

33.º do 73.º Ano

Lisboa, 16 de Julho de 1960

Número 1742

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20458 — LISBOA

HENSCHEL

LOCOMOTIVAS HENSCHEL - G M DIESEL-ELÉCTRICAS

Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

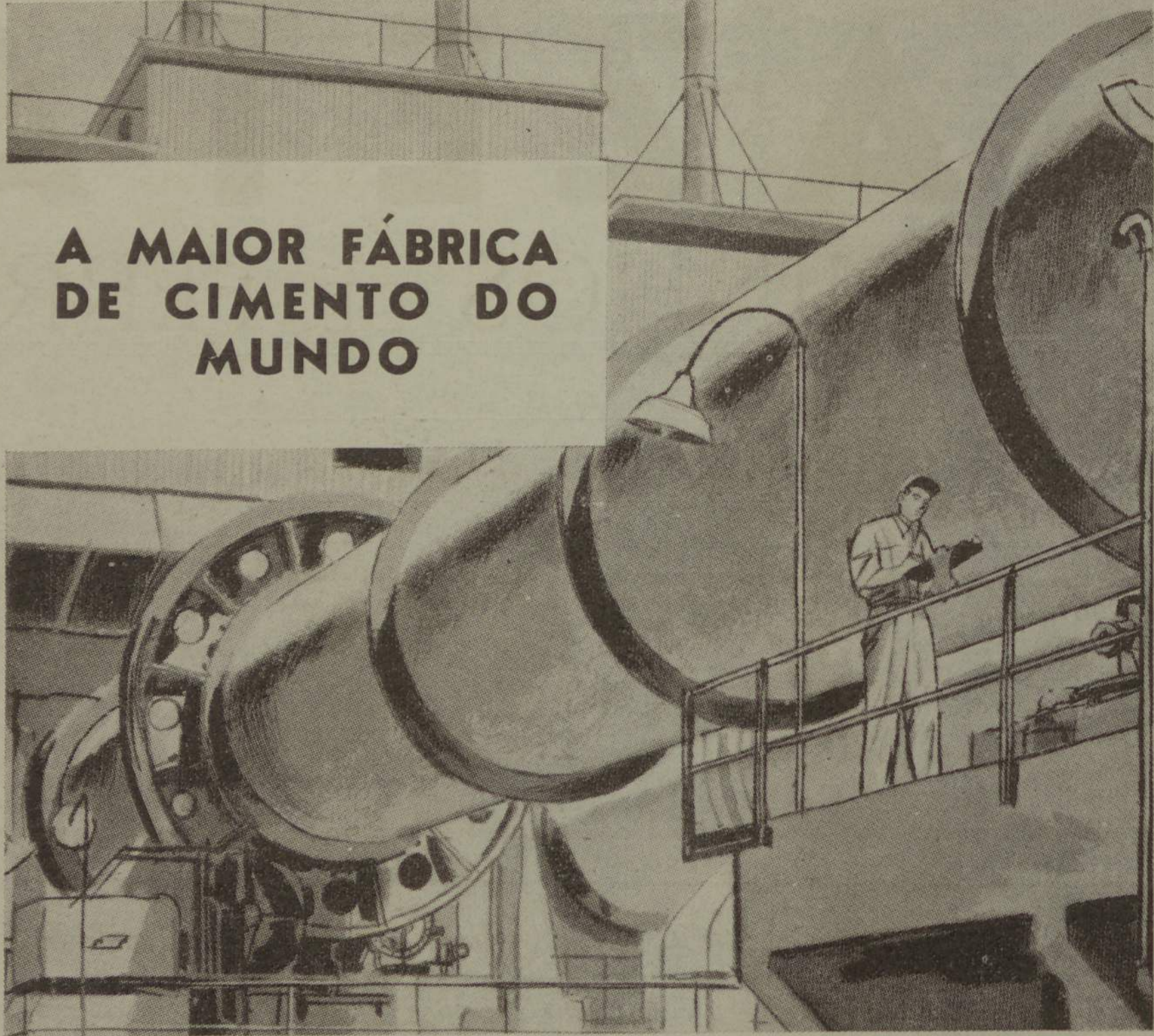
Tipos mais recentemente saídos das **FÁBRICAS DE KASSEL**:

EGIPTO: Henschel - G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P
GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P
HOLANDA E ÁUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P



REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIÃO, 23 - LISBOA

HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL



A MAIOR FÁBRICA DE CIMENTO DO MUNDO

SUBSTITUIÇÃO DE UMA ENGRENAGEM DE COMANDO (DESPESA SUPERIOR A 250 CONTOS) ADIADA INDEFINIDAMENTE!

Instalada em Alpena, Michigan, encontra-se a maior fábrica de cimento do mundo. Para assegurar uma produção contínua, reduzindo ao mínimo as despesas de manutenção, a Huron Portland Cement Company confia num Plano Mobil de Lubrificação Racional. Eis um exemplo deste compreensivo serviço em acção:

Problema: As engrenagens de quatro fornos estavam a sofrer um desgaste excessivo, o mesmo acontecendo às enormes coroas dentadas cujos dentes se iam tornando tão ásperos que as novas engrenagens sofriam um rápido desgaste depois de instaladas.

Solução: Os engenheiros da Mobil recomendaram um lubrificante com uma composição especial que deteve o desgaste das engrenagens, ao mesmo tempo que ajudou a polir os dentes da coroa.

Resultado: A duração da coroa dentada foi prolongada indefinidamente... 250 contos economizados num só forno.

Outros serviços semelhantes a este têm ajudado continuamente a companhia de cimento a aumentar os lucros devido a um acréscimo da produção... e a uma economia nas despesas de manutenção.

SE TEM QUALQUER PROBLEMA DE LUBRIFICAÇÃO, CONSULTE-NOS.



GARANTIA DE ALTA QUALIDADE

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— 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 - 2 — Telefone: P B X 20158; Direcção: 27520

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10-1.º Dt.º — Madrid

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

1742



16—JULHO—1960



ANO LXXIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

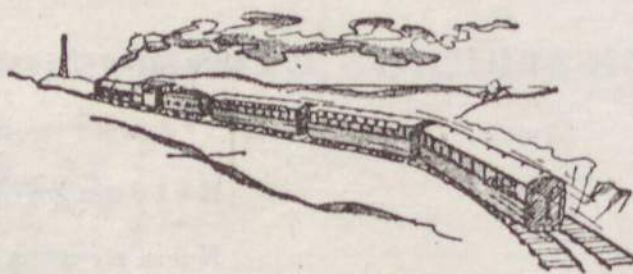
COLABORADORES

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



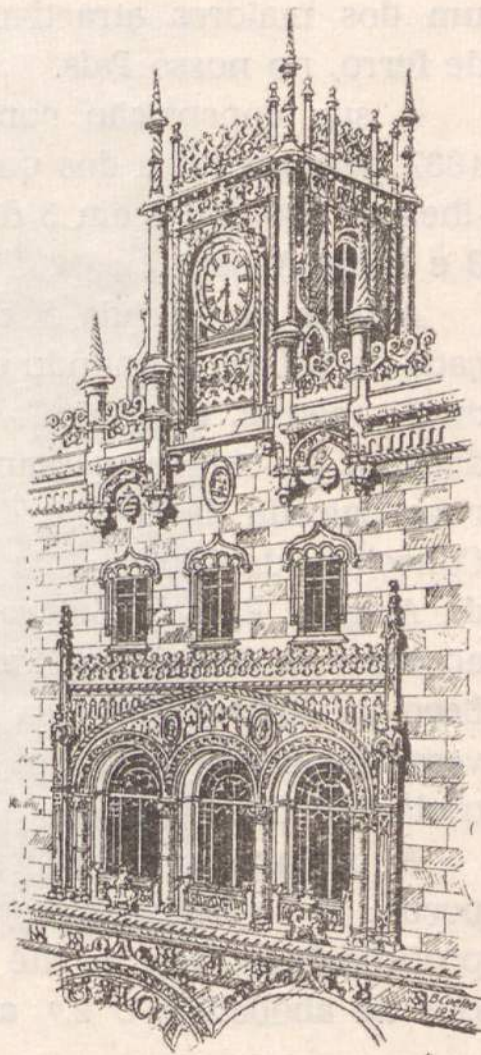
S U M Á R I O

A Estação do Rossio e a Linha Urbana de Lisboa	183
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . .	191
Caminhos de ferro franceses, por <i>GUERRA MAIO</i>	192
Os humildes e heróicos servidores da C. P..	193
Imprensa	193
Viagens e Transportes	193
Gazeta dos Caminhos de Ferro	194



A Estação do Rossio e a Linha Urbana de Lisboa

Elementos para a história destes notáveis
melhoramentos, aos quais ficou ligado
o nome ilustre do Marquês da Foz



No dia 11 de Junho deste ano, fecharam-se setenta anos sobre a data da inauguração da Estação Central do Rossio e da Linha Urbana de Lisboa. Com essa inauguração, conquistou-se um grande melhoramento e ganhou a estética da cidade um novo título de beleza.

Passamos a reunir alguns elementos de interesse para a história desse melhoramento.

Na sua edição de 16 de Abril de 1889, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» noticiava assim, pela pena de L. de Mendonça e Costa, a inauguração do túnel do Rossio:

«Está inaugurada a grande obra de arte, que, ao mesmo tempo que é um arrojo mais da nossa engenharia, representa uma beleza e uma comodidade para a nossa capital.

É, pois, um facto realizado o que, ainda há pouco mais de dois anos, nos parecia um sonho; e tanto sonho nos pareceu que não resistimos ao desejo de contar o efeito de dúvida que nos produziu a notícia.

Estava, quem escreve estas linhas, com um dos mais inteligentes e activos administradores dos nossos caminhos de ferro falando sobre vários assuntos quando, inopinadamente, este lhe disse:

—Olhe lá, ó F.: quer uma notícia para a sua *Gaceta*?

Referia-se à *Gaceta de los Caminos de hierro*, de Madrid, da qual o interpelado era, e continua a ser, redactor em Portugal.

—Vai-se pedir a concessão de uma linha que partirá do Largo de Camões, em túnel, a ligar com a de Sintra em Campolide.

Agradecemos-lhe a novidade, sem a menor ideia de a aproveitar, tomando-a como um gracejo que o génio folgazão e a amizade com que nos distingue tornavam natural. Nessa mesma noite escrevemos para a *Gaceta* e... a notícia não foi.

Poucos dias depois foi que a vimos reproduzida por diferentes colegas, e só mais tarde nos convencemos de que a nossa natural desconfiança por um facto tão novo nos impedira de dar em primeira mão uma notícia de tanto vulto.

O sonho está, pois, realizado, e no dia 8 do corrente tivemos o prazer de atravessar, no primeiro comboio, a grande via subterrânea que põe o centro da capital em comunicação directa com todas as linhas do País e estrangeiro.

O comboio inaugural, formado no local da estação de Campolide por 3 salões e duas carruagens que foram do Cais dos Soldados com o conselho de administração, direcção e empregados superiores da Companhia e alguns convidados que ali haviam ido logo que lhes constou que haveria esse comboio, por quatro zorras da construção com outros convidados, música, operários, e rebocado pela máquina de balastagem, percorreu cautelosamente o túnel em 27 minutos à luz de fogos de bengala que, diga-se a verdade, foram muito bonitos mas muito incómodos, pelo fumo com que iam asfixiando todos, chegando-se à estação do Rossio às 6 horas entre aclamações do povo que se apinhava em toda a estação e em todos os pontos mais ou menos próximos de onde pudesse assistir a esta festa.

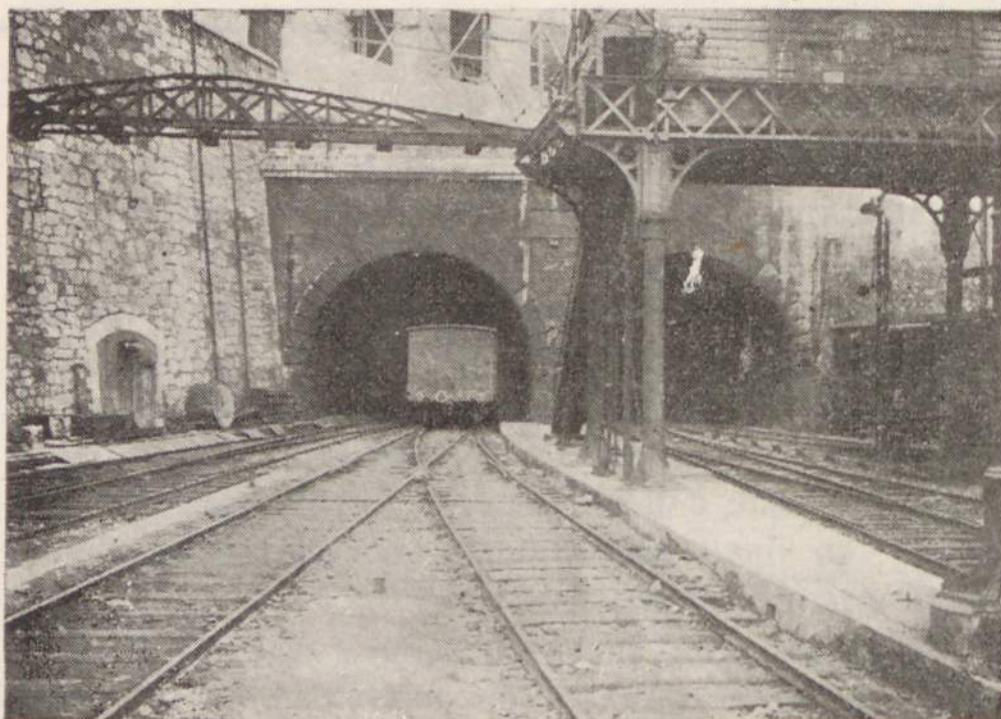
O túnel acha-se no mais perfeito estado de construção, largo, espaçoso, ventilado, prometendo ser

um dos maiores atractivos à viagem em caminhos de ferro, no nosso País.

A sua construção começou em 25 de Junho de 1887 pela abertura dos poços n.ºs 4 e 6, seguindo-se-lhes os n.ºs 1 e 3 em 5 de Julho, e os n.ºs 5 e 2 em 3 e 10 de Agosto.

A boca de entrada é, como se sabe, junto da Calçada da Glória, formando um duplo túnel na extensão de 27 metros, e seguindo depois em um só arco por debaixo da cidade, passando sucessivamente sob as ruas Calçada da Glória, Travessa do Fala Só, Rua da Conceição da Glória, Rua da Mãe d'Água, Rua Nova da Alegria, Rua do Salitre, Rua Rodrigo da Fonseca, ao cimo da Rua Rosa Araújo, Rua de S. Filipe Nery, Beco da Lebre, Travessa da Fábrica de Sedas, Travessa da Légua da Póvoa, Quartel de Artilharia, estradas de Circunvalação e de Campolide.

A perfuração foi atacada por intermédio de seis poços: o 1.º sobre a boca de entrada e tendo, de profundidade, 4,08 m. até ao extradorso (parte superior da abóbada); o 2.º, a 487,50 m. de distância do



Túnel da Estação do Rossio

primeiro, foi praticado no jardim da Escola Politécnica e tinha, de profundidade, 10,83 m.; o 3.º, em um quintal da Rua Rodrigo da Fonseca, a Vale do Pereiro, tem 24,94 m. de fundo, foi transformado em chaminé de ventilação, e dista do 2.º 489,50 m.; o 4.º poço, a 403 m. de distância deste, tinha 43,53 m. de profundidade e foi aberto na Travessa da Légua da Póvoa, achando-se já tapado; o 5.º, e o mais fundo de todos, tem 62,87 m. de alto e fica situado na estrada da Circunvalação, a 697,50 m. do poço anterior e a 503 m. do 6.º e último, que foi perfurado junto à boca de saída e tinha apenas 15,09 m. de profundidade; o 5.º poço foi transformado, assim como o 3.º, em chaminé de ventilação.

A abertura do túnel entre as impostas (nascimento da abóbada) é de 8 m. e a altura dos pés direitos, de 2,40 m.

Nos trabalhos empregou-se toda a actividade, tra-

balhando-se de dia e de noite, chegando a estar ali empregados mais de 1.000 operários.

As maiores dificuldades na perfuração foram vencidas com a competência e prudência dos engenheiros que dirigiram os trabalhos. Estas dificuldades nasceram de se encontrar, no começo, uma grande porção de terreno argiloso, que obrigou a especiais providências de precaução e à construção de uma contra-abóbada que serve de soleira em 340 metros, da extensão da galeria entre os poços 4.º e 5.º e em geral da pequena carga e esta formada por estradas públicas e casas de moradia em que era mister evitar qualquer desastre.

Todas as galerias se encontraram bem, não havendo desvios sensíveis; estes encontros tiveram lugar entre o 1.º e 2.º poço em 20 de Dezembro de 1887, entre o 2.º e o 3.º em 24 do mesmo mês, entre este e o 4.º em 9 do seguinte, entre o 5.º e o 6.º em 7 de Fevereiro e entre o 4.º e o 5.º em 24 de Maio de 1888, à 1 hora da noite.

O túnel foi feito de empreitada pelos srs. Duparchy & Bartissol, que fizeram por administração a parte compreendida entre a Calçada da Glória e a Escola Politécnica; a seguinte foi construída por subempreitada pelos srs. Papot e Blanchard, e os 1.500 m. restantes pelo sr. E. Beraud.

Pela Companhia Real fiscalizaram a construção os srs. Engenheiros Xavier Cordeiro, chefe do serviço respectivo, Vasconcelos Porto, adjunto, e B. Chabrian, chefe de secção.

Por parte dos construtores dirigiram as obras os srs. E. Tabary e E. Pitsch, director e adjunto, e o chefe de secção sr. Carlos Bartissol.

A inauguração da Estação do Rossio devia ser em Maio de 1890. Assim a anunciava a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» na sua edição de 16 de Abril, que vamos transcrever, pois contém dados curiosos:

«Prepara-se tudo para que, no próximo mês de Maio, seja aberta ao público, em serviço provisório, a nova estação da Linha Urbana, partindo dela os comboios para Sintra, o que representa o primeiro passo para as grandes comodidades que ao público vai oferecer aquela, trazendo e levando os passageiros para e desde o centro da cidade. Neste serviço, o percurso na linha Urbana far-se-á só em parte, porque, às agulhas de Campolide, o comboio passará directamente à linha de Sintra, ao quilómetro 3,244, deixando, portanto, a grande curva que liga a Urbana com a de Cintura, na extensão de mais 649 metros.

A distância do Rossio a Sintra fica aproximadamente igual à desde Alcântara, mas em linha muito mais directa, podendo, logo que o serviço seja restabelecido em definitivo, fazer-se em menos tempo do que hoje por aquela estação.

Ao que nos consta, haverá, neste serviço provisório, bilhetes directos entre todas as estações desde Rossio até Sintra, e bilhetes de ida e volta de Lisboa para aquelas mesmas estações.



Os preços dos bilhetes simples serão:

	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Para Benfica	240 reis	200 reis	140 réis
» Porcalhota	260 »	220 »	150 »
» Queluz-Belas	300 »	250 »	170 »
» Cacém	420 »	340 »	240 »
» Sintra	620 »	500 »	350 »

Os de ida e volta custarão:

	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Para Benfica	300 réis	250 réis	160 réis
» Porcalhota	400 »	350 »	250 »
» Queluz-Belas	500 »	400 »	300 »
» Cacém	700 »	550 »	400 »
» Sintra	1.000 »	900 »	500 »

Os trabalhos da estação vão muito adiantados, podendo continuar-se ainda durante o serviço provisório, de forma a não sofrer inconveniente a sua execução para a abertura em definitivo.

A estação tem dois carpos distintos, ficando, porém, o nível do pavimento térreo que olhará para o antigo pátio do Duque, 2,^m 50 mais elevado que o do Largo de Camões. Os pavimentos térreos são amplos vestibulos, sem divisão alguma, o que facilita o movimento dos passageiros.

No corpo principal, que deita para o Largo de Camões, há rés-do-chão e dois pavimentos, medindo 43,^m5 de frente por 23 de fundo. O que olha para o pátio do Duque tem igual número de pavimentos e 45 metros de frente por 20 de fundo. É destinado o primeiro andar do edifício às repartições do Conselho de Administração e outras da Companhia Real dos Caminhos de Ferro.

O segundo andar, que está 6,^m30 acima do primeiro, fica de nível com a plataforma da gare, sobre

a qual abrem 19 portas, 8 correspondendo ao corpo do edifício, que olha para o Largo de Camões, e 11 ao que deita para a Calçada do Carmo. Aquelas 8 primeiras portas correspondem aos escritórios do serviço da gare; as outras são as que franqueiam a entrada e saída dos passageiros.

Na parte do segundo andar, que deita para o Largo de Camões, serão instaladas as diferentes repartições do serviço de exploração da Companhia, que actualmente funcionam em Santa Apolónia.

Haverá elevadores para os passageiros e a grande escada que, partindo do vestíbulo do largo de Camões, termina no segundo andar em um amplo recinto com portas para a gare, e coberto por um envidraçado.

Na plataforma da estação estão assentes nove linhas: quatro ao centro, destinadas ao serviço de Sintra, Cascais e Cintura; três do lado da Misericórdia, destinadas aos comboios das linhas internacionais, e duas do lado da Avenida para os comboios que partem de Lisboa para as grandes linhas do País.

A cobertura da gare, de ferro e vidro, tem 61 metros de largura e 21 de altura.»

As obras do túnel, que se haviam iniciado em Abril de 1887, estavam concluídas em Abril de 1889. No dia 8 desse mês, pelas 6 horas da tarde, chegava ao Rossio, vinda de Campolide, a primeira máquina, com um vagão.

Setenta anos após a sua inauguração, não podemos deixar de reconhecer que o túnel é um notável trabalho de engenharia que se deve à feliz iniciativa do Marquês da Foz, administrador da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, à competência dos engenheiros Xavier Cordeiro e Vasconcelos Porto e à actividade do construtor francês Bartissol.

Foi, pois, no dia 11 de Junho de 1890, que, final-

mente, se efectuou a inauguração oficial da Estação Central do Rossio. Ao que supomos, pela leitura de uma monografia, o grande público não se interessou com entusiasmo pelo acto inaugural, assim como as opiniões críticas acerca da arquitectura do edificio foram discordantes. O projecto é da autoria do architecto José Luís Monteiro. Cândido Xavier Cordeiro, principal colaborador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», na qualidade de Engenheiro Consultor, foi o engenheiro construtor da importante obra. O que se criticou na obra foi, acima de tudo, o estilo manuelino. Esse estilo, aliás admirável e que deu glória aos Jerónimos, ao Convento de Cristo, de Tomar, e ao Mosteiro da Batalha, é que não condizia com a época dos caminhos de Ferro.

E já agora uma nota curiosa: o actual Largo de D. João da Câmara, chamava-se, anteriormente desde 1840, «Largo de Camões». Este nome de Camões não pertencia, porém, ao genial épico de «Os Lusíadas».

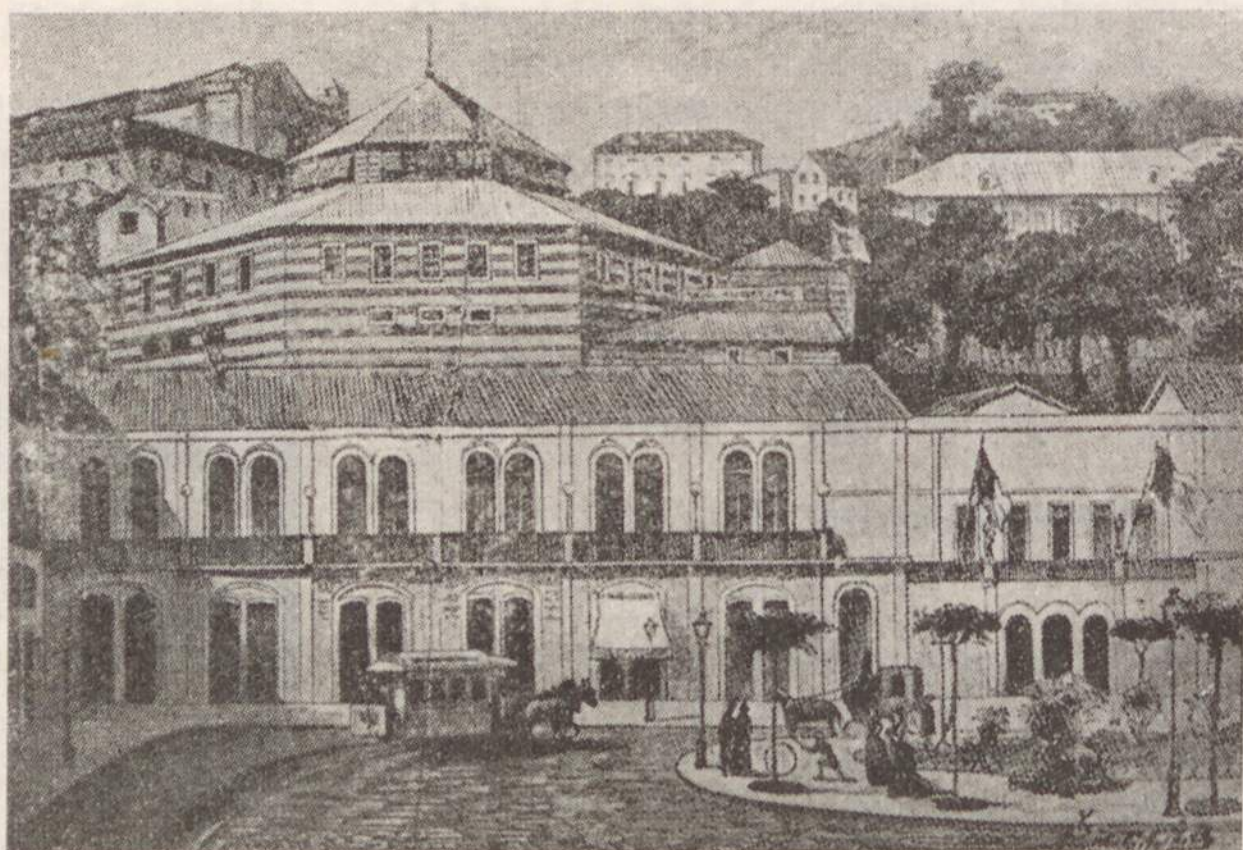
ros 79 e 81, tabacaria e depósito de vinhos do Alto Douro; no número 83, um cabeleireiro; no 85, a «Casa de Paris», onde havia, à venda, cravos e flores artificiais e, finalmente, nos números 87-89 e 91, um armazém de móveis. As trazeiras destes prédios, alargavam-se, com a quinta e jardins da Casa Cadaval, até à cerca da Misericórdia, pátio do Penalva e Calçada do Duque.

Na data da inauguração, isto é, no dia 11 de Junho de 1890, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» publicou um número comemorativo, com a colaboração do Marquês da Foz, dos Engenheiros Pedro Inácio Lopes, Vasconcelos Porto, C. Xavier Cordeiro, Major de Engenharia Xavier Cohen, L. Mendonça e Costa, A. Luciano de Carvalho, assim se associando, como não podia deixar de ser, dado o carácter desta revista e dada, ainda, a circunstância de, à sua frente, estarem dois distintos ferroviários: L. de Mendonça e Costa, seu fundador, proprietário e director, e o

✱

Os Recreios Whyttoyne, que foram
demolidos para a construção da Esta-
ção Central dos Caminhos de Ferro
Portugueses

✱



Trata-se de Caetano José da Silva Souto Mayor, poeta humorista, que exerceu os cargos de corregedor da Corte de D. João V, de juiz do Crimé do Bairro da Mouraria e corregedor do Bairro do Rossio, onde residia. Como tinha talento poético, os seus condiscipulos de Coimbra, que muito o admiravam, entraram de lhe chamar o Camões do Rossio.

Em 1887, do lado ocidental do Largo de Camões, hoje de D. João da Câmara, havia três prédios que se demoliram para, no seu local, se construir a Estação Central. O primeiro era o Palácio do Duque de Cadaval—com dois andares com 8 janelas cada um. No rés-do-chão existia uma tabacaria. O segundo edificio, composto de sobreloja e andar nobre, era propriedade do sr. D. Francisco de Assis d'Almeida. A área total dos dois imóveis era de 8.375×598 ou 8.973 m^2 quadrados de superfície. No terceiro prédio, que deu lugar ao Avenida Pálace, havia, na porta 71, uma adega de vinhos; nas portas 73 e 75, um estanco; na porta 77, uma loja de artigos militares; nos núme-

engenheiro C. Xavier Cordeiro, seu consultor e redactor principal.

Vamos respigar dos artigos desse número as passagens essenciais. L. de Mendonça e Costa, ao fazer, numa modelar e breve monografia, a história da iniciativa desta obra tão importante, esclarecia que, desde que o sr. marquês da Foz entrara para o conselho de administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, começou a pensar em desenvolver no nosso País «esse enorme movimento de passageiros, entre o centro da cidade e seus subúrbios, que, em Paris, Viena, Londres, Liverpool, Berlim, Bruxelas, etc., é importante elemento de tráfego das linhas férreas, ao mesmo tempo que um factor poderosíssimo para o bem estar dos habitantes dessas cidades.

Damos a palavra a Mendonça e Costa:

«Para localização de uma central na parte mais acessível da nossa Lisboa, não havia que escolher;

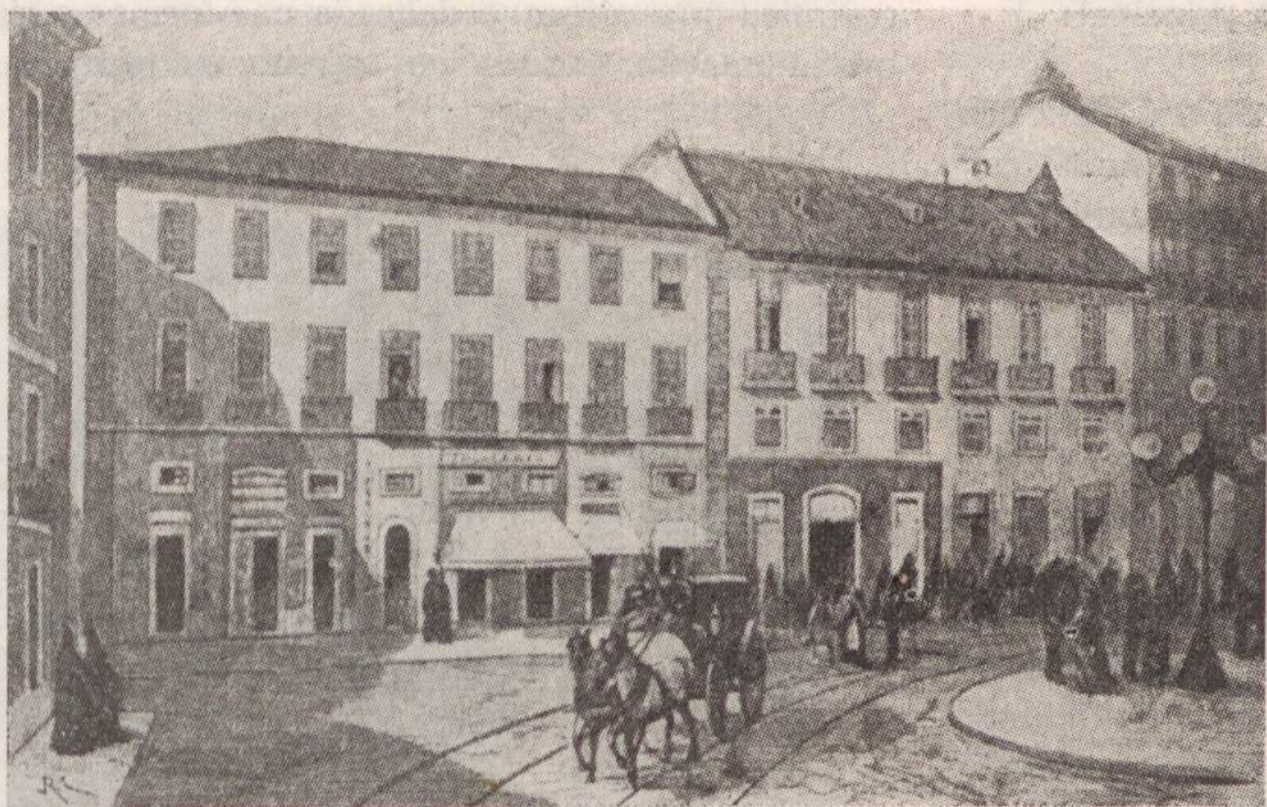
era necessário buscar as imediações da Praça de D. Pedro, e nessa, os dois montes que a guarnecem ao noroeste e ao nordeste, estavam naturalmente indicados, porque a linha devia partir em túnel para não interromper as comunicações da via pública. Pensou, pois, o nobre iniciador, nestes dois locais: o lado dos antigos Recreios, e o do palácio dos condes de Almada.

O facto de S. Ex.^a, pouco depois, entrar em negociações com os herdeiros do falecido marquês de Castelo Melhor, por intermédio do tutor das menores, o sr. Campos de Andrade, para a aquisição do palácio daquelas menores, na Avenida, decidiu a questão para este lado, porque foi do alto do jardim daquela casa que o sr. marquês, abraçando com a vista o terreno, se afirmou mais de que a ideia de estabelecer ali uma estação central seria realizável.

Convidando o sr. Edmond Bartissol para estudar os meios de realização desta ideia, no dia 1.º de Ja-

seus colegas para o facto de ter sido apresentado pelo empreiteiro das obras do porto de Lisboa um aditamento ao seu primitivo projecto, pedindo a concessão de uma linha férrea marginal do Tejo, o que representava um atentado aos direitos da Companhia Real, por dever aquela linha ser considerada, sem nenhuma dúvida, como um ramal da sua rede.

Resolvendo-se, pois, nessa sessão, que a linha de Santa Apolónia a Cascais fosse pedida ao governo cumulativamente com a Urbana, considerando-se estas duas linhas como ramais das de leste e norte, em conformidade com o art. 33.º do contrato de 14 de Setembro de 1859, ao proponente foi dado então um voto de confiança e os poderes necessários para tratar deste assunto com o Governo, e por tal forma o ilustre iniciador se desempenhou dessa missão que, por alvará de 9 de Abril de 1887, era autorizada a Companhia Real a explorar a linha férrea de Lisboa a Cascais, no percurso do cais dos Soldados a Alcân-



As casas que foram demolidas para se dar lugar à construção da Estação Central dos Caminhos de Ferro, no Largo de Camões (De «O Ocidente»)

neiro de 1887, à volta do paço da Ajuda, onde haviam ido dar as boas-festas a El-Rei, reuniram-se os dois no jardim da antiga casa Cadaval, então pertencente, por aluguer, à Real Associação da Agricultura, e ali se combinou o meio de levar à realização este grandioso trabalho. Dois meses depois, o sr. Bartissol apresentava os seus estudos e o projecto completo da estação e linha Urbana de Lisboa.

Em sessão de 30 de Março de 1887, do Conselho de Administração da Companhia, à qual sessão estiveram presentes os srs. João de Andrade Corvo, presidente; conde de Cabral, vice-presidente; António Maria de Fontes Pereira de Melo Ganhado (Marquês de Fontes); Abraham Bensaúde; António José Gomes Neto; António Pereira de Carvalho; Ernesto Driesel Schröter; Fortunato Chamiço Júnior; Francisco de Oliveira Chamiço; Francisco Wan-Zeller; Henrique Jorge de Mozer, (Conde de Mozer); Marquês da Foz: Mem Rodrigues de Vasconcelos e Visconde de Alenquer, foi, pelo sr. Marquês, chamada a atenção dos

tara, e a construir e explorar a continuação da mesma, por Belém a Cascais, e a da linha Urbana, entre as proximidades da praça de D. Pedro e a linha de Sintra, no vale de Alcântara».

Linhas abaixo, L. de Mendonça e Costa, dando relevo ao grande melhoramento que representava para a capital a construção da linha Urbana, sublinha que ele «se deve ao génio empreendedor, ao espírito inventivo e esclarecido do Marquês da Foz».

E L. de Mendonça e Costa terminava assim o seu artigo com estas palavras de homenagem ao Porto e aos engenheiros portugueses:

«E se já no nosso tempo quisermos a confirmação de quanto o País julga útil e necessária uma tão grande obra, bastar-nos-á ver o movimento de reflexão operado no Porto, a cidade da actividade e do trabalho, que imediatamente conseguiu do Estado um melhoramento idêntico, bastar-nos-á o parecer dos

principais engenheiros portugueses, que defenderam e apoiaram essas duas construções, e por último, essa onda de povo, que invade as salas, ainda incompletas, do edifício em construção, sequioso de apreciar um dos nossos mais notáveis empreendimentos modernos, uma das provas mais eloquentes dos nossos progressos materiais, que afirmará a nossa vitalidade aos estrangeiros que nos olham já como povo que avança e se aperfeiçoa nas suas condições de vida, buscando desempenhar nobremente a missão que, como posto avançado da Europa para o ocidente, a própria Natureza lhe conferiu».

Sobre a arquitectura de um e outro edifício pronunciaram-se, respectivamente, na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Luciano de Carvalho e o Major de Engenharia David Xavier Cohen. Vamos ouvir um e outro, respigando, do referido número de 11 de Junho de 1890, o que eles disseram. Têm interesse os seus depoimentos. Assim falou A. Luciano de Carvalho acerca da arquitectura do edifício principal:

«É difícil a crítica, mas a arte ainda o é mais. Eis aí um edifício, que já tem sido objecto de muita crítica pouco benévola e que decerto continuará a ser o alvo dos nossos Charles Blanc (*) liliputianos. Pois bem, esse edifício, digam o que disserem, ha-de afirmar sempre, em qualquer época, a ciência e o gosto artístico do architecto que o delineou e que o executou.

Não que tenha bem impresso o cunho característico de uma estação de caminho de ferro, e que o relógio indicando no frontão a hora exacta da partida, os dois medalhões apresentando em relevo as fisionomias de vultos eminentes na história dos caminhos de ferro, ou as duas portas principais do vestibulo reproduzindo a dupla secção do túnel da linha urbana, bastem para a perfeita apropriação do tipo. Mas tem estilo, tem um conjunto harmónico, tem belezas de pormenores, que são incontestáveis e que não-de aparecer em toda a sua realidade, quando os andaimes e as vedações tiverem sido completamente removidos.

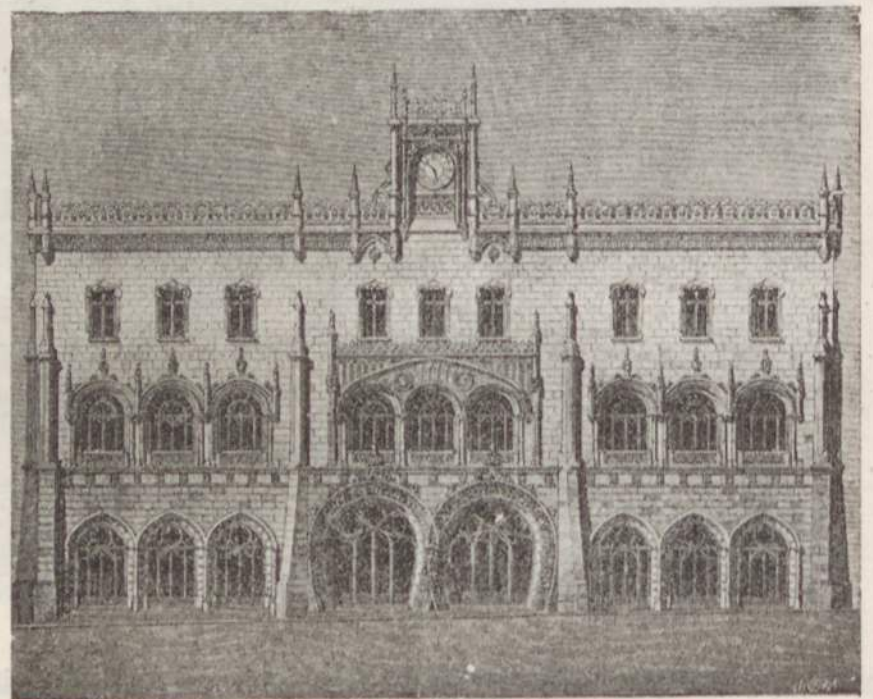
Não é uma farragem respigada em Cesar Daly, torreão de aqui, ala de acolá, corpo central de além, Louvre enxertado em casa de *boulevard*, híbrido, produto de architecto feito à força. O falecido engenheiro Miguel Pais chamava com entusiasmo à estação do Barreiro «arremedo dos Jerónimos»; confessemos que a estação do Rossio não é um arremedo, nem mesmo uma imitação, mas sim um tema hábilmente extraído e desenvolvido daquele género de arquitectura, que representa para nós um padrão de glória e constitui em si mesmo uma glória, consubstanciado

num só monumento, mas disperso pelo nosso País em numerosos espécimens de vario carácter».

O Major de Engenharia David Xavier Cohen, apreciando o anexo à Estação do Rossio, exprimia-se assim, com bastante entusiasmo:

«Complemento indispensável da grande obra empreendida pela Companhia Real dos Caminhos de Ferra Portuguesss, é este edifício, notável a todos os respeitos, uma das mais brilhantes manifestações do subido talento e gosto artístico do distinto architecto, o sr. José Luís Monteiro, que o projectou. O seu estilo é o clássico, perfeitamente estudado em todos os seus elementos e bem adaptado à disposição do edifício.

Para as lojas e sobrelojas, foi escolhida a ordem dórica, elegante sim, mas simples e severa, dando o aspecto de robustez, que deve apresentar esta parte do edifício, base da restante construção. A ordem coríntia, que airosa e delicada nas formas e rica de ornamentação, lembra ao espírito os prazeres e o



Fachada da Estação do Rossio

luxo efeminado e elegante da cidade em que teve origem, foi a adoptada para a decoração do andar nobre onde deve instalar-se o restaurante, que disporá, para serviço do público, de seis salas, luxuosamente ornamentadas e será sem dúvida o primeiro estabelecimento desta ordem em Lisboa».

O major de Engenharia David Xavier Cohen, que ao tempo dirigia as obras da enseada da Póvoa do Varzim, terminava deste modo as suas considerações:

«Nesta obra, como em todas que a Companhia Nacional de Construções tem em execução, propõe-se empregar só operários portugueses, e quase exclusivamente produtos da indústria nacional. Assim, esta

(*) NOTA DA REDACÇÃO — Charles Blanc, crítico de arte francês (1813-1882). Fundou a *Gazette des Beaux-Arts*.

tão notável construção, devida ao espírito generoso, esclarecido e hábilmente empreendedor de uma administração portuguesa, a da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, projectada por um architecto português, e construída por uma companhia nacional, deve como que representar o estudo da arte das construções civis entre nós, no presente momento, e julgamos que será um testemunho brilhante do muito que se tem progredido neste ramo dos conhecimentos humanos, como felizmente sucede em todos os cutros.»

Colaborou também neste número da «Gazeta» o engenheiro francês Camille Thirobois com o artigo *As novas locomotivas-tenders com aparelho de condensação*. Pelo seu interesse, passamos a reproduzi-lo:

«Para o serviço dos comboios, que hão-de partir da nova estação do Rossio, mandou a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses construir 18 locomotivas-tenders com aparelhos de condensação, as quais produzem muito pouco fumo, pelo que são especialmente destinadas a rebocar os comboios pelo túnel da Avenida.

Como se sabe, nas locomotivas em geral, a tiragem que se produz pela chaminé é fortemente activada pelo vapor que sai do tubo de escape, depois de ter exercido a sua acção dentro dos cilindros, impulsionando os êmbolos. Esta tiragem, assim forçada, produz uma grande quantidade de fumo, o que na passagem dos grandes túneis se torna altamente incómodo.

Para obviar quanto possível a este grande inconveniente, as locomotivas, de que tratamos, são munidas de um aparelho, por meio do qual o maquinista pode, quando seja necessário, fazer dirigir o vapor, que sai dos cilindros para um condensador; deste modo a tiragem diminui consideravelmente, ficando reduzido apenas à que é produzido naturalmente pela chaminé. Além disto o carvão a empregar nestas máquinas é de uma qualidade especial, denominado carvão «sem fumo», como o que se emprega no «Metropolitan District-Railway» de Londres, carvão este de que a companhia mandou fazer aquisição para as máquinas que tenham de fazer passagem pelo túnel. Estas locomotivas têm os cilindros colocados exteriormente e são montadas sobre oito rodas, das quais seis conjugadas e duas livres, colocadas estas atrás da caixa de fogo; o eixo destas últimas é munido de caixas radiais, que lhe permitem deslocar-se no sentido transversal, descrevendo um arco de círculo, para facilitar a passagem da locomotiva nas curvas de pequeno raio.

As dimensões principais destas locomotivas são as seguintes: superfície total de aquecimento: 136,^m90; — superfície da grelha: 1,^m289; timbre de caldeira (pressão efectiva): atmosferas; — diâmetro dos cilindros 0,483; curso dos êmbolos: 0,^m660; —

diâmetro das rodas conjugadas: 1,^m410; peso total da máquina em serviço: 51,800 quilos.

Estas locomotivas são, pois, das de maior força que a Companhia possui actualmente, podendo, pela sua grande aderência e força de tracção rebocar grandes cargas sobre fortes rampas, sendo susceptíveis de adquirir uma velocidade relativamente grande nos perfis menos acidentados.»

Por sua vez, o Eng.^o C. Xavier Cordeiro, escrevendo acerca do túnel, dizia (reproduzimos apenas alguns trechos) o seguinte:

«O túnel da Linha Urbana é uma obra notável, não só pela sua extensão, tripla da do túnel do Tâmel, no Caminho de Ferro do Minho, e quase dupla da dos Encabalados, no Douro, como pela rapidez da sua construção e pelo modo como foram vencidas as dificuldades provenientes da natureza e constituição do terreno.

A extensão total que havia sido projectada de 2:600,^m ficou em 2:640,^m em consequência de um prolongamento do lado da Rabicha. Em planta o eixo de túnel é uma linha recta. Em perfil longitudinal, apresenta um patamar de 201,30, no prolongamento do da estação Central, de que faz parte integrante, e em seguida, uma rampa de 10 milímetros. Deste modo, a diferença de nível entre as duas testas é de 24,^m400. As dimensões transversais do túnel são, em via corrente, 8,^m00 de largura entre pés direitos e 5,^m50 de altura no fecho, acima do carril.

A fim de se evitar qualquer acidente, não hesitou a Companhia em adquirir por altos preços a maior parte das casas situadas entre as ruas de Santo António e de S. Sebastião, e outras muitas até à rua Nova da Alegria; e algumas foram de facto demolidas por ameaçarem ruína, mas não houve o menor desastre, tendo-se mesmo conseguido executar os dois ramos do túnel sob a calçada da Glória sem interromper a circulação do elevador».

A concluir, o Eng.^o C. Xavier Cordeiro comentava:

«Começado em 21 de Junho de 1887, era o túnel percorrido pela primeira vez pela locomotiva em 8 de Abril de 1889. Poucas obras de igual importância têm sido executadas no nosso País com tal rapidez».

A Estação Central do Rossio, mesmo antes da electrificação da linha de Sintra, tinha passado, no rés-do-chão, por notáveis transformações que a embelezaram e modernizaram.

O sistema de electrificação, que está dando, como se esperava, os melhores resultados, exigiu obras importantes no túnel. Atravessa-se agora esta linha subterrânea em quatro minutos; já não se sente o incómodo do fumo e do cheiro e, enfim, podemos dizer que a obra levada a efeito pelo Marquês da

Foz e pelos engenheiros portugueses de há setenta anos, não envelheceu, pelo contrário continua a remocar-se para cumprir, com actualidade, o seu serviço de trazer ao centro de Lisboa, a população dos seus arredores.

Com efeito, a Estação continua a actualizar-se e a melhorar os seus serviços, pois já se encontra em estudo a construção, ali, de duas escadas rolantes, com capacidade de escoamento para oito mil pessoas por hora e com acesso directo aos cais de embarque, mantendo-se, contudo, os dois elevadores e as escadas actuais.

* * *

Foi-nos grato recordar, neste artigo, o nome do Marquês da Foz e os de quantos com ele colaboraram na construção do túnel e do edifício da Estação Central.

Alguma coisa de admirável eles ligaram à posteridade e com essas construções a lição de que para se servir um ideal e para dar realidade a um projecto é preciso estar-se possuído de um entusiasmo que não esmoreça à mais pequena contrariedade. A esta lição magnífica temos que juntar uma outra, de não menos profundo significado: as obras que não

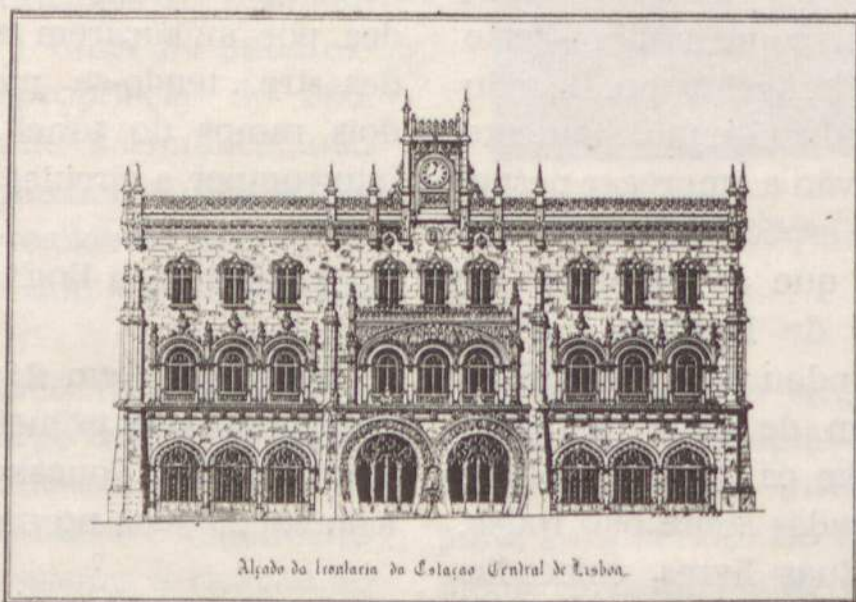
envelhecem tão depressa são precisamente aquelas que, destinando-se a solucionar problemas do presente, estão aptas a servir no futuro.

Foi esse o espírito de servir o presente e o futuro que animou os homens que, há setenta anos, à frente da Companhia Real, inauguraram a Estação do Rossio e a Linha Urbana de Lisboa.

A arquitectura da Estação já não suscita controvérsias; o túnel, por sua vez, continua a ser uma obra sólida, que inspira aos passageiros absoluta confiança.

Divididos que foram os serviços ferroviários pelas estações do Rossio e de Santa Apolónia, que está a ser consideravelmente melhorada, os ferroviários ilustres de 1890, se pudessem voltar à vida e falar, de viva voz, com os ferroviários de hoje, com os ferroviários que electrificaram a linha de Sintra, que estão procedendo à fase final da electrificação da linha Lisboa-Porto, e que renovaram, em grande parte, o material circulante e de tracção, os homens de há setenta anos sentir-se-iam satisfeitos consigo próprios e com os homens de hoje: a sua obra continua, efectivamente, de pé e inteligentemente aproveitada.

A geração de hoje é digna da geração de ontem.



Alçado da fachada da Estação Central de Lisboa.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Cientistas russos descobriram o meio de conservar o sangue cadavérico para transfusões agregando-lhe substâncias estranhas à sua composição, mantendo-o assim inalterado durante dezóito meses. O sangue extraído dos cadáveres foram transfundidos a seres vivos com resultados excelentes. Já se realizaram mais dez mil transfusões desta espécie em quatrocentos e oitenta e três hospitais da União Soviética. Agora, na Noruega, o dr. Knit adoptou esta prática.

(do *Paris-Jour* – Paris)

Experiências de ordem científica acabam de comprovar que os criminosos encarcerados na famosa prisão norte-americana de Sing-Sing são mais inteligentes que os guardas: acusam uma «idade mental» de 14 anos, enquanto a dos guardas é apenas de 12 anos.

(do semanário *Il Faro* – Rovereto)

Na Escola de Medicina de Oslo efectuaram-se várias provas para determinar se os organismos, como bactérias e cogumelos, poderiam sobreviver nas condições de Marte. Nitrogénio a baixa pressão expôs-se a surpreendentes mudanças de temperatura – de 25 graus centígrados a 25 abaixo de zero. Os organismos que requeriam a quantidade normal de oxigénio morreram; porém os que não necessitavam de oxigénio sobreviveram e até cresceram. Ficou assim provado que pode haver «vida» em Marte.

(de *Le Télégramme de Yonne*)

A luz de uma *super-nova* (estrela que súbitamente brilha com um resplendor de mais de um milhão de vezes superior à luz do sol) é devido ao ferro, e não, como se suponha ao «califérnio 254». O dr. Werner, da Universidade de Leipzig, propôs a teoria do ferro para explicar a diminuição de luminosidade: essa é devida à desintegração do «ferro 59» do qual metade desaparece em 45 dias.

(de «*La Settimana a Roma*»)

Uma nova técnica para medir a idade das rochas acaba de ser aperfeiçoada pelo dr. Jorge Kenedy. Pedacos de rocha são aquecidos e é medida a intensidade da luz. Quando uma rocha é aquecida a uma temperatura de 425 graus liberta o clarão «termolu-

miniscente» pelo qual se mede a intensidade da luz e a radioactividade. O processo pode fornecer elementos até à idade de 500 mil anos da rocha.

(do diário *La Capital* – Mar del Plata)

Os restos de um antigo templo grego foram descobertos na Calalma sobre uma colina de Crotoni. Trata-se de uma descoberta de grande interesse para os arqueólogos, pois permitirá localizar exactamente uma antiga cidade grega.

(de *Tribuna del Salento* – Lecce)

Causou sensação nos meios literários, a investigação feita acerca da frequência com que foram usadas certas palavras e expressões nos escritos de uma centena de escritores políticos britânicos do século XVIII. Com o auxílio de uma calculadora electrónica, o dr. Ellegard, da Universidade de Gotemburgo, conseguiu estabelecer, com absoluta segurança, que o autor das chamadas «Cartas de Junius» foi Philip Francis.

(da revista *Carroccio* – Bologna)

Um novo método inglês para cortar aço com com espessura até 1,50 m. em apenas alguns minutos foi apresentado à indústria do aço alemã uma demonstração realizada em Osnabruk. O novo processo consiste em utilizar um maçarico de gás propano. Um só homem realiza em dez minutos um trabalho que anteriormente exigia dois homens durante dezasseis horas.

(de *Il Grifo* – Cagliari)

Foi patenteada recentemente na Alemanha, uma máquina que lê em voz alta para os cegos. A máquina examina as letras separadamente e emite um som diferente para cada uma. Os sons emitidos representam letras, sílabas e palavras de tal modo que os ouvintes podem facilmente reconhecê-las.

(de *Lo Specchio* – Milão)

Com o foto-telefone agora utilizado na Suécia as pessoas podem ser ouvidas e vistas. O sistema, que usa televisão em dois sentidos transmitida através de linhas telefónicas vulgares, produz uma fotografia duas vezes maior do que um selo postal.

(do diário *San Mateo Times* – California)

Caminhos de ferro franceses

Por GUERRA MAIO

DECIDIDAMENTE os caminhos de ferro franceses continuam numa ânsia de velocidade a vencer as distâncias que separam Paris das outras capitais europeias. O «Sud-Express» que, ao ser restabelecido em França, atingiu a fronteira de Hendaia em 7 horas e 18 minutos, parando apenas em Bordéus e Baiona, vai fazer esse trajecto (818 quilómetros) a partir de 29 de Maio, em 6 horas e 58 minutos e em sentido inverso realizá-lo-á em 7 horas justas.

Mas não fica por aqui. No Congresso dos ferroviários realizado há dias em Bordéus, o sr. Jacques Biais, chefe do serviço de manutenção e tracção, disse que este comboio fará, em breve, o percurso em 4 horas e 44 minutos de Paris a Bordéus, e em 6 horas e 48 minutos de Paris a Hendaia, ou seja à marcha comercial de 123 quilómetros, no primeiro traçado e de 117 no segundo.

Uma vez realizados os trabalhos de renovação que a Renfe está fazendo na linha do Norte e na de Medina a Salamanca assim como a conclusão da 2.^a via entre Miranda do Ebro e Victoria e a electrificação, em curso, de Alsasua e Miranda, esperam os nossos vizinhos ganhar duas horas de Madrid a Hendaia, e talvez o mesmo desde Fuentes de Oñoro, e lá chegaremos ao fim desejado, 24 horas de Lisboa a Paris, se lhe adicionarmos o tempo que se perderá no percurso português.

Longos anos os caminhos de ferro franceses quiseram que o comboio directo, Paris-Lisboa, fosse desligado do de Madrid, prolongando à nossa capital o «Côte d'Argent» que partia de Paris à noite e que devia chegar a Lisboa no 3.^o dia pela manhã, com um percurso de 36 horas. O fim era ligar o comboio em Paris, com os grandes expressos do centro da Europa e em Lisboa com os navios da América do Sul.

Nunca foi possível e a principal razão era a viagem fatigante que esse comboio oferecia aos passageiros portugueses; terem de fazer o percurso Lisboa-Paris em duas noites e um dia!

Pois vai-se realizar o interessante objectivo dos caminhos de ferro franceses — o «Sud-Express» partindo de Paris entre as 14 e as 15 horas e chegando 24 horas depois, poderá receber na capital francesa

os passageiros de todo o centro da Europa e embarcá-los em Lisboa, 24 horas depois.

De Lisboa sendo a partida pelas 17 horas após a chegada dos vapores da América do Sul e da América Central, chegará a Paris pelas 17 horas do dia seguinte, podendo os passageiros partir sem demora, para a Holanda, Alemanha, Berne e mais além.

Agora mesmo acabo de receber da S. N. C. F. um bem elaborado relatório do que foi a sua actividade nos últimos anos em que o número de passageiros transportados em 1938, 1958 e 1959 foi, respectivamente, de 540, de 553 e 568 milhões. As receitas foram, em 1959, de 173 biliões de francos, ligeiramente inferiores às de 1958, que se elevaram a 117 biliões.

Tudo isto se deve à rapidez e à regularidade dos comboios, cujos atrasos superiores a 15 minutos são muito raros, e à criação de novos trens rápidos ligando, por linhas transversais, cidades que até há pouco só dispunham de comboios ónibus e com enormes demoras nas estações de enlace.

Os comboios rápidos com marchas comerciais de mais de 100 quilómetros à hora em 1959 percorreram 66.000 quilómetros, contra 57.000 em 1958.

Em matéria de novos comboios expressos há a citar o «Aquilon» entre Paris e Lyon, destinado à clientela rica; os comboios para os automobilistas, os quais os conduzem comodamente em carruagens-camas ou «couchettes» e lhe levam ao mesmo tempo os seus carros; automotora rápida de Rennes a Brest, idem de Calais a Longeau e Avinhão a Nîmes.

As linhas electrificadas atingiram em 1959 a cifra de 6.600 quilómetros ou seja 16,8% a mais. Como as linhas electrificadas são as de maior movimento, o tráfego, por este sistema de tracção, foi de mais de metade da totalidade.

O pessoal que em 1958 foi de 359.000 agentes desceu em 1959 para 359.000, ou seja uma economia de 4.600 agentes. E se não fossem as reformas terem o limite aos 60 anos e começarem, para os maquinistas aos 51, a S. N. C. F. não teria a enorme soma de reformados, que se iguala aos agentes em serviço e daí o déficit do orçamento ferroviário.

Mas a S. N. C. F. não se limita a mostrar-nos com cifras os progressos dos seus caminhos de ferro:

Os humildes e heróicos servidores da C. P.

Morte de uma guarda de passagem de nível
ao pretender salvar um octogenário

Na manhã de 11 do corrente, deu-se no apeadeiro da Cruz da Pedra uma horrível tragédia em que perderam a vida uma guarda de passagem de nível e um octogenário. O acontecimento conta-se em poucas palavras: O sr. Luís Augusto de Almeida, de 83 anos, antigo comerciante nas Caldas da Rainha, quando se dispunha a atravessar a linha férrea, naquele apeadeiro, não deu, por falta de vista, pela aproximação do «rápido» Rossio-Sintra, que ali passa às 8-49. Era uma imprudência mais que temerária.

A guarda da passagem de nível, Luísa Maria, solteira, de 33 anos, que ali exercia, com muito zelo, o seu modesto cargo, ao aperceber-se do grande perigo a que se expunha o infeliz ancião, correu logo para ele, tendo conseguido lançar-lhe a mão ao casaco. Inútil o seu acto de heroísmo: o comboio, que passava vertiginosamente, colheu-os a ambos, ficando ele sob o rodado e tendo sido ela arremessada contra a quina viva da plataforma do apeadeiro.

Horrorizadas, assistiram à tragédia as sr.^{as} Maria Isabel da Conceição Baptista e Guiomar da Conceição da Cruz, as quais solitaram socorros. Um agente da Polícia Judiciária e o subdelegado de Saúde, da área, que compareceram pouco depois, ordenaram a remoção dos cadáveres para o Instituto de Medicina Legal.

Lamentamos profundamente o trágico acontecimento, que nos proporciona o ensejo de verificar, mais uma vez, que entre os agentes da C. P. não são raros os actos de abnegação.

Infelizmente, o acto heróico da guarda da passagem de nível Luísa Maria resultou inútil, mas nem por isso deixou de ser admirável.

acompanhando aquele relatório enviou-nos uma esplêndida brochura com numerosas gravuras a cores dos seus comboios atravessando regiões pitorescas, o seu parque de material, as suas instalações de sinais e equipagem, etc..

Mostra-nos os cómodos compartimentos de 2.^a classe ocupado por viajantes de sociedade e de homens de negócios, aqueles mesmos que, outrora, não viajavam senão em primeira. Quer dizer, viajar cómodamente e por pouco dinheiro.

Um pessoal apumado aparece-nos fazendo a revisão dos bilhetes e outro não menos apumado dando informações ao público e outro nos bares e nos salões — restaurante em contacto amável com os passageiros.

É um livro precioso, que se lê não de um fôlego, como é vulgar dizer-se, mas devagar para se meditar bem no seu conteúdo.

Imprensa

«Comércio do Porto»
e «Jornal de Notícias»

Completaram, respectivamente, 106 e 73 anos, os nossos prezados colegas da capital do Norte «O Comércio do Porto» e «Jornal de Notícias».

Aos seus directores e a quantos trabalham naqueles diários apresentamos cumprimentos de felicitações.

Viagens e Transportes

Os mineiros do País de Gales firmaram um contrato com os caminhos de ferro portugueses para o fornecimento de 30.000 toneladas de carvão a entregar entre Abril e Setembro.

Desta sorte, os caminhos de ferro portugueses que, desde a guerra para cá, estavam a ser abastecidos principalmente pelos Estados Unidos, voltaram aos seus fornecedores tradicionais.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Telef. } 366171/5
31753

R. dos Sapateiros, 39
LISBOA

Importadores e Exportadores

DROGAS

PRODUTOS QUÍMICOS

ESPECIALIDADES FARMACÊUTICAS

Representantes exclusivos
dos

Produtos NÍVEA, Adesivos TESA
e LEUKOPLAST

Fornecedores de

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

Gazeta dos Caminhos de Ferro

A Imprensa continua a distinguir-nos com amáveis referências, a propósito da entrada da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» em novo ano de publicidade.

Do «Diário do Alentejo», de 25 de Março:

«Completo 72 anos de vida a revista quinzenal «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que se publica em Lisboa, sob a direcção de Carlos d'Ornelas.

A todos quantos colaboram na interessante publicação apresentamos as nossas felicitações».

De «Os Transportes», de 12 de Abril:

«Com o n.º 1734 entrou no 73.º ano da sua exis-

tência a conceituada revista quinzenal «Gazeta dos Caminhos de Ferro», dirigida por Carlos d'Ornellas, nosso distinto colega de Imprensa, que tem sabido imprimir uma superior orientação à veneranda revista que L. de Mendonça e Costa fundou em 1888.

Congratulando-nos pelo aniversário da mais antiga publicação técnica consagrada a transportes, saudamos na pessoa do seu ilustre director todos quantos nela trabalham».

Transcrições

A «Revista Ferroviária», que se publica no Rio de Janeiro e conta 21 anos de existência, transcreveu, integralmente, na sua edição de Fevereiro, o artigo que aqui publicámos, num dos últimos números de 1959, sobre a realização, no Brasil, no próximo mês de Outubro, do «X Congresso Panamericano dos Caminhos de Ferro».

Agradecemos a transcrição.



End. Teleg. EUROPÊA
TELEPHONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá, Egipto e África do Norte.

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

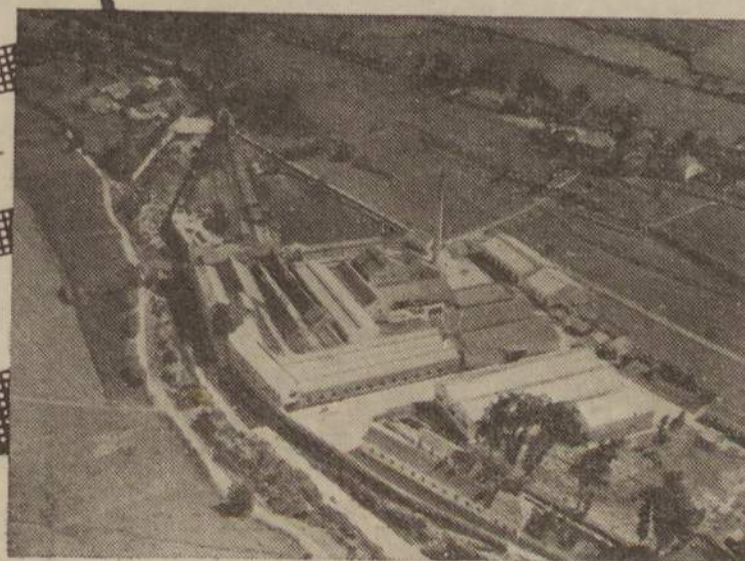
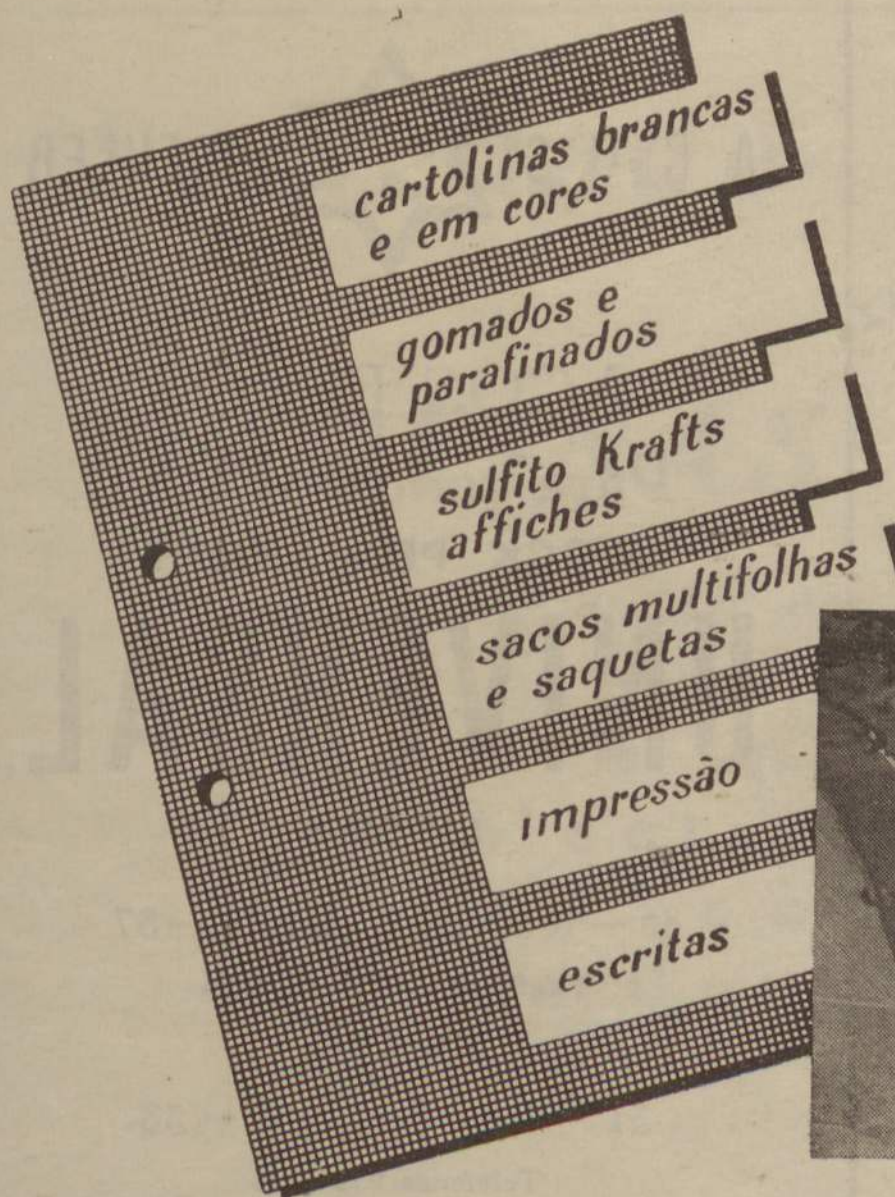
Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 - Lisboa
Telefone: 3 50 35

PAPEIS

Graham

DA

FABRICA DE PAPEL DA ABELHEIRA
TOJAL — LOURES



GUILHERME GRAHAM JR. & C.^a — Rua da Alfândega, 160 Lisboa — Rua dos Clérigos, 6 - Porto

FERODO

GARANTIA de qualidade e rendimento em calços para travões e discos de embraia-gem para todos os veículos

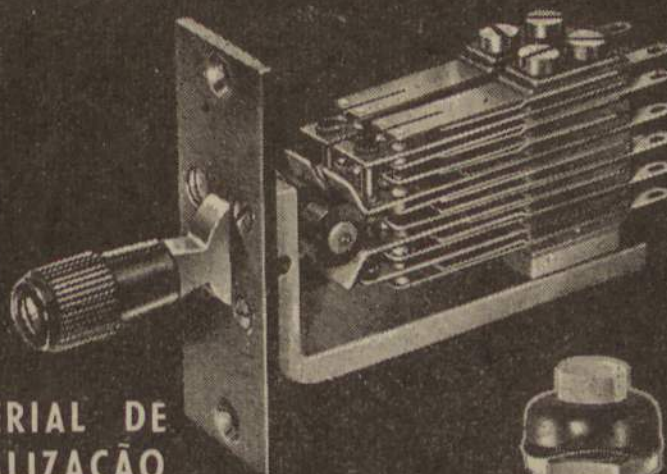
Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

Telefs. { 2 47 30
2 96 02
2 16 41

LISBOA



MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

SOEIL

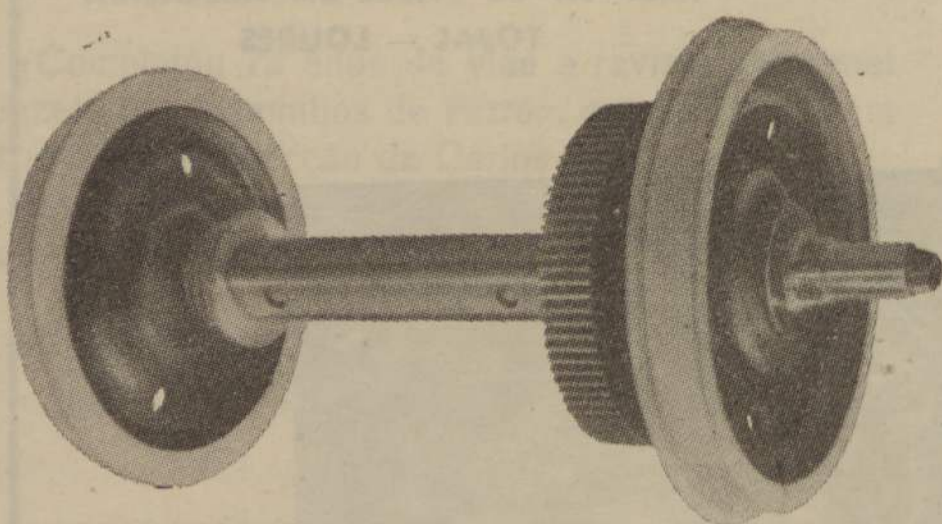


Soc. Monumental Eléctrica, Lda.
R. dos Douradores, 192, 1.º — Telef. 366325
LISBOA



STEEL, PEECH & TOZER - OWEN & DYSON

ROTHERHAM — INGLATERRA



Materiais para Caminhos de Ferro

A fábrica Steel, Peech & Tozer produz uma grande variedade de rodas para caminhos de ferro, das quais tem fornecido quantidades apreciáveis à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

A sua Subsidiária Owen & Dyson Limited produz rodados completos.

Além das rodas, a firma Steel, Peech & Tozer fabrica também aros, eixos, molas, peças forjadas, barras e arco.

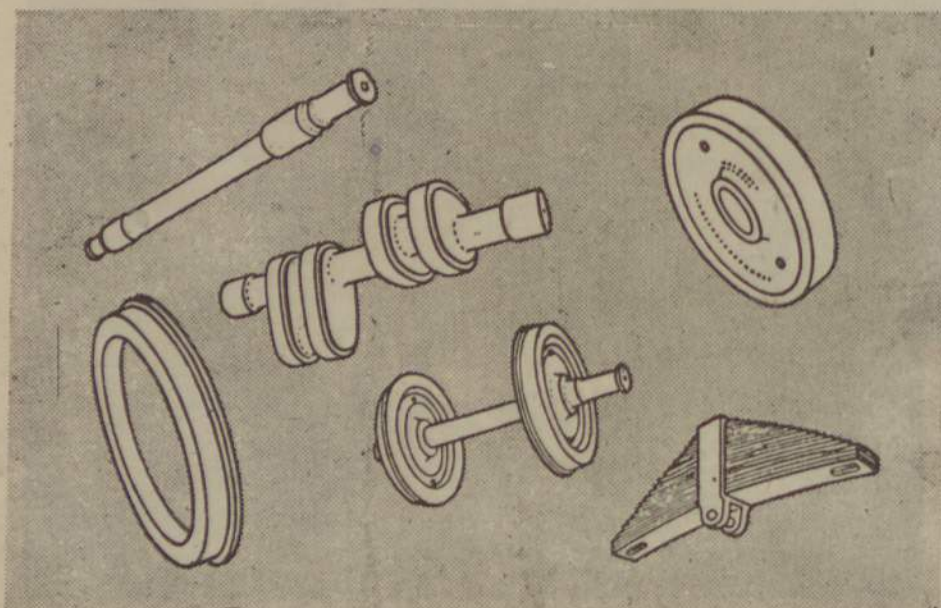


STEEL, PEECH & TOZER — SHEFFIELD - INGLATERRA

AGENTES EM PORTUGAL:

SANTOS & MENDONÇA, LDA.

Rua da Boavista, 83 — (Apartado 297) — LISBOA



AÇOS FINOS
Para todos os fins
STOCK PERMANENTE

UNIVERSAL

LISBOA

85 — Rua de S. Paulo — 87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31 — Rua de Ceuta — 33

Telefones 25045-46



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 7 30156 (4 linhas)

Teleg.: EPALDA — Lisboa

Sociedade Portuguesa *de* **MÁQUINAS BULL, LDA.**

Fornecedores da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portugueses

M á q u i n a s
Electro-mecânicas
e Electrónicas
de Contabilidade

A V E N I D A 5 D E O U T U B R O , 7 7 , 1 . ° - D .

T E L E F O N E 7 3 4 1 8 1

L I S B O A

CIMENTO **«TEJO»**

FÁBRICA EM ALHANDRA



FABRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO
SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRAULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º—Tel. 28953

L I S B O A

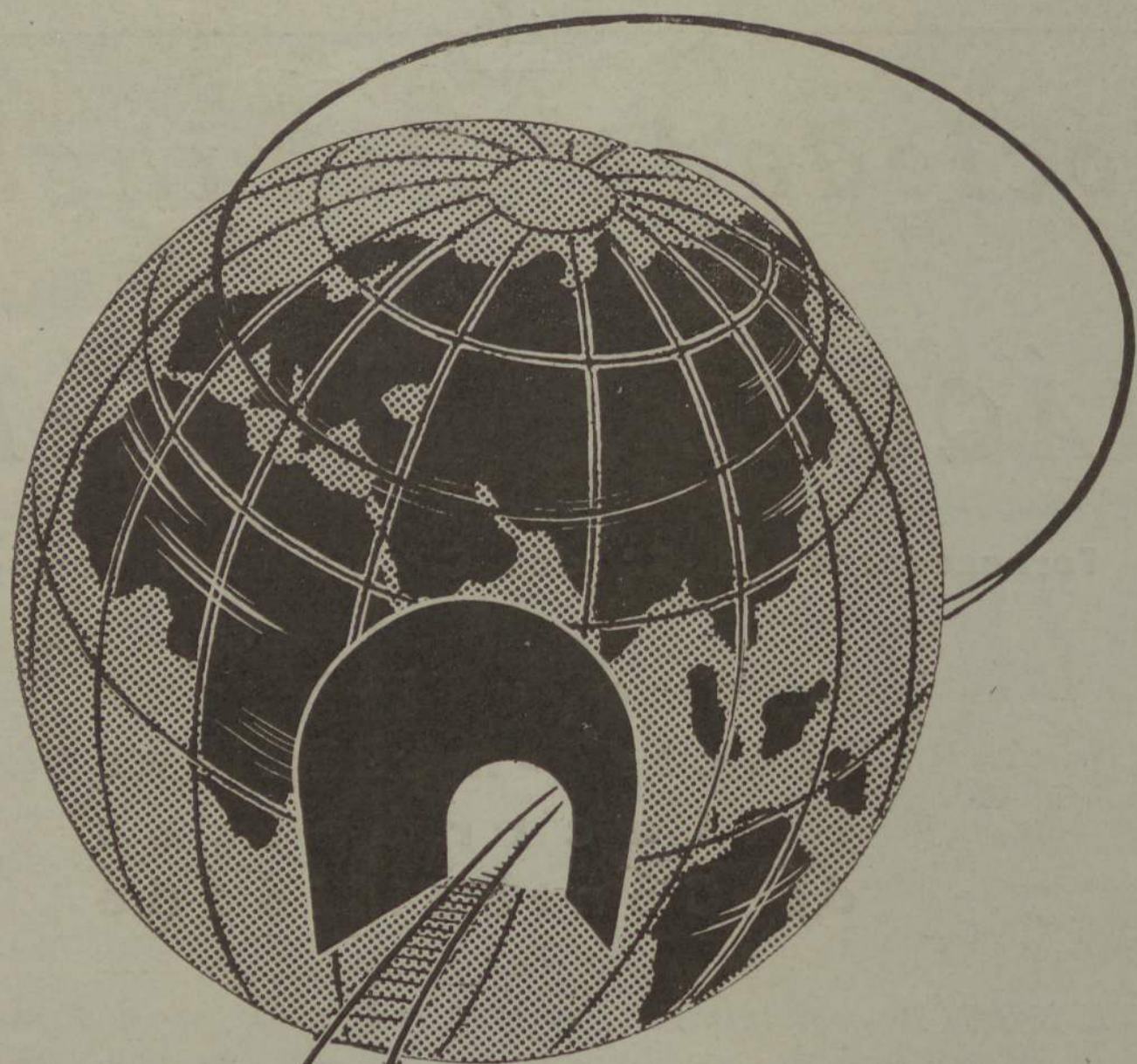
Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TERMINUS (1.ª classe)



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE