

do 66.º Ano

Lisboa, 16 de Julho de 1953

Número 1574

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.
Telefone P B X 2 0168—LISBOA

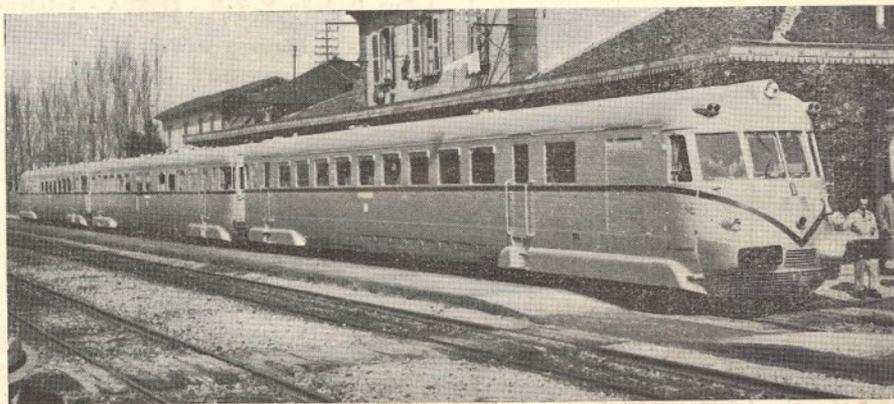
FIAT PORTUGUESA

S. A. R. L.

LISBOA—Avenida da Liberdade, 253

Telefone 41171/2

AUTOMÓVEIS * CAMINHÕES * ELECTROMOTORAS * VAGÕES
* LOCOMOTIVAS * AUTOMOTORAS * LOCOMOTIVAS
ELÉCTRICAS * TROLLEYBUS * CARRUAGENS * LOCOMOTIVAS
A VAPOR * MATERIAL DE AVIAÇÃO



Um dos trens automotores, construídos nas fábricas do material ferroviário de Turim, que foram adquiridos recentemente pela C. D.



COMPANHIA EUROPÊA 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. Teleg. EUROPÉA
TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA



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

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

SAPATARIA



RUA DO AMPARO
A MAIS ECONÓMICA 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 siliis — 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 5,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,50 horas
Dr. Pinto Bastos — Bóca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aieu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar ?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

À venda o 2.º volume,
muito actualizado

'ENGLISH ELECTRIC'

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS PARA A LINHA
UJO-BUSDONGO, EM ESPANHA



Uma das 63 Locomotivas Eléctricas de 3600 H. P. a 3000 V continuos
Fornecidas pela THE ENGLISH ELECTRIC C^o. Ltd.
à Red Nacional de Los Ferrocarriles Españoles (RENFE)

THE ENGLISH ELECTRIC COMPANY Limited

QUEENS HOUSE, KINGSWAY, LONDRES W. C. 2

Fábricas em STAFFORD, PRESTON, RUGBY, BRADFORD e LIVERPOOL

REPRESENTANTES:

MONTEIRO GOMES, Limitada — Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Telefone 37083



"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

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

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.º

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

Hôtel Bayard



17, Rue du Conservatoire
PARIS

O hotel onde se fala a nossa língua,
com quartos com ou sem refeições
e que os portugueses preferem por
— estar no centro de Paris —

Wiese & C.ª, L.ª

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Representantes de

FABRICANTES SUECOS DE MATERIAL FERROVIÁRIO

AKTIEBOLAGET SVENSKA

JARNVAGSVERKSTÄDERNA

Keckums Mekaniska Verketads Aektiebolag

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

Manual do Viajante em Portugal-II Volume

(PROVÍNCIAS DE PORTUGAL)

NO PRÉLO

Viajando pela Europa (Espanha)

Pedidos à

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» - Rua da Horta Sêca, 7

LISBOA

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 1934
Lisboa, 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

1574



16—JULHO—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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTONIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA

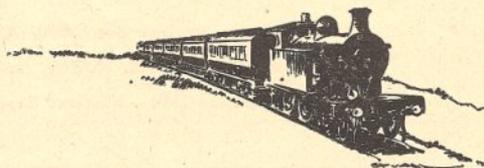
COLABORADORES:

Coronel de Eng.º CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITO 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
ORLANDO GALRINHO FERNES



S U M A R I O

Caminhos de Ferro de Moçambique	181
Uma visita de estudo a Angola, pelo Eng.º <i>EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES</i>	183
Confraternização do Pessoal da Divisão Comercial da C. P.	187
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	189
Curiosidades da imprensa estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	190
O que todos devem saber.	190
Excursão de ferroviários espanhóis a Portugal	191
Recortes sem comentários	191
Imprensa	192
Há 50 anos	192
Espectáculos.	192



Caminhos de Ferro de Moçambique

ESTÁ publicado o Relatório do ano económico de 1951 da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique e assina-o o sr. Engenheiro Francisco dos Santos Pinto Teixeira, já na qualidade de Inspector Superior de Fomento Ultramarino. Como os anteriores, este Relatório oferece-nos leitura de grande interesse.

A Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes foi, no ano de 1951, exercida pelo Conselho de Administração, presidido pelo Director dos Serviços, sr. Eng.º F. S. Pinto Teixeira, e ainda pelo Conselho Fiscal, presidido pelo sr. Dr. Joaquim Gonçalves Cerejeira, pela Direcção e pelas Gerências de cada uma das Divisões de Exploração e de Estudos e Construção e Inspeção de Exploração.

A previsão orçamental para 1951 foi de 551.121 contos, incluindo a importância de 102.083 contos do saldo do exercício anterior. As receitas efectivamente realizadas foram de 625.197 contos, ou seja mais 74.076 contos de receitas próprias no ano, representando um aumento de 13,4% sobre a previsão orçamental.

Quanto a despesas, — elucida-nos o Relatório, — foram tão comedidas quanto possível, em relação às receitas cobradas, não se chegando a exceder, por isso, a previsão das despesas, que foi de 551.121 contos, tendo a despesa efectuada sido de 521.209 contos, tendo-se gasto menos 29.912 contos que o previsto.

No fim do ano de 1951 estavam em serviço na exploração e construção dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, 14.926 empregados, incluindo o pessoal jornalheiro, europeus e indígenas. A despesa total com vencimentos, salários e outros abonos ao pessoal, naquele ano, com o pessoal europeu e indígena que trabalhou na exploração e nas obras efectuadas pelas dotações dos fundos de Renovação e Melhoramentos foi de 245.024.296.00, em comparação com

238.245.132\$00 em 1950 e com 241.559.476\$00 em 1949, representando um aumento de 2,8% em relação a 1950 e de 1,4% em relação a 1949.

Além daquelas, as despesas com serviços clínicos, enfermagem, material cirúrgico e de penso e medicamentos e campanha anti-malária, foram de 4.553.693\$00, quando em 1900 foram de 3.974.103\$00 e 2.929.794\$00 em 1949, ou seja mais 14,6% em relação a 1950 e mais 55,4% em relação a 1949.

A contribuição da Administração para a reforma dos seus empregados representa uma verba apreciável. Com efeito, a importância gasta com pensões a acidentados e aposentados em 1951 foi de 5.494.583\$00, sendo desta importância entregue à Fazenda a quantia de 4.526.443\$00. Em 1950, gastou-se a importância de 4.940.114\$00, dos quais 4.010.676\$00 foram entregues à Fazenda, em comparação com 4.658.012\$00, em 1949, dos quais 3.815.108\$00 foram entregues à Fazenda.

A Administração concorre ainda para o mesmo fim, com a importância annual de 1.300 contos para o Montepio de Moçambique, ou seja a importância total de 6.795 contos para reformas e pensões.

A despesa total com o pessoal em 1951, foi, em resumo, de 259.344.383\$00, quando no ano anterior foi de 251.769.742\$00 e no ano de 1949 foi de 255.141.687\$00, ou seja um aumento de 3,0% em relação ao ano anterior e de 1,6% em relação a 1949.

Vejam agora quais as obras que se levaram a efeito durante o ano de 1951.

O total de linha assente em exploração é de 1.869,033 quilómetros, em comparação com 1.849,087 quilómetros no fim de 1950 e com 1.809,086 quilómetros no fim de 1949.

Em 1948 concluiu-se o reconhecimento entre o Limpopo (Barragem Trigo de Moraes) e a linha da Beira.

Em 1949 e 1950 foi feito o projecto definitivo da linha desde o Guijá término do Limpopo até ao quilómetro 341 de Lourenço

Marques, tendo-se iniciado os respectivos trabalhos em 1951.

Nesse ano estudaram-se 241,937.06 quilómetros, assim distribuídos:

1.º trimestre — 53,270.00; 2.º trimestre — 57,200.00; 3.º trimestre — 72,467.06; 4.º trimestre — 59,000.00.

O Relatório, ao apresentar-nos estes números, informa-nos que o rendimento de trabalho vem aumentando constantemente, pois em 1950 foram estudados apenas 167,174.44 quilómetros.

No princípio de 1951 o estudo encontrava-se no quilómetro 202,929 (origem do Guijá), tendo-se terminado o traçado até à fronteira da Rodésia do Sul, e estudou-se mais um troço, com a extensão de 110 quilómetros, para a ligação com a linha Beira-Machipanda.

Quanto à conclusão da estrada para a fronteira da Rodésia do Sul — informa-nos o Relatório — o traçado desenvolve-se na separante de águas das bacias dos rios Limpopo primeiro, e Nuanetze em seguida e as terras baixas do Oriente. E, a propósito, o Relatório observa: «Como nos troços anteriores, o traçado tem uma esplêndida planta, um perfil óptimo e muitas poucas obras de arte, tendo sido possível projectar um alinhamento recto de cerca de 110 quilómetros.

Procedeu-se também ao estudo da ligação com a linha Beira-Machipanda, tendo-se elaborado um relatório, cujas conclusões foram aprovadas. O traçado parte das vizinhanças de Mapai em direcção a Masangena, seguindo um alinhamento recto. Não só houve necessidade como se verificou a vantagem de de fazer o atravessamento do rio Save em Masangena.

O tráfego de passageiros em caminho de ferro (excluindo o caminho de ferro da Beira) e em camionagem automóvel foi de 1.915.650, sendo 1.300.886 pelo caminho de ferro e 674.779 pela camionagem automóvel, em comparação com, respectivamente, 2.117.516, 1.472.091 e 645.425 no ano anterior e 2.020.864, 1.420.665 e 600.199 em 1949.

Conclui-se, perante estes números, que o tráfego de passageiros diminuiu nas redes do caminho de ferro, tendo aumentado nos da camionagem automóvel.

A tonelagem transportada em caminho de ferro foi de 4.069,621 toneladas, contra 4.175.766 toneladas em 1950 e 3.602.516 toneladas em 1949, ou seja, respectivamente, menos 6,4% do que em 1950 e 2,9% do que em 1949.

O Diploma Orgânico dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes permite que a administração subsidie o ensino técnico do seu pessoal. A Escola Técnica da Província foi instituída em 1938 e a administração continuou a subsidiar o ensino de dactilografia, estenografia e curso industrial ao seu pessoal, mas este, informa o Relatório, não tem correspondido à expectativa da mesma administração, e por esse facto, tanto a frequência como os resultados não foram, em 1951, como seria de desejar. Além da Escola Técnica, continuou a funcionar a Escola de Aprendizes junto das oficinas gerais, onde se ministra o ensino de desenho e cuja frequência foi de 36 alunos na primeira e segunda classes, tendo tido aproveitamento na 1.ª 17 alunos e na 2.ª 8 alunos.

O pessoal goza de muitas regalias. Durante o ano de 1951 houve 24.231 dias de licença concedidos a 961 agentes, em compensação com 21.979 dias a 847 empregados no ano anterior e 19.102 dias de licença concedidos a 726 empregados em 1949. O Decreto n.º 28.571, de 6 de Abril de 1938, concede 20 dias de licença paga a todo o pessoal assalariado com mais de 5 anos de serviço, podendo a administração, em certos casos, tornar a mesma regalia extensiva até 120 dias para os bons empregados, com maiores encargos de família. Além dos 20 dias de doença, o vencimento é reduzido na seguinte escala:

Do 21.º ao 40.º dias de doença, 50 %.

Do 41.º ao 60.º dias de doença, 25 %.

Findo este período, serão dispensados ou aposentados, se à aposentação tiverem direito e estiverem nas condições legais. Foi também garantida a reforma a todos os assalariados, desde que concorram para a reforma, nas bases do pessoal do quadro.

Continua a funcionar com grande actividade o Clube Ferroviário, que tem a sua grandiosa sede em Lourenço Marques, possuindo delegações na Beira, em Gondola, em Nampula, Lumbo, Quelimane, Maturara, Tete, Inhambane e em Gaza e é subsidiada pela Administração. Este clube, além dos jogos periódicos, na época própria do ano, de futebol e de basquetebol, promove também exercícios físicos de ciclismo, ténis, atletismo, ginástica para adultos e jovens, entre os quais figuram os aprendizes, para os quais é obrigatória a frequência da aula de ginástica e aos filhos dos empregados.

Em próximo número nos referiremos ao caminho de ferro da Beira, em artigo especial.

Uma visita de estudo

a Angola

Peio Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

VI

CONSIDERANDO as finalidades primordiais que levaram à construção do caminho de ferro de Moçâmedes e atendendo à conveniência dum estabelecimento rápido (pelo menos em princípio) da via férrea num terreno que de antemão se sabia dar origem a importantes problemas técnicos de Engenharia no respeitante ao lançamento da directriz e à abertura da plataforma da via, foi adoptada para a nova linha a reduzida bitola de 60 cm. Permitiu-se de facto uma maior adaptabilidade do traçado ao terreno com as consequentes vantagens de carácter económico no capítulo da construção da linha. Mas foi-se por outro lado conduzido a um traçado com extensas e ásperas rampas e com abundantes e apertadas curvas.

Nos troços mais difíceis da linha usaram-se raios que baixaram a 50 m!, as inclinações máximas das rampas integrais atingiram valores da ordem de 40‰!

Tais características técnicas não podiam naturalmente deixar de influenciar, e em grande escala, as condições de exploração da linha. Às limitações de velocidade resultantes do traçado em planta e em perfil longitudinal juntaram-se logicamente as derivadas do reduzido valor da bitola da via, levando à adopção de material tractor relativamente leve e de pequena capacidade de reboque, perante os diminutos esforços de tracção que as locomotivas podem desenvolver. As possibilidades de transporte do material circulante são também compreensivelmente muito modestas. Por todas estas razões, e ainda pela relativa exiguidade do tráfego, alimentado sobretudo por mercadorias pobres, o Caminho de Ferro de Moçâmedes tem vivido invariavelmente em regime financeiramente desequilibrado.

Ao encarar se o prolongamento desta linha férrea houve que rever as características do actual traçado, com o objectivo de se conseguir a máxima contribuição da parte técnica para uma exploração económica o mais possível vantajosa.

Um dos problemas principais considerados foi naturalmente a da bitola da via, que a prática da exploração deste caminho de ferro e os resultados da experiência das outras linhas principais angolanas, tem mostrado não se adaptar satisfatoriamente às características económicas aconselháveis a uma exploração moderna. Além disso, visando o prolongamento da linha férrea de Moçâmedes objectivos mediatos de carácter internacional — possivelmente a sua ligação com as redes ferroviárias dos territórios estrangeiros vizinhos — e dada a grandeza dos trabalhos a empreender para o lançamento da linha através das extensas e rudes anharas do sul de Angola em direcção à fronteira leste ou à meridional da Província, pareceu aconselhável, se não mesmo de necessidade indiscutível e premente, levar a efeito o alargamento da bitola da linha actual para a bitola internacional africana de 1,067 m, excepção feita (de momento) possivelmente do ramal da Chibia, uma vez que o prolongamento imediato do caminho de ferro se deverá fazer para Leste e não para Sul, conforme fôra inicialmente previsto.

A transformação da bitola de uma linha férrea constitui sempre um empreendimento oneroso e tecnicamente um tanto complexo, especialmente quando há que assegurar, como é evidente, durante os trabalhos, a natural continuidade do serviço normal de comboios, mesmo que este seja relativamente pouco intenso. No caso concreto do caminho de ferro de Moçâmedes a extensão da linha a transformar para a nova bitola é apenas de 248 quilómetros, desde o seu início no litoral até Sá da Bandeira. Embora esta extensão não seja, em África, demasiado grande, não devemos, porém, menosprezar ou olvidar a variedade de problemas a que ela dá origem, desde os inerentes às correcções técnicas que os traçados em planta e em perfil longitudinal têm forçosamente de sofrer de modo a adaptarem-se às características da nova bitola e às condições de exploração exigíveis para a linha, até aos problemas relativos às condições de trabalho e de vida em regiões, ora montanhosas, ásperas e quase inacessíveis.

síveis como as da Serra da Chela, ora planas, sêcas, abrasadoras e inóspitas como as do deserto que da base da Chela se estende até ao mar. Além disso, o alargamento da bitola numa via é uma operação forçosamente importante e que tem de ser progressiva e metódicamente conduzida, já que essa operação não se limita a deslocar convenientemente uma das filas de carris de modo a obter-se a nova bitola, mas requer a construção de variantes — onde as características em planta e em perfil da antiga linha não se coadunam com as da nova bitola e com as velocidades de circulação desejadas —, o reforço da plataforma da via — independentemente do seu alargamento —, a construção de novas obras de arte — mais resistentes e capazes de suportar as cargas das locomotivas e comboios modernos —, a substituição do material de via por outro de peso, dimensões e forma convenientes, etc., etc.

A necessidade de perturbar o menos possível a circulação normal dos comboios obriga não só a descontinuidades no andamento dos trabalhos de campo, mas impede que, à medida que esses trabalhos vão avançando, se proceda logo à colocação dos carris na sua posição definitiva, pois não é, evidentemente, prático nem viável, sob os pontos de vista económico e do serviço público a realizar pelo caminho de ferro, ter pequenos troços com bitolas diferentes (no caso que estamos considerando até mesmo muito diferentes), sabida como é a normal independência do material tractor e circulante com a bitola da via a que se destina, e o seu então impossível intercâmbio.

Todo o trabalho de alargamento da bitola se reduz primeira mas não menos importantemente à preparação da infra e da super-estrutura da via para as suas novas características técnicas, precedendo a fase final de levar os carris às suas posições definitivas, fase esta que, em virtude da completa e adequada preparação gradualmente feita, deverá ter uma duração mínima em tempo.

No caso do caminho de ferro de Moçamedes, a indispensável ascensão e travessia da serra da Chela mais uma vez veio dar lugar a importantes trabalhos de Engenharia para corrigir o desenvolvimento da linha no troço onde as características do traçado antigo menos se podiam adaptar às pretendidas para o da nova linha. Por este motivo foi construída uma variante de cerca de 18 quilómetros desde a Humbia até ao quilómetro 205 da linha actual, de modo a conseguir-se um traçado em que os raios das curvas e as inclinações das rampas compensadas não excedam, respectivamente, o mínimo de 115 metros e o máximo razoável de 28 milímetros por metro.

Tivemos oportunidade de sobrevoar acidentalmente a zona desta variante, quando do Lobito nos dirigíamos a Sá da Bandeira. Parecia então que nos estávamos debruçando sobre uma carta topográfica da região, mas com a vantagem de uma melhor

noção do conjunto da obra e do terreno. Percorremos depois todo o novo traçado e adquirimos uma mais completa noção do pormenor. No fim, ficámos com a sincera convicção de que esta variante deve constituir, sem dúvida, um dos mais notáveis trabalhos da Engenharia ferroviária portuguesa dos últimos tempos, pela complexidade de problemas que encerra e pela variedade de interessantes quão ousadas soluções técnicas que comporta. Por outro lado aparece-nos ainda como mais uma prova da vitalidade do caminho de ferro. Transpondo inúmeros obstáculos da Natureza e vencendo as dificuldades inerentes às elevadas altitudes atingidas, mais uma vez a via férrea logrou passar e buscar novos horizontes.

Do caminho de ferro através da Chela dependeu a soberania portuguesa em vastas regiões do Sul de Angola. Sucederam-se os anos. Mais uma vez do caminho de ferro através da Chela, com as suas novas características e mais latas possibilidades, depende em larga escala o grau de desenvolvimento económico da zona sul da Província a servir pela linha férrea, quiçá até mesmo o de algumas regiões estrangeiras vizinhas.

Através das portelas da Serra da Chela ascenderam os pioneiros da colonização, as mais das vezes a pé em heróica subida da montanha.

Por elas se lançou mais tarde o caminho de ferro, contorcendo-se em apertadas curvas e agarrando-se desesperadamente ao terreno para conseguir subir e alcançar o planalto. Por esse caminho de ferro têm rodado as minúsculas locomotivas actuais rebocando penosamente os comboios que transportam as cargas e as gentes. Já não virá, porém, longe o dia em que modernas e possantes Garratts hão-de quebrar, altivas, com os seus silvos estridentes e o seu resfolgar de enorme força mal contida, o silêncio impressionante da montanha, acordando ecos há muito adormecidos.

A partir dessa altura ter-se-há afastado irremediavelmente o Passado e o Presente. Começará



Prolongamento para Leste do Caminho de Ferro de Moçamedes
Ponte sobre o rio Caculovar

então a desenrolar-se o Futuro — o prometedor Futuro do Sul de Angola.

* * *

A quando da nossa visita a Angola, para além de Sá da Bandeira a linha alcançava apenas a Chibia. A ligação ferroviária da capital da Huila com aquele importante núcleo de população branca preocupava de há muito as esferas oficiais, pela vantagem que o seu estabelecimento oferecerá. Pensou-se em realizá-la através das terras da Humpata, e com vista a essa solução chegaram mesmo a ser executados, há já bastantes anos, importantes trabalhos de terraplanagens, hoje sem interesse de maior. Ponderados os seus prós e contras, sobretudo em função do evoluir desfavorável, até aos nossos dias, de certos factores fundamentais que aconselhavam tal solução, foi julgada preferível a ligação directa Sá da Bandeira-Chibia, acompanhando a base das elevações da Chela e aproveitando o suave declive da planura para o interior, em direcção às terras do Cunene. São 52 quilómetros de agradável traçado, através de uma região com carácter indelévelmente africano, mas salpicada aqui e além de verdadeiras manchas de Portugal metropolitano, sobretudo em torno da Chibia.

O tráfego do ramal, como aliás também o da linha geral, é relativamente fraco, sendo principalmente animado pelos cómodos e rápidos serviços de passageiros prestados tri-semanalmente pelos «automóveis de via». A camionagem começa já, porém, na Huila, a concorrer de modo sensível com o comboio, ainda que não esteja completamente organizada nem utilize rigorosamente estradas paralelas ao caminho de ferro — pelo menos dentro dum paralelismo considerado à luz do conceito de concorrência estrada-carril existente na Metrópole, e dum modo geral na Europa. Parece contudo ser factó provado, que a acção dessa camionagem principia a traduzir-se em apreciável perda de receitas para o caminho de ferro, ao qual são deixadas, por via de regra, apenas

as mercadorias pobres, que a camionagem superior e egoisticamente rejeita, e que o comboio, na sua função de serviço público, se vê obrigado, independentemente da sua vontade, a transportar. Algumas providências tomadas em relação ao Caminho de Ferro de Moçâmedes com certo carácter de emergência contribuíram sem dúvida para melhorar a situação do caminho de ferro perante uma concorrência desleal dos transportes rodoviários de mercadorias, disciplinando e morigerando em certa medida essa concorrência.

Se, de um modo geral, e considerada a totalidade da Província, estes transportes — incompreensivelmente rivais — não se podem ainda tomar como exactamente concorrentes mas antes como apresentando um desejável carácter de complementaridade (por vezes talvez mais aparente do que verdadeiramente real), não é menos certo que em determinados casos mais ou menos localizados, essa complementaridade efectiva ou aparente deixou de existir praticamente, para se tornar em declarada e incontrollada concorrência, a todos os títulos reprovável.

«Tem sido por enquanto principio em África» — diz-se no duto parecer da Câmara Corporativa acerca da rubrica relativa a Angola do recente Plano de Fomento — «embora a camionagem já tenha corrido para alterar bastante este conceito, que o caminho de ferro deve geralmente ir à frente, atravessando a maior parte das suas grandes áreas praticamente despovoadas e improdutivas, pois é a sua passagem que, garantindo as comunicações e transportes, que não existiam, vai depois atraír populações e provocar a exploração das riquezas».

Realçando o problema das relações dos transportes rodoviários com os por caminho de ferro, e com vista sobretudo ao futuro, afirma ainda o mesmo parecer que a coordenação se impõe por forma a evitar-se «a desastrosa concorrência entre estes dois meios de transporte, pois que se a camionagem é hoje, primeiro, a guarda avançada do caminho de ferro, deve ser, depois, o seu afluente e colaborador, e nunca o seu competidor».

Tal é o problema que hoje em Angola, como na Metrópole, é imperioso não descurar mas procurar eficaz e racionalmente resolver, sobretudo enquanto o tempo, com a sua indelével acção, não compromete irremediavelmente o encontrar uma solução simples de equilíbrio.

O prolongamento do caminho de ferro de Moçâmedes deve vir a constituir um factor importante no desenvolvimento e valorização do sul de Angola.

Embora as regiões que ele vai atravessar não se encontrem infelizmente ainda hoje em condições de alimentar um tráfego imediato francamente remunerador, que compense sobretudo os enormes encargos do estabelecimento e da conservação e exploração da via férrea, não parece contudo menos lógico o admitir-se, ainda que com a necessária prudência,



Prolongamento para Leste do Caminho de Ferro de Moçâmedes, estação de Olivença-a-Nova Capunda-Cavilongo

que, uma vez construída a linha férrea e banalizadas assim as comunicações, se assista a um progressivo evoluir de vastos territórios por ela servidos, com todas as vantagens que, nos campos colonizador e económico, de tal facto é legítimo esperar. Esta é aliás a lição que, felizmente, nos foi dada pelos restantes caminhos de ferro angolanos, muito especialmente pelo caminho de ferro de Benguela.

Presentemente encontra-se em franca e activa construção a denominada linha de Leste que, inserindo-se no actual ramal da Chibia a poucos quilómetros de Sá da Bandeira, no local denominado Mucanda, segue uma directriz sensivelmente normal à linha de costa, em direcção ao Cunene, ao Cubango e mais longinquamente ao Cuando, na fronteira oriental de Angola.

Partindo da Mucanda o traçado dirige-se por Quipungo, Vila da Fonte, Serpa Pinto e Cuito Cuana-vale, antes de se lançar através das vastas anharas e areais do sul do Bié a caminho da fronteira da Rodésia do Norte, na eventualidade de ligação com a rede ferroviária deste território da Comunidade Britânica.

A travessia do Cunene será realizada na Matala, sobre a ponte-açude a construir brevemente para tornar possível o aproveitamento do apreciável caudal do rio, com vista não só à satisfação das necessidades de energia eléctrica da região, nomeadamente das da capital da Huíla, mas também à captação da água indispensável para alimentar as importantes zonas circunvizinhas destinadas ao intenso povoamento branco. A passagem do Cubango exigirá igualmente importante obra de arte em Vila da Ponte. Por último, a necessária travessia do Cuando pela linha férrea oferece ainda consideráveis problemas técnicos respeitantes à sua futura conveniente localização, em virtude do carácter plano do terreno adjacente, facilmente inundável em grandes extensões a quando da época das cheias, e levando por isso a um leito maior do rio com um número apreciável de quilómetros de largura.

A quando da nossa visita aos trabalhos em curso no troço Sá da Bandeira-Matala, encontrava-se em vias de conclusão a interessante obra de arte sobre o rio Caculovar, pouco adiante da Mucanda; a abertura da plataforma da via, ultrapassada Capunda-Cavilongo — a futura Olivença-a-Nova, já com a sua estação ferroviária de aspecto risonho e atraente —, prosseguia activamente a caminho de Quipungo, onde estava em fase de adiantada construção o edifício de passageiros da sua futura estação; paralelamente a estes trabalhos de estabelecimento da linha propriamente ditos, continuavam os de elaboração do projecto definitivo para além do Cunene e os de reconhecimento pormenorizado do terreno nas distantes regiões do leste e sueste da Província, desde Cuito Cuana-vale às vizinhanças de Gago Coutinho, à N'riquinha e à Luiana, na região fronteira do Cuando.

O ramal da Chibia pode por sua vez ser considerado como um início de prolongamento do caminho de ferro de Moçâmedes para sul, possivelmente em direcção à fronteira meridional de Angola e ao Sudoeste Africano. Trabalhava-se na construção da linha do Sul, já para além da Chibia, quando em Fevereiro de 1951 foi julgado conveniente dar prioridade à linha de Leste, tendo-se desde logo iniciado «de facto» os respectivos trabalhos, juntamente com a activação dos de modificação da bitola de 0,60 m da linha geral existente, para a via larga africana de 1,067 m.

As terraplenagens da linha do Sul estão feitas até à região dos Gambos (1) e os estudos topográficos realizados previram, pelo menos em primeira aproximação, o prosseguimento da linha em direcção a Otchinjau e ao rio Cunene, que seria provavelmente atingido por alturas do extremo sul do seu troço navegável, próximo dos rápidos de Iacavala.

Para assegurar a conveniente continuidade, em Sá da Bandeira, da linha vinda de Moçâmedes com os seus prolongamentos actualmente em curso em direcção ao interior, encontra-se também estudada a nova estação da capital da Huíla, a qual, adequadamente localizada, deixará de ser estação terminus, como sucede actualmente, para se tornar em importante estação de passagem.

Da nossa visita ao Sul de Angola consideramos como altamente valioso aos nossos estudos ferroviários este contacto com a fase de construção de uma nova linha de caminho de ferro. Acompanhámos trabalhos de campo e de gabinete, ainda que o tempo de que para tal dispunhamos fosse naturalmente um tanto reduzido para abarcar minuciosamente todas as particularidades de carácter técnico que se oferecem no decorrer de tão importante trabalho de Engenharia. Demos, porém, largas ao nosso espírito de curiosidade e de indiscrição técnica. Perguntámos, vimos e ouvimos. No fim pudemos sintetizar e coordenar úteis elementos, de incontestável interesse para estudos subsequentes. Sobretudo fomos possíveis localizar os elementos adquiridos nos condicionalismos geográficos do terreno, aliando o estudo de gabinete com as realidades do campo. Não percorremos evidentemente toda a região a atravessar pelo caminho de ferro até às fronteiras de Angola. Mas pelo que nos foi dado ver e ouvir, facilmente pudemos ponderar quanto o factor natureza do terreno (considerado não só o seu relevo mas também a sua geologia) e o factor espaço a percorrer influem no estudo do traçado e no desenvolvimento da construção de uma linha de caminho de ferro. E esta noção pareceu-nos ser de importância básica.

(Continua)

(1) Já depois de elaborado este trabalho tivemos conhecimento de que o troço Chibia—Gambos foi recentemente aberto à exploração.



A mesa de honra a que presidiu o sr. Eng. Espregueira Mendes, director-geral da C. P.

Confraternização do Pessoal da Divisão Comercial da C. P.

MANTENDO e alargando uma louvável iniciativa, que partiu dos funcionários do Serviço do Tráfego e foi abrangendo, sucessivamente, todos os Serviços Centrais e Regionais da Divisão Comercial — realizou-se, no Domingo, 28 de Junho, mais uma festa de confraternização. Desta vez, o número dos assistentes foi muito além de uma centena, vindo-se agentes de todos os Serviços Centrais e dos Serviços Regionais e aposentados da mesma Divisão.

Dividiu-se a festa em duas partes. Na primeira, realizou-se um desafio de futebol entre as equipas do Serviço do Tráfego e do Serviço da Estatística e Estudos; na segunda, o almoço, a que presidiu o sr. Director-Geral da C. P., Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes.

O encontro, que foi desenvolvido com entusiasmo desportivo, realizou-se no Campo do Lumiar-A (antigo campo da CUF), amavelmente cedido pela Direcção do Sporting Clube de Portugal. A equipa de arbitragem era constituída por Mário Ribeiro Sanches, árbitro, e Manuel Gonçalves e Santos Costa, juizes de linha.

A equipa do Serviço do Tráfego compunha-se dos seguintes elementos: Gonçalves (cap.); Ferreira, Parente, Valente, Veiga, Pinto, Urbano, Silva, J. Lou-

bet, Oliveira e Rodrigues. A equipa do Serviço da Estatística e Estudos era formada por: Aurélio; Nunes, Marques (cap.), Caleça; Carvalho Silva, Lopes; Garrido, Nascimento, Horta, J. Gonçalves e Ramos.

A assistência seguiu com interesse todas as fases do jogo. Ganhou a equipa do Serviço do Tráfego por 5-1, tendo dado o pontapé de saída para o início do encontro o sr. Prof. Eng.º André Navarro, Chefe do Serviço Adjunto.

Pouco depois das 13 horas, realizou-se o almoço de confraternização. Os convivas, entre os quais muitas senhoras, distribuíram-se por cinco mesas. A presidência foi dada ao sr. Engenheiro Espregueira Mendes, a quem, antes do início do almoço, foi entregue uma taça de prata, para este senhor, por sua vez, a oferecer ao Grupo vencedor da prova desportiva.

À esquerda do sr. Director-Geral sentaram-se os srs. Dr. Carlos Albuquerque, Frutuoso Gaio, Dr. Torroais Valente, Dr. Pereira Coutinho, e à sua direita os srs. Prof. Doutor João Faria Lapa, Rebelo de Bettencourt e João Camarinhas.

O almoço, bem servido, decorreu com animação, como é hábito nas reuniões de ferroviários, em que domina o espírito da maior camaradagem. Iniciou a

série dos brindes o reformado sr. Lucas de Figueiredo, que veio propositadamente de Caldas da Rainha para conviver com os seus antigos camaradas. Cultor das Musas, foi em verso que falou. Reformado, continua, no entanto, a ser o mesmo ferroviário de sempre. Nesta sua quintilha ele exprime os seus sentimentos, que são os de todos os ferroviários:

*Pois quem à nossa árdua profissão
todo se dá, tomando-a por fadário,
não pensa noutra para ganha-pão;
e será, quer ele queira quer não,
até ao fim da vida, ferroviário.*

A assistência aplaudiu calorosamente o orador.

Falou, depois, o sr. Francisco Pereira Rodrigues, chefe de Repartição do Serviço de Estatística e Estudos, em nome da Comissão Promotora do almoço, que reuniu, como já referimos, funcionários dos seis Serviços da Divisão.

Para além do materialismo da refeição — disse — servido, embora, em local aprazível, palpita aqui a espiritualidade que nos atraiu a todos, funcionários dos Caminhos de Ferro: uns, do activo, que, não obstante a contínua conviência, quiseram fruir umas horas de convívio diferente, onde o sentimento da fraternidade, pode, francamente, transparecer; outros, os reformados, vieram juntar-se, com aquela saudade latente que lhes ficou dos anos passados na labuta comum, para terem a íntima satisfação de abraçar antigos camaradas de trabalho, neste encontro que, porventura, lhes sugere muitas e gratas recordações.

Em seguida, o sr. F. Pereira Rodrigues acrescentou:

Poucas devem ser as empresas que, como a C. P., têm o condão de captar e conservar os seus empregados. Pouco a pouco, eles vão sentindo-se presos aos laços de ferro que se estendem por todo o País, de norte a sul, de este a oeste. Sentados a esta mesa, estabelece-se entre nós uma certa aproximação espiritual, sentimos os elos de uma estima, que, longe de perturbar a disciplina existente nas relações de serviço entre os dirigentes e os dirigidos, ela contribuirá, quando bem compreendida por pessoas de bem, para mais perfeita coordenação dos esforços exigidos pelo exercício de cada cargo.

O sr. Prof. João Faria Lapa, Chefe de Divisão, que falou seguidamente, referiu-se ao facto de, este ano, estarem representados todos os Serviços da Divisão Commercial. E acrescentou:

Não sei, por esta cadência, o que será no ano próximo. Mas sente-se, pelo florescimento da ideia, que a semente é de boa qualidade e que caiu em terreno fértil — imagem perfeita do grão de mostarda do Evangelho, que deu fruto a cem por um.

Este, o aspecto externo. Quanto ao âmago da ideia, à sua substancialidade, aos seus elementos impulsionadores, V. Ex.^a, sr. Director Geral, julgará melhor que eu. Mas não quero, a propósito, deixar de citar um facto, de grande suggestividade, a que me foi dado assistir, há dias, quando a Comissão Organizadora teve a amabilidade de me procurar e convidar a assistir a esta festa.

No decurso da conversa que então tivemos, um dos componentes da Comissão esclareceu-me que neste ano se iriam esforçar por a distribuição dos lugares nas mesas se fazer de forma diferente da do ano transacto. Então, a tendência foi a de os convivas se juntarem por Serviços — o que é natural, dada a sua maior familiaridade com os companheiros

próximos no trabalho quotidiano. Neste ano, esclareceram-me, intencionalmente iriam promover a distribuição mesclada, por forma a ficarem lado a lado elementos de Serviços diferentes, para assim se suscitar mais profunda confraternização entre todos os elementos da Divisão Commercial. V. Ex.^a, sr. Director Geral, ajuizará do alcance do conceito.

Por mim, e dada a honrosa presença de V. Ex.^a, limito-me a consubstanciar na seguinte afirmação, o mundo de pensamentos que neste momento me domina: com a responsabilidade que perante V. Ex.^a as minhas funções me impõem, não hesito em proclamar que, com homens deste quilate, fácil é assegurar que todos nós, como um só, estamos inteiramente e incondicionalmente às ordens de V. Ex.^a.

O sr. Eng. Espregueira Mendes fechou a série dos brindes com um discurso, de que arquivamos as seguintes passagens:

Estão sentados entre vós elementos dos Serviços Centrais e elementos dos Serviços Regionais; elementos do serviço activo e elementos que já estão usufruindo o gozo de uma bem merecida reforma. E assim vejo os que trabalham perto e vejo os que trabalham longe; vejo o presente e vejo o passado — passado aliás, neste momento, em plena acção de presença.

Este conjunto constitui para mim a prova bem provada de que o esforço que empresta à Empresa, que servimos, não se traduz no simples trabalho mercenário.

De facto, ninguém pode deixar de concluir ante este quadro que este esforço é, pelo contrário, animado por um sentimento insuflado de algo de espiritual, que ele é, em suma, impregnado de humanidade.

Mantém-se assim, e de forma vigorosa, a perenidade de uma tradição — a tradição já quase secular da família ferroviária. Vou mais longe: por via dessa tradição familiar, nós constituímos não um simples aglomerado de pessoas unidas pelo ténue laço profissional mas um corpo com a sua organicidade específica.

Mais adiante, fez este apêlo:

Incito-os a manterem este espírito de coesão, que tanto apreciamos; ele constitui elemento valoroso na árdua tarefa que sobre os meus ombros pesa, na medida — larga medida — que traduz a vossa dedicação pelo serviço, amor ao sacrifício, vontade de cumprir.

Por tudo os felicito e, ao felicitar-vos, felicito-me a mim próprio.

E a finalizar disse:

Termino agradecendo as imerecidas mas amigas palavras que me foram dirigidas e aproveitando esta oportunidade para agradecer, também, a prestante, valiosa e dedicada colaboração da Divisão Commercial, inteligentemente chefiada pelo vosso prestigioso Chefe de Divisão, Doutor Faria Lapa.

Só uma palavra mais especial para os aposentados. Vós sois aqui o passado presente, o testemunho vivo da continuidade da tradição ferroviária. Carinhosa ideia, a da vossa convocação; gentileza vossa, a de terdes honrado esta reunião com a vossa presença. Heis-de reconhecer que a memória dos serviços que prestastes, em dezenas de anos de intenso labor, se mantém viva na mente dos que hoje labutam. Creio poder dizer que vos é grato, decerto, esse reconhecimento. Não vos esqueceram nem vos afastaram — estais apenas em descanso; fostes rendidos na guarda.

Findos os discursos, todos eles aplaudidos prolongadamente, foi entregue ao sr. Eng. Espregueira Mendes uma mensagem em pergaminho de todo o pessoal ali reunido, tendo sido também, nesta altura, enviados telegramas de saudação aos srs. Dr. Mário de Figueiredo, Presidente do Conselho de Administração, e Eng. Branco Cabral, Secretário-Geral.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Reunião, em Lisboa, do Instituto Internacional Africano

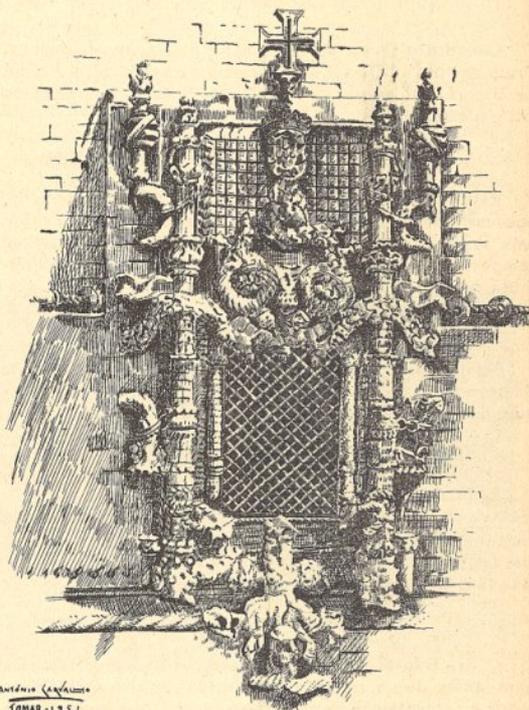
Sob a presidência do sr. Comandante Sarmiento Rodrigues, Ministro do Ultramar, iniciaram-se, na manhã de 6 de Julho e no Palácio da Junqueira, sede da Junta das Missões Geográficas e de Investigações do Ultramar, os trabalhos da comissão executiva do Instituto Internacional Africano, de Londres. O sr. Ministro do Ultramar, no discurso que pronunciou na sessão inaugural, depois de saudar os delegados reunidos em Lisboa, afirmou que a Portugal interessava tudo quanto se relacionasse com a África, por ser um país — acentuou — com tradições de há muito ligadas àquele continente. E acrescentou que as maiores províncias portuguesas se encontravam precisamente no continente negro.

De grande interesse foi a conferência que, na sessão da noite, o sr. Emery Ross proferiu, versando o tema «O Africano de amanhã». Relacionando o tema com as ideias expressas por Lugard, a cuja memória foi prestada homenagem, o sr. dr. Emery Ross referiu-se ao «mandato duplo», tendente a conseguir o devido equilíbrio nas relações entre os povos colonizadores e os povos colonizados. A propósito, citou os factores que têm dificultado a realização desses ambicionados desígnios. Em primeiro lugar, as nações ocidentais progrediram tanto neste meio século que os Africanos não puderam absorver os conhecimentos materiais adquiridos nesse período. O cinema, as revistas ilustradas, a rádio e outros meios de divulgação levaram aos homens naturais do continente negro o conhecimento de uma grande civilização, e deram-lhes simultaneamente a consciência da diferença existente entre eles e os Ocidentais.

«O «mandato duplo» futuro no continente negro — sublinhou ainda o sr. Ross — deve consistir no arranjo das justas proporções entre o espiritual e o material, entre o progresso da técnica e o progresso íntimo do homem. Por isso a religião cristã — em seu entender — deve iluminar tanto os colonizadores como os colonizados. Só este critério poderá resolver os problemas de todos os dias. E só assim a África se poderá tornar um factor de paz e justiça no Mundo».

A reunião, em Lisboa, dos delegados do Instituto Internacional Africano, veio consagrar, mais uma vez, a importância política e imperial do nosso País.

Os nossos artistas



Janela no Convento de Cristo — Tomar
Desenho de António Carvalho

Artistas das Horas Vagas

Curiosa a exposição dos Artistas das Horas Vagas, no Palácio da Rua Barata Salgueiro. Nela figuram D. Luís, D. Carlos e D. Amélia de Orleans e Bragança, com trabalhos notáveis; Raúl Brandão, com uma paisagem; João de Deus, com desenhos admiráveis, e outras individualidades, com produções em grande parte dignas de atenção.

Uma mais rigorosa escolha de trabalhos teria excluído alguns trabalhos de puro amadorismo.

Três actores colaboram nesta exposição: Carlos Leal, com uns quadritos a óleo, Vasco Santana com apontamentos arquitectónicos, e Ribeirinho com um Santo António, a que deu feição popular.

Alguns dos artistas das Horas Vagas, de entre os novos, revelam invulgar intuição.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Constituiu-se em Miami o maior galinheiro do mundo. Trata-se dum edificio que se destina a ser o melhor hotel de Miami. Foi adquirido em leilão. Pode alojar trezentas mil galinhas.

(Do diário *Union de Malaga* — Malaga)

Estudando a acção da argila do fundo do mar, o dr. Spences descobriu que parte do sal dos Oceanos é removido pela argila e depositado em diversos planos oceânicos em compostos insolúveis, remoção esta que dá setecentos milhões de anos para a idade dos oceanos.

(De *The Christian Science Monitor* — Chicago)

No desejo de apresentar manjares exóticos, a Sociedade Gastronómica de N. Iorque ofereceu aos seus convidados, num banquete, um assado de crocodilo.

(Do *Isar Post* — Franchfort)

Angela Donazi, de Florença, solteira, festejou recentemente os seus 134 anos e os jornalistas foram entrevistada perguntando-lhe a que attribuía ter vivido já tantos anos. E ela respondeu: — Nunca senti necessidade de amar e por isso conservo o coração regulando admiravelmente.

(Do semanário *Der Lustig Sahse* — Leipzig)

O dr. Hanseín afirma que uma banana ingerida uma hora antes duma refeição constituída de leite esterilizado reduz a percentagem de bactérias a menos de meio por cento do número original.

(Do semanário *L'Aube* — Paris)

O resultado até agora obtido pelas pacientes investigações dos homens de ciência do observatório de Orsvad, é de que a matéria plástica do número infinito de mundos é constituída por um gaz frio, escuro, leve, espalhado no espaço em massas caóticas.

(De *Science Illustrated* — N. Iorque)

A Exposição de Obras Surrealistas, em Paris, exhibiu quadros inverosímeis. Um humorista, com o fim de se divertir, colocou num recanto do salão um quadro com uma figura absurda... com um olho verde e outro composto de três pérolas, uma esponja sobre a cabeça e uma pequena barba. Pôs-lhe esta legenda: «Retrato abstrato de Mulher pelo pintor inglês Windle». Embora não figurasse no catá logo, o juri deu-lhe o primeiro prémio!

(Do semanário *Gran Plano* — Madrid)

As escavações levadas a efeito no México pelo dr. Valent vieram provar irrefutavelmente que nenhum dos an-

tigos povos mexicanos pode ser considerado primitivo: a civilização dos aztécas, tolteques e doutras raças, era dum nível elevado para o seu tempo.

(Do *The Illustrated London News* — Londres)

Observadores astronómicos examinaram com potentes telescópios todas as estrelas invisíveis na latitude do Monte Hamilton, e descobriram mais de quatro mil. Uma das mais notáveis estrelas duplas foi há pouco descoberta nessa região.

(De *Revue des Deux Mondes* — Paris)

O «Flecha de Ouro», comboio de luxo que vai diariamente de Londres a Dover e de Calais a Paris, percorre os 300 quilómetros que separam Calais da capital francesa á velocidade de 140 por hora. De Londres a Dover gasta vinte e oito minutos.

O que todos devem saber

Foram suspensos os «vistos» alemães nos passaportes portugueses

Da Legação da República Federal da Alemanha recebemos a seguinte informação:

«A Legação da República Federal da Alemanha comunicou ao Ministério dos Negócios Estrangeiros a decisão do Governo de Bona de suspender para os portadores de passaportes nacionais portugueses a obrigatoriedade de se munirem dum visto para viagens ao território da República Federal Alemã, inclusive o de Berlim occidental. Desde que a sua estadia nesses territórios não exceda três meses não necessitam da autorização especial de residência, nos termos das disposições regulando a residência de estrangeiros no território da República Federal e no de Berlim occidental.

Entradas repetidas que não servem exclusivamente a viagens de trânsito, só podem effectuar-se com a dispensa de visto, um mês após a última saída da Alemanha, não ligada a uma viagem de trânsito».

PARA CADA CASO, UM SEGURO...

PARA TODOS OS SEGUROS a

ULTRAMARINA

Excursão de ferroviários espanhóis a Portugal

PROMOVIDA pela «Previsión Ferroviária», organismo mutualista da RENFE, e com a colaboração do «Boletim da C. P.», veio a Portugal uma excursão de ferroviários espanhóis, que se fizeram acompanhar de pessoas de família.

Chefiaram a excursão, que totalizou 41 pessoas, o sr. D. Ramón Jimenez Cernuda, engenheiro-chefe do Serviço da Regulamentação do Departamento da Exploração, que teve como auxiliar o sr. D. César Martin Abecia.

Os excursionistas demoraram-se no nosso País apenas quatro dias, tendo chegado no «Lusitânia-Expresso» ao Entroncamento no dia 15 de Junho, de onde seguiram imediatamente, em autocarro, para Fátima, onde ouviram missa e comungaram. Da Cova da Iria continuaram viagem para Leiria: cujo castelo visitaram, e desta cidade para Coimbra, em automotora especial. Percorridos os lugares de maior interesse da cidade universitária, os excursionistas partiram para o Porto, onde pernovernaram.

De autocarro visitaram a capital do Norte, a Foz do Douro e Leixões e Matosinhos. Em Vila Nova de Gaia, depois de visitarem as caves de uma importante firma de vinhos, tomaram o comboio rápido para Lisboa. Na manhã do dia 17 visitaram Montes Claros, o Estádio Nacional, Cascais, Boca do Inferno, Praia do Guincho e Sintra, e, de tarde, foram apresentar cumprimentos à Direcção-geral da C. P., tendo sido recebidos pelo sr. Eng.º Roberto da Espregueira Mendes, Director-geral e

pessoal superior. Nessa ocasião, o sr. D. César Martin Abecia entregou ao sr. Eng.º Espregueira Mendes um estojo com uma oferta dos ferroviários espanhóis.

No dia 18, os excursionistas deram um novo passeio pela capital, cujos bairros novos muito admiraram, e, depois do almoço, regressaram a Madrid, numa carruagem especial da RENFE.

No momento da partida, foram apresentar cumprimentos de despedida os srs. Jorge Vasconcelos, secretário da Direcção-geral; Augusto da Costa Murta, Inspector Principal do Serviço de Turismo e Publicidade, e mais pessoal, tendo sido oferecidos a todos os excursionistas espanhóis recordações de Portugal.



Os excursionistas em Vila Nova de Gaia

Recortes sem comentários

Um drama no «Zoo»!...

No Jardim Zoológico de Sidney, houve um drama passional. A chimpanzé estrangulou o marido com uma corda do baloiço e pôs-se a bailar! Não houve forma de reanimar a vítima. Sir Edward Halstrom, director do Jardim, declarou: «É o mais horrível crime premeditado que se regista aqui». A culpada já tentara assassinar o marido por várias vezes.

Em contrapartida, a companheira de Kadiak, o urso mais raro do Jardim, deu provas do maior desvelo quando aquele sofreu um desastre: caiu-lhe um tijolo na cabeça quando nadava. A ursa empurrou-o para fora da água e pegou-lhe sollicitamente na cabeça durante duas horas, não permitindo que os guardas se aproximassem. Só o largou quando o animal morreu.

Esta semelhança entre os actos dos irracionais e os do homem, fazem-nos pensar se não estará completamente

ao contrário a teoria do evolucionismo: não serão o chimpanzé, o urso, etc., descendentes do Homem, e não estes daqueles?

De qualquer forma, não há dúvida de que esta chimpanzé mostrou «instintos humanos», e não ficaria nada mal, sentada na cadeira eléctrica!...

(De Linhas de Elvas)

Café com leite servido automaticamente

BRUXELAS, 21 — Uma máquina automática que fornece café, com ou sem açúcar e leite, foi colocada na estação de caminho de ferro do Sul de Bruxelas.

O viajante coloca 2 moedas de 5 francos comprime o botão na lista para indicar a espécie de café que deseja e em seguida espera alguns momentos enquanto a chávena é cheia e entregue. — (R.)

Imprensa

Há 50 anos

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

«VIDA RIBATEJANA»

Fausto Nunes Dias, director e proprietário do semanário vilafranquense *Vida Ribatejana*, não é apenas um jornalista sempre atento aos problemas do seu concelho e do seu bem amado Ribatejo, mas um espírito de organizador. Os seus números especiais impõem-se pela qualidade da sua colaboração, pela profusão das suas fotografuras, pela escolha dos assuntos e ainda pela sugestiva e artística apresentação gráfica.

Só os que lidam na Imprensa avaliam o esforço persistente que é preciso empregar para se levar a cabo a organização de um número especial e a coragem moral para enfrentar dificuldades e incompreensões. Mas Fausto Nunes Dias, felizmente, pertence ao número dos que sabem dar realidade aos projectos por mais difíceis que pareçam, à primeira vista, porque, a par do seu talento ele sabe pôr sempre o seu ilimitado sentimento bairrista. O Ribatejo tem em Fausto Nunes Dias um grande servidor.

Com a melhor camaradagem felicitamos daqui, destas colunas, o nosso querido amigo Fausto Nunes Dias pelo êxito do seu último número especial.

OS NOSSOS COLABORADORES

Na sua muito lida e interessante secção «Horizonte» — o *Jornal do Comércio*, de Lisboa, comenta, dele transcrevendo um trecho, o artigo que, na nossa edição de 1 de Junho, publicou o nosso prezado amigo e distinto colaborador, sr. Guerra Maio, acerca do «Sud-Express».

Agradecendo a honra dessa transcrição, agradecemos também as palavras amigas que a antecedem, referentes à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Linhas portuguesas

Companhia Real — Constituiu-se o conselho de administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, conforme as eleições ultimamente realizadas em Lisboa, Paris e Berlim.

O conselho ficou como era, por terem sido reconduzidos todos os seus membros e mantidos nos seus cargos.

Entre outros assumptos tratou o conselho da projectada linha ferrea de via reduzida de Fronteira a Coruche por Ervedal, Aviz, Móra e Gouço, linha que está dentro da zona de 40 kilometros, que é reservada á companhia, resolvendo o conselho desistir do direito de opção ou de protesto, desde que a linha parta de Portalegre e não só de Fronteira.

Resolveu tambem que se antecipasse a compra de material circulante, por se achar bastante adeantada a construção do caminho de ferro de Vendas Novas o qual estará prompto seis mezes antes do que foi calculado, e representar ao governo pedindo auctorização para construir no Setil, a estação de entroncamento da linha de leste com a de Vendas Novas, um grande edificio que sirva as duas linhas destinadas á passagem dos comboios no sentido norte e no sentido sul, em vez de se fazer, como o governo exige, uma estação em cada uma das bifurcações.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — Revista «Eva no Paraíso»,
EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «A Rainha do Sabá»
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «A conquista da Lua»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



Domingos de Lisboa

PARQUE FLORESTAL DE MONSANTO



UMA das mais belas realizações que a Câmara Municipal de Lisboa empreendeu nos últimos anos é, sem dúvida, o Parque Florestal de Monsanto, onde os trabalhos de arborização se iniciaram em 1938.

Limitado por uma linha perimetral de 20.000 metros, e abrangendo uma área de 911 ha. (cerca de 1/8 da área da Cidade), o Parque está quase completamente povoado por mais de um milhão de árvores e arbustos, representando para cima de 150 espécies, onde predominam pinheiros, carvalhos, eucaliptos, cedros do Buçaco, acácias, ulmeiros, amendoeiras e zambujeiros.

Os locais de maior interesse são: os miradouros de Montes Claros, do Moinho de Vento, do Mochô, da Luneta dos Quartéis e da Ponte, o Parque Infantil e o Clube de Tênis.

Referindo-se a Monsanto, Raul Proença diz:
«O panorama que do alto das esplanadas do antigo forte se domina sobre a região de Lisboa é um verdadeiro deslumbramento pela luz, pela variedade, pela amplitude e pela grandeza».

PARA O PARQUE FLORESTAL DE MONSANTO A CARRIS ORGANIZA EXCURSÕES AOS DOMINGOS E DIAS DE FERIADO NACIONAL, DEPOIS DAS 14 HORAS.

SERVEN TAMBÉM ESTE PARQUE OS «ELÉTRICOS» DA CARREIRA 18 E AUTOCARROS DAS CARREIRAS 14, 20 E 23



Os tubos de fibrocimento

Cimianto

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

- * Inteiriços, resistentes e homogéneos
- * Inalteráveis e de duração ilimitada
- * Leves, fáceis de transportar e colocar
- * Diâmetros absolutamente uniformes
- * Junta simplíssimas, 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

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

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

S E D E — Rua do Ataíde, 7-A
LISBOA

← →

LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Qilms.

Capital: Esc. 330.000.000\$00

— :: — ou £ 3.000.000 — :: —

← →

O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÀFRICA CENTRAL

← →

Comité de Londres

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

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

Endereço telegráfico: «LOBITANGA-
LISBOA // LONDRES // LOBITO

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, Pessuais, 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

TOSSE?

