

DEPÓSITO  
12. SET. 1952

12. do 65.º Ano

Lisboa, 1 de Setembro de 1952

Número 1553

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO



FUNDADA EM 1888  
REVISTA QUINZENAL

**COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO**  
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
6, Rua da Horta Sêca, 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 Sêca, 7, 1.º  
Telefona P B X 20158—LISBOA



ESPINHO—Parque João de Deus

BRITISH INSULATED CABLES LIMITED  
CORPOA DE LIMA, S.A.  
LONDON

## Como se moderniza um país?

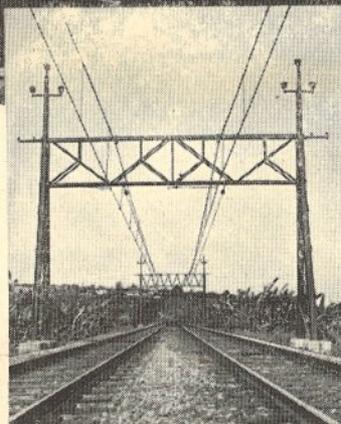


Fotografia autorizada pelo Governo Brasileiro

Como Engenheiros especializados em electrificação de caminho de ferro em todo o mundo, durante 35 anos, podemos dar uma ideia concreta sobre o aspecto fundamental desta questão. Cremos que o princípio essencial para modernização dum país é assegurar transportes rápidos, limpos, confortáveis e económicos. E para tal o que haverá melhor do que construir caminhos de ferro eléctricos ou electrificar as linhas existentes?

O percurso da E. F. S. J. numa extensão de 42 milhas, de Mooca Jundiaí, São Paulo, Brasil, foi recentemente electrificado. A firma Wilson, Sons & Co. Ltd.—sub empreiteira da English Electric Co. Ltd.—montou todo o equipamento, o qual foi desenhado e fornecido pela British Insulated Callender's Cables Ltd. Este fornecimento consistiu em estruturas de aço, catenárias de cobre, fios de contacto de cobre cadmiado, linhas de sinalização, linhas de alimentação de 33 kv e cabos de comando de supervisão para 118 milhas de via.

A linha Mooca Jundiaí está hoje completamente diferente. É mais moderna. Mais eficiente. As viagens são mais confortáveis, mais rápidas e mais fáceis. É um autentico trabalho de engenharia levado a efeito por técnicos que conhecem bem a sua profissão.



Secção da via electrificada de Mooca Jundiaí mostrando a estrutura tipo



## Electrificação de Caminhos de Ferro

BRITISH INSULATED CALLENDER'S CABLES LIMITED

REPRESENTANTES EM PORTUGAL: F. NOBREGA DE LIMA, L.<sup>DA</sup>

Avenida 24 de Julho, 1-2.º — LISBOA

///

R. José Falcão, 2 — PORTO

# 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 7520

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

Correspondente no Porto: CARLOS LOPES PINTO, Rua das Flores, 124  
Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

# 1553

1 — SETEMBRO — 1952

# ANO LXV

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

Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO

Comandante ALVARO DE MELO MACHADO

Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

### DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

### SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

### REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA

REBELO DE BETTENCOURT

Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA

CARLOS BIVAR

### COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA

Coronel de Eng.º 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

Escritor AQUILINO RIBEIRO

Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO

Dr. MANUEL MÚRIAS

GUERRA MAIO

Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

J. L. COELHO DOS REIS

J. LEMOS DE FIGUEIREDO

Eng.º Aux. GALRINHO ORLANDO PERNES



## S U M A R I O

Os Expressos Populares e o prazer de conhecer o País . . . . .	235
Há 50 anos . . . . .	236
Jardim Zoológico . . . . .	236
Marinha Mercante Nacional: Más vontades contra as linhas do Brasil e do Oriente, por <i>GUERRA MAIO</i> . . . . .	237
Revista das revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	239
Linhas estrangeiras . . . . .	240
Crónicas de Viagem: Por Espanha, por <i>CARLOS D'ORNELLAS</i>	241
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> .	243
Caminhos de Ferro Ultramarinos . . . . .	244
Parte Oficial. . . . .	245
Vida Ferroviária . . . . .	247
Espectáculos . . . . .	247

# Os Expressos-Populares e o prazer de conhecer o País

A organização dos Expressos-Populares é uma das mais felizes iniciativas da C. P. e daquelas que, no público, mais simpatias tem conquistado. Não é pela primeira vez que, nestas colunas, nos temos referido, com o devido louvor, a esta iniciativa. Nem será, com certeza, a última.

Tornar conhecido Portugal dos próprios portugueses tem sido a preocupação patriótica de escritores, como Ramalho Ortigão, e de artistas como Silva Porto, José Malhõa e Carlos Reis, o primeiro em lapidares páginas de prosa, da melhor que se escreveu no nosso tempo, e os restantes em magníficas telas, que enchem e enriquecem os nossos principais museus. Se o nobre escritor das «Farpas» nos ensinou a olhar, com interesse, para os monumentos e edifícios de maior expressão nacional, aqueles pintores, por sua vez, revelaram-nos paisagens, costumes e chamaram ao mesmo tempo a atenção e a ternura dos seus compatriotas para o encanto das lindas terras portuguesas.

Os caminhos de ferro, construídos para encurtar distâncias e facilitar os meios de comunicação entre os principais centros populacionais, não só proporcionaram o desenvolvimento da agricultura e a criação de novas indústrias, mas vieram, pouco depois, dar possibilidades a uma indústria, que nenhum país, hoje, deixa de acarinhar e proteger: o turismo.

O comboio, no nosso País, teve, entre outros serviços, e todos eles colocados em plano nacional, também o mérito de proporcionar aos passageiros a descoberta dos mais belos aspectos da paisagem lusitana e de suscitar o gosto pelas viagens.

A C. P., no intuito de proporcionar a todos os portugueses o conhecimento da sua pátria, criou os Expressos-Populares. Escusado será dizer que a iniciativa foi coroada do mais absoluto êxito e que todos os passeios, com sentido turístico, despertam o mais vivo entusiasmo.

Hoje, graça aos serviços da C. P. poucos são os portugueses que desconhecem o que há de mais pitoresco e interessante na nossa terra. Se, no Inverno, comboios especiais nos levam ao doce país do Sul, que é o Algarve, para admirar ali a neve branca e perfumada das amendoeiras em flor, durante os meses do estio, que é a época das férias, organizam-se, a vários pontos do País, os «Expressos Populares». Vila Viçosa, ligada à história de uma dinastia; Évora, a mais monumental das nossas cidades; Santarém, a capital do gótico; Coimbra, cheia de evocações; Figueira da Foz, a praia da Claridade; Porto, Viana do Castelo têm sido as terras mais visitadas ultimamente. Todos os anos, milhares de pessoas têm o prazer de conhecer algumas das mais lindas regiões do seu encantador país.

A lição de Ramalho Ortigão — o português que, no seu tempo, mais viajou no País, não se perdeu. A C. P., pelos seus serviços de turismo pôs em prática, a preços acessíveis a todas as bolsas, o desejo do eminente escritor. Os portugueses, em excelentes comboios, já começaram a viajar na sua terra.

Ramalho Ortigão, se fosse vivo, ele que sabia admirar e aplaudir, não deixaria de acrescentar às «Farpas» uma nova e admirável página para exaltar, com entusiasmo, a simpática e benemérita iniciativa da C. P.

# Há 50 anos No Jardim Zoológico

está patente ao público uma  
linda exposição de avencas

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Setembro de 1902)

## Apedrejadores de comboios

O que se está passando entre nós com respeito aos apedrejadores de comboios é uma coisa inqualificável.

Ha tempos, como todos os nossos leitores estão por certo lembrados, regressando a Portugal o sr. Conselheiro Pereira Carrilho, depois de haver concluído com os portadores da nossa Divida Externa as bases para o convenio que se teve por bom e que depois grangeou a s. ex.ª applausos muito calorosos, o *Sud Express* em que vinha o illustre delegado do governo, foi apedrejado proximo de Coimbra, ficando alguns grossos vidros quebrados e feridos alguns passageiros.

Ha poucos dias, publicaram as *Novidades* uma carta do deputado e notavel agronomo sr. D. Luiz de Castro, queixando-se de ter sido tambem apedrejado fortemente um comboio que o levava para o Porto em companhia do não menos seu illustre collega sr. Cincinato da Costa. Isto passou-se a 4 minutos de Ovar.

Agora, apparece publicada no *Diario de Noticias* uma correspondencia de Estarreja, noticiando o julgamento de três patifes, um de nome Francisco Soares, outro Francisco Saramago e outro Jesé Merceana, accusados de tambem apedrejarem os comboios de passageiros. Os dois Franciscos foram condemnados a prisão correccional; mas o Josésinho, attenta a sua pouca idade — como diz a correspondencia — não foi condemnado.

Coincidindo com a leitura d'esta correspondencia vimos nós a noticia de um julgamento semelhante nos Estados Unidos da America, em que o pae de um garoto accusado de tambem apedrejar um comboio, foi condemnado a castigar severamente o filho na presença do tribunal, ou a substituir esta penalidade pelo pagamento de 8 dollars.

Ao cambio do dia, ou mesmo ao par, 8 dollars poderiam ser, para o feliz papá do Josésinho da Estarreja, uma boa lição; e estamos certos de que o Josésinho apanharia, se não no tribunal, pelo menos lá em casa, o bastante para seu tabaco.

Mas não. Em Estarreja até lhe acharam graça.

Com respeito ao processo contra os apedrejadores do *Sud Express* em que vinha o sr. Carrilho, poz-se-lhe pedra em cima, e a justiça de Coimbra não quiz mais saber do caso.

Vamos a ver o que succede aos apedrejadores de Ovar, que pozeram em risco as pessoas do sr. D. Luiz de Castro e seus companheiros de viagem.

Pedras contra os comboios, pedras sobre os processos dos apedrejadores... Positivamente, estamos outra vez na idade — da pedra!

## Linhas portuguesas

**Algarve** — A estação de Villa Nova de Portimão, na linha do Algarve estará aberta á exploração no dia 1 de novembro proximo.

**Espinho e Granja** — Entre estas estações será inaugurada hoje, 1 de Setembro, a segunda via ferrea, para facilidade do serviço dos comboios tramways.

**Sul e Sueste** — Foi superiormente incumbido de elaborar o ante-projecto da estação fluvial dos caminhos de ferro do Sul e Sueste em Lisboa o engenheiro sr. Manoel da Costa Serrão.

O Conselho de Administração do Jardim Zoológico de Lisboa, a que preside, com o seu bom gosto de artista, o illustre Professor sr. Dr. Fernando Emídio da Silva, proporcionou aos representantes da Imprensa, na tarde de 16 de Agosto, mais uma tarde encantadora, em que tiveram o ensejo de admirar uma notável e surpreendente exposição de avencas, na Estufa Grande do Roseiral. As diversas espécies de avencas formam uma verdadeira sinfonia de cor, pelo que é digno dos mais justos encómios o seu organizador, sr. Manuel Frederico.

Nos Jardins do Conde de Farrobo, que foram também visitados pelos jornalistas, foi apreciado um novo sistema de plantação de flores entre os canteiros de buxo que ornamentam aquele aprazível recinto.

Na sua visita ao Jardim, os jornalistas e convidados, entre os quais algumas senhoras, foram acompanhados pelos srs. Dr. Fernando Emídio da Silva e general Carvalho Viegas, membro do Conselho de Administração.

Após o chá, servido ao ar livre, o sr. Dr. Fernando Emídio da Silva saudou a Imprensa, e disse que o Jardim Zoológico, desejando corresponder á distincção que lhe conferiu a Câmara Municipal de Lisboa, com a Medalha de Ouro da Cidade, não pára na realização de melhoramentos, e assim podia desde já anunciar que no dia 25 de Outubro se procederá ás seguintes inaugurações:

Casa da Zebra, já concluída e obra do notável architecto Raúl Lino; uma casa para camelos; instalações sanitárias e balneário para pessoal; transformação completa das instalações zoológicas (matadouro, enfermaria, casa da fruta, etc.).

Entre outros trabalhos projectados figura a demolição do antigo reservado, com carpintaria e serralharia, entre o cemitério dos cães e o abrigo do hipopótamo, para ali se erguer, em sua substituição, uma nova instalação para animais. Todos estes trabalhos estão sendo dirigidos pelo inspector do Jardim, sr. Raúl Guerra.

Por outro lado, tem-se procedido ao repovoamento do Jardim, devendo registrar-se a entrada de mais cinco crocodilos e uma gibóia, por oferta do sr. Governador da Guiné, engenheiro Raimundo Serrão.

O Jardim Zoológico, que não tem par na Europa, continua a ser o parque mais aprazível e belo da nobre cidade de Lisboa.

MARINHA MERCANTE NACIONALMás vontades contra as linhas  
do BRASIL e do ORIENTE

P O R G U E R R A M A I O

A Imprensa brasileira, surpresa e indignada, tem feito eco de campanha inexplicável e persistente contra o paquete «Vera Cruz», que, com tanto brilho, está cumprindo a sua missão, partindo e chegando abarrotado de passageiros e fazendo as travessias com precisão cronométrica.

Não quero, nem devo, entrar no campo das suposições, mas quer-me parecer que toda essa campanha é movida por interesses feridos ou pela má vontade daqueles que vêm no êxito da carreira do Brasil um desmentido formal aos seus mal fundados vaticínios. Ora se a navegação é um mau negócio em todos os países, o mister de agente marítimo é de lucros certos e, em muitos casos, com pouco trabalho. O armamento requer grandes conhecimentos de causa, trabalho activo e persistente e nem sempre devidamente remunerado. O de agente de vapores não tem mais que pôr-se ao balcão, esperar que o freguês apareça, não tendo mesmo o inconveniente de que a mercadoria, em *armazém*, passe de moda ou que se danifique. Passagens vendidas ou mercadoria carregada, recebem-se os 5% da comissão e deixa-se correr o marfim.

Por isso não será de estranhar que este ou aquele agente lance as suas atoardas sobre o «Vera Cruz», que lhes toma a freguesia. Hoje são as suas máquinas poderosas que se vão abaixo e lhe reduzem a velocidade, amanhã que as suas caldeiras, aquecidas ao rubro, rebentaram, mandando para os anjinhos passageiros e tripulação. O diabo é que o navio atraca ao cais do Mauá, à hora prevista e sempre com uma massa considerável de compatriotas nossos a recebê-lo e que no

dia da partida do Rio de Janeiro, apesar da polfêcia de trânsito ser expressamente reforçada, há sempre um engarrafamento, por falta de espaço para os automóveis se aproximarem do molhe onde o navio está acostado.

Há, até, uma agência de passagens no Rio de Janeiro que anuncia o «Vera Cruz» fazendo a travessia Rio Lisboa em 10 dias, quando afinal a realiza em 9 e meio e isto por que é obrigado a ir à Bafa e a tocar em S. Vicente, para meter combustível e esquecendo-se que, à ida, o trajecto, sem aquelas escalas, é apenas de 8 dias e meio, o que nenhum outro navio realiza.

É bem de ver que o «Vera Cruz», fazendo viagem todos os 28 dias e levando ou trazendo mais de 1.000 passageiros dá um golpe tremendo nas receitas do armamento estrangeiro e na dos seus agentes, que, dessa maneira, ficam com o seu negócio gravemente desfalcado. Pena é que a Companhia Colonial de Navegação, cuja administração modelar e a largueza de vistas que preside aos seus destinos são dignas de menção, não tivesse parecido mais cedo e que o excelente «Vera Cruz» só agora viesse com a imponência da sua tonelagem ocupar o lugar que, de direito, nos pertencia.

Mas tranquilizem-se; o mar é largo e o tráfego há-de dar para todos e mesmo no ano próximo, com a presença do irmão gêmeo do «Vera Cruz», o «Santa Maria», há-de haver passageiros e não poucos, que hão de embarcar em navios estrangeiros.

O que é curioso, porém, é que a actuação do «Vera Cruz» levante protestos e instigue más vontades e ninguém se revolta contra a presença de navios italianos da carreira Génova-Ric-Buenos

Aires, que gastam mais um dia, para, desviando a sua rota, virem a Lisboa buscar passageiros e em sentido inverso trazê-los da América do Sul. Esses têm todos os direitos e nós nenhuns. E dizer-se que em 1935 fiz aturadas diligências junto duma companhia italiana para que os seus navios viessem a Lisboa, a qual, além de encontrar aqui tráfego apreciável de e para o Brasil, estabeleceria mais uma linha regular entre a Itália e o nosso País. Pois nada consegui. Mas os navios aí estão agora à cata dos emigrantes, que nesta altura são numerosos.

O que se passa na carreira do Brasil, passa-se igualmente na do Oriente, para onde os novos paquetes «Índia» e «Timor» estão realizando viagens. Pois estão-lhes fazendo uma guerra de morte e estão sendo tratados de intrusos, para não dizer, de piratas.

A «Conférence» do Índico comporta 21 companhias de navegação, mas nenhuma portuguesa. Era natural que a presença dos nossos navios naquelas nossas longínquas províncias ultramarinas fosse bem recebida, tanto mais que as outras companhias vivem do tráfego alheio; mas qual história?—aquilo é deles.

Não. Não pode ser. E' preciso que nos seja dada a parte que nos pertence, senão vamos para o campo das represálias e nós temos muito onde as aplicar, e quem não quer ter uma boa mãe tem uma ruim madrasta. De resto, não são dois navios, digamos de futuro três, que farão sombra ao tráfego do Oceano Índico. E depois, cada um defende-se com as armas que tem. E se na linha do Brasil as companhias estrangeiras forem para a guerra de tarifas—o que é pouco provável—nós teremos maneira de a estrangular à nascença.

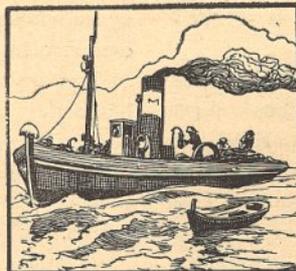
O que é necessário é que de novo nos não seja aplicada a máxima do aguadeiro, escrevendo à família, «a água é deles e nós é que lha vendemos».

Para terminar devo contar um caso curioso e de flagrante contraste com os interesses próprios e do País. Em 1927 o director do Porto de Lisboa almirante Paiva Curado, queria, a exemplo do Brasil, obrigar os vapores de passageiros a atracarem aos cais, mas preferia que as companhias o fizessem voluntariamente, tanto mais que já tinha a adesão da *Mala Real*, do *Lloyd Brasileiro* e do *Booth-Line* e pediu-me que, em Paris, tratasse do caso junto dos *Chargeurs Réunis*. Falando com o secretário-geral da grande companhia francesa, este, vivamente interessado, escreveu, diante de mim, ao seu agente em Lisboa, solicitando a sua opinião. Que não, que era um perigo atracar navios, como o «Massília» e o «Lutétia», pois o cais, muito assoreado, não dava garantias de atracação.

Pouco depois o decreto era publicado, todos os navios acostaram e não se falou mais nisso. E por que não queria o então agente em Lisboa que os navios atracassem? Porque ficando ao largo e o serviço sendo feito por rebocadores, daria uma comissão que a Direcção do Porto não consentia.

Diz-se no Brasil que *Pátria e Tripa se escrevem com as mesmas letras*. E aqui o patriotismo do agente da *Chargeurs Réunis* era o do seu negócio.

Num próximo artigo me referirei a um curioso caso de caminhagem, que tem certa analogia com o das nossas carreiras para o Brasil e para o Oriente, e como se trata dum assunto ligado à vida ferroviária do País, não fica mal, tratá-lo na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.



**REVISTA DAS REVISTAS****Panorama dos Transportes Internacionais****Estação aérea em Roma-Termini**

Já está em funcionamento a «estação aérea» prevista na estação ferroviária de Roma-Termini, com o fim de dar facilidades aos passageiros que utilizam o caminho de ferro e o avião, mediante a criação dum enlace directo e rápido entre os dois meios de transporte.

No edificio de Roma-Termini, a nova estação aérea ocupa uma superfície de 2.500 m. quadrados, sem contar a superfície dos grandes armazéns subterrâneos de mercadorias nem o terraço destinado aos helicópteros.

Compreende também um salão para chegadas e outro para saídas; um salão-restaurante e um bar; aparelhos teletipos que ligam a estação aérea com Roma e com os aeroportos vizinhos; instalações telefónicas, aparelhos de sinalização luminosos e altofalantes; escritórios; um tapete móvel para o transporte de bagagens; serviços de recepção e de informação, de reserva de alojamentos, de aluguer de taxis, de câmbio, etc.

E' interessante além disso assinalar que os helicópteros poderão ser alugados, tanto para ver Roma como para visitar as localidades turísticas que estejam em seu raio de vôo.

**Talgo de origem francesa**

Será posta em serviço em 1953 pela Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses um novo comboio Talgo de construção francesa, que será dotado de modificações, resultado da experiência obtida nas linhas espanholas. O trajecto Madrid-Paris e volta efectuar-se-á então inteiramente durante o dia.

**O maior transatlântico português**

A interessante revista de transportes «Lisbon Courier» refere-se num dos seus últimos números ao luxuoso «Vera Cruz» e aponta algumas das suas inigualáveis características. Deslocando 22.000 toneladas e atravessando o Atlântico à velocidade de 20 milhas horárias, o «Vera Cruz» ostenta, sobre os seus 186 metros de comprimento, alojamentos, comodidades e distrações sem par em qualquer outro navio português. É o primeiro *liner* com que

a Companhia Colonial de Navegação dotou o nosso país — portanto, o maior e mais belo e mais rápido navio da Marinha Mercante portuguesa.

Merecem especial relevo as decorações, o bom gosto artístico que se pode admirar neste navio e o princípio que presidiu ao tratamento concedido aos passageiros de qualquer das classes. Assim, entre os 1.250 passageiros que o «Vera Cruz» pode transportar, todos sentem um acolhimento lisonjeiro. Se o passageiro de 1.ª classe tem, inevitavelmente, o luxo, o de 2.ª tem o conforto e o de 3.ª encontra o bem-estar. Esta particularidade é notável no «Vera Cruz», onde o próprio emigrante se sente orgulhoso do navio em que viaja.

Veja-se, por exemplo, a beleza e a harmonia de linhas e de decoração do belo salão de música e baile da 1.ª classe; observe-se o encanto de um quarto de dormir pertencente ao conjunto de instalações de cada uma das «suites» de luxo; passemos depois às interessantes salas exclusivamente destinadas a crianças, com brinquedos e recintos para refeições e admiremos, por último, o elegante salão de fumo da 3.ª classe, cujo bom gosto o deve colocar entre os primeiros alojamentos de 3.ª classe de qualquer navio do Mundo. Acrescentemos, a propósito, que nas instalações de 3.ª classe do «Vera Cruz» existem até camarotes de casal... Isto diz tudo...

Mas, para se fazer uma ideia sobre a concepção que presidiu à construção deste navio, em cuja decoração um grupo de ilustres artistas portugueses teve parte importante, não há como visitá-lo ou viajar a seu bordo. Só assim se poderá apreender até onde se foi nos pormenores de conforto e de bom gosto desta maravilhosa unidade — verdadeiro título de orgulho, não só da Companhia Colonial de Navegação e do seu presidente Sr. Bernardino Correia — como da nossa Marinha Mercante e até da própria Nação.

**As assinaturas regionais de férias na Suíça**

Estas assinaturas criadas pelas empresas suíças de transporte conferem ao respectivo portador o direito de viajar, à sua vontade, numa determinada região, facultando assim importantes reduções de preço em relação ao custo dos bilhetes ordinários. Podem ser adquiridas nas estações dos caminhos

de ferro e nos barcos das empresas interessadas. As outras estações importantes, assim como a maior parte das agências de viagens, na Suíça e no estrangeiro, emitem os vales referentes a estas assina- turas. O turista pode obter uma assinatura regio- nal de férias para cada uma das regiões seguintes: Lago Léman, Vevey, Montreux, Oberland Bernês, Lago de Quatro Cantões, Locarno, Lugano, Lago de Zurich, Suíça do Nordeste, Appenzell, Coire- -Oberland, Grisões, Davos, St. Moritz, Pontresina e Schuls.

Além destas, existem também assinaturas *locais* de férias relativas às cinco regiões seguintes: Lago Léman, Lagos de Thoune e de Brienz, Lago dos Quatro Cantões, Lago de Lugano e assinatura qui- lométrica para o Oberland Bernês.

### O jubileu de um grande túnel alpino

O túnel de Albula, classificado entre os dez túneis mais compridos da Suíça, acaba de festejar cinquenta anos de existência. Com efeito, os pri- meiros trabalhos para a sua construção foram ini- ciados em 1898, sob a administração do Caminho de Ferro Rético.

Finalmente, em 20 de Maio de 1902, após inú- meras dificuldades de ordem técnica, as duas gale- rias do túnel uniram-se a uma distância de 3.030,5<sup>m</sup> da entrada norte e 2.835<sup>m</sup> da entrada sul. Os tra- balhos haviam sido conduzidos com tal rigor que, entre os dois ramos, apenas se verificou um afast- amento de 50<sup>mm</sup> na largura e de 48<sup>mm</sup> na altura.

Desde então, o acabamento prosseguiu em ritmo acelerado e, em Fevereiro de 1903, estavam con- cluídos os últimos trabalhos de alvenaria. A cons- trução do túnel do Albula custara 7.183.000 fran- cos da época, ou seja 1.225 francos por metro. Em cinquenta anos de exploração, este túnel tem pres- tado inestimáveis serviços.

Os viajantes são irresistivelmente atraídos pela grandiosa beleza do vale do Albula, cujos flancos o turista vai escalando, progressivamente, ao longo de audaciosos lacetes, antes de desembocar no sul- sôbre a Engadina ensoalheirada e acolhedora.

A linha do Albula conta, por si só, 39 túneis, dos quais o maior é o que atrás citámos e que representa a mais alta perfuração efectuada nos Alpes, visto o seu ponto mais elevado se encontrar a 1.823 metros.

O Caminho de Ferro Rético, artéria principal do Cantão dos Grisões, abrange uma rede de 277 quilómetros de comprimento, cujos trajectos ofere- cem ao viajante panoramas magníficos, nos quais a beleza da paisagem se alia às temerárias proezas dos engenheiros-construtores. Contam-se, em toda a extensão da rede, 376 pontes e viadutos, e 82 túneis, representando um comprimento total de 30,9 km.

# Linhas Estrangeiras

**AFRICA DO SUL** Em 1884, registou-se em Dur- ban a primeira iniciativa de fundação de aulas técnicas para o aprendizado. Lançaram-na as oficinas ferroviárias daquela cida- de, que, em breve, foram imitadas por suas con- gêneres nos centros ferroviários da Witenhage, Kimberley, Cabo, East London, Blaemfontein e Pretória.

O sistema de aulas organizadas—conforme se dizia, então—foi introduzido em Kimberley, me- diante um subsídio estadual e para os aprendizes da Companhia «de Beers», a fim de estes poderem obter o seu reconhecimento oficial. Até ali, fora simplesmente facultativa a frequência lectiva—e, por isso, os resultados eram pouco satisfatórios. Mas, pelo sistema «de Beers», os aprendizes têm a obrigação indeclinável de comparecer nas aulas, assim se tornando mais eficientes os efeitos prá- ticos e culturais da aprendizagem. No entanto, ainda a produtividade pessoal do aprendizado está longe de corresponder ao que dela se exige.

A instrução primária e secundária já em 1910 era levada até às províncias da União, sendo cada uma destas responsável pelo que, a dentro da sua área, ocorresse em tal matéria educacional.

Já com a instrução superior não se dava o mes- mo, porquanto a respectiva responsabilidade cabia só ao Governo Central.

Muito haveria a dizer, em relação ao desenvol- vimento da educação do aprendizado nas provín- cias, considerada como independente, embora den- tro da orientação do Conselho de Matrículas. To- davia, não se poderá deixar de frizar, ao menos, a existência de desvantagem bem evidentes, as quais, à medida que se verifica o aumento da população e, mercê da rapidez das comunicações, se encur- tam notavelmente as distâncias entre as provín- cias, estão a reclamar novas e mais eficientes me- didas de coordenação.

### ITÁLIA A Direcção dos Caminhos de Ferro de Estado ordenou que

a velocidade de todos os comboios directos e rá- pidos seja imediata e provisoriamente diminuída.

Esta medida de precaução foi tomada por causa do calor excepcional que se tem feito sentir no mês de Julho em toda a Itália e que, dilatando a linha férrea, já provocou alguns descarrilamentos.

Entre as 10 e as 17 horas os comboios não de- vem exceder em caso algum a velocidade de 90 kms. á hora.

## CRÓNICAS DE VIAGEM

## P O R E S P A N H A

III

P o r C A R L O S D ' O R N E L L A S

— Os documentos?

Mal fiz o gesto de tirar a carteira, veio por detrás de mim um «camarada» que, apontando-me a pistola, de novo me intimou a pôr as mãos no ar. Outro tirou-me a carteira, olhou para mim e, depois de se certificar que a *foto* era parecida, disse em voz alta: «Pode seguir». Apareceu logo outro «camarada» que disse:

— Está por minha conta. — Deixa-o comigo!

E, depois de longo parlamentar, o nosso bom amigo foi mandado em paz esperando sempre um tiro, como era uso.

\* \* \*

São tantos os casos curiosos observados em Madrid pelo nosso entrevistado, que não resistimos à tentação de publicar mais alguns, porque todos seria impossível.

No Sanatório Dr. Tapia, onde trabalhava o grande mestre Tapia e seu filho, especialistas em doenças de garganta, vi chegar alguns caminhões com mortos e feridos. Um deles trazia um comunista a esvair-se em sangue e quase desfalecido, mas segurando um punhal. Outros vinham desfeitos, em pedaços. Um deles até nem queixos trazia!

No momento em que tudo isto se passava, apareceu um grupo de comunistas, que foi prender o Dr. Tapia (filho), quando este concluía uma operação cirúrgica ao tio do Dr. Mota Faria, um açoriano que ali se encontrava internado.

Em Madrid ninguém se entende. — continuou o entrevistado — Luta-se com as maiores dificuldades. Não há peixe, nem leite; faltam as hortaliças; os géneros escasseiam assustadoramente. É uma cidade que às 9 da noite se fecha num pavôr e mais parece uma aldeia deserta e sem luz e não aquela Madrid cheia de beleza e de vida, que tantas e tão boas recordações nos tinha deixado.

Pude dormir até às 11 horas, porque logo começam as buscas domiciliárias, os tiros, os assaltos, enquanto pelas ruas grupos de mulheres armadas de espingardas e sabres formam com os homens para

exercícios militares, que após três dias os considera aptos a marchar para a «frente».

Os palácios estão na sua totalidade ocupados pelos comunistas. O mesmo acontece ao conhecido «Aquário», ao «Moliner» e ao «Chicote», na Gran Via. No «Aquário» da Calle de Alcalá, mandam os partidários da C. G. T. e no «A B C», antigo e importante diário de Madrid, dão ordens os componentes da U. G. T., que fazem publicar uma fôlha deste órgão com quatro páginas por não haver papel para mais. Sob o cabeçalho do «A B C» lê-se em letras gordas «Viva a República».

Os automóveis, que foram todos mobilizados, incluindo o meu, estão cheios de tabuletas com cores diversas. Os estrangeiros que têm os seus afazeres na cidade usam um braçal com as cores da sua nacionalidade, mas aos portugueses não é consentido o braçal com as cores portuguesas. Os italianos e alemães são mal olhados pelos comunistas que passeiam, fumando e de espingarda ao ombro ou pistola à cinta.

\* \* \*

Madrid já não tem unidades militares. À maneira que estas se foram revoltando os marxistas fuzilavam os oficiais, sargentos e por fim os soldados. No Quartel de La Montaña assim aconteceu e mataram centenas de fascistas e oficiais do exército.

— Como conseguí viver tantos dias em Madrid?

— Vivi por milagre. Empreguei todos os esforços para de lá sair, e quem me salvou foi o Vaz Teixeira, que foi incansável, e a quem devem o ter sido salva a Embaixada Portuguesa, pois um grupo de portugueses revoltados, chefiados por antigos oficiais do nosso Exército, queria lançar-lhe fogo, acto de que Vaz Teixeira, com a sua habitual calma, conseguiu demovê-los.

Depois de empregar grandes esforços lá arranquei uma espécie de salvo-conduto que, se servia para os grupos da C. G. T. não servia para os grupos da U. G. T., nem tão pouco para outras forças.

Voltei de novo e então, depois de possuir uns

papéis assinados por pessoas que nem escrever o seu nome sabiam, passei a muito custo e consegui escapar.

No trajecto de Madrid-Valência apareceu-me no comboio um homem de espingarda em bandoleira, fazendo o serviço de polícia. Desabotoou o casaco e mostrou-me uma faixa encarnada, que trazia a tiracolo, exigindo-me os papéis, que imediatamente apresentei. Passados tempos nóto que em determinada localidade a «autoridade» aparecia com uma facha tricolor. Logo compreendi que aquilo servia para as localidades onde manobravam os vermelhos e as tropas do Governo.

E o entrevistado, comentou, sorrindo:

— Uma espécie de comédia, com certa graça por ser um dominó para ambos os lados ».

\* \* \*

— Há um facto que convém esclarecer — disse o sr. A. G. — é a morte do coronel Puig, que se encontrava ao lado das tropas do Governo de Madrid. Este oficial, ao tentar desalojar uma peça, foi assassinado por um comunista, que, julgando-o traidor, lhe desfechou um tiro na nuca. Puig teve morte imediata.

Também é curioso que conte no jornal *A Voz*, com o qual eu muito simpatizo, que em Getafe se deu um desastre que presenciei, mas não posso declinar a identidade dos protagonistas. Quando ali se procedia ao carregamento de bombas para um avião, o portador de uma delas deixou-a cair e foi quanto bastou para tudo ir pelos ares: avião e aviador. Gente sem prática, tudo queria fazer e por isto se nota que a aviação de Madrid luta com grande falta de pessoal competente.

Após esta tragédia impressionante um camarada do aviador tirou-lhe a carteira para a entregar à esposa, em Madrid. Sei os nomes dos aviadores, tanto do que morreu, como do seu camarada, a que me referi, mas não quero decliná-los ».

\* \* \*

Com bastante pena, tivemos de suspender a entrevista. O entrevistado mostrava-se contente por haver fugido de Madrid, mas abatidíssimo moral e fisicamente.

Ao finalizar, perguntámos-lhe:

— Durante o tempo que estive em Madrid notou

alguns russos ou franceses ao serviço do Governo?

— Não, senhor.

E assim terminou a primeira crónica dos horrores que se passaram no país vizinho.

\* \* \*

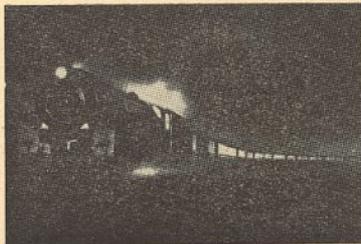
Muito se tem dito e escrito a propósito do início da guerra civil em Espanha. Devia começar-se por dizer que, quando se revoltaram as guarnições de Madrid, que, por infelicidade, o fizeram isoladamente e em horas desencontradas, o presidente da República, armando os civis, concorreu para que o povo fizesse o ataque ao Quartel de la Montaña. O início da prática de actos selvagens verificou-se, pois, nesta unidade, onde foram mortos, depois de desarmados, cento e oitenta indivíduos, de alguns dos quais damos nota, como se segue:

Coronéis Cañedo, Argüelles e Quintana; tenente coronel Maltó e Maltó; comandante José de Iglesia López; capitães Marcelino Díaz Sánchez, Jesús Avila Contreras, José López Valera, Juan Méndez-Vigo e Méndez-Vigo, José Pérez Buendía, Francisco Uriarte Martín e Leopoldo García Vega; tenentes, Matias Villegas, Rafael Mauro Carvajal, Luís Jiménez Martínez de Velasco, José Maria Esquivia Salcedo, José Zubibarrieta Aznar, Emilio Pascual, Pedro Sánchez Aranjuez, José García de la Cueva, Cirilo Ramiro de Carranza, José Moíño Rodríguez, José Bordoy, Victor Domingo y L. de la Torre, Pedro Martín Anón, Francisco Yanguas Delgado, Camilo Garcia Polavieja, Gonzalo Vara Ojeda, Rodríguez Blanco, Luís Casanova Mateo, Luís Serrano Pablo, Julio Salcedo e outros mais, cujos nomes não foi possível averiguar até agora, além de uma grande porção de sargentos e praças da referida unidade. Portanto, a prática dos fuzilamentos e das selvajarias teve começo no ataque feito pelos comunistas ao Quartel de la Montaña.

O resultado do armamento dos civis viu-se com a morte de milhares de homens, imolados em combates bem desnecessários.

Era de prevêr que, armando a população, nada mais se podia esperar do que o abuso da liberdade do cidadão. Os excessos cometidos pelos comunistas da nação vizinha são espantosamente inacreditáveis e formam uma lista arripante.

(Continua)



# CURIOSIDADES

## DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Em Arequipa, uma gata construiu um «ninho» numa árvore dez pés acima do solo e ali teve a sua ninhada. O caso invulgar foi descoberto por um lavrador que notou a gata fazer constantes viagens entre a árvore e a sua residência, que fica a pouca distância.

(do diário *El Heraldo de Lima*)

Nas proximidades de Amara, no Egipto, foram agora descobertos por uma expedição científica vestígios de homens e animais, ruínas dum palácio onde se praticavam estranhos cultos dos quais as serpentes eram os deuses. Os cientistas concluíram que a velha cidade — fortaleza do Nilo — foi construída numa ilha e servia de capital à parte meridional do então Império egípcio-africano.

(da *Revista Proa* — Montevidéu)

Está a utilizar-se, com êxito, no fabrico de papel para imprensa, polpa de sulfato obtida dos resíduos de álamo. Os resíduos desta madeira de ramos delgados, abundante na Suécia, só eram, até há pouco, aproveitados como combustível.

(da revista *Nuestro Tiempo* — de Potosi (Bolívia))

A escritora Camila Marbe foi eleita presidente da «Societè des Gens de Lettres». Judit Gautier recusara em tempos essa honra: «Quando nós, as mulheres vestirmos calças de homem». Hoje, sem dúvida, o direito de voto substituiu as calças dos homens.

(do semanário *Septembre* — de Bruxelas)

Na perfeitura de Kansas, três macacos foram recentemente investidos no cargo de funcionários públicos com o salário de 22 dólares. Em virtude dos tubos do sistema de ventilação dos três últimos andares do edifício da Câmara daquela cidade precisarem de constante limpeza e serem demasiado acanhados para permitir a passagem de operários humanos, a Perfeitura teve que se valer de símios amestrados.

(do semanário *Ambiance* — Paris)

Um jovem casal que teve a ideia de percorrer a América a pé, acaba de chegar a El Monte, na Califórnia. Partiram há nove meses de Sherill, no Estado de Massachusets. Acompanha-os um cão e puxam um carrinho em que levam certas coisas indispensáveis.

(de *La Vos* — de Olanchito (Honduras))

Em Grosseto, um homem cujo filho, casado, vivia com a nora em sua casa e maltratava a mulher, instalou secretamente no quarto dele um microfone de maneira a adquirir provas que habilitassem a nora a requerer o divórcio. O

filho, dias depois, matou-a à pancada. O microfone vai agora servir de prova no tribunal para mandar o criminoso para a Penitenciária.

(de *Il Castello* — Cava dei Tirreni)

Oslo possui hoje um cinema único no mundo: tem lugares apropriados para namorar e para dormir! Na última fila há trinta poltronas sem o braço de separação; junto às coxias centrais a todo o longo da sala, cinquenta cadeiras adaptáveis... e quem não gostar do filme: é só empurrá-las para trás e dormir...

(do diário *Social Demokraten* — Estocolmo)

Elevam-se a cerca de trezentos mil os empréstimos feitos a nubentes na Suíça. Este auxílio destina-se a demonstrar que a Suíça não quer que a mulher casada dependa de qualquer actividade profissional para ajudar a manter o lar.

(do *Blanco y Negro* — Madrid)

O governo norueguês decidiu intensificar a produção de lã artificial denominada lanitol. Obtem-se um quilo de caseína com 30 litros de leite centrificado, e por sua vez, um quilo de caseína dá um quilo de lanitol. A lã artificial substituirá a dos carneiros num futuro próximo.

(de *La Bussola* — Turim)

Em Pittsburgo o polícia Fred Alberto foi preso por guiar o automóvel em direcção proibida. Quando o juiz lhe aplicou a multa de dez dólares, ele disse que na sua qualidade de polícia tinha direito a alguns privilégios, em consequência do que preferia ir para a prisão do que pagar a multa.

(do semanário *Brujula* — Sevilha)

Fundouse em N. Iorque o «Club de Como Torturar o Seu Marido». O esposo duma das componentes da singular instituição iniciou uma acção de divórcio contra sua mulher por ela lhe ter quebrado o cachimbo em vários bocados, por tê-lo deixado fiar fora de casa durante a noite e por ter metido um gato na cama.

(do semanário *Esto* — Madrid)

Na Suécia a aviação treinada para enfrentar as dificuldades do terreno e do clima está preparada para, com o mudar das estações, substituir os «skis» por aviões.

(do *Cincianati Inquirer* — Cincinnati)

As fábricas americanas de pneus estão construindo pneus sem câmara de ar, novidade que vem revolucionar a indústria de automóveis.

(do diário *Tidens Tegen* — Oslo)

## Caminhos de Ferro Ultramarinos

### ANGOLA

Segundo se lê na *Provincia de Angola*, continuam em ritmo animador os trabalhos do prolongamento do Caminho de Ferro de Moçâmedes, empreendimento de grande importância, que está a ser executado no sul de Angola, por desvelo inabalável do Governo.

Os trabalhos das barragens e canais de irrigação, que hão-de preceder a instalação no sul de Angola de centenas de famílias de novos colonos, estão a ser estudados, no Ministério do Ultramar, até aos seus mais ínfimos pormenores. Entretanto, acaba de se abrir concurso para a construção do troço de caminho de ferro que há-de ligar Moçâmedes e Sá da Bandeira a essa zona, — caminho de ferro esse que irá permitir que os produtos ali produzidos, se exportem em boas condições económicas e que os núcleos de colonização prosperem, como é mister, para que sejam cada vez maiores os valores espirituais e materiais de Angola, e em cada dia se firme e alargue mais, naquelas promissoras terras, a humaníssima e a admirável ocupação portuguesa.

São 190 mil contos que vão gastar-se em obras, cuja utilidade e conveniência política é indiscutível. São esforços que vão fazer-se para tornar aquela vasta e saudável zona do sul de Angola em terra de promessa, a abrir-se em benesses aos que para ali vão dedicar-se à agricultura, à pecuária e às indústrias derivadas. E lá estará o Caminho de Ferro, como elemento coadjuvante, indispensável ao seu progresso, e que mais tarde irá oferecer ao estrangeiro daquela zona os seus préstimos valiosos, para a exportação do que se produza e exporte da Damaralândia, Bechuanalândia, Sudoeste Africano e Rodésia do Norte.

Trata-se, sem dúvida, duma obra, daquelas que ficam, para sempre, a documentar uma das épocas mais grandiosas da nossa acção colonizadora em Angola.

— Em substituição do sr. engenheiro Kopke, foi nomeado para exercer as funções de engenheiro-director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da provincia de Angola, o sr. engenheiro Alberto Aguiar Silva, que na mesma provincia exerce o cargo de director de Exploração do Porto do Lobito.

### BEIRA

Na sede do Clube Ferroviário da Beira, inauguraram-se, no dia 29 de Maio, com uma sessão solene, a que presidiu o illustre engenheiro sr. Brasão de Freitas, director da Divisão de Exploração do Porto e Caminho de Ferro da Beira, os Cursos de Aperfeiçoamento.

O programa desses Cursos compreende as seguintes matérias: português, inglês rudimentar e aperfeiçoado, contabilidade geral e de estação, taxas e circulação de comboios.

O jornal «Notícias da Beira», ao anunciar a inauguração dos Cursos e ao referir-se ao respectivo programa, fez este comentário que passamos a transcrever:

«São matérias de indiscutível utilidade, umas no campo profissional, outras mesmo no campo social como a contabilidade, o inglês e o português — a língua-mãe, que de ignorada mais parece adoptiva. Nota-se, porém, no programa uma pequena lacuna, a falta duma cadeira de Ética e Civismo, que influem na personalidade do indivíduo não menos que os conhecimentos e que nem todos tiveram a felicidade de frequentar na idade conveniente.

Numa revista ferroviária, que esporadicamente nos chegou às mãos vai para um ano, vimos em pequena separata a abertura dum simulacro de cursos por correspondência, afirmando-se no prefácio (por estas ou outras palavras) que a iniciativa obedecia a uma especial consideração pelos colegas do Caminho de Ferro da Beira. Como a iniciativa dos próximos Cursos de Aperfeiçoamento partiu de funcionários transitados poderia supor-se a finalidade de retribuir aos colegas do C. F. M. aquela especial deferência, mas, que saibamos, a iniciativa destes cursos não envolve atenções especiais por funcionários do C. F. B. ou do C. F. M.; destinam-se, imediatamente, a todos os sócios do Clube, mesmo não ferroviários.

Por necessário impunha-se este empreendimento, cujo alcance pode trazer largos benefícios tanto às pessoas como aos Serviços, bastando para tanto que quantos necessitam saibam aproveitar-se das aulas e os superiores hierárquicos saibam compreender os seus resultados.

Sendo a frequência destes cursos absolutamente gratuita, como absolutamente gratuito é o ensino, ministrado por funcionários competentes e cheios de boa vontade, só não aprenderão os ignorantes por índole.

Pelo notável empreendimento está de parabens a classe ferroviária e são devidas as mais eloquentes homenagens a quem o concebeu e a quantos despenderam o seu esforço abnegado em prol do bom êxito da feliz iniciativa».

### Ligação Lourenço Marques - Rodésia

Segundo informou a agência noticiosa ANI, o *Diário de Luanda*, em telegrama do seu redactor-delegado em Lisboa, anuncia que o sr. eng. Pinto Teixeira, director dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, ao regressar dos Estados Unidos, em missão do Ministério do Ultramar, declarou terem-se assentado com essa sua viagem as bases do plano do financiamento americano para a construção da ligação ferroviária de Lourenço Marques à Rodésia, pelo Pafuri, obra essa que deverá ser executada no prazo de três anos.

O plano vai ser submetido à aprovação do Governo português.



# PARTE OFICIAL

## MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

### Direcção Geral do Fomento

#### Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação

O «Diário do Governo», n.º 163, III série, de 11 de Julho de 1952, publica o seguinte:

#### Concurso para o fornecimento de diversas máquinas e outro equipamento para as novas oficinas gerais do Caminho de Ferro de Luanda

Faz-se público que no dia 10 de Outubro próximo, pelas 15 horas, se procederá na Direcção-Geral do Fomento, na Praça do Príncipe Real, 13, à abertura das propostas para o concurso acima indicado.

Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar o depósito referido no respectivo programa, publicado a seguir.

Direcção Geral do Fomento, 1 de Julho de 1952. — O Director-Geral, *E. Sanches da Gama*.

#### Programa do concurso

Artigo 1.º — No dia, hora e local designados no respectivo anúncio se procederá, perante a comissão para esse fim nomeada, à abertura das propostas para o fornecimento de máquinas, máquinas-ferramentas e outro equipamento destinados às novas oficinas gerais do Caminho de Ferro de Luanda, de harmonia com este programa e nas condições estabelecidas no caderno de encargos junto, cujas características vão indicadas nas respectivas listas anexas.

Art. 2.º — Para ser admitido ao concurso é necessário efectuar no Banco de Angola, à ordem do Ministério do Ultramar, o depósito provisório de 355.000\$00, mediante guia passada pela Direcção-Geral do Fomento, até à antevéspera da data marcada para a abertura das propostas.

Este depósito pode ser substituído por garantia bancária aceite pelo Estado, a qual deverá ser válida até à efectivação do depósito definitivo.

Art. 3.º — As propostas de preço, devidamente seladas, serão escritas em português, sem emendas, rasuras, entrelinhas ou palavras riscadas e formuladas nos seguintes termos:

F... (indicar estado, profissão e residência, quando em nome pessoal, ou nome da firma colectiva claramente designado e local da respectiva sede), depois de ter tomado perfeito conhecimento de todas as disposições e cláusulas do programa do concurso, do caderno de encargos e das listas anexas respectivas, publicadas no *Diário do Governo* n.º 163, 3.ª série, de 11 de Julho de 1952, obriga-se a executar o fornecimento das máquinas, máquinas-ferramentas e outro equipamento destinados às oficinas gerais do Caminho de Ferro de Luanda, segundo o estabelecido nos documentos

indicados, respectivamente, pelas importâncias a seguir mencionadas:

Preços globais em conformidade com as alíneas do artigo seguinte:

...  
 Total . . . . . \$...  
 (Data ...).  
 (Assinatura reconhecida e residência ...).

§ único — As propostas serão acompanhadas de listas elaboradas segundo a ordem, descrição e discriminação constantes das listas anexas ao caderno de encargos, com indicação dos preços unitários por cada espécie de máquinas ou equipamento.

Art. 4.º — São admitidas propostas isoladas para todo o material de qualquer das seguintes alíneas:

- Máquinas-ferramentas para a secção de serralharia — I parte;
- Máquinas ferramentas para a secção de serralharia — II parte;
- Máquinas ferramentas para as secções de caldeiraria e ferraria;
- Equipamento para a secção de fundição;
- Equipamento para a secção de carpintaria.

As referidas propostas deverão obedecer ao caderno de encargos e listas anexas com a designação de «Quantidades e características das máquinas».

§ único — Para efeitos do artigo 2.º fixam-se os seguintes depósitos provisórios, no caso de as propostas não abrangerem todo o material para que é aberto concurso:

- 100.000\$00 para os concorrentes ao material indicado em a);
- 145.000\$00 para os concorrentes ao material indicado em b);
- 57.500\$00 para os concorrentes ao material indicado em c);
- 22.500\$00 para os concorrentes ao material indicado em d);
- 30.000\$00 para os concorrentes ao material indicado em e).

Art. 5.º — Cada proposta deverá ser acompanhada dos seguintes documentos:

- Procuração bastante, se o concorrente se fizer representar no acto do concurso;
- Se o concorrente for estrangeiro, declaração visada na legação ou consulado do seu país de que desiste de quaisquer direitos ou regalias que lhe possam pertencer na qualidade de estrangeiro, renunciando a qualquer foro especial e que se submete, em tudo o que respeite à execução do seu contrato, ao que se acha prescrito na legislação portuguesa em vigor;
- Documento comprovativo de haver efectuado o depósito referido no artigo 2.º ou a garantia bancária prevista no mesmo artigo;
- Declaração pela qual o concorrente se obrigue a fazer o depósito definitivo de 5 por cento do valor da adjudicação dentro do prazo de quinze dias, a contar da data em que lhe for comunicada e aprovação da sua proposta e a assinar o respectivo contrato dentro do prazo que para esse fim lhe for marcado;
- Documentos autenticados em que o concorrente mostre possuir a capacidade técnica para o fabrico do material que se propõe fornecer.

§ único. Todos os documentos estão sujeitos à lei do selo.

Art. 6.º — A proposta, apresentada conforme o disposto no artigo 3.º, será encerrada num sobrescrito lacrado, com sinete bem visível, tendo a indicação exterior de: «Proposta de preços», o qual será por sua vez encerrado juntamente com os documentos exigidos no artigo 5.º num outro sobrescrito, tendo exteriormente a seguinte legenda:

Proposta para o fornecimento de máquinas, máquinas-ferramentas e outro equipamento para as novas oficinas gerais do Caminho de Ferro de Luanda.

Art. 7.º — Os preços devem ser dados firmes em escudos para entrega do material no cais de Luanda.

Art. 8.º — Os preços das máquinas com transmissão eléctrica devem ser estabelecidos em duas verbas, uma para a máquina ferramenta e outra para a parte eléctrica, incluindo o motor ou motores.

Os preços para as outras categorias de máquinas devem ser estabelecidos numa verba única para o conjunto.

O equipamento inerente a cada máquina deverá ser discriminado e compreendido no preço global da máquina.

Tanto a ferramenta de corte como todos os acessórios complementares oferecidos, além dos estabelecidos no caderno de encargos e nas listas anexas, devem figurar separadamente com preços por unidade.

Art. 9.º — Nas propostas devem figurar sempre as características das máquinas indicadas no caderno de encargos e nas listas anexas, as dimensões gerais e peso sem equipamento eléctrico, além da indicação da marca do construtor, tanto da máquina-ferramenta como do equipamento eléctrico, e bem assim a potência do motor ou motores.

Art. 10.º — As propostas deverão indicar o prazo de entrega de cada máquina em Luanda.

Art. 11.º — As propostas deverão ser entregues à comissão a que se refere o artigo 1.º, conservando-se aberta a praça durante meia hora para a sua recepção.

Art. 12.º — No caso de se suscitarem dúvidas por parte dos concorrentes e estes precisarem de quaisquer esclarecimentos, só poderão pedi-los antes de se proceder à abertura dos sobrescritos.

Art. 13.º — Toda a proposta que não estiver formulada nos termos indicados neste programa ou que contenha algum documento que não se encontre na forma devida, será considerada nula e de nenhum efeito, ficando, todavia, junta ao processo do concurso no estado em que tiver sido apresentada.

Art. 14.º — Os concorrentes admitidos ao concurso obrigam-se a prestar todos os esclarecimentos necessários à perfeita e justa apreciação das suas propostas.

Art. 15.º — As propostas serão apreciadas pela comissão que for nomeada para esse efeito com o fim de se efectuar a adjudicação.

O Estado reserva-se o direito de não adjudicar, no todo ou em parte, o material que faz parte deste concurso, não sendo o preço mais favorável motivo único de preferência.

Art. 16.º — Os proponentes cujas propostas tenham sido excluídas do concurso serão autorizadas a fazer os levantamentos dos respectivos depósitos provisórios.

Áqueles cujas propostas foram admitidas serão restituídos os depósitos depois de homologadas superiormente as deliberações tomadas pela comissão, exceptuando-se o concorrente preferido ao concurso.

Art. 17.º — O concorrente cuja proposta for preferida terá de elevar o depósito provisório até ao montante de 5 por cento do valor da adjudicação no prazo de quinze dias, contados da data em que for comunicada a preferência, constituindo assim o depósito definitivo.

§ único — Este depósito pode ser substituído por garantia bancária, aceite pelo Estado e válida até completo cumprimento do contrato.

Art. 18.º — Se o concorrente preferido não fizer o depósito definitivo no prazo determinado, perderá o depósito provisório, que reverterá a favor do Estado.

Art. 19.º — O concorrente que, depois de avisado para assinar o contrato, não compareça no prazo de cinco dias para o fazer, perderá o depósito definitivo efectuado ou o seu valor quando se trate de garantia bancária, revertendo o respectivo produto a favor do Estado.

Art. 20.º — São de conta do adjudicatário todas as despesas a que obrigar a celebração do contrato.

Art. 21.º — Em todos os actos deste concurso serão observados os preceitos das instruções para a adjudicação de obras públicas e de fornecimentos de materiais nas províncias ultramarinas, aprovadas por portaria de 20 de Outubro de 1900, e outras disposições regulamentares que forem aplicáveis.

Direcção-Geral do Fomento, 30 de Junho de 1952. — O Director-Geral, *E. Sanches da Gama*.

## Caderno de encargos

### Condições gerais

Artigo 1.º — O fornecimento a que o presente caderno de encargos diz respeito compreende as máquinas-ferramentas que se mencionam nas cinco listas anexas com a designação de «Quantidades e características das máquinas» e correspondentes a:

- a) Máquinas-ferramentas para a secção de serralharia — I parte;
- b) Máquinas-ferramentas para a secção de serralharia — II parte;
- c) Máquinas-ferramentas para as secções de caldeiraria e ferraria;
- d) Equipamento para a secção de fundição;
- e) Equipamento para a secção de carpintaria.

Art. 2.º — As dimensões indicadas podem ser ligeiramente excedidas.

Art. 3.º — *Normas de construção* — As máquinas oferecidas devem obedecer, quanto aos materiais empregados, ao acabamento, tolerâncias, etc., às normas oficialmente em uso no país de origem ou, na falta destas, a qualquer das consagradas universalmente para máquinas-ferramentas da mesma espécie e tipo.

O concorrente preferido terá que apresentar no acto de assinatura do contrato um exemplar das normas referidas para exame e aprovação.

Art. 4.º — *Aparelhagem eléctrica* — Todas as máquinas, salvo as de movimento manual, devem ser fornecidas com motores eléctricos independentes assíncronos, para corrente alterna trifásica de 220-380 volts a 50 períodos.

Serão em curto-circuito com arranque directo os motores até 3 H. P. Os motores de potências compreendidas entre 3 a 10 H. P. terão *rotors* em curto-circuito com duplo enrolamento.

Os motores de potência superior a 10 H. P. serão de anéis.

Cada motor será protegido por um interruptor de máxima e tensão nula, com três *relais* térmicos.

Os motores de duplo enrolamento deverão ser providos de arrancador estrela triângulo.

Quanto à construção, será observado o que se estipula no artigo 3.º.

Art. 5.º — *Desenhos, gravuras, instruções, etc.* — O proponente deve apresentar com a proposta os elementos escritos impressos, desenhados ou em gravura ou fotografia indispensáveis ao estudo das máquinas oferecidas.

Os concorrentes admitidos ao concurso obrigam-se a

fornecer os esclarecimentos e elementos de informação que subsequentemente lhes sejam pedidos para o mesmo efeito.

O concorrente preferido fornecerá ainda, no acto da assinatura do contrato, os desenhos das fundações e os esquemas da parte eléctrica e de canalizações a instalar. Com a entrega das máquinas serão fornecidos os desenhos de montagem e outros, bem como instruções em português indispensáveis ao emprego, manutenção, conservação e reparação das máquinas.

Art. 6.º — A montagem das máquinas, bem como a construção das respectivas fundações, serão executadas pelos serviços do Caminho de Ferro de Luanda, segundo os desenhos de fundações fornecidos pelo adjudicatário, quando necessário.

Art. 7.º — *Acessórios* — Com a máquina ferramenta, e dentro do preço proposto, devem ser fornecidas as ferramentas indispensáveis ao seu funcionamento e manutenção normais, e que devem constar de lista junta à proposta.

As ferramentas de corte, bem como todos os outros acessórios complementares, devem figurar separadamente com preços unitários e exemplificadas por meio de desenhos, gravuras ou fotografias as operações de que a máquina é capaz com o emprego de tais acessórios.

Art. 8.º — *Recepção* — As máquinas serão recebidas provisoriamente depois de montadas e em funcionamento na oficina.

O auto de recepção provisória servirá de base à liquidação, nos termos mencionados no artigo 9.º.

A recepção será tornada definitiva depois de decorrido o prazo de garantia a que se refere o artigo 10.º.

Art. 9.º — *Condições de pagamento* — O pagamento será feito nas seguintes prestações:

1.ª — 30 por cento depois de visado o contrato pelo Tribunal de Contas;

2.ª — 30 por cento contra documentos de embarque do material;

3.ª — 30 por cento depois de aprovado o auto de recepção provisória ou no máximo de trinta dias após a chegada do material a Luanda.

A importância de 10 por cento do valor da adjudicação constitui reforço do depósito definitivo referido no artigo 17.º do programa de concurso, constituindo o depósito de garantia.

§ único — O pagamento das 1.ª e 2.ª prestações terá de ser caucionado por garantias bancárias de igual valor, aceites pelo Estado e válidas até o pagamento da 3.ª prestação.

Art. 10.º — *Prazo de garantia* — Todas as máquinas e

equipamentos serão garantidos por um ano, a contar da data em que estiverem montados e em funcionamento, e durante esse prazo todas as reparações ou substituições julgadas necessárias e que provenham de deficiências de material ou de fabricação serão efectuadas pelo adjudicatário à sua custa.

Responde pela firmeza desta responsabilidade o depósito de garantia.

(Conclui no próximo número)

## Vida Ferroviária

Eduardo Frutuoso Gaio

Por ter atingido o limite de idade, foi reformado o distinto ferroviário, sr. Eduardo Frutuoso Gaio, que, com grande competência e zêlo, vinha exercendo na C. P. as funções de chefe-adjunto dos Serviços de Contabilidade.

Inteligente, sabedor, cumpridor dos seus deveres, serviu a sua profissão exemplarmente e criou em sua volta um ambiente de sinceras simpatias e justa admiração.

Sintra, sua terra natal, deve-lhe, por intermédio da sua pena de jornalista, inúmeras provas de interesse pelos seus problemas e aspirações.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

#### CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Programas duplos de grande interesse.

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Nasci para bailar».

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Dois filmes de interesse.

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

# 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

# CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

OS VINHOS

**MESSIAS**IMPÕEM-SE PELA  
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

**Sociedade dos Vinhos do Sul, L.<sup>da</sup>**

ARMAZÉM

**A Z A M B U J A**

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:

**Travessa da Glória, 19**

Telefone: 26317

**L I S B O A**  
**P O R T U G A L****Caldas da Cavaca****(AGUIAR DA BEIRA)**

Estância de cura e repouso, situada numa região muito pitoresca da Beira Alta, a 580 metros de altitude e a 38 quilómetros de Viseu. Aberta desde 15 de Junho a 31 de Outubro, com extensas matas sujeitas ao regime florestal, que se facultam aos senhores aquistas caçadores.

Água a mais fluoretada do país, a única que contém muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doenças de fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias.

Balneário moderníssimo, um dos melhores do país

Director clínico: **Dr. José de Azinheira Pral**

Lindo parque com divertimentos para crianças

Pensão Avenida Ótimo serviço de cozinha,  
com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados de aluguer, para famílias

Dirigir correspondência ao gerente das **CALDAS DA CAVACA** — Aguiar da Beira, ou pelo Telefone n.º 6126

**NOGUEIRA, Limitada**

LISBOA:

R. dos Douradores, 107-1.º

Telef. PBX 21381-82

PORTO:

Rua do Almada, 134-136

Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o material ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

USINOR — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bélgica. Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE — Paris. Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo, etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água, gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos industriais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores, Transformadores, Aparelhação eléctrica para todas as tensões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para cimento armado. Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Aços de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.

**Sociedade Abastecedora  
de Madeiras, L.<sup>da</sup>**

Fornecedora dos Caminhos de Ferro

SÓCIO GERENTE

EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones  $\left\{ \begin{array}{l} 72671 \\ 76736 \end{array} \right.$ 

End. Telegr.: «Socimadel»

**ESTÂNCIA DE MADEIRAS  
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS**Especialidade em soalhos à  
inglesa e tacos para parquetSerração e Carpintaria  
Lenhas — Postes Telegráficos**Travessas para Caminhos de Ferro****CIMENTOS E OUTROS MATE-  
RIAS PARA CONSTRUÇÃO**

## MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

**JAMES RAWES & C.<sup>o</sup>, L.<sup>td</sup>**

Rua Bernardino Costa, 47, 1.<sup>o</sup> — Telef. 23232/4/6

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

Avenida 24 de Julho, 1, 1.<sup>o</sup> — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

**TAIT & C.<sup>o</sup>**

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

## VIUVA FERRÃO, L.<sup>DA</sup>

CASA FUNDADA EM 1859

LITOGRAFIA DE LISBOA

Estampagem sobre folha de Flandres e Fábrica Mecânica de embalagem em folha de Flandres

**L A T A S**

para todos os produtos, Azéite, Oleos, Manteiga, Conservas, Café Especialidades Farmacêuticas, etc.

LATAS DE FANTASIA PARA GÊNEROS E USOS DOMÉSTICOS

CAPSULAS «Cocoa» para garrafas e refrigerantes

SELOS METÁLICOS para encomendas postais, sacas, etc.

CHAPAS PARA BATOQUES para cascos e barris

Consultem sempre a mais antiga e importante casa da especialidade

« ESCRITORIO E FÁBRICA

Rua do Cais do Tojo, 35

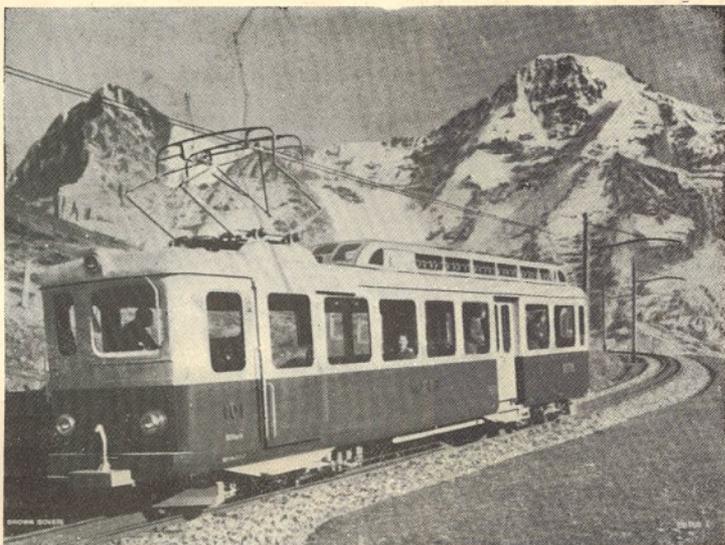
LISBOA

Dínamos, motores, alternadores e transformadores

Aparelhagem de Alta e Baixa Tensão

**TURBINAS A VAPOR**

Há meio século que a casa **BROWN BOVERI** equipou a primeira locomotiva termo-eléctrica do mundo. Na actualidade mantém em dia a técnica de construção de modernas locomotivas Diesel-eléctricas e com turbinas a gaz.



Automotora ligeira da linha de Wengernalp (Suíça)



**S. A. BROWN BOVERI & C.<sup>ie</sup> — Baden (Suíça)**

Representante geral: **EDOUARD DALPHIN**

PORTO: Praça D. João I, n.<sup>o</sup> 25-3.<sup>o</sup>, Dt.<sup>o</sup> — Telefone 23411 — Teleg. BROWNBOWERI

PREPARE-SE V. EX.<sup>a</sup> PARA COMBATER O FRIO COMPRANDO :

**CARPETES, TAPÊTES, PASSADEIRAS E ALCATIFAS NA  
SOCIEDADE DE TAPEÇARIAS, LDA.**

onde encontrará um sortido completo de qualidades nacionais e estrangeiras, para todas as preferências e para todos os preços

Rua Augusta, n.<sup>o</sup> 126-130

Tel. 26669

## THOMAZ DA CRUZ & FILHOS, L.<sup>DA</sup>

CASA FUNDADA EM 1865

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fábricas de serração em

PRAIA DO RIBATEJO — CAIXARIAS — PAMPILHOSA DO BOTÃO E CARRIJO

EXPORTADORES DE MADEIRAS — PREMIADOS EM VÁRIAS EXPOSIÇÕES

Est. Telef. — Thocrusilhos — Telef. n.<sup>o</sup> 4 — Praia do Ribatejo

Escritório em Lisboa — 4, LARGO DE STEPHENS, 5

Est. Tel. — Snedek — Telefone n.<sup>o</sup> 21868

Já se encontra à venda a  
NOVA EDIÇÃO DO 2.<sup>o</sup> VOLUME DO

*Manual do Viajante em Portugal*

MUITO ACTUALIZADO

Pedidos a esta Redacção

# TOSSE?

