

do 66.º Ano

Lisboa, 16 de Maio de 1953

Número 1570

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

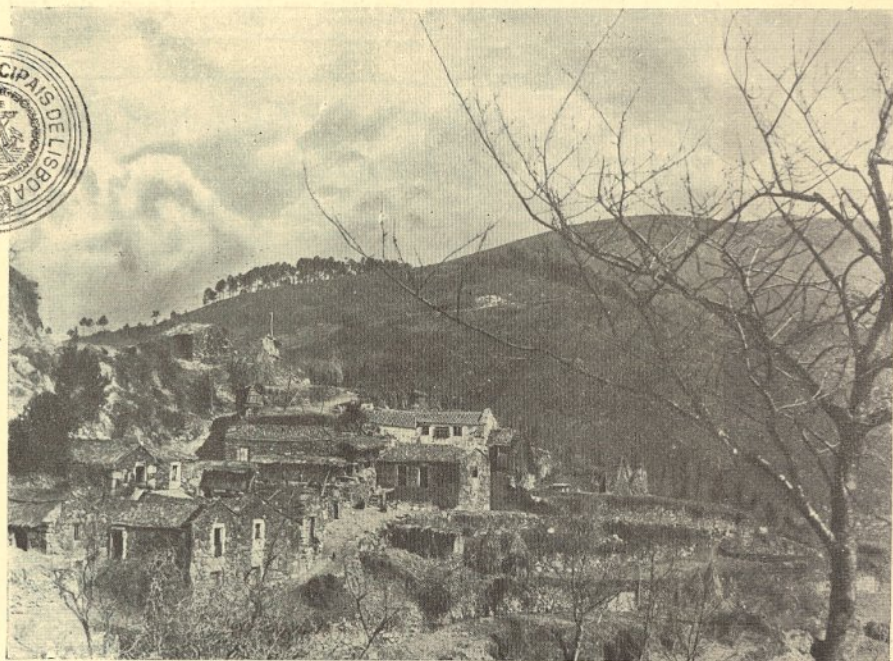
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, 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
Telefone P B X 20168 — LISBOA



ARCOS DO VALDEVEZ — Um aspecto curioso da povoação

COMPANHIA DE SEGUROS «BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



SEGUROS: Fogo, Marítimos, Agrícolas, Pessoais, Automóveis, Responsabilidade Civil, Roubo, Postais, Transportes Terrestres e Aéreos, Caçadores, Viagens, Cauções e Fraudes

Delegação no PORTO: Rua Sá da Bandeira, 283, 1.º

Delegação em COIMBRA: R. Visconde da Luz, 88, 2.º

Sede: Rua Aurea, 100 - LISBOA

Os tubos de fibrocimento

Cimianto

**SÃO OS MELHORES CONDUTORES DE
ÁGUA PARA ALIMENTAÇÃO E REGA**

- * Inteiriços, resistentes e homogêneos
- * Inalteráveis e de duração ilimitada
- * Leves, fáceis de transportar e colocar
- * Diâmetros absolutamente uniformes
- * Junta simplíssima, rápida e segura
- * Económicos pela facilidade de transporte, montagem e eliminação dos gastos de conservação.

Consultas à

Sociedade Técnica de Hidráulica, S.A.R.L.

ESCRITÓRIOS — Av. Fontes Pereira de Melo, 14 — LISBOA
Telef. 4 0798 — 5 7127 — 5 7128

FÁBRICA: Cortes da Quintinha — ALHANDRA
Telef. ALHANDRA 62

Armazém em LISBOA: Largo do Andaluz, 14



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Condecorada em 1947 com o Grau de
Comendador da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO E EXTERNATO
(SEXO MASCULINO)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

Liceal, Comercial, Ciclo
Preparatório e Instrução Primária
com Aulas Infantis

LARGO DO CONDE BARÃO, 47 — LISBOA
(PALÁCIO CONDES DE PINHEL)

TELEFONE: 62430

COMPANHIA «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

///

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL

///

S E D E
Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA
Telefones 2 8552 — 2 8953

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

1570



16 — MAIO — 1953



ANO LXVI

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

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 DE CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

COLABORADORES:

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 MONTES
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
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

General João de Almeida	99
Carlos d'Ornellas	101
Confraternização Ferroviária	101
3.ª Romagem dos Antigos Combatentes Portugueses à França e à Bélgica	101
O Jardim Zoológico de Lisboa e o encanto do seu roseiral	101
Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro «Sempre Fixe»	101
Uma visita de estudo a Angola, pelo Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES	102
Companhia Internacional das Carruagens-Camas e dos Grandes Expressos Europeus.	106
Os nossos colaboradores: «Amendoeiras em Flor»	106
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	107
Curiosidades da imprensa estrangeira, por JORGE RAMOS	108
Os caminhos de ferro na Rússia, por DENNIS BARDENS	109
Há 50 anos	110
Parte Oficial	111
XI Concurso das Estações Floridas	112

General João de Almeida

Com o seu falecimento desapareceu um dos maiores e mais distintos coloniais de outros tempos e um dos mais antigos colaboradores da «Gazeta dos C. de Ferro»

COM o falecimento, ocorrido no dia 5 do corrente, do general João de Almeida, desapareceu do quadro da vida nacional uma das mais nobres e ilustres figuras, daquelas que a História fixará, para sempre. Foi, de facto, uma grande figura portuguesa o Herói dos Dembos, como ficou conhecido entre nós, em homenagem aos feitos do soldado que, em mui-

tos combates, em A'frica, enobreceu a sua carreira de militar e contribuiu para a grandeza do património nacional, sobretudo na famosa campanha dos Dembos, em 1907, de que foi organizador. Foi essa uma das suas mais duras e gloriosas campanhas, em que ficou ferido por duas vezes. Paiva Couceiro que, ao tempo, era governador-geral de Angola, e estava nas condições, por experiência, de avaliar e admirar o génio militar e a

valentia do herói, ao enviar ao Ministro do Ultramar um ofício propondo que João de Almeida fosse promovido, por distinção, ao posto de major, creditava-o e consagrava-o com estas palavras: «Qualidades de organizador e de comando acaba de demonstrá-las pelo facto, quer na preparação da coluna dos Dembos e hábeis disposições para o seu reconhecimento, quer na execução do serviço, através de um povo insubmisso e demoradamente resistente e através de um solo em grande parte áspero e fechado, quer, finalmente, no acerto das providências tomadas

para as ocupações do país e sua abertura ao trânsito comercial e influências civilizadoras».

O seu nome glorioso, porém, não figura apenas nas campanhas da Ocupação, está ligado também aos serviços da administração militar, em que revelou excepcionais qualidades de organizador, à engenharia civil e à historiografia.



General João de Almeida

Era uma das pessoas mais cultas do Exército. Tendo feito na Escola do Exército o curso do Estado-Maior, era ainda bacharel em Matemática e Filosofia, pela Universidade de Coimbra e engenheiro civil pela École du Génie Civil, de Paris.

Tendo-se alistado, como voluntário, no regimento n.º 5 de Caçadores de El-Rei, em 1891, em Janeiro de 1906, já então com o posto de capitão, embarcou para Angola, tendo sido colocado no quartel-general como subchefe do Estado Maior. Pouco depois, desempenhava as funções de chefe, e organizou, nessa qualidade, a primeira campanha do Cuamato, e foi o primeiro a atravessar o rio Cunene, à frente da guarda avançada. Foi ele também que dirigiu a construção do Forte de Encombe e da ponte daquele rio.

A sua primeira batalha, em que recebe o baptismo de fogo, é quando, em 28 de Agosto de 1906, empreende um reconhecimento, comandando o destacamento formado pela 1.ª Companhia Europeia, a Companhia Disci-

plinar e a 11.ª Companhia Índigena de Moçambique.

No ano seguinte, isto é, em 1907, dá-se a campanha dos Dembos e de 1908 a 1910 participa em diversas expedições e campanhas, conquistando novos louros. E ao mesmo tempo que consegue a pacificação dos indígenas, constrói obras importantes, como, por exemplo, a do Forte do Cuangar, que fixava a intercessão no rio Cubango, a partir da qual a margem deixa de ser portuguesa, ficando assim garantida a fronteira Sul da Província de Angola contra as manifestas ambições dos alemães que, em 1909, já se encontravam na margem esquerda, e assegurada a ocupação de uma área territorial duas vezes superior à de Portugal metropolitano. A seguir a este, João de Almeida projectou e construiu outros fortes, com que garantiu a soberania portuguesa e auxiliou a acção dos nossos soldados.

Foi uma vida admirável a sua, sempre posta ao serviço da pátria e dos interesses superiores da grei. E nada resultou inútil no seu esforço magnífico.

As suas actividades multiplicaram-se vertiginosamente, dando a todas o fulgor da sua inteligência, a solidez dos seus conhecimentos e o sentido alto dos seus deveres de português. Com efeito, João de Almeida multiplicou-se, vivendo assim uma vida intensa. Planos de ocupação, contas do Estado-Maior, projectos de fortes, de pontes, de linhas de comunicações, de oficinas, de caminhos de ferro, de engenharia civil, de aproveitamentos hidroeléctricos, de bases navais e militares, em tudo isso deixou a marca inconfundível da sua personalidade, da sua cultura, do seu patriotismo ardente.

Tendo arriscado a vida, por várias vezes, para bem servir a Pátria, foi louvado, com frequência, pelas suas virtudes militares, tendo-lhe sido conferidas as medalhas de prata «Rainha D. Amélia», com a legenda «Dembos — 1907»; de ouro, comemorativa das campanhas do Exército Português, com a legenda Huila — 1908-1910; das campanhas do Exército Português, com a legenda «Baixo-Cubango — 1909»; e das campanhas do Exército

Português, com a legenda «Além-Cunene — 1908-1910.»

Grande-oficial da Ordem da Torre e Espada, com palma; grande oficial de Cristo, com palma; medalha de ouro da Classe de Bons Serviços, com palma; medalha de ouro dos Serviços Distintos ou Relevantes no Ultramar; Grã-cruz da Ordem Militar de Avis; comendador da Legião de Honra francesa; Grã-cruz da Ordem do Império Colonial e, finalmente, medalha de Ouro dos Serviços Distintos ou Relevantes no Ultramar, com a legenda «Homenagem Nacional aos Heróis da Ocupação do Império — 1943».

A política apaixonou este homem de acção. Tendo servido a Monarquia, aos princípios monárquicos sempre se manteve fiel. Em 1910, com o advento da República, exilou-se voluntariamente de Portugal, sendo demitido do Exército em 1912, por ausência ilegítima. Em 1918, também voluntariamente, regressou ao País, sendo já coronel, mas em 1919, após o malogro de Monsanto, João de Almeida foi novamente demitido. Reformado em 1926, voltou, contudo, ao serviço activo, tendo exercido depois, mas por poucos dias, o cargo de Ministro das Colónias. O último cargo que exerceu foi o de director da Escola Central de Oficiais.

Conhecedor dos grandes problemas nacionais, proferiu inúmeras conferências, em Portugal e no estrangeiro, e, apoiado numa sólida cultura histórica, escreveu algumas obras admiráveis, entre as quais figuram, em primeiro plano: «Roteiro dos Monumentos Militares Portugueses», cujo quarto volume se encontrava em preparação; «História da Dominação Portuguesa em Marrocos» e «O Fundo Atlântico da Raça Portuguesa e Sua Evolução Histórica».

O general João de Almeida pertencia há muito tempo ao quadro dos nossos colaboradores mais ilustres, tendo honrado por inúmeras vezes as colunas da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* com artigos de grande interesse.

Respeitosamente nos curvamos perante a sua memória, e à ilustre Família enlutada apresentamos a expressão do nosso profundo pesar pela morte de tão eminente figura nacional.

CARLOS D'ORNELLAS

Seguiu para França e Bélgica, como participante da III Romagem dos Antigos Combatentes Portugueses àqueles dois países, onde, na primeira Grande Guerra, muitos dos nossos soldados ficaram sepultados, o nosso querido director, Carlos d'Ornellas, que, com o Dr. Agostinho Sá Vieira, muito auxiliou, nos trabalhos de organização, o sr. General Ferreira Martins, dirigente dessa Romagem patriótica.

Carlos d'Ornellas aproveitará a sua ida à Bélgica para assistir também, na sua qualidade de Director da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e da revista *Viagem*, aos trabalhos do XI Congresso da Imprensa Periódica que, este ano, se realiza em Bruxelas.

Ao nosso querido Director, que regressará a Portugal no fim do mês, desejamos as melhores felicidades na sua missão, bem como a todos os participantes da Romagem à França e Bélgica.

"Confraternização Ferroviária"

Como, com devida oportunidade, anunciámos, realizou-se, no domingo, 3 do corrente, a festa da Confraternização Ferroviária, em que tomaram parte mais de cem pessoas, e cuja iniciativa se deve ao pessoal directivo e empregados de escritório das 7 Circunscrições das Divisões de Exploração e Comercial da C. P..

Esta Festa, que é a quinta da série, constou de um passeio turístico, que se iniciou em Lisboa, até Ericeira e Mafra, e de um almoço em Sintra, que foi presidido pelo sr. Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes, e a que estiveram também presentes os srs. Engenheiro Lima Rego e Prof. João Faria Lapa.

Por falta de espaço, só no próximo número da *Gazeta* nos referiremos mais espaçadamente a esta Festa, que deixou as melhores impressões em todos os participantes.

3.^a Romagem dos Antigos Combatentes à França e à Bélgica

No dia 8 do corrente, como havíamos noticiado, partiu no Sud Express um grande número de Antigos Combatentes Portugueses para a França e Bélgica, a fim de ali se prestar comovida homenagem à memória dos oficiais e soldados portugueses que, em defesa da Nação, tomaram nos campos de batalha daqueles dois países.

Alguns dos Antigos Combatentes fizeram-se acompanhar de pessoas de família.

A despedir-se do sr. general Ferreira Martins, ilustre dirigente desta 3.^a Romagem, e dos combatentes que com ele seguiram, estiveram na estação do Rossio numerosas pessoas.

No acto de despedida, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* fez-se representar por um dos seus redactores efectivos.

O Jardim Zoológico de Lisboa e o encanto do seu roseiral

Um dos maiores, mais cativantes atractivos do nosso Jardim Zoológico, por esta época, é, sem dúvida, o seu roseiral.

A Primavera de Lisboa não tem par em todo o Mundo. E é precisamente em Maio, quando as rosas se abrem, estonteantes de beleza e perfume, que a nossa Primavera não tem par em todo o Mundo. Dizem-no não apenas os lisboetas, que seriam suspeitos de bairrismo, na sua apreciação, mas os estrangeiros que vêm de visita ao País.

O sr. Prof. Fernando Emídio da Silva, que herdou do seu ilustre pai o amor e o carinho por aquele Jardim, com aquela cativante amabilidade, que é uma das suas mais distintas qualidades, convidou, para uma visita ao Roseiral, a Imprensa e alguns amigos, na tarde de 4 do corrente. Entre os convidados, encontrava-se o ilustre catedrático brasileiro, director da Faculdade de Direito do Rio de Janeiro, sr. Dr. Edgardo de Castro Rebelo, a quem o sr. Prof. Fernando da Silva, ao agradecer a visita dos representantes da Imprensa, saudou muito particularmente. E foi também com encanto que a assistência ouviu o eminente professor brasileiro, numa confissão de agrado pelo nosso Jardim.

Alguns melhoramentos novos foram introduzidos no Jardim e outros foram anunciados para breve, e que terão, como muitos outros, a colaboração do ilustre architecto Raúl Lino, que é também, de há longos anos, um grande amigo do nosso maravilhoso Jardim de Aclimação.

Antigo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro «Sempre Fixe»

EXPEDICIONÁRIO À FRANÇA EM 1917

E' já no próximo dia 24 do corrente que se realiza, na Colónia de Férias da F. N. A. T., Costa da Caparica, a reunião anual dos combatentes do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, sob a presidência do seu antigo Comandante, General Raúl Esteves, comemorativa do 34.^o aniversário do seu regresso de França, onde se cobriram de glória.

Pelas 12 horas celebrará Missa na capela da F. N. A. T., o seu antigo capelão — Padre Dr. Ave-lino de Figueiredo, seguindo-se, pelas 13 horas, o grande banquete de confraternização, para o qual já estão inscritos cerca de 350 antigos combatentes.

Abrihantarão a festa a Orquestra da F. N. A. T. e o seu Elenco Artístico.

Uma visita de estudo a Angola

Pelo Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

III

DELINEADOS os elementos gerais e básicos que orientam o esquema e o problema dos transportes em Angola, lancemos um olhar, ainda que rápido, sobre um mapa da Província, e atentemos no que respeita às linhas de caminho de ferro existentes. Concluimos que as linhas principais correm no sentido Oeste-Leste, que partem de portos importantes sobre o Atlântico Sul, e que se dirigem para o interior do território.

Esta orientação das vias férreas deixa-nos desde logo pressupor o seu carácter de linhas de penetração, construídas com o objectivo de estabelecer as necessárias ligações eficientes dos pontos base e de apoio no litoral com os núcleos de colonização portuguesa no planalto.

Na realidade, diferentes foram os objectivos concretos que se pretenderam atingir com a construção de cada uma das linhas férreas de Angola. Diferente foi também o grau em que esses mesmos objectivos foram alcançados. Mas o facto incontestável é que, perante a relatividade dos resultados obtidos quanto aos fins que propriamente determinaram a construção das linhas existentes, grande foi a importância por essas mesmas linhas assumida no campo da penetração e da colonização do território angolano. Sob este ponto de vista, falam suficientemente por si as cidades e vilas que nasceram e cresceram, pode dizer-se, à sombra das instalações ferroviárias. Visi-

tamos algumas. Passámos simplesmente por outras. De muitas mais nos falamos, porém, como exemplo digno de ser devidamente apreciado.

É interessante e variada a história dos caminhos de ferro em Angola, as suas origens e evolução. Não vamos aqui naturalmente desenvolvê-la em pormenor, pois isso seria exceder o âmbito destes breves apontamentos de viagem.

Folheando ao acaso um estudo (datado de 1948) sobre as linhas férreas da Província, chamou-nos a atenção a seguinte passagem do texto com indubitável interesse sob os pontos de vista informativo e histórico:

«De entre as Nações com colónias em África, foi Portugal uma das primeiras a reconhecer a necessidade de aqui estabelecer o caminho de ferro. Data de 28 de Agosto de 1857 (quando alguns países europeus não tinham caminho de ferro) a primeira concessão para uma linha portuguesa transafricana».

Esta concessão não teve infelizmente realização-

prática, mas ficou a marcar um passo importante nos anais ferroviários de Angola. Desta primeira ideia de lançar uma linha férrea de penetração partindo da capital da Província nasceu o actual Caminho de Ferro de Luanda.

Só em 1886 se iniciaram os trabalhos de construção do caminho de ferro que, partindo de Luanda e seguindo pelos vales do Bengo e do Luce, devia, numa primeira fase, atingir a região de Ambaca, terminando na margem direita do rio Lucala. Denominava-se a empresa cons-



trutora «Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África», e reflectir o interesse que a abertura desta linha oferecida à política africana portuguesa de então, quando se pretendia firmar a nossa ocupação sobre os territórios da África austral que, por direito histórico, nos pertenciam desde longa data, e cuja posse estava naturalmente ameaçada pelas ambições coloniais de outras potências europeias. A Conferência de Berlim de 1884 não resolvera completamente esse problema dos nossos direitos, embora regulando alguns litígios existentes; antes aumentara os perigos que sobre os nossos territórios impendiam, ao defender o princípio da efectividade da ocupação, em contraposição ao princípio dos direitos históricos adquiridos. E se o celebrado «mapa côr de rosa» nos confirmava claramente o «direito de exercer influência soberana e civilizadora nos territórios que separam as possessões portuguesas de Angola e Moçambique», certo é que esse direito, que nos era então reconhecido pela França e pela Alemanha, não constituiu, na prática, mais do que uma autêntica miragem africana. O ultimatum inglês de 1890 não nos podia deixar quaisquer dúvidas sobre o valor com que eram reconhecidos esses nossos direitos, por parte de outras potências com interesses no sul do Continente Negro.

Enquanto se produziam estes graves acontecimentos políticos, prosseguia lentamente a construção do pretenso Caminho de ferro transafricano partindo de Luanda. Mas foi só em 1889 que a linha atingiu o seu primeiro término na região de Ambaca, antes de se lançar na penetração do território além-Luála, quando os seus objectivos transafricanos já estavam irremediavelmente comprometidos.

Doce ilusão a do «mapa côr de rosa» e dos «Caminhos de Ferro Através de África»!

O trôço da linha férrea entre Ambaca e Malenge só veio a ser construído pelo Estado entre 1907 e 1909, tendo a linha atingido 504 quilómetros de extensão no percurso total entre Luanda e Malenge.

Além desta cidade existem construídos mais 14 Km. até Quissol, num breve prolongamento para leste da linha geral do Caminho de Ferro de Luanda, que durante muitos anos se conservou sem destino definido. O recente Plano de Fomento fixou-lhe como objectivo imediato o Lui, admitindo que este novo prolongamento da via férrea «tem desde logo o interesse de servir a zona algodoeira de Cassange e é mais um passo em direcção à fronteira do Congo Belga».

Enquanto decorriam os trabalhos de construção da linha de Luanda a Ambaca, esboçavam-se já os estudos iniciais de lançamento de uma nova via férrea em Angola, agora no Sul da Província. Tratava-se do caminho de ferro de Moçâmedes, tendente a proporcionar uma via de fácil acesso às terras altas da Huila, do Cunene e do Cubango.

A construção desta linha só teve, porém, início

em 1905, dois anos depois de terem principiado idênticos trabalhos para a extensa linha do Caminho de Ferro de Benguela, única que até à data logrou atravessar Angola e ver realizados, dum modo geral, os seus objectivos internacionais.

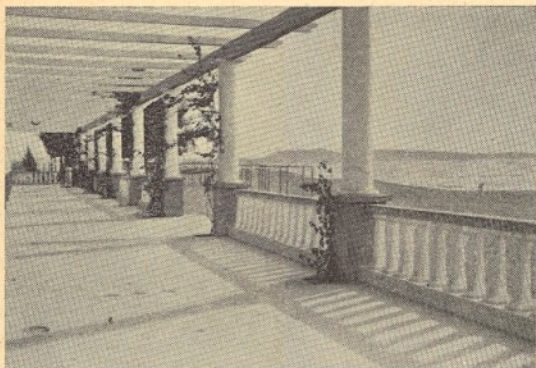
O Caminho de Ferro do Amboim, servindo uma região angolana — o distrito de Quanza Sul — é de abertura muito mais recente e foi inaugurado, cerca de dois anos depois de celebrado o contrato de concessão da construção, em 1 de Julho de 1925, com o trôço de 80 quilómetros de Porto Amboim a Carlaongo, na base da escarpa de acesso ao planalto. A vila da Gabela, término actual desta linha férrea, só foi, porém, atingida em 1941, após uma difícil e longa subida das montanhas, subida que acarretou grandes problemas de carácter técnico, à semelhança do que sucedera, na passagem da Serra da Chela, com o Caminho de Ferro de Moçâmedes.

Das linhas citadas apenas são do Estado as dos Caminhos de Ferro de Luanda e de Moçâmedes.

No decorrer da nossa visita de estudo a Angola tivemos oportunidade de percorrer a linha geral do Caminho de Ferro de Luanda e a do de Moçâmedes na sua totalidade, como já anteriormente referimos, e apenas parcialmente a do Caminho de Ferro de Benguela. Lamentamos que, para um melhor conhecimento das vias férreas angolanas e dos problemas técnicos, a todos os títulos interessantíssimos, que a sua construção levantou, não nos tivesse sido dado visitar a parte da linha férrea de Benguela além de Nova Lisboa, e o Caminho de Ferro do Amboim. Mas o que vimos supomos ser já bastante para nos permitir formar uma ideia concreta do que é o caminho de ferro em África.

Do ponto de vista de traçado das vias, a geografia do terreno, e a sua própria natureza, impõem sujeições muito importantes, que condicionam profundamente as soluções técnicas a adoptar. O lançamento dum caminho de ferro através de montanhas como as que constituem a transição da faixa costeira para o grande planalto africano, é um problema de Engenharia verdadeiramente de extrema delicadeza, mas sem dúvida apaixonante, pela multiplicidade de factores a que é necessário atender, nomeadamente pela influência primordial que um traçado deficiente terá nas condições económicas de exploração da linha, comprometendo-as perigosamente.

A imponência e a aspereza da Natureza mostram-se quase impossíveis de ser dominadas; quase impossíveis de ultrapassar nos parecem as sucessivas barreiras que se opõem à penetração para o interior. São os vales profundos a atravessar, são os grandes declives a vencer, são importantes acidentes do terreno a evitar, são pontos obrigatórios de passagem a respeitar. E contudo, ainda desta vez o homem acabou por triunfar da Natureza lançando encosta acima o caminho de ferro que, contorcendo-se em curvas e contra-curvas apertadas, adoçando-se às



BENGUELA — Um trecho da praia e da baía

vertentes dos montes, contornando vales e esporões), uma única vez, em Angola, perfurando a terra (aliás em curta extensão), transpondo torrentes e reentrâncias rochosas por meio de obras de arte, (por vezes muito notáveis), e subindo, subindo sempre, com uma persistência realmente impressionante, alcança finalmente as terras do planalto, para nelas depois se lançar francamente para o interior através de extensas planuras de areias, das florestas e das anharas.

Num terreno de tão difíceis características, em que domina em alto grau a aspereza, não são apenas os estudos de fixação da directriz da via férrea que assumem aspectos de grande complexidade; também, e muito especialmente, a implantação dessa directriz no terreno constitui trabalho que oferece apreciáveis dificuldades, para ser realizado com o indispensável rigor. Sítios há, e não raros até, em que um simples deslocamento lateral da directriz de 1 metro para o lado da encosta ou para o exterior, pode conduzir à escavação de uma trincheira que atinja 30 metros de profundidade ou à construção de um muro de suporte com 15 ou 20 metros de altura! É isto porque, dum modo geral as vertentes das montanhas apresentam inclinações que muito se aproximam da perpendicularidade, quando a não excedem até. Que dificuldades oferece, por exemplo, a implantação das curvas do traçado?... Pelo menos, as inerentes ao simples facto de, por vezes, os vértices dos ângulos ficarem situados 100, 200 ou mais metros abaixo da cota da plataforma da via!

Depois, vêm os trabalhos da construção própria dita. Se para realizar a implantação topográfica do traçado é frequente terem os técnicos de trabalhar suspensos por cordas a árvores e a maciços rochosos, enquanto cometem verdadeiros prodígios de alpinismo, pelos mesmos motivos, o princípio das obras de abertura da plataforma da via oferece dificuldades de trabalho que não são menores. Parece às vezes que a via vai ser assente em pleno espaço, tal a profundidade dos precipícios, com vertentes que chegam a ultrapassar em inclinação, a verticalidade.

Foi por estas razões que a ascensão das montanhas que barram o acesso ao planalto constituiu uma fase de trabalhos demorados e difíceis no lançamento das vias férreas angolanas. Não admira, pois, que durante os anos que corresponderam a esta fase o ritmo de avanço da linha tenha sido relativamente fraco. Eram muitos, e grandes, os obstáculos a vencer.

As características especiais dos traçados nas zonas montanhosas, necessariamente com curvas de pequeno raio e rampas de fortes inclinações, condicionam grandemente a exploração das linhas. Este aspecto é talvez mesmo o mais importante que importa registar, porque é afinal o regime de exploração de que a via férrea é susceptível, que fornecerá as indispensáveis indicações práticas sobre a rentabilidade do caminho de ferro construído, considerado este no campo económico.

Nos caminhos de ferro, mais propriamente até, e dum modo geral, em todas as obras de Engenharia, encontram-se intimamente ligadas a Técnica e a Economia. Toda a obra racionalmente concebida tem de o ser em função das contribuições daqueles dois grandes ramos do conhecimento; nem a solução técnica pode alhear-se dos condicionamentos económicos, nem a Economia pode solucionar os problemas que envolvam conhecimentos técnicos sem ter em conta os seus princípios básicos e consagrados.

É assim que um traçado deficiente de uma via férrea acarreta sérios problemas económicos à sua exploração, problemas que se repercutirão sucessivamente, enquanto não forem corrigidas essas deficiências. Não nos referimos naturalmente a maus resultados de exploração em consequência de, por exemplo, a linha ter sido construída baseada em possibilidades económicas que não venham depois a corresponder à realidade; queremos apenas acentuar que, na sequência dos estudos de um traçado de uma linha férrea, se adoptam por vezes, e para determinados troços em que as dificuldades de vária ordem são apreciáveis, soluções técnicas que o na-



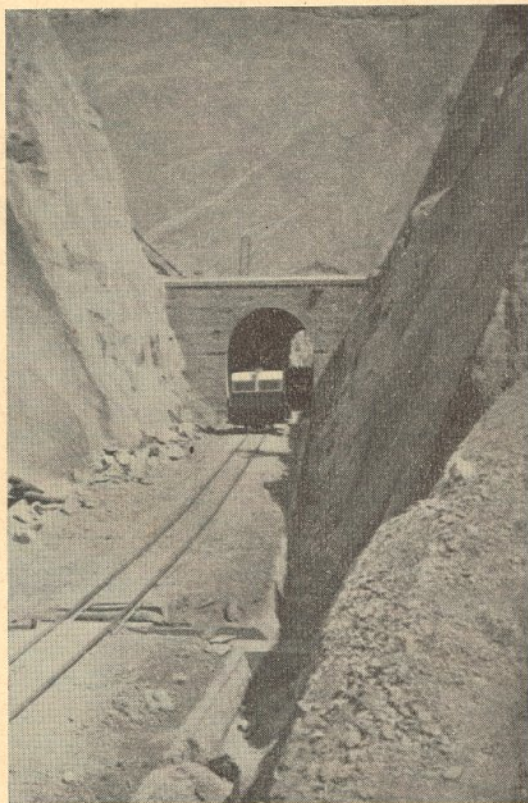
MOÇAMEDES — Grupo de moradias num dos novos bairros residenciais

tural desenvolvimento do tráfego, com o rolar dos anos, acaba por tornar deficientes. Dessas deficiências provêm então dificuldades mais ou menos importantes de exploração mas que se traduzem sempre na organização e na realização anti-económicas do transporte.

Assim, rampas fortes e muito extensas obrigam a pôr em circulação comboios de tonelagem pouco elevada, se se não optar pelo aumento da potência das locomotivas (o que corresponde mais geralmente a substituí-las por outras mais potentes); material de grande capacidade de transporte é incompatível com bitolas demasiado estreitas—a sua adopção requere, portanto, a transformação das linhas de bitola muito reduzida em linhas de bitola mais larga; curvas de raio muito pequeno também não se coadunam com razoáveis velocidades de circulação e com o emprego de material de tracção de grande embasamento (precisamente aquele que tem capacidade de rebocar grandes cargas); afastamentos entre locais de cruzamento (estações ou desvios em plena via), da ordem das duas ou três dezenas de quilómetros obrigam a intervalar apreciavelmente as circulações de comboios no mesmo sentido, com a consequente redução da capacidade de transporte da linha férrea, sobretudo se tivermos em atenção as em regra reduzidas velocidades dos comboios de mercadorias.

Para fazer face ao aumento de tráfego, duas soluções fundamentais são evidentes: pôr em circulação maior número de comboios, ou aumentar as possibilidades de transporte dos comboios existentes. A primeira solução — maior número de circulações — acarreta imediatamente um maior dispêndio de combustíveis para tracção, e, eventualmente, o aumento dos parques de material tractor e circulante; a segunda solução — acréscimo da capacidade de transporte — pode ser realizada, na prática mediante a constituição de comboios com maior número de veículos, ou com veículos de maior capacidade, e em

qualquer caso aumentando a carga dos comboios. Este facto levanta o problema das possibilidades de reboque das locomotivas. Se a hipótese da dupla ou da múltipla tracção nem sempre constituirá a solução ideal, resulta então natural o emprego de locomotivas mais potentes. Para a sua adopção há, porém, que atender não só às dimensões e peso que uma elevada potência lhes acarreta, mas também ao valor da bitola da via, ao raio mínimo das curvas e à rampa de maior inclinação.



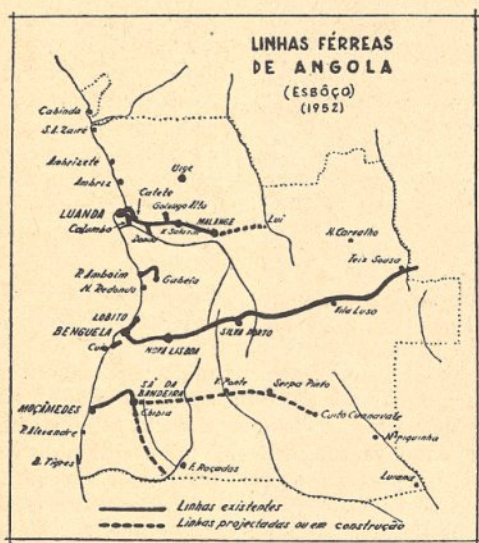
Caminho de Ferro de Moçâmedes.
túnel na nova variante da Serra da Chela

Para traccionar determinada carga máxima num troço de linha com as características mais desfavoráveis, em planta e em perfil longitudinal, da via férrea dada, requer-se uma locomotiva capaz de fornecer o esforço de tracção máximo desenvolvido pela locomotiva que é susceptível de ser utilmente empregado no reboque dos comboios, é, como se sabe, função não só pelo peso aderente da referida locomotiva, mas também das possibilidades e capacidade de vaporização da caldeira. Ora para que a utilização desse peso aderente e desse esforço de tracção se façam racionalmente e sem descuar o carácter económico da questão, importa que as composições dos comboios sejam as adequadas às características dos diferentes troços de linha que esses comboios devem percorrer. O emprego de locomotivas potentes

pressupõe também, e por outro lado, a constituição normal de comboios pesados ou a realização de altas velocidades. Se em África, ou pelo menos em Angola, as grandes velocidades europeias e americanas não podem ser, presentemente, motivo de especial interesse perante a natureza do actual movimento de passageiros e de mercadorias, certo é que o escoamento do tráfego existente se deverá fazer com um mínimo de rapidez, indispensável para se atender favoravelmente os aspectos económicos do transporte.

Um importante condicionamento é, porém, a bitola das linhas. Uma via de 60 cm. utiliza, como é

natural, material tractor e circulante de reduzido peso e de pequena capacidade de transporte. Por outro lado, deve notar-se que uma via muito estreita permite uma adaptação bastante grande da linha férrea ao terreno, tornando possível vencerem-se importantes rampas e empregarem-se raios de curva muito pequenos. Mas da conjugação destes dois factores resulta na prática a quase obrigatoriedade de apenas se formar comboios relativamente leves e circulando com velocidades bastante modestas. As vantagens da melhor adaptação ao terreno, traduzidas num mais económico primeiro estabelecimento da via férrea, acabam muitas vezes por na realidade não compensar as dificuldades que resultam mais tarde para a exploração da linha, em virtude das baixas velocidades de marcha e da pouca possibilidade de transporte dos comboios, quando houver que fazer face a um aumento do tráfego apreciável.



As características modernas exigidas ao transporte em grandes linhas de caminho de ferro de interesse geral não se adaptam convenientemente às reduzidas capacidades de uma linha de 60 cm. de bitola.

Em linhas férreas de penetração como as angolanas, o progressivo desenvolvimento dos hinterlands que servem, de origem, mais tarde ou mais cedo, a um natural acréscimo de tráfego a escoar em direcção ao litoral e aos seus principais portos de exportação. Para garantir a indispensável eficiência dos transportes ferroviários no desempenho dessa missão específica que lhes compete executar, importa, portanto, não só melhorar a quantidade mas também a qualidade desse transporte, de modo a onerar o menos possível os bens carreados. Ora essa melhoria sob os aspectos quantitativo e qualitativo equivale a admitir a organização de maior número de comboios, o aumento das suas composições, a utilização de ma-

Companhia Internacional das Carruagens-Camas e dos Grandes Expressos Europeus

Inauguração das novas carruagens-camas do «Sud-Express»

Amanhã, na Estação do Rossio, o sr. Conde de Penalva, ilustre representante, em Portugal, da Companhia Internacional das Carruagens-Camas e dos Grandes Expressos Europeus, oferece um aperitivo, pelas 11,30 horas, na Carruagem-Restaurante do «Sud-Express», a convidados e representantes da Imprensa, para solenizar a inauguração das novas e excelentes Carruagens-Camas daquele comboio.

OS NOSSOS COLABORADORES

“AMENDOEIRAS EM FLOR”

A propósito do artigo do nosso ante-penúltimo número, da autoria do nosso prezado colaborador sr. Guerra Maio, sobre expressos populares do Porto à Barca d'Alva, por ocasião das vindimas e das amendoeiras em flor, escrevem-nos do Pocinho, aplaudindo a iniciativa e lembrando que seria interessante que, quando esses comboios se realizarem de novo, fosse permitido aos passageiros, à ida ou à volta fazerem o percurso nos rápidos à Beira Alta, indo depois essa caminheta de Vila Franca das Naves ao Pocinho ou vice-versa, afim dos forasteiros conhecerem Trancoso, Meda e Foscão, três vilas das mais curiosas do País e gozarem o panorama vastíssimo de Riba Coa, que se perde para lá de Castelo Rodrigo. Era uma volta redonda, indo pelo Douro e regressando pela Beira Alta e vice-versa, que muito seria apreciada por quem fosse de Coimbra e do Porto.

Aí fica o alvitre.

terial circulante moderno e de maior capacidade, o emprego de material tractor mais potente, a realização de maiores velocidades médias e comerciais. Paralelamente, e até como condição primordial para a melhoria dos serviços de exploração das mesmas linhas férreas, torna-se conveniente, e de certo modo indispensável, a existência de uma via forte e geometricamente perfeita, a de instalações e extensão de linhas apropriadas nas estações, e a de características de traçado e de bitola de via que permitam a constituição de comboios pesados circulando a velocidades comercialmente aceitáveis.

É precisamente no sentido de se realizarem praticamente estas condições essenciais de um bom transporte que nos pareceu estarem presentemente evoluindo os vários Caminhos de Ferro angolanos de interesse nacional.

(Continua)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Semana do Ultramar

A realização da Semana do Ultramar deve-se à iniciativa da benemérita Sociedade de Geografia de Lisboa que, assim, todos os anos, com a colaboração de ilustres personalidades, chama a atenção e o carinho dos portugueses, não só na capital, como noutros pontos do País, para os problemas e para os recursos extraordinários das nossas províncias ultramarinas.

Como nos anos anteriores, a sessão inaugural efectuou-se na Sociedade de Geografia, sob a presidência do Chefe do Estado, e na presença do senhor Cardeal Patriarca de Lisboa e outras figuras das mais representativas da vida cultural do País.

O orador da sessão foi o sr. Padre Domingos Maurício, que produziu um admirável estudo sobre a personalidade de S. Francisco Xavier, a quem a nossa expansão imperial ficou a dever serviços inesquecíveis.

Salão da Primavera

Com a presença do Chefe do Estado, inaugurou-se na Sociedade Nacional das Belas Artes o Salão da Primavera, em que se reúnem 336 trabalhos, estando largamente representada a nova geração. São muitos os artistas, entre os quais alguns dos nossos mais prestigiosos mestres, que figuram no catálogo, como Varela Aldemira, Domingos Rebelo, João Reis, António Saúde, Falcão Trigoso, José Basalisa, Maria Eduarda Lapa, Joaquim Lopes e outros. Entre os novos há que mencionar Jardim Portela, com dois magníficos óleos, Rosa Mendes e Álvaro Duarte de Almeida.

José Basalisa, que já tem oitenta e dois anos de idade, facto de que muito se orgulha — e tem, na verdade, motivos para isso — apresenta dois quadros: «Auto-retrato» e «A Gila». O «Auto-retrato» é esplêndido, de colorido rico.

Só envelhece quem quer ou quem não sabe viver a sua vida. José Basalisa, que tem vivido para a sua arte, absorventemente, nunca teve tempo para pensar na velhice. Daí o segredo da sua eterna juventude.

Os escultores também trouxeram a sua presença ao Salão da Primavera. Delfim Maia, José Farinha, Martins Correia, Anjos Teixeira, António Duarte e Rodrigo Faria de Castro apresentam-se com dignidade.

Os nossos aquarelistas



As azenhas do Tâmega, por Narciso Morais

Ligação aérea entre os territórios portugueses no Mundo

No Ministério das Comunicações, com a presença do sr. coronel Gomes de Araújo, ilustre titular da pasta, foi assinada a escritura da constituição da nova sociedade anónima, que substituirá os Transportes Aéreos Portugueses, nos serviços aéreos nacionais. Nessa sociedade está investido um capital de 120 mil contos, e dela fazem parte setenta unidades: bancos, empresas de navegação, ultramarinas e outras entidades, como antigos ministros e governadores coloniais.

O sr. coronel Gomes de Araújo, no acto da assinatura, disse que a nova Sociedade exploradora das linhas aéreas portuguesas representava uma iniciativa do mais alto interesse nacional, acentuando que o Governo, conhecedor da importância da aviação e das vantagens em se manterem ligações por meio de aeronaves de bandeira portuguesa, entre a Metrópole e as parcelas de território nacional espalhados pelo Mundo, ligações que devem ser extensivas a países estrangeiros onde vivem e labutam grandes núcleos de Portugueses, se regozijava pela constituição da nova empresa.

A aviação, está, pois, ao serviço da unidade nacional, aproximando todas as parcelas do Império e trazendo todos os portugueses a um convívio mais íntimo.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Produzem-se por ano cerca de 900 milhões de quilos de fibras têxteis artificiais de origem vegetal. Para se avaliar dos progressos desta indústria bastará dizer que em 1925 a produção não ia além de 6 milhões de quilos.

(De *De Passaart* — Curaçau)

Desde 1934 a França possui também a sua pequena minoria separatista, semelhante ao movimento irlandês. A actividade autonomista mantém neste triângulo nordeste da Bretanha quinze diários escritos em dialecto bretão, que se batem pela independência de três milhões de habitantes celtas.

(do diário *L'Heure Bretonne* — Anjou)

Há duzentos milhões de anos, a Terra possuía uma segunda lua que rebentou em pedaços. Esses pedaços formaram um anel à volta do nosso planeta sombreando as regiões equatoriais, esfriando-as até se formarem geleiras nos trópicos, correndo o gelo em direcção dos polos. Tal é a teoria proposta pelo dr. Ronald Ives para explicar as grandes regiões cobertas de gelo nos trópicos durante o período permiano que, como se sabe, durou perto de trinta milhões de anos.

(de *Science News Letter* — Washington)

Em Oslo deu-se o caso curioso duma manada de vacas ser encontrada a dormir no prado... por estarem os animais embriagados. Próximo do lugar onde pastavam havia um alambique donde corria aguardente para uma valeta...

(do diário *Le Parisien* — Paris)

Em Cuba foram feitas experiências com foguetes para transporte de correspondência. Atingem 5.000 metros de altura e servem regiões relativamente distantes.

(do semanário *Pour Vous* — Paris)

Um cientista húngaro refere os resultados das pesquisas feitas com jovens estudantes divididos em dois grupos, alojados em estabelecimentos diferentes e com igual regime alimentar. O primeiro grupo, algum tempo depois, oferecia conteúdos elevados de vitamina C, enquanto o segundo demonstrava uma notável carência da mesma. E' que no primeiro estabelecimento os legumes eram cozidos a vapor e servidos na água da cocção, enquanto que no segundo, os legumes eram cozidos em vários recipientes que permaneciam várias horas sob a acção do fogo.

(da revista *Les Annales* — Paris)

As mulheres do Karagué, entre o Indico e os Grandes Lagos, são de tal gordura que não se podem conservar de pé. Afirmou-o o explorador Plouchard que acaba de visitar a região.

(do semanário *Il Messaggero* — Florença)

O Clube dos Escritores de Touraine celebrou há pouco o romantismo glorificando Vigny e Lamartine. Numa conferência sobre este poeta, o crítico Henion evocou a musa das «Meditações»: Elvira, cujo verdadeiro nome era Júlia Bouchaud, tímida burguezinha de Touraine.

(da revista literária *L'Arche* — Paris)

Quando Crespi era presidente do Conselho de Ministros em Itália, certa manhã apresentaram-se três deputados na antecâmara do seu gabinete, solicitando audiência:

— Anuncie a Sua Excelência que três animais desejam falar-lhe.

Eram três deputados: Leono, Coniglio e Gallo...

(do *Pearson's Magazine* — Nova Iorque)

A Associação de Metalúrgicos de Manchester reuniu para discutir o estabelecimento duma semana de cinco dias de trabalho.

(do semanário *Ahora* — Madrid)

Os japoneses já não pescam nas águas do Alasca. A pescaria do salmão aumentou depois da guerra: 80 milhões de dólares. A indústria emprega vinte mil homens.

(da *Free Review* — Nova Iorque)

Apresentou-se à polícia de Bordeus uma rapariga Luciene Baryat, acusando um irmão de ter assassinado outro. Deu pormenores do crime. A polícia pôs-se em campo e descobriu que o morto estava de excelente saúde. Tudo aquilo fôra um ataque de imaginação.

(do *Australian Women's Weekly* — Sidney)

Há cento e dez anos entrou no Havre entre aclamações da multidão o vapor «Napoleão», o primeiro navio dotado de hélices, invento que revolucionou toda a navegação. O seu inventor morria pouco depois num asilo de indigentes.

(da revista *Renovacion* — Montevideu)

A velocidade aparente da Via-Láctea é quase proporcional à distância. O dr. Hulle acaba de estabelecer a opinião de que a Via Láctea viaja entre as galaxias suas vizinhas numa velocidade de 160 quilómetros por segundo, dirigindo-se para a constelação do Dragão.

(do semanário *Volkstim* — Hanover)

Prepara-se uma expedição científica para «fundir o Polo Norte» por meio de energia atómica. Basta a destruição de 160 toneladas de matéria para proporcionar em forma de calor a energia necessária para converter todo o gelo do Polo em água, pois a destruição completa de cada grama de matéria liberta energia igual a 25 milhões de Kw.

(do *Haagsche Courant* — Haia)

Os caminhos de ferro na Rússia

O PASSAGEIRO NÃO TEM VEZ

P o r D E N N I S B A R D E N S

AS duas horas da madrugada de certo dia de 1951, o telefone tilintou no escritório do superintendente de tráfego, perto da estação Angren, na Rússia:

— «Aqui, anunciou uma voz, fala o Engenheiro Chefe da Administração do Transporte de Carvão e de Transporte da Ásia Central. Cheguei de Tashkent, e estou esperando um carro».

Um funcionário de tal categoria tinha direito a consideração especial e o superintendente enviou o seu único carro disponível, um «trolei» para tomar um passageiro tão distinto. O funcionário, contudo, sentiu-se ultrajado, fez uma cena, insultou o condutor, quis saber por que não tinha sido enviado um carro de passageiros e, em seguida, telefonou novamente para o superintendente.

— «Não viajarei num «trolei», gritou, quero uma locomotiva».

Os trabalhadores foram acordados, uma locomotiva foi desligada de um comboio carvoeiro, e dentro dela o funcionário foi transportado.

Uma coisa extravagante que aconteceu na sociedade «sem classe» e dificilmente crível. Este incidente foi descrito no semanário *Krokodil*, em 10 de Maio de 1951. Isso não se coaduna com a afirmação da Rádio de Moscovo, em uma transmissão para o estrangeiro, em 15 de Fevereiro de 1952, de que «na Rússia todo o tipo de acomodação está à disposição de qualquer cidadão indistintamente... não havendo distinções de classe».

Na maioria dos países qualquer pessoa pode comprar lugares confortáveis e camas se tiver dinheiro; mas na Rússia não se necessita só de dinheiro, mas de muito tempo para perder à espera, e, acima de tudo, há que ter um lugar vantajoso na sociedade soviética. O trabalhador comum tem extrema dificuldade em obter bilhetes nas principais linhas férreas, porque é o último em uma lista de prioridades. Eis aqui as cinco cate-

gorias de bilhetes de comboio, tal como foi descrito por um refugiado russo, que era até muito recentemente ferroviário:

1.^a— Lugares reservados para funcionários do Estado, membros do Comité Central do Partido, Ministros, diplomatas estrangeiros, polícia, exército e correios diplomáticos. Se não forem utilizados por nenhuma dessas pessoas, esses lugares devem permanecer vagos para o caso de serem precisos mais tarde.

2.^a— Pessoal militar em serviço ou de licença.

3.^a— Os soldados com honrarias militares elevadas e funcionários do Estado em missão de importância nacional.

4.^a— Funcionários em viagem de importância local; as mulheres no último mês de gravidez, mães com crianças e veteranos de guerra incapacitados.

5.^a— Todos os demais cidadãos da U. R. S. S.

O passageiro comum não vem apenas em último lugar; tem frequentemente que esperar uma semana ou mais para obter um bilhete. Não pode embarcar sem bilhete e comprá-lo mais tarde na carruagem, uma lei de 17 de Março de 1951 tornou isso um crime punível com dois anos de prisão. E é um aspecto interessante na «democracia» russa que as mães na última fase da gravidez, crianças e incapacitados tenham que ceder lugar para que as exigências das três categorias mais privilegiadas sejam satisfeitas.

Viajar é uma tribulação que se evita o mais possível na União Soviética. Existem quatro tipos de comboio de passageiros, o «passageiro», o «rápido» ou «correio» ou comboio expresso, e o «expresso» especial no percurso entre Moscovo e Leninegrado. Além disso, a viagem ferroviária soviética é dispendiosa, existindo preços diferentes para os assentos «duros» e «macios», sendo o primeiro mais barato. Por exemplo, a viagem de Moscovo a Chelyabinsk

nos Urais do Sul, custa cerca de 400 rublos viajando na classe «dura».

Para os que podem viajar na União Soviética as inconveniências, as humilhações e ansiedades são infinitas. A Rússia é pobre de material ferroviário, e, como os caminhos de ferro são a principal forma de transporte, o sistema é, por consequência, calamitosamente inadequado.

Uma faceta típica é-nos dada numa carta ao Krokodil, datada de 13 de Junho de 1951:

«Os funcionários na estação Stalinabad são indiferentes às perguntas dos passageiros. Quando tive de fazer uma viagem a Moscovo, perguntei quando a bilheteira abria e foi-me dito que abriria a uma hora do dia anterior ao da chegada do comboio. Permaneci de pé diante de uma bilheteira durante cerca de 10 horas e a janelinha nunca se abria. Comprei o bilhete no dia seguinte, mas cobraram-me um extra, sob alegação de que tinha retardado a compra do bilhete...»

O trabalhador parece significar pouco em Stalinabad, pois outra queixa sobre a mesma estação foi apresentada em «Kommunist Tadzhiqistana», também datada de 13 de Junho de 1951. «Tenho testemunhado frequentemente», disse o correspondente, «o tratamento desalmado dos passageiros... o balcão de informação, o depósito de bagagens e outras coisas necessárias aos passageiros são localizados na rua, sob o sol escaldante. Um sinal nunca é posto no local de partida, e nunca se pode descobrir quantos lugares estão disponíveis para a venda em um determinado comboio. Muito frequentemente os comboios chegam e partem fora do horário».

Além da antiguidade da maioria das composições soviéticas e seu estado sanitário aterrador, os comboios são muito lentos. O tão apregoado «Seta Vermelha» leva 11,45 horas para cobrir uma viagem de 651 km. entre Leninegrado e Moscovo. Durante o regime czarista há mais de 30 anos a mesma distância era coberta em 9,5 horas! E o «Seta Vermelha» é o único «expresso» em serviço. Os quatro «rápidos» na mesma rota atingem uma média de 29 milhas horárias.

Viajar, portanto, não é um prazer na Rússia, mas o mais agudo desconforto de passageiros normais é um paráiso comparado com as condições miseráveis reservadas aos internados nos campos de trabalho forçado. Até 80 homens, segundo um refugiado, são transportados em cada vagão. As janelas são obstruídas, as portas seladas. O último vagão é equipado com holofotes e metralhadoras, e os guardas contam os prisioneiros em cada estação.

Em comparação com esses infelizes, o cidadão que pode livremente viajar deve considerar-se feliz, a despeito das dificuldades, do desconforto, das inconveniências e frustrações existentes.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Maio de 1903)

Linhas Portuguesas

Carruagens do Minho e Douro — Realizou-se no dia 30 de abril o concurso limitado para o fornecimento de 4 carruagens de 1.ª classe, 2 mixtas de 1.ª e 2.ª, 8 de 2.ª classe, sendo duas com guarita e 10 de 3.ª classe sendo 6 com guarita, todas com freio de vacuo e conforme os novos typos approvados.

Concorreram nove fabricas, offerecendo os seguintes preços, em francos:

Dyle & Bacalan	395.400
La Métallurgique	348.550
Usine Raghen de Malines	297.400
Compagnie Centrale de Haine St. Pierre	319.508
Van der Zypen & Charlier	315.040
Baume & Marpent	299.120
Ateliers Germain	365.500
Maschinenbau-Gesellschaft de Nürnberg.	398.800
Desouches, David & Cie	336.500

Em vista das condições indicadas foi julgada inaceitável a proposta das Usines Raghen e dividido o fornecimento, adjudicando-se por portaria de 8 do corrente as carruagens de 1.ª classe, as mixtas e as de 2.ª classe a Van der Zypen & Charlier por 214.434 francos e as de 3.ª classe a Baume & Marpent por 87.020 francos.

Os eixos são fornecidos pela Administração e entregues em Irun.

A Administração tem o direito de elevar o fornecimento de 24 a 36 carruagens.

O praso do fornecimento é de 6 mezes, contados da approvação dos desenhos.

Contribuição aos elevadores — A comissão administrativa da camara municipal mandou annunciar que em sessão de 12 de março ultimo adoptou, com auctorização superior, a seguinte tabella de taxas: Elevadores verticaes para o transporte colectivo de passageiros pertencentes a empresas particulares, cada camara 5\$000 réis; e viaductos que achessem a via publica, 500 réis cada metro.

Esta contribuição tem sobrescripto directo aos dois assessores, da Bibliotheca e do Carmo, o primeiro dos quaes era mais de justiça aliviar-o de impostos existentes do que crear lhos novos, visto o pequeno resultado que dá para a empresa.

Prolongamento de linha — Os mesmos peticionarios da concessão de uma linha electrica da estação do caminho de ferro de Mafra a esta villa pediram agora a continuação da linha á Ericeira e d'ahi a Cintra.

Já em tempo se falou em que a companhia de Cintra á Praia das Maças faria o seu pedido para prolongar a linha á Ericeira, mas não nos consta que chegasse a entrar com o requerimento.

Todos estes pedidos ficam pendentes, como centenares d'elles que existem no ministerio, do parecer da commissão que foi nomeada para formar as bases em que devem ser concedidas linhas ferreas sobre estradas.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

O «Diário do Governo», série III, n.º 87, de 13 de Abril de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 6 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento ao anexo à Tarifa Internacional de Cupões, destinado a alterar a edição portuguesa da Tarifa, em conformidade com as modificações que foram introduzidas pela edição belga, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O «Diário do Governo», série III, n.º 95, de 22 de Abril de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 14 do corrente, desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativo à actualização das disposições que regem o serviço combinado entre esta Companhia e a Sociedade Estoril, em consequência do que são anulados os avisos ao público A. n.º 57, de 21 de Fevereiro de 1923, A. n.º 225, de 29 de Julho de 1929, publicados pela mesma Companhia, e A. n.º 492, de 3 Julho de 1936, publicadas pelas referidas empresas.

O «Diário do Governo», série III, n.º 104, de 2 de Maio de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de hoje desta Direcção-Geral o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é modificada a redacção do n.º 1.º da alínea B) do título II do aviso ao público B. n.º 178, de 4 de Fevereiro do corrente ano, a fim de adaptar as disposições complementares especiais à Convenção Internacional de Mercadorias (C. I. M.), que constam do referido aviso, à doutrina estabelecida pelo Regulamento Internacional Relativo ao Transporte de Vagões Particulares.



A máquina de escrever portátil

PERFEITA!

RESISTENTE!

BONITA!

EQUIPADA COM UM ESTOJO-MALA PRÁTICO E ELEGANTE



REPRESENTANTES

Lopez Herrero, Limitada

Rua D. João V, 7-B - LISBOA - Telefone 65184

Agência no PORTO:

Domingos José Soares

Rua da Alegria, 293-2.º - Telefone 22749

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

S E D E — Rua do Ataíde, 7-A
L I S B O A



LOBITO—LUAU (FRONTEIRA)—1.348 Qlms.

Capital: Esc. 330.000.000\$00

— :: — ou £ 3.000.000 — :: —



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL



Comité de Londres

Princes House, 95 — Gresham Street, F. C. 2

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA»

LISBOA // LONDRES // LOBITO

XI Concurso das Estações Floridas

No S. N. I. realizou-se, no dia 11 do corrente, a cerimónia da entrega dos prémios atribuídos por aquele organismo aos chefes das estações ferroviárias, que melhor apresentaram os pequenos jardins a seu cargo.

Presidiu, em representação do sr. dr. José Manuel da Costa, Secretário Nacional, o sr. dr. Jorge Felner da Costa, secretariado pelos srs. Jorge de Vasconcelos, secretário adjunto da Direcção-Geral da C. P.; inspector Leite Pinto, da mesma Companhia e Pereira Leite, dos Serviços de Turismo do Secretariado.

Os prêmios foram os seguintes: 1.º, Leixões, Abílio Alves da Costa Braga, 2.500\$00; 2.º, Valado, Alvaro da Silva Martins, 2.000\$00; 3.º, Runa, José Pereira Certo, 1.500\$00; 4.º, Olhão, Manuel Catarino Júnior, 1.000\$00; 5.º, Cete, José Maria Fernandes, 750\$00 e 6.º, Afife, Fernando Pinto Martinho, 500\$00. Menção honrosa especial e prêmio de persistência: Pero Negro, dividido pelos chefes seguintes: João Rosa Damásio, 250\$00; Francisco de Almeida, 200\$00; Fausto dos Santos Pereira, 200\$00; Celorico da Beira, Agostinho Queirós, 700\$00; Nine, Alfeu Ermda da Fonseca, 650\$00 e Caminha, Albino Fernandes Madeira, 500\$00. Menção honrosa especial: Rio Tinto, Marcolino da Ressureição Reis, Menção honrosa e prêmio de persistência: Gouveia, Teodoro Ribeiro e Vila Meã, Alberto Cardoso Macedo, 600\$00, cada. Mensão honrosa: Sintra, Elísio Faustino Duarte; Torres Vedras, João Baptista Comprido; S. Martinho do Porto, Ernesto Cunha; Lourical, Joaquim Lope; Luso-Buçaco, Francisco Gonçalves; Fornos de Algodres,

Henrique Augusto Pereira Matos; Porto-Trindade, Carlos Ferreira Patrício; Vizela, Manuel de Freitas; Guimarães, António Alves de Oliveira Dias; Paçô, Vieira, Eduardo Costa; Caxias, Luís Lourenço de Carvalho; Carcavelos, Zélio de Campos; Parede, Jerónimo Godinho Branco; Caxarias, João Jesus Pereira; Valadares, Hermínio Pintão; Ermezinde, Manuel Rodrigues de Almeida; Barcelos, Domingos Rodrigues Lopes; Tamel, Martinho de Sepúlveda; Barroselas, João Augusto Azevedo dos Santos; Darque, António Ribeiro; S. Pedro da Torre, Augusto Sebastião Ferreira Mendes; Gondifelos, Aurelino Aurélio Ferreira de Sá; Vila do Conde, Aleixo Ribeiro Pontes; Santo Tirso, Altino Dias Pereira e Espinho, Joaquim da Silva Pinto.

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO—ELVAS



Domingos de Lisboa

JARDIM DA ESTRELA
(OU DE GUERRA JUNQUEIRO)

UM verdadeiro Paraíso de araucárias, tílias, buganvilas, dragoeiros, plátanos, álamos, cameleiras, quênsias e freixos, é o Jardim da Estrela, situado entre o Largo que lhe deu o nome e a Avenida Álvares Cabral.

Foi o Conde de Tomar quem, em 1842, sugeriu à Rainha D. Maria II a conveniência de se dotar a cidade com mais este melhoramento que, ao fim de vicissitudes várias, foi inaugurado na primeira semana de Abril de 1852.

O ciclone de 1941 destruiu algumas belas árvores do Jardim, mas a Câmara Municipal logo tomou a seu cargo a valorização do local, alindando-o com requintados desvelos.

frondoso Paraíso, onde os lagos, as cascatas e as extensas alamedas, foram colocados com o melhor sentido paisagístico, por forma a categorizarem o Jardim da Estrela como um dos mais belos da parte ocidental de Lisboa.

PASSAM JUNTO DESTA JARDIM:
AUTOCARROS DAS CARREIRAS: 9-22
ELÉCTRICOS DAS CARREIRAS: 26-28 A E 28





COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

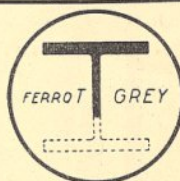
End. Telog. EUROPEA
TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

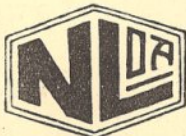


"GREY"

VIGAS E FERROS T



Agentes exclusivos para Portugal e colónias portuguesas:



NOGUEIRA Limitada

LISBOA
R. dos Douradores, 107, 1.º
Telef. P B X 2 1381-82

PORTO
134, Rua do Almada, 136
Telef. 7107

Wiese & C.ª, L.ª

MATERIAL PARA CAMINHO DE FERRO

Representantes da

**AKTIEBOLAGET SVENSKA
JARNVAGSVERKSTÄDERNA**

Kockums Mekaniska Verkatade Aktiebolag

FABRICANTES SUECOS DE MATERIAL FERROVIÁRIO

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.ª
Rua Bernardino Costa, 47, 1.º - Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª
Avenida 24 de Julho, 1, 1.º - Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º
Rua do Infante D. Henrique, 19 - Telefone: 7

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONOMICA DE LISBOA
TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida - Medicina, coração e pulmões - às 6 horas
Dr. Carlos Vilar - Cirurgia geral e operações - às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães - Rins e vias urinárias - à 1 hora
Dr. Vicente Brandão - Pele e sítilis - às 4 horas
Dr. R. Loff - Doenças nervosas, electroterapia - às 5 horas
Dr. Mário de Mattos - Doenças dos olhos - às 2 horas
Dr. António Pereira - Estômago, fígado e intestinos - às 16 horas
Dr. Afonso Simão - Garganta, nariz e ouvidos - às 3.50 horas
Dr. Casimiro Afonso - Doenças das senhoras e operações - às 5 horas
Dr. Gonçalves Coelho - Doenças das crianças - às 3.30 horas
Dr. Pinto Bastos - Bóca e dentes, prótese - às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha - Raio X - às 4 horas
Dr. Mário Jacquet - Fisioterapia - às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior - Doenças Tropicais - Todos os dias, às 13 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

**À venda o 2.º volume,
muito actualizado**

Tosse?

