

# GAZETA

# DOS CAMINHOS DE FERRO



A

## SOREFAME

CONFIOU AS MAQUINAS

## SCIAKY

A RESOLUÇÃO DO IMPORTANTE PROBLEMA  
DE SOLDADURA DAS CARRUAGENS DE  
CAMINHO DE FERRO, NO SEU FABRICO

SCIAKY, A MÁQUINA DE SOLDAR POR PONTOS DE  
MAIORE EXPANSÃO MUNDIAL

Fábricas em PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)

Representantes Exclusivos:

**SORVAL** — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

RUA DE ARTILHARIA UM, 104, 4.º E. — LISBOA      ★      TELEFS. 65 12 29 / 65 12 20 / 65 18 12

DELEGAÇÃO NO PORTO      •      RUA DE SANTOS POUSADA, 571      •      TELEFONE 5 69 21



# COMETNA

COMPANHIA METALÚRGICA NACIONAL, S. A. R. L.

Fabrica:

peças em aço vazado para Caminho de Ferro

Engates automáticos. Aparelhos de choque e tração. Bogies em aço vazado para vagões, tipos «A3-RIDE CONTROL» ou «C1». Bogies em aço vazado para carruagens, tipo «COMMONWEALTH». Bogies «MONOBLOCO» para locomotivas. Aparelhos de dilatação e aparelhos de via. Triângulos de freio, cilindros de vácuo, caixas de rolamentos, etc. Licenças das firmas «USINES ÉMILE HENRICOT», «CARDWELL WESTINGHOUSE», «ENGLISH STEEL CASTINGS CORPORATION», «AMSTED INDUSTRIES», «GENERAL STEEL INDUSTRIES», e outras

## COMETNA

SUCESSORA DE ALFREDO ALVES & C.ª (FILHOS)

Sede — Rua da Academia das Ciências, 5 — Telef. 32 00 11 (8 linhas)

L I S B O A

## Laminite

produto da  **SONAE**

TAMBÉM NOS CAMINHOS DE FERRO?

... SIM! Porque LAMINITE está sempre presente quando se exige um revestimento de larga duração e de resistência excepcional. Nos veículos de transportes públicos, estas exigências são básicas

Facilidades de limpeza e de conservação • Altamente decorativo, oferecendo uma variada escolha de mais de 50 padrões

NOS REVESTIMENTOS COM TERMOLAMINADOS  
NÃO HÁ MELHOR  
E TAMBÉM É PORTUGUÊS

SEDE e FÁBRICA  
Via Norte — Vila da Maia (Douro) — Telef. 994196/7  
Apartado n.º 11

LISBOA — Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D - Tel. 772259

## sidelor

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE  
METZ — PARIS

Grandes produtores de carris pesados,  
travessas e outro material de via

ORGANIZAÇÃO DE VENDAS  
PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

\*

Representantes em Portugal Continental  
e Ultramarino:

NOGUEIRA LIMITADA  
107, Rua dos Douradores — LISBOA



# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

CORRESPONDENTE EM MADRID

**ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA**

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

## ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

Números especiais:

10 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção e Administração: RUA DA HORTA SECA, 7-1.º

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20



Director:

**ENG.º LUÍS DA COSTA**

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres — Vogado do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres

Directora - Gerente e Editora:

**FERNANDA D'ORNELLAS**

Conselho Directivo:

**Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA**

Administrador-Delegado, por parte do Governo, da C. P.

**Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL**

Director da Sociedade Estoril

**Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA**

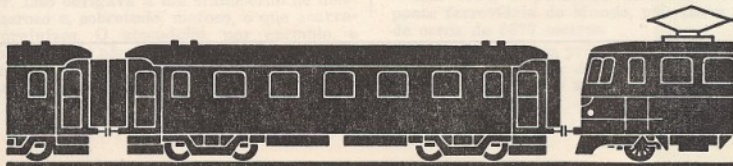
**Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO**

**General JÚLIO BOTELHO MONIZ**

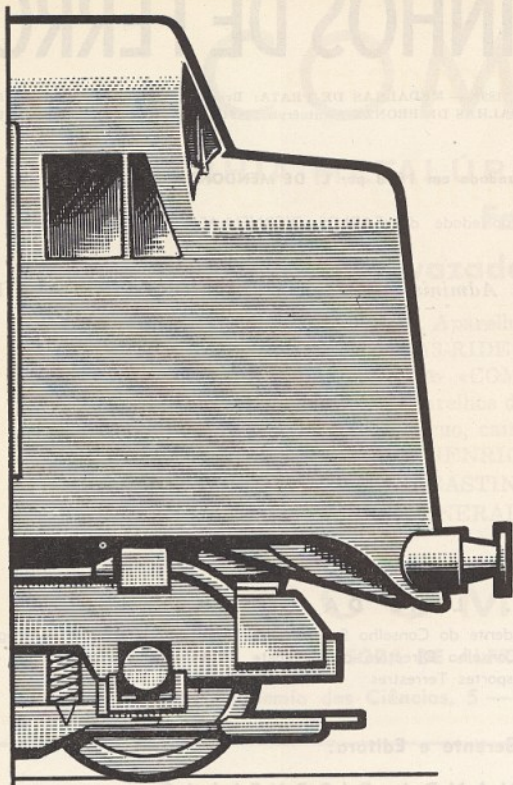
SECRETÁRIO-GERAL

**REBELO DE BETTENCOURT**

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO







**CHEFE DE REDACÇÃO**

JORGE RAMOS

**SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO**

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

**COLABORADORES**

Emílio Barbosa Estácio

**DRS.**

Manuel Busquets de Aguilár

Rogério Torroaes Valente

**ENG.º**

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

**CARLOS DE ORNELLAS. Presente!**

*Sumário*

<p>A maior ponte ferroviária do mundo sobre água ..... 89</p> <p>No próximo «Congresso de Modelismo Ferroviário», ..... 90</p> <p>Jornal da Quinzena ..... 91</p> <p>O Comboio ..... 92</p> <p>A grande confraternização da Família do Caminho de Ferro de Benguela ..... 93</p> <p>Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal ..... 95</p>	<p>O 350.º Aniversário de Benguela ..... 97</p> <p>A Figueira de Foz, deve conservar os seus monumentos ..... 98</p> <p>1250 turistas em Cruzeiro pelo Mediterrâneo ... 99</p> <p>15 estações ferroviárias possui a mais curiosa cidade alemã Salzgitter ..... 100</p> <p>Pequenas Notícias ..... 101</p> <p>O 10.º Aniversário do Trans-Europ-Express ..... 102</p>
--	--



# A maior ponte ferroviária do mundo sobre água

A ponte ferroviária sobre o Zambeze, entre Sena e Dona Ana, servindo o caminho de ferro que liga o Malawi ao porto da Beira, foi comprada pelo Estado português à companhia «Central African Railways», assim como o troço de via férrea entre aquelas duas localidades, por três milhões e quinhentas mil libras esterlinas, ao fim de algumas semanas de negociações que se realizaram em Lisboa, Beira e Blantyre. Em resultado desta compra, e considerando que o Estado português já detém mais de 90 por cento das acções da companhia «Trans-Zambézia Railways», fica assim sob «contrôle» nacional a ligação ferroviária entre a fronteira do Malawi e o porto da Beira. O governo daquele país, por seu turno, comprou os caminhos de ferro do Malawi à Lomro.

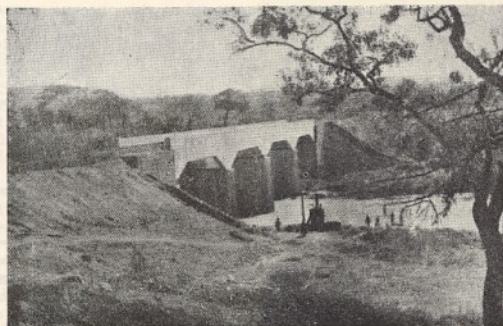
A ponte agora adquirida é a maior ponte ferroviária do Mundo sobre água, com os seus 3677 metros de comprimento e foi construída há 33 anos. Devia cair na posse do Estado português no ano 2100, por força de uma cláusula contratual da concessão.

Esta volumosa transacção que marca uma notável alteração no panorama dos transportes ferroviários da África Oriental faz parte de um plano geral para se assegurarem melhores serviços de comunicações entre o «hinterland» e o mar, devendo notar-se que a única saída do Malawi para o Índico é, actualmente, pelo porto da Beira. Entretanto, o porto de Nacala virá a prestar serviços semelhantes àquele país em futuro próximo.

## A história da ponte

A ponte sobre o Zambeze conta actualmente cerca de 33 anos.

A razão da sua construção foi precisamente a necessidade de se servir o Malawi, antigo protectorado britânico da Niassalândia. O Malawi, país bastante fértil, grande exportador de



Estação de Caminho de Ferro de Tete

A cerca de 600 quilómetros da foz do Zambeze, e na margem direita do grande rio, situa-se a cidade de Tete, centro de uma das mais prósperas regiões mineiras da nossa África Oriental

comercial estava seriamente ameaçada, limitando-se a Niassalândia à exportação de chá, tabaco, etc., que podiam suportar os encargos de transportes elevados.

Havia, pois, que achar uma solução adequada. E essa solução, segundo a opinião do general Hammond, presidente de uma comissão criada em 1926 para o seu estudo, era a criação de uma ponte que ligasse as duas margens do Zambeze. E foi assim que, em 1930, foi posta a concurso a construção

## O Estado português comprou por duzentos e oitenta mil contos a ponte ferroviária do Zambeze

tabaco, via-se na altura a braços com o grave problema de fazer escoar os seus produtos através do mar. Efectivamente, a distância mais curta entre o mar e o Malawi é de 130 milhas, aproximadamente.

Mas em 1908 foi iniciada a construção da linha férrea entre a fronteira portuguesa de Port Herald e Blantyre, que mais tarde, em 1915, seria prolongada até Chindio, na margem norte do Zambeze. A linha férrea entre a Beira e Murraça, a sul do Zambeze, punha em contacto a Niassalândia com o Índico. Contudo, essa ligação continuava a ter um óbice — o Zambeze.

O problema da travessia do Zambeze era realmente grave, na medida em que se opunha a um transporte directo entre a Niassalândia e o mar. Isto obrigava a um transbordo de mercadorias, bastante oneroso e, sobretudo, moroso, o que acarretava consideráveis prejuízos. O amendoim, por exemplo, e outros produtos de baixo valor não conseguiam cobrir as despesas suscitadas por esse sistema de transporte. Em consequência, a agricultura desses produtos de pequeno valor

da ponte sobre o Zambeze, empreitada que foi adjudicada à «Cleveland Bridge & Engineering Company», de Darlington. E a ponte surgiu, ligando Dona Ana e Sena, a cerca de 25 milhas do local em que anteriormente se procedia ao transbordo da mercadoria. Segundo noticiou um jornal de Dezembro de 1934, «o custo orçamental da ponte e caminho de ferro de ligação foi de 1 434 337 libras, calculando-se que os trabalhos levassem quatro anos e meio». Mas a ponte foi terminada muito antes do tempo estipulado no contrato.

## A maior do Mundo

Em 1934, a ponte do Zambeze foi considerada a maior ponte ferroviária do Mundo, pois tinha um comprimento total de cerca de 3677 metros.

Possui 34 pilares principais, assentando 32 em «poços», e os restantes em fundo de rocha, na margem esquerda do rio. Os «poços», grandes massas de cimento armado e aço, pesam



entre 46 e 129 toneladas, e estão enterrados no leito do rio, a 110 pés abaixo do nível da água.

É, ainda hoje, a maior ponte ferroviária do Mundo sobre água.

Segundo ainda a edição de 20 de Dezembro de 1934 do jornal, «os lugares em que foi encontrada rocha a uma profundidade menor, foram os «poços» enterrados por meio de ar comprimido a profundidades variáveis, em conformidade com a profundidade a que a rocha se encontrava e à sua resistência.

«Só depois de a armadura de aço dos «poços» estar devidamente colocada se procedia ao seu esvaziamento, enchendo-se depois com camadas de cimento armado e areia.

«Os pilares foram construídos em cima dos «poços», a que se assemelham em forma. Na base têm 32 pés e seis polegadas por 16 pés e seis polegadas, sendo alargados a intervalos, de forma a que na parte mais alta a medição é de 28 pés e seis

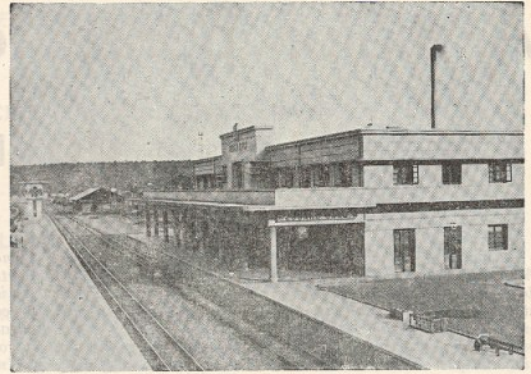
### O TROÇO ENTRE SENA E DONA ANA FOI ADQUIRIDO À «CENTRAL AFRICAN RAILWAYS»

polegadas por 12 pés e seis polegadas. Cada pilar dos maiores, com o «poço» correspondente, pesa 5760 toneladas, nas quais estão incluídas 517 toneladas de cimento.»

A ponte possui 33 arcos, pesando cada um 320 toneladas, e medindo 262 pés e 6 polegadas. Nas maiores cheias, a distância que separa as águas da ponte é de 27 pés, o que permite que nele se continue a navegar normalmente.

Calcula-se que se tenham gasto na ponte cerca de 17 000 toneladas de aço, excluindo o utilizado na construção do caminho de ferro.

Foi exactamente por todas estas razões que a ponte sobre o Zambeze foi considerada, em 1934, a maior do Mundo.



Estação de Caminho de Ferro de Ressano Garcia

Ressano Garcia, onde o caminho de ferro de Lourenço Marques faz a ligação internacional com a África do Sul, Pretória e Joanesburgo

A administração do troço de caminho de ferro comprado pelo Estado português à «Central African Railway», entre Sena e Vila Nova da Fronteira, incluindo a ponte metálica sobre o Zambeze, foi entregue à companhia de caminho de ferro da Trans-Zambézia.

Já sob a orientação da T. Z. R., estão a realizar-se os preparativos para notáveis obras de ampliação das instalações e melhoramentos da linha em Vila Nova da Fronteira, com o objectivo de fazer face ao tráfego crescente entre o Malavi e o porto da Beira.

## No próximo «Congresso de Modelismo Ferroviário», organizado por Morop e a realizar em Bilbao, espera-se que Portugal se faça representar

Morop, que significa União Europeia de Modelismo Ferroviário (Modellbahn Verband Europa), é uma entidade de direito privado e âmbito internacional com sede em Berna (Suíça) e agrupa todas as associações nacionais de amadores do modelismo ferroviário, sem distinção de fronteiras e que, embora intitulada europeia, abrange também associações fora da Europa.

Aquela entidade celebra periodicamente um congresso para o qual escolhe, todos os anos, um país diferente, com cuja realização os seus filiados, paulatinamente, conhecem pessoalmente as peculiaridades ferroviárias na escala real de cada país, donde tiram os motivos de inspiração para os seus trabalhos e ao mesmo tempo confrontam qualidades e deficiências nas miniaturas ou modelos expostos.

No último congresso, ou seja no de 1966, que se celebrou em Budapeste e no qual estiveram presentes representantes da U. R. S. S., Suíça, França, Itália, Dinamarca, Áustria, Finlândia, Alemanha Ocidental, Checoslováquia, Holanda, Hungria, Espanha, Alemanha Oriental, Inglaterra, Bélgica, Estados Unidos, Polónia, Jugoslávia e Suécia (citam-se as nações pela mesma ordem em que se encontravam igados os mastaréis com as bandeiras dos países assistentes).

As sessões de trabalhos do Comité de Direcção assistiram somente os seguintes países por os restantes não fazerem parte do organismo directivo: Suíça, França, Itália, Dinamarca, Áustria, Alemanha Ocidental, Checoslováquia, Holanda, Hungria, Espanha e Bélgica.

O Congresso de 1967 deve celebrar-se em Espanha, segundo o acordo aprovado por unanimidade no Congresso de Buda-

peste. Escolheu-se concretamente a cidade de Bilbao para a sua realização, baseando-se no oferecimento que fez o representante espanhol fundamentado além de tudo na circunstância de que na zona norte de Espanha já implantada a rede mais importante da Europa de via métrica.

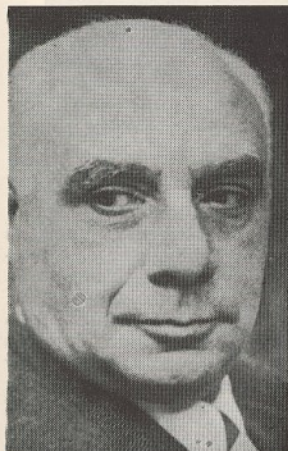
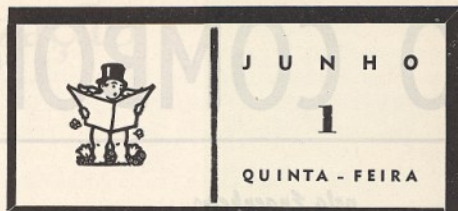
Em Budapeste, os congressistas ultrapassaram o meio milhar, porém, a maioria dos assistentes era da Europa Oriental. Espera-se também que virão a Bilbao representantes dos ditos países, embora, naturalmente, em menor número. Enfim, previu-se uma assistência da ordem dos 400 congressistas, na maior parte alemães, franceses, suíços e italianos e uma menor participação de holandeses, ingleses, belgas e portugueses. De acordo com estes números está orientada a reserva de alojamentos.

Os congressos duram normalmente uma semana, e nela, depois da sessão de abertura, os dois «comités» existentes, o directivo e o técnico, discutem separadamente as propostas da ordem do dia. O «comité» directivo ocupa-se dos problemas administrativos, prestação de contas, eleição da próxima sede do congresso, etc., e, no «comité» técnico, a que concorrem representantes das casas produtoras de pequeno material ferroviário, inclusive representantes das entidades exploradoras dos caminhos de ferro autênticos, que discutem, em alto nível, que surpreende sempre os não iniciados, os problemas de adaptação a escalas cada vez mais reduzidas.

As pessoas interessadas na realização deste congresso e a tomar parte nele, devem pedir informações mais pormenorizadas ao «Comité Executivo Morop». Apartado 94, Bilbao.



# Jornal da Quinzena



Silva Tavares

Com a presença de milhares de pessoas, efectuou-se em Maceira (Sintre) o X Festival de Folclore patrocinado pela Comissão de Turismo.

• O escritor e jornalista brasileiro Odorico Tavares, director do «Diário de Notícias» da Baía, poeta e etnógrafo eminente, foi homenageado com um almoço íntimo a que assistiram entre outras individualidades ligadas ao turismo, o Dr. Felner da Costa, director do Centro Português de Informação do Rio de Janeiro, e o director do Turismo belga Jean Mulders.

• Removidas as últimas dificuldades para a expropriação dos prédios onde vai ser construído o novo hotel pela Sociedade de Turismo de Espanha,

tudo parece encaminhar-se para em curto prazo se ver em funcionamento mais esta importante unidade hoteleira.

• Na secção de etnografia da Sociedade de Geografia realizou-se uma reunião durante a qual foi projectada uma valiosa colecção de fotografias com interesse etnográfico, respeitantes à Guiné e S. Tomé e Príncipe.

• No próximo dia 3 passa o terceiro aniversário da morte do grande poeta Silva Tavares. Sufragando a sua alma, será rezada no dia 2, na Igreja de S. José dos Carpinteiros, missa mandada dizer pela viúva daquele que foi um dos mais ilustres representantes da escola lírica-romântica tradicional, e cuja obra abrange cento e trinta volumes (poesia, prosa e teatro).

• Foram abertas propostas para a empreitada da construção do ramal ferroviário Nova Freixo-Malavi, que deve estar concluída num prazo de 600 dias, a contar da data da adjudicação. O custo apresentado por cinco empresas concorrentes é de 65 000 contos.

• Com a assistência de representantes de Itália, França, Suíça, Alemanha, Bélgica, Espanha e Israel, efectuou-se em Paris a Assembleia de Eurotel. No ano passado foram inaugurados os aglomerados turísticos de Eurotel em Maiorca (Costa de los Pinos), em Itália (ilha de Elba), França (Biarritz) e Suíça (St. Moritz).

• O governador-geral de Angola foi autorizado a contratar a aquisição de locotractores destinados ao apetrechamento dos caminhos de ferro da província.

• Visitaram a Póvoa de Varzim, a convite da Comissão Municipal de Turismo, os funcionários responsáveis pelos serviços de turismo das cidades de Porto, Braga, Guimarães, Viana do Castelo e Barcelos, e das vilas de Santo Tirso, Valença, Vila do Conde, Famalicão, Esposende e Matosinhos, a fim de conjuntamente estudarem alguns aspectos da colaboração a manter entre aquelas localidades para um maior incremento turístico nessa região.

• Esteve em Lisboa o Sr. Stanley Ho, administrador da Sociedade de Turismo de Macau, e grande propulsor do mo-

derno turismo naquela província. A Casa de Macau, de Lisboa, ofereceu-lhe um almoço, presidido pelo Sr. General Flávio dos Santos, e a que assistiram, entre outras individualidades, os Srs. Drs. Oliveira Hagatong e Carlos Estorninho, respectivamente presidente e secretário da Casa de Macau, Prof. Eng.º Raul Cabral e representantes dos órgãos de informação.

• «Eco do Funchal» transcreveu «Em Espanha vai ser editada a Cartilha Turística para Crianças», que publicámos na edição de 16 de Fevereiro.

• Anuncia-se que o Rancho das Cantarinhas de Buarcos vai efectuar uma digressão por Espanha, França e Suíça. O rancho vai exhibir-se a par de ranchos franceses, polacos, alemães, suíços, belgas, ingleses, checos, holandeses, italianos, russos e de alguns países da América do Sul.

• O governador de Santarém presidiu à cerimónia da inauguração de vários melhoramentos no parque de campismo daquela cidade.

• Com a assistência do Chefe do Estado inaugura-se, no próximo dia 11, na Praia da Rocha, o Hotel Algarve, luxuosa unidade hoteleira que dispõe de 184 aposentos.

• Numa reunião do município da Guarda foi deliberado que se realizassem as festas daquela cidade, de 15 a 31 de Julho. Foram já designadas as comissões de trabalho incumbidas da programação, orientadas pela Comissão de Turismo.

• O Clube Ferroviário de Matize, em Moçambique, diplomou os primeiros «comedores de carne de gibóia» num almoço para esse efeito realizado na sede daquela colectividade, e a que estiveram presentes, na sua maioria, engenheiros dos caminhos de ferro.

• O Chefe do Estado inaugurou oficialmente a majestosa piscina oceânica de S. Pedro de Muel, importante melhoramento turístico daquele distrito.

• Começou nas principais cidades do Brasil o concurso de montras integrado na Semana de Portugal, sob o patrocínio da Federação das Associações Portuguesas e Luso-Brasileiras.

• Está publicado o n.º 3 de «Ribatejo Ilustrado», revista de divulgação regional editada em Rio Maior. Do sumário constam «Ribatejanos ilustres», «A Casa-Museu dos Patudos», em Alpiarça, «O Maioral», conto de António Antunes, «Raul Brandão», por Jorge Ramos.

• A Junta Distrital de Santarém vai iniciar em breve a projectada construção do Museu Regional, iniciativa digna dos maiores louvores.

• Encontra-se em Viana o primeiro contingente de turistas ingleses que ali permanecerão vinte dias, de acordo com um programa previamente estabelecido que prevê a chegada de outros contingentes durante Agosto e Setembro.

• Como é já tradicional, a comissão das Festas da Cidade de Braga, a realizar de 17 a 25 do corrente, reuniu-se com os representantes dos órgãos de informação num jantar realizado no restaurante do Ateneu Comercial do Porto, para lhes dar conhecimento do grandioso programa das Festas de S. João.

• Comemora-se este mês o 25.º aniversário da fundação da Casa do Ribatejo, havendo no próximo dia 24 um almoço de confraternização associativa, durante o qual será descerrado o retrato a óleo do Sr. Dr. Osório Vaz, governador-civil de Lisboa.

(Continua na pág. 96)



# O COMBOIO

pela *Engenheira*

*Joãs da Costa Meudança*

Um grande entroncamento francês — Dijon, Nimes ou Avinhão — é um espectáculo surpreendente: Uma multiplicidade de carris alinha-se lado a lado, estendendo-se a perder de vista, enquanto milhares de veículos repousam um instante, pois a maioria acaba de chegar ou vai partir. Imensas, na devida proporção, são as oficinas.

Na realidade os caminhos de ferro representam qualquer coisa de muito importante e devem ter tido um papel deveras notável na expansão económica dos países que agora lideram o Mundo. Em muitas ocasiões, em França particularmente, as gares situam-se no coração das cidades — tal como entre nós as estações do Rossio e de S. Bento — e não raro se confundem com os próprios centros cívicos. Algumas são grandiosas e em todas, sobretudo, se virmos as coisas à nossa escala nacional, o movimento é assombroso. Têm restaurantes e cervejarias, estão rodeadas de hotéis, quantas vezes elas próprias encerram um, há tabacarias, barbearias, confeitarias, inúmeras máquinas que fornecem guloseimas ou tabaco, serviços de informação, correios, estabelecimentos de crédito e comboios, arrecadações das bagagens, aluguer de carros sem motorista, agências de excursões, que sei eu. Praticamente cada estação é um mundo auto-suficiente.

Estas impressões derivam especialmente do que eu vi em França, o país da Europa onde as comunicações ferroviárias estão mais desenvolvidas. Mas apli-



NICE — Estação de Caminho de Ferro

cam-se à Suíça e à Itália — neste último país as gares atingem uma monumentalidade extraordinária — e devo dizer que mesmo a Espanha mostra já uma actividade bastante mais intensa do que a nossa, embora o material, algo arcaico, seja mais parecido ao luso, do que ao de além-Pirinéus. Alguns números ajudarão a compreender esta opinião adquirida por observação visual, mas, perfeitamente de acordo com as informações estatísticas. Em 1957 cada português viajou, em média, 207 km em comboio, cada espanhol 337, cada italiano 582, cada francês 739 e cada suíço 1494. E por cada português uma tonelada de mercadorias percorreu 87 km, enquanto as cifras são 1216, 728, 310 e 287 para um francês, um suíço, um espanhol e um italiano. No mesmo ano os caminhos de ferro suíços e franceses não deram prejuízo.

Em França, os comboios absorvem 61 por cento do tráfego geral de mercadorias, as estradas 27 por cento e os cursos de água 12 por cento. Existe ainda o transporte por oleodutos e condutas de gás.

70 mil portugueses

vivem em Joanesburgo

O jornal «Vaderland», que se publica em Joanesburgo, consagra toda uma página aos imigrantes portugueses, salientando que só nesta capital vivem 70 000 portugueses, que ocupam totalmente uma comunidade dos arredores.

Segundo o mesmo jornal, os imigrantes mais antigos são procedentes da ilha da Madeira, na sua maior parte cultivadores ou comerciantes.

Actualmente, porém, a situação modificou-se e vêem-se, entre os portugueses, muitos operários e técnicos de construção civil e também operários das indústrias mecânicas ou metalúrgicas.

Escreve o «Vaderland»: «Embora haja excepções,

a maioria destes imigrantes é constituída por famílias de fracos recursos. Tendo em conta a sua solidariedade familiar e de compatriotas, formam uma comunidade muita unida, chegando às vezes mais do que uma família a viver na mesma casa. Eles próprios procuram melhorar as suas habitações, quer depois do trabalho, quer aos sábados e domingos.»

O jornal revela ainda que o afluxo de imigrantes não respeita apenas a esta cidade, mas a todo o país, e que há por vezes algumas concessões especiais, como a de permitir aos portugueses que façam o seu próprio vinho, o que causa inveja a alguns destiladores.



# A grande confraternização da família do Caminho de Ferro de Benguela

*A data de 26 de Maio de 1967, em que decorreu o 64.º aniversário da fundação da importante Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, foi comemorada em África e na Metrópole com expressivas demonstrações de regozijo e actos de confraternização que demonstram o espírito de unidade da grande família ferroviária. A província de Angola, já o temos afirmado mais do que uma vez, deve a esta importante companhia ferroviária grandes serviços, ao longo dos seus 1400 quilómetros de linha, e tem ao seu serviço empregados que se dedicam às suas diversas funções com alma e sentido de pioneiros. O 64.º aniversário da Companhia foi comemorado em Nova Lisboa e na Metrópole com expressivas cerimónias.*

Às 10.30, na Igreja das Chagas, foi celebrada missa por intenção de todos os administradores e colegas falecidos. Foi celebrante o padre Roque Cabral, filho do antigo director dos Caminhos de Ferro de Benguela, Eng.º Gonçalo Cabral, que, na homilia, se referiu ao sentido humano que preside a todas as deliberações relativas ao pessoal.

Mais tarde, num almoço de confraternização, efectuado no Hotel do Mar, foram homenageados os empregados mais antigos. Estavam presentes os Srs. Dr. Alexandre Pinto Basto, presidente do conselho de administração; Dr. Manuel Fernandes, administrador-delegado; Dr. Supico Pinto, Dr. Bandeira Guimarães, comissário do Governo, e outros dirigentes da empresa. Aos brindes, o Sr. Gumersindo Veloso Salgado, presidente da comissão directiva da Sala do Pessoal, em nome da comissão agradeceu a incumbência recebida da administração para organizar as comemorações de Lisboa do Dia do Caminho de Ferro de Benguela. Saudou os colegas de Angola presentes e enalteceu a memória de todos que tornaram possível a magnífica realização que é o Caminho de Ferro de Benguela.

O Sr. Dr. António Alberto Rodrigues falou em nome do pessoal de Angola, saudando os colegas da Metrópole e reafirmando a vontade de todos de continuarem a contribuir para o progresso da Companhia.

O Sr. Dr. Alexandre Pinto Basto, presidente do conselho de administração, encerrou os discursos, manifestando o regozijo que sentia por se estar a comemorar, mais uma vez, o Dia do Caminho de Ferro de Benguela. Agradeceu a presença do padre Roque Cabral, figura, disse, «tão ligada ao nosso Caminho de Ferro que até nasceu no Lobito».

Leu um telegrama enviado pelo ministro do Ultramar e em que o Prof. Silva Cunha lamentava não estar presente em Nova Lisboa para presidir às festas pelo mesmo motivo ali se realizaram.

Referiu-se depois ao Regulamento da Caixa de Previdência do Pessoal, afirmando que tudo estava decidido no sentido de uma melhoria substancial que a todos abrangia. Falou com carinho do pessoal, agradecendo essa dedicação, que não tem preço. Fez, seguidamente, entrega de um prémio ao empregado mais antigo da companhia, o Sr. Gumersindo Veloso Salgado, que completou 50 anos ao serviço do Caminho de Ferro de Benguela, e o prémio de dedicação e zelo ao Sr. Alfredo Ribeiro da Fonseca, por ter completado 35 anos de bom serviço.



MOÇAMBIQUE — Placa comemorativa dos Caminhos de Ferro de Benguela



A numerosíssima família do Caminho de Ferro de Benguela, reuniu-se em Nova Lisboa para celebrar o dia que assinala a constituição da empresa e marca uma convivência que roda toda em torno da extensa via, por onde deslizam, nos dois sentidos as formações que são parte essencial do fremente palpitar de Angola.

Cerca de 8000 operários e funcionários de diversos escalões estiveram na capital do Huambo, provenientes de diversos lados, do litoral à fronteira.

Tratou-se, assim, de uma confraternização monstra, única na província de Angola.

Matematicamente, os comboios, conduzindo os visitantes, chegaram à «Flor d'Altura» pelas 6.30 horas da manhã, saudando festivamente a cidade com os seus silvos agudos.

Cerca das 8 horas, filas intermináveis de homens com os seus chefes à frente, dirigiram-se para a igreja da Missão do Canhe, onde ia ter lugar a cerimónia religiosa por todos aqueles que já não fazem parte deste mundo e deram a sua colaboração de apreço, cada qual na sua esfera de acção, à vitória da enorme estrada de ferro.

Pelas 9.30 horas, registava-se, com a presença de todos os convidados, a abertura das festas, no imponente Clube que o Caminho de Ferro fez levantar em Nova Lisboa para o seu pessoal, cortando a fita que vedava a entrada o presidente da Câmara Municipal de Nova Lisboa, coronel Sousa Gentil.

Na oportunidade, o Eng.º Melo e Santos pronunciou algumas palavras, dizendo do prazer que todos sentiam pela festa principal ocorrer este ano na capital do Huambo e dirigindo, em nome da empresa os cumprimentos a todos os presentes e os votos de que passassem um dia repleto de venturas.

★

### Batismo da locomotiva «General Norton de Matos»

Às 10.15, com a presença do director-geral da Companhia, Eng.º Augusto Bandeira, administrador-delegado-adjunto, D. António de Almeida e outro funcionalismo superior da empresa era descerrado o nome do «General Norton de Matos», dado à «garrat» 1331, tendo intervindo no acto o presidente do município neolisboeta.

Antes, o administrador-delegado-adjunto, D. António de Almeida, conde de Lavradio, pronunciava algumas palavras, esclarecendo as razões da homenagem.

Um quarto de hora depois, precisamente às 10.30, tinham lugar no recinto das Oficinas Gerais demonstrações de destreza profissional, em que colaboraram alguns dos melhores operários do C. F. B. e se resumiram aos seguintes trabalhos:

Montagem de dois tramos da via; carrilamento de um vagão de lenha com serras mecânicas, que constituiu sempre um espectáculo interessantíssimo pela rapidez com que tudo é levado a cabo.

### O almoço de confraternização

Às 13 horas em ponto realizava-se o monumental almoço de confraternização, que englobou todos os presentes e, graças a uma eficiência extraordinária, era servido, quase simultaneamente, à totalidade (cerca de 8000 convivas) ao mesmo tempo.

Foi neste preciso momento que, do litoral à fronteira, se fazia ouvir, através dos rádios clubes, a voz do director-geral da Companhia (e que no recinto era escutada por meio de amplificadores) desejando um dia feliz a todos os trabalhadores do C. F. B.

O «Dia do C. F. B.», que desde 1961 a esta parte se vem realizando todos os anos, teve o seu fecho de oiro com uma sessão que se verificou no grandioso parque desportivo do Clube, vendo-se a tribuna de honra decorada com as bandeiras nacional e da Companhia.

Depois de brevíssimas palavras pronunciadas pelo administrador-delegado-adjunto, Sr. Conde de Lavradio, sobre o significado da festa, a forma elevada como tinha decorrido e referências especiais às exposições e funcionários que nelas tinham colaborado, seguiu-se a homenagem aos que tinham completado 35 anos de serviço.

A sessão foi encerrada com uma audição proporcionada pelo «Orfeão dos Ferroviários», que foi muito aplaudido pela numerosa assistência.

---

## Conferência Europeia do Ministro dos Transportes

A Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT) que foi fundada no dia 17 de Outubro de 1953, os Ministros dos Transportes de 18 países europeus: Alemanha, Austria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Irlanda, Itália, Luxemburgo, Noruega, Países-Baixos, Portugal, Reino Unido, Suécia, Suíça, Turquia e Jugoslávia. Esta Conferência realiza duas sessões por ano, uma no meio e a outra no fim.

A primeira de 1967 realiza-se no dia 14 de Junho, em Hamburgo. A sessão inaugural está marcada para as 10 horas na Câmara de Comércio-Börse, e será presidida pelo Sr. Georg Leber, ministro dos Transportes da República Federal da Alemanha.

Os principais pontos da ordem do dia serão os seguintes:

— Adopção de um projecto de Resolução para a revisão dos grandes itinerários internacionais por estrada;

— As medidas a tomar para o melhoramento da segurança por estrada, duma parte em matéria de transportes internacionais de passageiros por autocarros, e, por outra parte, em vista de eliminar a influência do álcool nos acidentes da estrada.

— Como habitualmente, a política geral dos transportes será objecto de um debate. Este dirá respeito mais particularmente às condições de acesso ao mercado dos transportes.

Em seguida, os Ministros debruçar-se-ão sobre as previsões dos pedidos de transportes de passageiros em 1957. Será apresentado um relatório acerca dos acontecimentos e decisões tomadas no quadro dos Seis, em matéria de transporte, desde a última reunião da CEMT.

A Sessão do Conselho será precedida, no dia 13 de Junho, de uma reunião dos Ministros do Grupo n.º 3, cuja tarefa consiste em uniformizar as disposições nacionais no referente às regras de circulação e de sinalização de estrada, em vista da elaboração do Código europeu da estrada.





# Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Com algumas referências aos Caminhos de Ferro na Índia portuguesa, Angola e Moçambique)

por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(CONTINUAÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR)

Art.º 8.º — A empresa deverá estabelecer, para serviço das localidades atravessadas pela linha férrea, portos secos destinados ao estacionamento, carga e descarga de mercadorias, em harmonia com o projecto aprovado.

Art.º 9.º — A empresa construirá de pedra, ferro ou tijolo, os viadutos, pontes, pontões, aquedutos e canos de rega e as passagens superiores, inferiores e de nível, em número suficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das águas, a largura do caminho de ferro e a das estradas ordinárias ou caminhos a que algumas dessas obras devem dar passagem.

Art.º 10.º — Os cruzamentos do caminho de ferro com as estradas de 1.ª e 2.ª classe, caminhos municipais e vicinais, poderão ser de nível, excepto nos casos em que no projecto estão designadas passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagens de nível, a empresa será obrigada a estabelecer barreiras, que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo em cada uma um guarda encarregado deste serviço.

Art.º 11.º — Quando o caminho de ferro passar sobre uma estrada de 1.ª classe, a abertura do viaduto não será menor de 6,6 m; sobre uma estrada de 2.ª classe 6 metros; sobre uma estrada municipal 5 metros. A altura do fecho da abóbada acima do pavimento da estrada será de 5 metros pelo menos; a largura entre as testas será de 4,5 m; e a altura dos parapeitos será de 7 decímetros pelo menos.

Art.º 12.º — Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada de 1.ª classe, a largura do viaduto será de 6,6 m; sendo distrital, 6 metros; para as estradas municipais, 5 metros.

A abertura entre os pés direitos será pelo menos de 6,4 m, compreendidos os fossos.

A distância vertical do intradorso à parte superior dos carris será pelo menos de 5,5 m.

Art.º 13.º — Se houver a desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que é substituído.

O Governo, sob proposta da empresa, poderá alterar esta regra.

Art.º 14.º — A abertura dos subterrâneos será, pelo menos, de 7,4 m entre os pés direitos ao nível dos carris; a altura acima deste nível até ao intradorso da abóbada de revestimento será de 6,4 m. A empresa fará todas as obras necessárias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

Art.º 15.º — Nos pontos de encontro das estradas ordinárias com a via férrea, durante a feitura desta, a empresa construirá as necessárias obras provisórias para que a circulação não seja interrompida.

Art.º 16.º — A empresa restabelecerá e assegurará à sua custa o curso das águas, que se tenha suspenso ou modificado em consequência das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietário, segundo as leis que lhe forem aplicáveis.

Art.º 17.º — A empresa estabelecerá uma estação de partida em Coimbra, com todas as acomodações necessárias para passageiros, mercadorias e empregados e mais as estações que forem necessárias entre os pontos extremos do caminho, em harmonia com o projecto aprovado.

Estabelecerá também as oficinas, máquinas e aparelhos necessários para a feitura e concerto do material de exploração, compreendendo as locomotivas.

Deverá igualmente ter todos os armazéns, telheiros e depósitos necessários para o estacionamento e pintura das locomotivas, tenders, carruagens e vagões.

Estabelecerá, enfim, todos os fossos necessários para picar o fogo, e os aparelhos e reservatórios para alimentação das máquinas.

Art.º 18.º — A empresa deverá empregar na construção das obras materiais de boa qualidade.

Os paramentos das abóbadas, os cunhais, os socos e os coroamentos serão, quanto possível, de pedra aparelhada de boa qualidade; onde a não houver será tolerado o tijolo.

Art.º 19.º — As máquinas locomotivas serão construídas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescritas, ou às que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas máquinas.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas, e guarnecidas de assentos. Havê-las-à de três classes pelo menos.

As de primeira serão cobertas, com assentos estofados e fechadas com vidraças.

As de segunda classe serão cobertas, fechadas com vidraças e terão assentos de estofado mais ordinário.

As de terceira classe serão cobertas, fechadas com vidraças e terão assentos de madeira.

As carruagens de todas as classes deverão preencher, além disto, todas as condições prescritas pelo Governo no interesse da segurança pública.

Os vagões de mercadorias e gado, as plataformas e restante material será tudo de boa qualidade e sólida construção.

Art.º 20.º — O caminho de ferro com todos os seus edifícios necessários para o serviço do mesmo caminho e mais acessórios e dependências, como carris, coxins, travessas, e em geral todo o material de qualquer espécie fica, desde a sua construção ou colocação na linha, pertencendo ao domínio do Estado, para todos os efeitos jurídicos nos termos do direito comum e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições do contrato.

Todo o material circulante, carvão, coque e quaisquer outros provimentos ficarão pertencendo ao domínio da empresa, para os mesmos efeitos e nos mesmos termos; com a declaração porém de que o material circulante não poderá ser alienado, senão para o efeito de ser substituído com vantagem do serviço público e o mesmo terá lugar para o carvão, coque e quaisquer outros aprovisionamentos, enquanto forem importados livres de direitos.



# Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

## CAPÍTULO II

### Condições relativas às concessões que o Estado faz à empresa modo, forma, limitações e prazos dessas concessões

Art.º 21.º — Em compensação das obrigações que a empresa toma sobre si por este contrato, concede o Governo de Sua Majestade Fidelíssima à mesma empresa, pelo espaço de noventa e nove anos a contar da data deste contrato, a exploração do caminho de ferro de Coimbra à fronteira de Espanha, nos termos e com as condições estipuladas neste contrato.

Art.º 22.º — A empresa deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha férrea e suas dependências, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço e no mesmo estado o deverá entregar ao Governo findo aquele prazo, fazendo sempre para esse fim à sua custa todas as reparações tanto ordinárias como extraordinárias.

§ Único — Se porém durante o prazo estabelecido no artigo antecedente for destruída ou danificada alguma parte

do caminho de ferro, por motivo de guerra, sem culpa da empresa, o Governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou títulos de dívida pública pelo seu valor no mercado.

Art.º 23.º — Logo que tenha expirado o prazo da concessão, acima estabelecido, a empresa entregará ao Governo, em bom estado de exploração, o caminho de ferro com todo o seu material fixo, seus edifícios e dependências de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber dele indemnização alguma.

Também lhe entregará todo o material circulante; mas tanto o valor deste como de carvão de pedra e outros quaisquer provimentos, que entregar ao Governo, ser-lhe-ão pagos segundo o arbítrio dos louvados.

Art.º 24.º — Em qualquer época, depois de terminados os quinze primeiros anos, a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha, terá o Governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

(Continua no próximo número)

## Jornal da Quinzena

• Estiveram em Portugal, em visita de estudo, os alunos finalistas da Escola Oficial de Turismo de Madrid, que eram acompanhados por diversos professores.



Azenhas do Mar

• Anuncia-se que os turistas que visitam a Itália podem, de antemão e no seu próprio país, adquirir por quantia equivalente a um dólar, um cartão especial de livre ingresso em todos os museus de Itália. Para os estudantes a despesa reduz-se a 10 escudos.

• Segundo uma estatística publicada no «Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1966», eis qual era, no dia 1 de Janeiro de 1965, a extensão, em todo o mundo, das linhas de caminho de ferro:

Europa (sem a URSS): 291 351 km, dos quais 57 442 electrificados.

África: 75 771 km, dos quais 4867 electrificados.

Ásia (compreendida a URSS): 309 971 km, dos quais 35 178 electrificados.

Austrália e Nova Zelândia: 46 618 km, dos quais 931 electrificados.

### (CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 91)

América do Norte e América Central: 466 811 km dos quais 3681 electrificados.

• Em 1966, a Itália foi visitada por 26 643 000 turistas estrangeiros, ou sejam mais 11 por cento do que no ano anterior, anunciou um informador governamental. As receitas em divisas aumentaram, à sua parte, em 13 por cento para um total de 912,3 bilhões de liras.

• Patrocinadas pela Santa Casa de Misericórdia, realizar-se-ão em Olhão, no próximo mês de Junho, nos dias 18, 23, 24 e 28 festejos, em continuidade dos que se realizaram no ano transacto e tanto êxito obtiveram.

A linda vila cubista, a mais característica do Algarve, aparecerá nestas noites com as suas ruas lindamente ornamentadas e iluminadas. Os cortejos a exhibir na longa e espaçosa Avenida de Olhão, serão formados de carros alegóricos, decorados em alto grau artístico. Nessas noites haverá também verbenas, com «dancing» e variedades.

Haverá prémios em dinheiro para as ruas ornamentadas e que forem classificadas nos quatro primeiros lugares.





## O 350.º ANIVERSÁRIO

## DE BENGUELA

Angola está em festa — mais pròpriamente Benguela, pelo 350.º ano da sua fundação, não como cidade, pois assim não começou, mas por um «presídio» que era o tipo de povoação fortificada do século XVII.

Deve-se ao governador de Angola Manuel Cerveira Pereira, que deixando entregue o seu cargo a António Gonçalves Pita (ex-capitão-mor do reino do Congo) foi pessoalmente com uma expedição conquistar a região que por muito tempo se denominou «reino de Benguela» e implantar a sua sede, escolhendo o que ao tempo se denominava Baía das Vacas e depois cognominada de Baía de Santo António, «na ponta da qual, pela parte Sul, está hũ outeiro a modo de Torre que no fim delle faz hũ remate como hũ sombreiro», segundo anotação coeva.

Só depois de recontros com os autóctones, que se repetiram, foi conseguida a paz necessária para a construção do que começou a ser considerada cidade. Mas moroso foi o seu desenvolvimento, pois em 1846, no seu livro «Ensaio sobre a Statistica das Possessões Portuguezas» o capitão-de-fragata José Joaquim Lopes de Lima referia que «a cidade de S. Filipe de Benguela era uma mesquinha povoação de pouco mais de seiscentos fogos; e a área que ocupa mui pouco excede a meia milha quadrada, tendo uma única rua e variadas travessas, que nela desembocam ou se cruzam. Constitui uma única paróquia dedicada a Nossa Senhora do Pópulo (presentemente monumento racional)», cuja igreja é de pedra, bem como a Igreja de Santo António; e o Hospital da Misericórdia, cujo movimento mensal é de 300 a 400 doentes. Há aí umas duas ou três casas de pedra; e todas as demais são de adobe ou de palha».

Praticamente, só nos dois últimos quartéis do século XIX Benguela assumiu a sua característica de eixo para a penetração sertaneja feita na base da infiltração comercial e de ocupação militar, que se dilatou não só para o interior no sentido leste, como para outras directivas do norte e sul da vastíssima região que formalizou uma das mais importantes (sobre todos os aspectos: económico, social, político e civilizador). Províncias angolanas, pois assim também se classificou durante um período da história administrativa, quando vigorou o regime de «colónias».

Conhecemos Benguela no princípio do actual século — a cidade que em importância era a segunda de Angola; e uma das principais do Ultramar português; tinha já uma fisionomia de burgo categorizado, não obstante os vestígios da «Maior e mais importante Feitoria da África Portuguesa», pois nela continuavam a manter a sua preponderância as grandes casas comerciais que pontificavam nos negócios não só do sertão como até nos determinantes da vida comercial de todo o território, com peso de capitais e de traqueio profissional dos seus orientadores.

Dois factores vieram robustecer a importância da cidade de S. Filipe de Benguela, a construção do caminho de ferro que recebeu o seu nome e influiu pelo seu préstimo no povoamento dos planaltos do Leste angolano, que deu motivo à fundação de numerosas cidades e vilas, com a sua subsequente ligação rodoviária; e o apetrechamento do porto do Lobito (cuja cidade, mais moderna, também se desenvolveu espantosamente) na qualidade de «porta marítima» regional, a 30 quilómetros da cidade em festa; e que, paradoxalmente, não obstante os ciúmes bairristas, forneceu expressivo complemento do progresso e manifestações de intensa actividade registadas nas últimas décadas.

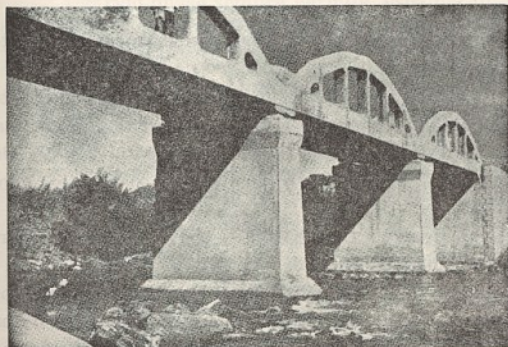
Benguela do presente, que voltámos a contactar recentemente, é hoje uma linda cidade, com belas avenidas, edificios majestosos, monumentos, hotéis (um deles o melhor de toda

por JOSÉ MOREIRA

a província), casas de espectáculo e de recreio, jardins, hospitais, campo de aviação, ponte-cais na sua baía, estabelecimentos de ensino primário e secundário, dispensários, mais de uma dezena de associações, etc. Mas a característica comercial refinou e contam-se por meia dúzia de centenas as suas empresas e firmas, algumas de notória importância; bem como se desenvolveram as manifestações e empreendimentos industriais, entre elas a que envolve a pesca reunindo nos seus subúrbios organizações que aplicaram vultosos investimentos e empregam ao seu serviço frotas e pessoal numeroso.

Sede agora de distrito (depois de «reino» e depois de «província»), Benguela concentra os sectores de administração e assistência officiosa, desde o governador às repartições públicas inerentes, o seu tribunal, as suas conservatórias, o seu notariado, delegações militares e religiosas.

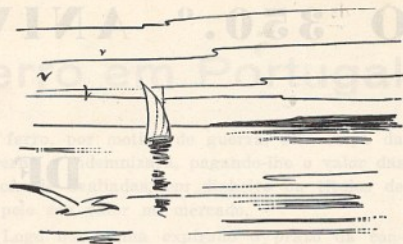
Com estes tópicos muito justificado se apresenta a comemoração deste secular núcleo populacional do Portugal Ultramarino, não só pelas suas tradições de influência civilizadora como pela categoria que sempre manteve na vida económica da Nação. Benguela, irmã da primogénita Luanda, é das mais antigas cidades do continente africano; tem pergaminhos de muito labor e ocupação — se é que isto presentemente conta para muitos dos ignorantes da história universal nos seus juízos e apoios a formalismos ideológicos: mas, sem dúvida, como padrão da expansão lusitana marca na portentosa e porfiada obra de Portugal através dos continentes.



Ponte sobre o rio Matena



# A Figueira da Foz



## DEVE CONSERVAR OS SEUS MONUMENTOS

A Figueira da Foz não tem muitos monumentos do passado. E os poucos que lhe restam correm o perigo de na voragem se perderem, se não houver quem para já os defenda e quem, com vista ao futuro, crie uma mentalidade de maior interesse por eles.

Quem hoje defende a conservação de monumentos antigos, sejam eles igrejas, capelas, palácios, cruzeiros, pelourinhos, casas típicas, moinhos de vento, fontenários, etc., o menos que lhe chamam é elemento retrógrado, entaves do progresso e desenvolvimento dos povos.

Mas acresce ainda o seu valor estético e urbanístico. Ligada como está a praia da Figueira com a praia de Buarcos, duas fortalezas a delimitam. A vastez das muralhas a contrastar com o modernismo das construções hoteleiras e residenciais da zona intermédia forma um contraste que não deixa de ter o seu especial encanto. Mas importa restaurar, quanto possível, os dois baluartes, como complementos das obras em curso na bela praia figueirense.

O que nunca se pode desculpar é que tenham destruído parte de um cunhal do Forte de Santa Cata-



*Forte de Santa Catarina*

Mas nós sabemos que muitos turistas procuram as terras com vestígios do passado e que esses monumentos que chegaram até nós são documentos tão valiosos para a história como os livros antigos que narram os feitos dos nossos maiores.

O Forte de Santa Catarina, por exemplo, é hoje apenas, sob o ponto de vista funcional, o suporte de um farol e o abrigo de uma ermida.

Mas para além do aspecto funcional, ele é um baluarte que desempenhou importante papel na defesa do País contra o invasor, e como tal é documento que nada pode substituir. Conservá-lo, pois, e valorizá-lo é dever dos responsáveis; estimá-lo é dever de todos os figueirenses.

rina para lhe encostarem um candeeiro inteiramente escusado.

Sendo, como é, património do Estado, compete defendê-lo. Mas sendo, antes de mais nada, um monumento da Figueira, os figueirenses não podem olhá-lo com indiferença. E o mesmo quanto aos outros monumentos.

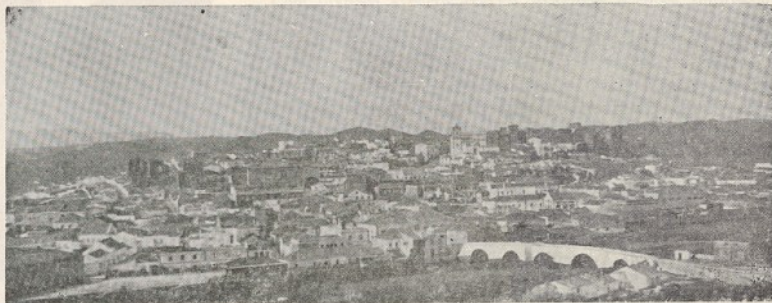
Nunca esqueçamos: É fácil obter edifícios modernos, mas há-os em toda a parte.

Não é fácil, não é possível, inventar monumentos antigos. São de lá onde a população ou o Estado os conservaram; e onde os há são o orgulho dessas terras.



# 1250 turistas em cruzeiro pelo Mediterrâneo

desembarcaram em Lagos e levaram do Algarve as mais gratas recordações



A magnífica cidade de Lagos, com as excelentes condições naturais da sua vastíssima baía, foi no passado dia 25, teatro de um acontecimento do mais alto interesse para o desenvolvimento turístico não apenas do Algarve, mas até mesmo do país inteiro.

Facto que, com tais características, supomos ali registado pela primeira vez e que justo se torna esperar que venha a repetir-se e que até mesmo venha a ser secundado noutros portos da província, constituiu ele na chegada ao porto da mesma cidade do navio holandês «Nieww Amsterdam» que, depois de ter andado em cruzeiro pelo Mediterrâneo, ali desembarcou nada menos do que mil, duzentos e cinquenta turistas. Legitimamente orgulhosa e satisfeita, a cidade como que se despovoou para acolher os visitantes, proporcionando-lhes a mais calorosa recepção que lhes seria dado ambicionar. Flores, roteiros da cidade e arredores, pequenas lembranças regionais, numa palavra todo aquele calor humano de cuja generosa dádiva os portugueses e os algarvios conservam valioso segredo, lhes foi saborosamente proporcionado, com exuberante alegria e com aquela autenticidade que está sempre presente em todas as nossas manifestações regionais.

Os turistas desembarcaram, com as facilidades que o mar algarvio quase sempre permite, espalharam-se pela cidade e pelos seus pontos de maior interesse, foram até Sagres, até Monchique, até à Praia da Rocha, visitaram embevecidos a Ponta da Piedade e percorreram nas lanchas de bordo as praias, na sua quase totalidade encantadoras que lhe ficam próximas. Maravilhados com as condições do tempo, autêntico dia de Verão, e mais encantados ainda com a recepção que lhes era dispensada, os visitantes que haviam já estado em Málaga, em Cartagena, na Ilha de Malta, na Alexandria, em Aifa, em Rodas, em Istambul, em Yalta e em Messina, tudo pontos estratégicos do grande turismo mundial, eram unânimes em afirmar que em parte alguma haviam sido acolhidos com tanta cordialidade, com tanta simpatia, como Lagos, neste caso, como em em muitos outros, generosa guardiã do Algarve, lhes tinha sabido dispensar.

## Nova moeda turística internacional

Por iniciativa da Associação Internacional de Turismo e do Touring Club, vai ser posta em circulação no próximo dia 10 uma nova moeda internacional, válida em numerosos hotéis de oito países europeus: Itália, Espanha, França, Suíça, Áustria, Jugoslávia, Holanda e Alemanha Ocidental. Aquela moeda, que serve para favorecer o turismo na estação morta, poderá ser utilizada para pagar certas despesas nos mesmos hotéis.

## O Turismo Europeu e o custo de vida moderado de Portugal

O Centro de Estatística de Florença publicou recentemente a 18.ª edição do «Prontuário Económico do Turista», com referência a 1967. Nesse trabalho são indicados, para informação aos turistas, o custo diário de alimentação e alojamento em classe de luxo e em classe média, referente a 43 países distribuídos por todas as partes do Mundo. É particularmente interessante a classificação para 15 dos maiores mercados turísticos da Europa e da América, entre os quais a Itália, em relação ao custo diário, vem em 9.º lugar.

Nos 15 países, estão incluídos os de custo de vida notoriamente moderado, como por exemplo, Portugal, Jugoslávia e Grécia.



## 15 estações ferroviárias

possui a mais curiosa cidade alemã

### SALZGITTER

A mais «curiosa» das grandes cidades do continente acaba de celebrar com um acto solene na sua Câmara Municipal o vigésimo-quinto aniversário da sua fundação. Salzgitter, situada no noroeste da República Federal da Alemanha usa o qualificativo com plena razão. A sua fundação não tem precedentes: reuniu 28 localidades e uma estância termal. Em consequência disso, a cidade, hoje com 120 000 habitantes, tem 15 estações ferroviárias. É ainda digna de nota a extensão da cidade, pois cobre 213 km<sup>2</sup>, o que corresponde à área de Hanover onde, aliás, vivem 600 000 habitantes.

Fundada para a exploração de minério de ferro, cujas reservas de baixo teor ascendem a alguns milhões de toneladas, Salzgitter é hoje uma curiosa mistura entre edifícios rurais e urbanismo moderno. Os vários bairros são ligados por estradas largas e modernas onde não há limites de velocidade.

A dois passos da estação central há supermercados imponentes. No coração da cidade, que tão bem reflecte a vida da República Federal da Alemanha, vivem mais de 50 000 habitantes.



Uma das ruas típicas de Salzgitter

## As novas carruagens dos Caminhos de Ferro Britânicos

A voga das carruagens-salão de caminho de ferro sofreu, no passado, altos e baixos, estes últimos situando-se sobretudo nos períodos de guerras ou pós-guerra em que o material rebocado se encontra em quantidade insuficiente para fazer face ao tráfego. Com relação aos outros meios de transporte terrestres ou aéreos, a carruagem-salão oferece contudo um inegável conforto pela facilidade de movimentos oferecida ao passageiro. Muito usada, outrora, nos países anglo-saxónicos, um pouco menos nos países germânicos, foi objecto de um número muito restrito de aplicações em França, com excepção, está claro, do material da Compagnie des Wagens-Lits. Todavia, podemos citar as notáveis carruagens-salão de fumo utilizadas, outrora, nas linhas Paris-Orleães e Paris-Bordéus, pelos comboios 15 e 16, respectivamente.

Estas foram substituídas, pouco antes da guerra, por uma carruagem metálica moderna, na qual dois compartimentos se tinham reunido para formar um pequeno salão de duas banquetas de três lugares e quatro poltronas. A oeste possuía igualmente algumas carruagens A5S conforme o mesmo princípio. Nos dois casos, estes lugares eram acessíveis aos passageiros ordinários de 1.ª classe, sem suplemento e disponíveis para os primeiros ocupantes.

Uma fórmula análoga acabam de adoptar os «British Railways» na linha que liga Londres ao Sul do País de Gales, desde o dia 24 de Abril e brevemente em duas outras: King's Cross West Riding e Glasgow-Lancashire.

O material utilizado é constituído por três carruagens modelo de 1.ª classe de oito compartimentos, dos quais os quatro do centro foram reunidos dois a dois para constituir salões de dez lugares, seis em bancos de três assentos e quatro em poltronas do mesmo tipo, colocadas ao centro do salão. Ao contrário do que existia em França, estas poltronas são

fixas, mas podem girar para assegurar uma sensação de mobilidade. Estas carruagens-salões, são destinadas, em princípio, as substituir gradualmente as «Pullman» empregadas nos caminhos de ferro britânicos, por isso, esforçam-se no embelezamento da decoração e do conjunto: as janelas, com o comprimento de 1,50 m, são de vidraça dupla e nesta estão colocados dois estores venezianos que são manobrados no interior do compartimento. As decorações de madeira, um espelho entre as duas janelas dão ao salão um aspecto íntimo e agradável. Os cestos dos papéis são habilmente dissimulados e accionados por botões. Cada poltrona, muito confortável se bem que as costas não sejam reclináveis, dispõe na extremidade de um dos braços de um cinzeiro retráctil ou de um interruptor que comanda a iluminação de uma lâmpada colocada por cima da poltrona. Um cacifo para jornais foi colocado debaixo de cada um destes assentos centrais.

Os «bogies» destas carruagens, do tipo «Commonwealth» corrente na Inglaterra, não foram modificados. Da mesma maneira conservou-se o aquecimento a vapor, estando os radiadores colocados não já sob os assentos, mas ao longo das paredes do salão, não se fazendo menção do aquecimento eléctrico, não devendo os protótipos, na origem, ser utilizados nas linhas electrificadas.

A iluminação, com excepção das lâmpadas de leitura, é assegurada por meio de três tubos fluorescentes, colocados por cima das janelas e três outros incorporados na divisória que separa o salão do corredor.

Será feito um inquérito regularmente junto dos utentes das carruagens-salões assim equipadas, para conhecer a sua opinião e determinar se se deve dar continuação a esta tentativa—destinada a manter ou atrair uma clientela que ama tanto o conforto como a velocidade.







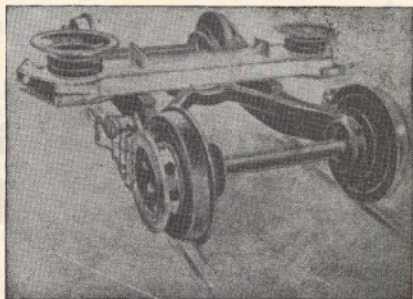
## O 10.º Aniversário do *Trans-Europ-Express*

Há precisamente dez anos, que se completam no dia 2 do corrente, entraram em serviço os dez primeiros comboios TEE; no decurso do Verão de 1967, as relações oferecidas à clientela serão já em número de vinte e cinco e nas quais ela poderá utilizar as composições TEE com nomes bastante conhecidos, tais como: *Rembrandt, Brabant, Rheingold, Mediolanum, Ligure, Saphir, Cisalpin, Oiseau Bleu, etc.*

Na data da criação do serviço TEE, as ligações entre cidades eram efectuadas unicamente com a ajuda de automotoras Diesel; pouco a pouco, à medida que se desenvolvia a electrificação, a tracção eléctrica foi substituindo a tracção Diesel, quer sob a forma de composições eléctricas policorrente (Cisalpin, Gottardo e Ticina) ou de comboios rebocados por locomotivas eléctricas (Brabant, Rheingold, etc.). Novos materiais estão actualmente previstos para entrar em serviço, principalmente no Mistral e Paris-Rur.

Para fazer face ao desenvolvimento dos serviços aéreos intereuropeus, os TEE devem aumentar o conforto dos veículos e a velocidade média das relações. A Comissão TEE, presidida pelo Sr. C. de Bruin, director-geral dos Caminhos de Ferro Neerlandeses, decidiu proceder a uma análise profunda das condições de exploração dos TEE; um inquérito complementar permitirá, além disso, sondar a opinião dos meios que se interessam pelos processos de transporte de qualidade. Os resultados deste estudo serão indispensáveis para determinar uma política futura em matéria de TEE.

### Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Os dispositivos anti-patinagem equipam já as novas unidades UDD

AGENTES:

**Conde Barão, L.<sup>da</sup>**

AVENIDA 24 DE JULHO, 62-64

L I S B O A

**SCIAL** DISTRIBUIDORA  
DOS EXCELENTES  
C I M E N T O S

\*

Trav. do Corpo Santo, 15

Telefone 66 70 42

L I S B O A



## O Problema dos transportes em Londres

No seu relatório anual apresentado ao Parlamento, a administração dos Transportes londrinos lançou um sério apelo para que a prioridade de passagem seja concedida aos autocarros. O relatório declara que o conjunto das prestações quilométricas previstas para as linhas do centro de Londres ultrapassava o dos outros anos e tinha mesmo mais que duplicado desde 1959. Contudo, nem todas puderam ser asseguradas por causa do atravancamento das ruas.

Vai-se atingir em breve o ponto em que os transportes por estrada deverão cessar toda a actividade efectiva nas horas de afluência, tanto no centro como nos arredores imediatos da cidade, se não forem tomadas urgentes e vastas medidas. Por toda a parte, as repercussões hão-de ser muito sérias. As medidas de libertação da circulação na região central, tais como, planos de engenharia civil, melhoramentos de estradas, parámetros e polícia de estrada, devem ser extensivas imediatamente aos arredores a fim de libertar os acessos ao centro e facilitar a deslocação dos motorizados em geral.

Nas zonas em transformação constante, particularmente no interior dos bairros, é certo que Londres não poderá continuar a fazer face por mais tempo às dificuldades devidas à utilização sem restrição dos carros particulares, não importa a que hora do dia. A vida dos negócios e trabalhos de uma grande cidade moderna está directamente ligada à onda contínua dos seus transportes de passageiros e de mercadorias, e os atrasos e contrariedades que acontecem agora impõem despesas ocultas que não se podem aceitar num período ou, por outro lado, cada esforço tende a assegurar a produtividade do país.

O carro particular não pode, presentemente, e provavelmente no futuro, transportar todos os passageiros que, diariamente, devem dirigir-se por estrada para o interior dos grandes centros comerciais de Londres.

O autocarro faz de longe o melhor uso do espaço que ocupa na rua para o transporte em grande dos seus passageiros, mas os seus movimentos são cada vez mais embaraçados pelos engarrafamentos causados pelos inúmeros carros particulares que, muito frequentemente, só transportam os seus respectivos condutores. Os transportes londrinos reclamam, pois, medidas urgentes para melhorar a velocidade e a regularidade dos serviços de autocarros. Isto significa: a transformação das grandes artérias de tráfego em «vias livres», durante as horas de ponta; o estabelecimento de passagens reservadas nos autocarros, onde isso se pode fazer; além de outras excepções para os autocarros, que lhes permitem voltar-se para a direita ou de fazer outros circuitos; enfim, a construção, numa vasta escala, de chanfraduras nos passeios laterais, reservados às paragens dos autocarros, nos locais mais expostos ao tráfego.



## PEQUENA ANTOLOGIA DA POESIA PORTUGUESA MODERNA



**GINO ROVIDA**

Gino Rovida, um dos nomes representativos da poesia italiana de hoje, tomou a iniciativa de organizar a *Pequena Antologia da Poesia Portuguesa Moderna*, que será uma das edições da colecção «Poetas Latinos», de Roma. A obra de Gino Rovida está em grande parte vertida para diversas línguas e mereceu importantes estudos e ensaios de interpretação, muitos deles assinados por notáveis escritores não só de Itália, como da França, Grécia, Bélgica, Alemanha, Inglaterra, Espanha e outros países. Desta vasta bibliografia mencionaremos os principais livros de poemas: *Finestre Lontane*, *Aretusa e la Muraglia*, *Fior de Cililegio* («Flores de Cerejeira»), este último também traduzido em português.

Tem sido extraordinária a actividade desenvolvida por este dedicadíssimo lusófilo em prol da divulgação em Itália da moderna poesia portuguesa. Realizou traduções de originais, entre outros, de Natércia Freire, Alice de Azevedo, Amândio César, Vasco Miranda e Jorge Ramos, e atento ao panorama da nossa vida literária, que acompanha com o mais vivo interesse, tem publicado inúmeras referências a escritores que hoje gozam já de audiência na pátria de Dante — quer se trate de um Guedes de Amorim, com larga repercussão naquele país do seu *Jesus passou por aqui*, quer se trate de um João Ameal com os seus valiosos trabalhos de reposição e revisão históricas. Os empreendimentos levados a cabo pela Aliança dos Escritores, associação de que é presidente, a instituição do «Prémio Portugal» em Itália, o projecto de um Colóquio Luso-Italiano de Escritores, a realizar em Roma ou Lisboa, o lançamento de «Intermezzo a Quatro» com a colaboração de autores portugueses, tudo isto encontra uma admirável corporização de ideias em que está presente a mais expressiva afirmação de amizade de Rovida por tudo o que é português.

### OBRAS ESCOLHIDAS DE BOCAGE

A grande editorial ARTIS, à qual se devem, com artística apresentação, publicações notáveis, que honram a literatura portuguesa, empreendeu, recentemente, com selecção, notas e um estudo sobre a personalidade de Manuel Maria Barbosa du Bocage, mestre do soneto, escrito pelo Dr. Hernâni Cidade e

ilustrações do grande desenhador Lima de Freitas, uma formosa edição de *Obras Escolhidas* do grande poeta de Setúbal, que foi uma das maiores figuras literárias do seu tempo e que, pelo seu génio, continua a ser um dos mestres da nossa língua. Por «Mestre» o tratou Olavo Bilac, que sendo eminentemente brasileiro, não deixa de ser também um dos mestres mais seguros do soneto e da língua portuguesa, uma das grandes glórias literárias de duas nações. Esta edição de *Obras Escolhidas* tem o condão de nos fazer parecer que se trata de uma grande novidade literária, e da revelação de um grande poeta novo. Este é o destino dos poetas imortais: parecerem sempre novos e, portanto, sempre actuais.

### DICIONÁRIO BIOGRÁFICO UNIVERSAL DE AUTORES

Deste magnífico dicionário publicado pela editorial portuguesa «Artis» com a colaboração da editorial italiana «Bompiani» recebemos o fascículo n.º 17, que, como os anteriores, se apresenta como obra de luxo e informação minuciosa e exacta. A parte portuguesa foi confiada a um grupo de escritores e professores, entre os quais vemos o Dr. Jacinto do Prado Coelho, da Faculdade de Letras de Lisboa.

Neste fascículo lemos estudos biográficos admiráveis respeitantes a Florbela Espanca, António Feijó, poetas; António Fernandes, políformista e tratadista português do século XVII, natural de Sousel; Armando José Fernandes, natural de Lisboa, compositor, que colaborou na constituição de um repertório de bailado português destinado à Companhia «Verde Gaio».

Um grande capítulo é consagrado ao escritor brasileiro Octávio de Faria, muito conhecido e admirado em Portugal, graças à Editorial «Livros do Brasil».

Fagundes Varela, é outro escritor brasileiro, que não foi esquecido nesta obra.

Numerosas gravuras ilustram o texto deste fascículo.

### O REVERSO DO ESPELHO — Romance policial por Mickey Spillane

Mickey Spillane regressa à popularíssima colecção «Vampiro» com um dos seus romances mais originais: *O Reverso do Espelho*. Um enredo fantasiado com elevada dose de imaginação torna este livro um dos mais perfeitamente urdidos pelo grande romancista policial norte-americano. É, também, um dos seus mais recentes «best-sellers», não só nos países de língua inglesa como também nas numerosas edições que já alcançou fora dessa área geográfica. Mike Hammer é, mais uma vez, o seu primeiro protagonista. Mas, neste desafio que teve de enfrentar, o adversário era perigoso e frágil. A perspicácia de Mike Hammer tem de ser redobrada para poder estar à altura da força que se lhe opõe.

Romance tenso, dramático, cujas incidências humanas transformam a acção num caleidoscópio de acontecimentos desnordeantes. *O Reverso do Espelho* é uma obra plena de interesse, que nos empolga desde a primeira à última página. O seu invulgar talento narrativo colocam o seu autor entre os melhores cultores do género policial.

Tradução feliz de Fernanda Pinto Rodrigues. Capa do ilustre artista Lima de Freitas.





UMA VIAGEM COM TOSSE  
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

**BENZO-DIACOL**