apuramentos de 1801, 1854, 1858 e 1861 abrangeram também as Ilhas Adjacentes, pelo que se pode estabelecer, por eles, a população do Continente e das Ilhas, nesses anos, da seguinte forma:

1801	3.115.330	1858	3.923.410
1841	3.737.103	1861	4.035.330
1854	3.844.119		—

### Os recenseamentos gerais periódicos

Data de 1864 o primeiro recenseamento geral da população portuguesa (Continente e Ilhas), organizado e levado a efeito em bases sólidas. Seguiu-se-lhes, nas mesmas bases de

crédito, o de 1878 e depois, o de 1890. De então para cá, por força do disposto na Carta de Lei de 25 de Agosto de 1887, os recenseamentos gerais passaram-se a fazer de dez em dez anos. Apenas houve uma falha nesta periodicidade, em 1910. Certamente por motivo da mudança de regime, e das perturbações burocráticas que, inevitavelmente, determinou, o quinto recenseamento geral oficial da população portuguesa só se fez em 1911.

Nestes recenseamentos, levados a efeito, regularmente, de 1864 a 1940, verifica-se um aumento mais acentuado. O ritmo de crescimento populacional, durante este período, apenas abrandou em 1911 e 1920, o que se explica por uma série de factores que se registaram, tais como excessiva saída de emigrantes, falecimentos em números muito superiores ao normal, [por motivo da guerra e de epidemias.

Vejamos quais foram os resultados das operações de oito recenseamentos gerais da população (Continente e Ilhas), levados a efeito com regularidade:

1864	4 188.410	1911	5.960 056
1878	4.550.699	1920	6.032.991
1890	5.049.729	1930	6.825.883
1900	5.423.132	1940	7.722.152

Segundo os cálculos estabelecidos, chega-se, pois, à conclusão de que a população portuguesa aumenta, em progressão geométrica, à razão de 13 por mil, ou seja cerca de 100 mil pessoas a mais por ano. De acordo com os cálculos do Instituto Nacional de Estatística, a população do País deve elevar-se, no fim do ano corrente, a 8.625.896. Está, aliás, já a funcionar a máquina para proceder a esse apuramento rigoroso — ao IX Recenseamento Geral da População.

(Do *Diário de Lisboa*)

### Batalha do Buçaco

Os laços de amizade e camaradagem entre o regimento de Infantaria 8 e de Connaught Rangers forjaram-se na Batalha do Buçaco em 1810, quando os dois regimentos se lançaram num ataque temerário e irresistível às forças que, sob o comando do marechal Massena, tentavam tomar de assalto a colina do Buçaco para abrir o caminho para Lisboa.

Praticaram-se nesse dia muitos actos de heroísmo e nunca se permitiu que diminuísse a estima que então se criou entre os dois regimentos. Durante mais de 140 anos têm-se trocado saudações entre eles no aniversário daquela batalha.

Os Connaught Rangers foram dissolvidos em 1922 depois de uma longa existência desde 1793, mas o «esprit de corps» dos seus oficiais e praças manteve-se e as mensagens de amizade não diminuíram por isso nem de sinceridade nem de significado.

Este ano os Connaught Rangers ofereceram aos seus camaradas portugueses uma taça de prata e o coronel sir Harold Wilberforce-Bell, antigo oficial desse regimento, veio representá-lo e também ao seu último tenente-coronel, o actual coronel H. F. N. Jourdain, assim como fazer a entrega da taça como prova das longas e amistosas relações existentes entre os dois regimentos.

Sir Harold Wilberforce-Bell espera poder aproveitar a sua estada em Portugal para visitar o País e veio agora ver não só o memorável campo de batalha do Buçaco mas também a Universidade de Coimbra. Seguir-se-ão outras cidades e instituições de interesse.

Tomou conhecimento de boa parte da História portuguesa no Oriente e tem sempre sido grande admirador dos empreendimentos dos portugueses no passado, assim como d'«Os Lusíadas», em cujas estrofes imortais Camões os cantou. No seu regresso contará aos sobreviventes do seu regimento quanto foi amistoso o acolhimento que lhe foi feito em Portugal.

(Do *Jornal do Comércio*)



# ELVAS

TEM FINALMENTE O

## HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,  
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

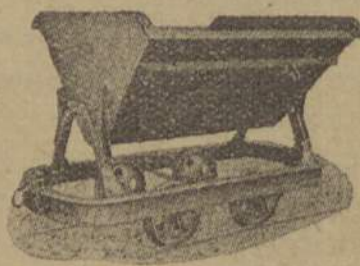
MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CON-  
FORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR  
COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

**HOTEL ALENTEJO—ELVAS**

# DECOVIA-SANFER

Rua de S. Julião, 41, 1.º

Telefone 26089 — LISBOA



Vias Portáteis — Carris de Aço

— Vagonetas — Locomotivas —

— — Escavadoras — —

Material leve e pesado

## A. Fernandes & Santos, L.<sup>da</sup>

### AUTOMOVEIS

Reparações mecânicas e de electricidade  
em todas as marcas de automóveis

Especializados em rectificação  
de cambotas e cilindros  
e em enchimento de bronzes

RUA ACTOR TASSO, 8-14

Telefone: 42807 — LISBOA

## Casa *Lama* Lda.

LOTARIAS

RUA DO AMPARO, 51 — Telefone 24000 — LISBOA

## Manual do Viajante em Portugal

Os poucos exemplares que restam do 1.º volume estão à venda

Em preparação a nova edição, em UM ÚNICO VOLUME



Mais quilometragem

Mais comodidade

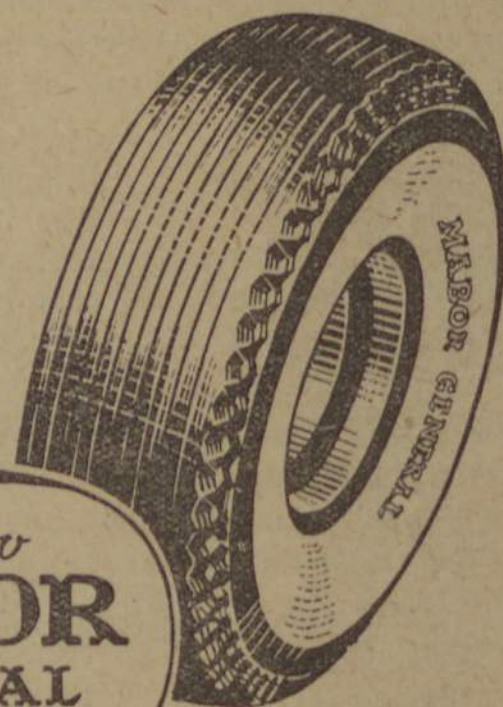
Mais segurança

O piso Squeegie proporciona  
maior aderência ao solo

Em todos os sentidos

A todas as velocidades

Sobre todos os pavimentos



A Novo  
**MABOR**  
GENERAL  
SQUEEGEE