

4.º do 66.º

Ano

Lisboa, 1 de Maio de 1953

Número 1569

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 2 0158 — LISBOA



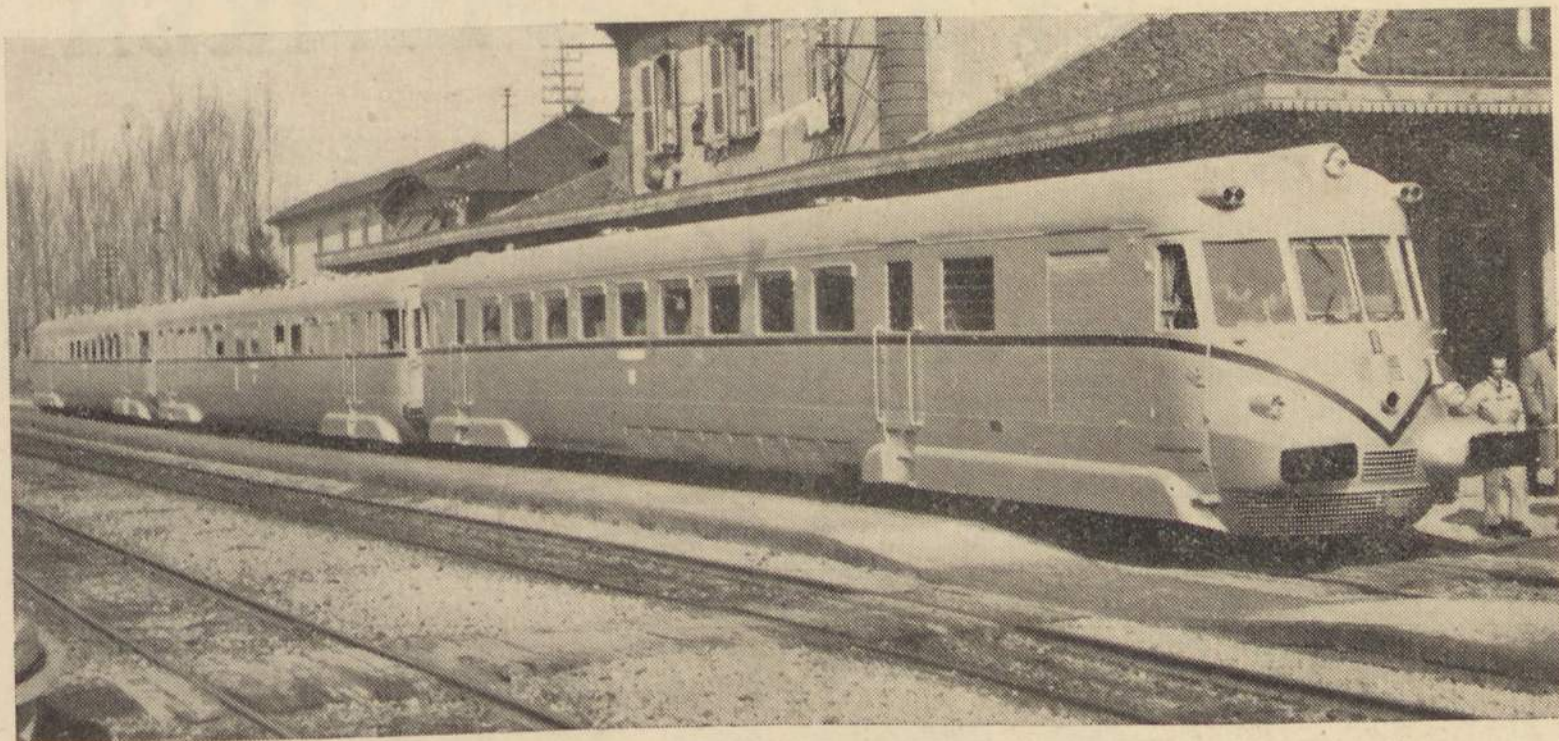
FIAT PORTUGUESA

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 de material ferroviário de Turim, que foram adquiridos recentemente pela C. P.

OS VINHOS

MESSIASIMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

Sociedade dos Vinhos do Sul, L.^{da}

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO:

Travessa da Glória, 19

Telefone: 2 6317

L I S B O A
P O R T U G A L**Sociedade Abastecedora
de Madeiras, L.^{da}**

Fornecedora dos Caminhos de Ferro

SÓCIO GERENTE

EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

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

End. Telegr.: «Socimadel»

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRASEspecialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquetSerração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos**Travessas para Caminhos de Ferro**CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO**LUSALITE**CHAPAS ONDULADAS PARA COBER-
TURAS; CHAPAS LISAS PARA TECTOS,
DIVISÓRIAS E REVESTIMENTOS; CHA-
PAS DECORATIVAS PARA LAMBRINSTUBOS PARA ÁGUA COM E SEM
PRESSÃO; TUBOS PARA SANEAMENTO
E VENTILAÇÃOALGEROZES, CUMIEIRAS E TODOS OS
COMPLEMENTOS DE COBERTURACALEIRAS PARA IRRIGAÇÃO DE
CAMPOS DE CULTURA; RESERVATÓ-
RIOS DE 30 A 1.000 Lts.; COLMEIAS
— FLOREIR S; ETC., ETC., ETC. —**Corporação Mercantil Portuguesa, L.^{da}**

Rua de S. Nicolau, 123 — LISBOA — Telef. 2 2091-2-3

Agentes depositários nas principais localidades
do País e Ultramar

NA METRÓPOLE E NO ULTRAMAR

AS CAIXAS DE EIXO E OS
ROLAMENTOS DE ROLETES**TIMKEN**

FAZEM PARTE DO EQUIPAMENTO DE ORIGEM DAS:

LOCOMOTIVAS DE VAPOR (C. F. L. e C. F. L. M.)
LOCOMOTIVAS DIESEL-ELECTRICAS (C. P.)
LOCOMOTIVA ELÉCTRICA (S. E.)
MOTORA ELÉCTRICA
e
CARRUAGENS (S. E.)

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:

C. SANTOS, L.^{da}AV. DA LIBERDADE, 24-41
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
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

1569



1 — 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

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIO DA REDACÇÃO:

ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA
REBELO DE BETTENCOURT
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA
CARLOS BIVAR

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
Coronel de Eng.^a CARLOS ROMA MACHADO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Coronel de Engenharia ABEL URBANO
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
ANTONIO MONTÊS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
Dr. MANUEL MÚRIAS
GUERRA MAIO
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
J. L. COELHO DOS REIS
J. LEMOS DE FIGUEIREDO
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

XI Congresso Internacional da Imprensa Periódica	83
Uma visita de estudo a Angola, pelo Eng. ^o EDUARDO FERRU- GENTO GONÇALVES	84
Há 50 anos.	88
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	89
Curiosidades da imprensa estrangeira, por JORGE RAMOS	90
Vida Ferroviária.	91
Eng. ^o Ferrugento Gonçalves	92
Congresso Mundial das Agências de Recortes de Jornais	92
«Gazeta dos Caminhos de Ferro»	92
III Romagem dos Antigos Combatentes Portugueses à França e à Bélgica	92
Imprensa	94
Parte Oficial	95
Publicações recebidas	95
Recortes sem comentários.	96

XI Congresso Internacional da Imprensa Periódica

COM o alto patrocínio de Sua Majestade o Rei Baudouin, realiza-se em Bruxelas, de 11 a 14 do corrente, por iniciativa e organização da União da Imprensa Periódica Belga, o XI Congresso Internacional da Imprensa Periódica.

Trata-se de um acontecimento de grande projecção e significado, que reúne representantes de vários países e onde serão apresentados e discutidos estudos e problemas de grande interesse, como sejam a unificação da Imprensa Periódica, criação de um cartão de Imprensa internacional, o Código internacional da Imprensa periódica, as relações da Federação com as Câmaras de Comércio internacionais e relações da Federação com o Bureau Internacional do Trabalho.

A Comissão de Honra, presidida pelo Primeiro Ministro, sr. Van Houtte, é constituída por todos os membros do governo belga, fazendo parte da Comissão de Patrocínio Monsenhor Van Roey, Cardeal Arcebispo da Bélgica; Mons. Cento, Núncio Apostólico; os srs. Embaixadores e Ministros acreditados na Bélgica, os srs. Presidentes da Câmara dos Deputados e do Senado e as mais altas personalidades civis e militares do país.

Entre as personalidades ilustres que participam na Comissão de Patrocínio, figura o sr. Dr. M. Vieira Leitão, ministro de Portugal em Bruxelas.

O primeiro dia do Congresso é destinado à recepção, às 15 horas, dos congressistas na Casa da Ordem de Leopoldo, à instalação dos delegados, à inscrição, distribuição de cartões, insígnias e documentos; à reunião da Comissão Executiva, ao exame dos pontos essenciais da ordem do dia, à constituição das comissões, ao projecto de constituição da nova Comissão Executiva e a um espectáculo na "Ancienne Belgique". No segundo dia, 12 de Maio, o sr. Harmel, Ministro da Instrução Pública, presidirá à inauguração solene do Congresso, a que se seguirá, pelas 12 horas, um almoço oferecido a todos os congressistas nos grandes armazéns da "Innovation"; visita à Exposição

da Imprensa Periódica Belga, reunião das comissões, e à noite, pelas 21 horas, recepção na Câmara Municipal de Bruxelas.

No dia 13 de Maio, voltam a reunir-se as comissões e depois do almoço, os congressistas partem para Anvers (Antuérpia) onde as autoridades locais lhes darão recepção. Em seguida, os congressistas visitarão as instalações do porto.

No dia 14, quinta-feira da Ascensão, o congresso suspende os seus trabalhos, sendo todos os congressistas convidados para uma excursão a Bruges e ao litoral belga, havendo recepção oficial no Município de Ostende, pelo sr. Van Glabbeke, antigo ministro, Presidente, vereadores e conselheiros comunais, a que se seguirá um banquete no Kursaal.

No dia 15, de manhã, reúnem-se novamente as comissões, e à tarde, pelas 15 horas, reúne-se a assembleia plenária, efectuando-se a sessão de encerramento do Congresso, sob a presidência do sr. Paul van Zeeland, ministro dos Negócios Estrangeiros. Nessa sessão haverá apresentação dos relatórios, leitura e discussão das teses, aprovação dos votos finais, eleição do Presidente Federal e da nova Comissão Executiva, fixação da data e do local do novo congresso, designação do Presidente do congresso, efectuando-se à noite o banquete oficial, presidido pelo Primeiro Ministro da Bélgica, que saudará os congressistas.

No dia 16 os congressistas seguem, em excursão, para Liège, onde visitarão as fábricas. Ser-lhe-á dada recepção no Palácio de Festas da cidade de Liège e um almoço em sua honra. A tarde, o governador da Província de Liège oferece-lhes uma recepção, a que se seguirá uma visita ao Palácio dos Príncipes-Arcebispos. O Presidente do Município de Liège oferece aos congressistas um "garden-party" nos jardins da Academia das Belas Artes. Com o regresso, nessa mesma tarde, a Bruxelas, dá-se por findo o Congresso internacional da Imprensa Periódica, a que não faltarão, pelo programa exposto, interessantes digressões de ordem turística e cultural.

Uma visita de estudo a Angola

Pelo Eng.^o EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

II

AO visitar Angola experimentámos uma sensação de vastidão que em verdade nos impressionou profundamente.

O conceito intuitivo que tínhamos de distância, adquirido naturalmente à escala das grandes metrópolis, afigurou-se-nos de todo inadequado. Aquilo que vulgarmente estamos habituado a apelar de «longe», diz-se lá que é «ali adiante»; 100 quilómetros são uma ninharia irrisória; qualquer viagem normal corresponde em regra a percorrer necessariamente várias centenas de quilómetros.

Supomos que isto sucede não apenas em Angola, mas que é característico, de um modo geral, de todos os territórios do continente africano. Perante a grandiosidade da Natureza e a vastidão da terra, o homem acaba forçada e inevitavelmente por sentir-se pequeno e insignificante. A escala de medida a usar tem de ser muito maior.

Durante a nossa viagem, visitámos, certo dia, alguns trabalhos de campo em curso para o estudo da nova estrada Luanda — Uíge. As brigadas de técnicos encontravam-se então acampadas um pouco para além do rio Dange, a uns trezentos e tal quilómetros de Luanda. Para lá chegar, foi praticamente um dia inteiro de fatigante viagem por estradas irregulares e sinuosas através duma região, primeiro plana ou ligeiramente ondulada, e depois francamente montanhosa, nesta última região especialmente de incontestável beleza e sabor africano. Julgámos ter penetrado profundamente no coração de Angola, mais propriamente no verdadeiro seio do nosso Congo. Não podemos, portanto, esconder a nossa surpresa e certo desapontamento quando, ao debruçarmo-nos atentamente sobre o mapa de Angola que levávamos, e em que a nossa grande Província nos aparecia representada — «grosso modo» — por um quadrado de 80 cm de lado, verificámos que a nossa considerada extensa penetração africana não correspondia graficamente a um segmento recto de mais de uns 9 cm

de comprimento! E contudo tínhamos percorrido uma distância idêntica à que separa Lisboa do Porto!

Sentimos então melhor a extensão de Portugal em África; aclarou-se-nos e precisou-se-nos a noção da real grandeza do nosso território de além — mar. E cremos que há indiscutivelmente necessidade deste conhecimento «in loco» da realidade para bem se compreender a razão de ser e os porquês das coisas e dos factos.

Pouco a pouco fomos-nos familiarizando com esta noção da relatividade das distâncias — multiplicando-se numa proporção desconhecida na Europa. Habituámo-nos a ver inscritas nas placas de sinalização das estradas distâncias da ordem dos 300, 400 ou 500 quilómetros. Tais valores quase mesmo que acabaram por se tornar para nós numa autêntica banalidade. E no entanto, após termos já seguramente percorrido alguns milhares de quilómetros em terras angolanas, não conseguimos dissimular certa emoção, ao deparar-se-nos inesperadamente numa volta da estrada, esta simples mas sugestiva indicação de quilometragem, dada por uma placa de sinalização rodoviária colocada à saída do Lobito: Luanda 1.000!

Quase nos pareceu um sonho! Mas era, e é, a inexorável realidade pura e simples.

Chamam-nos a atenção para os seguintes elementos elucidativos: As fronteiras terrestres de Angola excedem 4.800 Km; a fronteira marítima de Cabinda e do território português entre o Zaire e o Cunene estende-se por cerca de 1.600 Km. Perante estes números já nos não admiramos de que uma viagem de Lisboa a Barcelona seja mais curta do que a de Luanda à fronteira sul no Cubango; e que de Luanda (no extremo sueste da Província) ao Zaire seja mais longe do que de Lisboa a Paris! O percurso de 422 Km. que fizemos no Caminho de Ferro de Benguela entre o Lobito e Nova Lisboa, embora equivalha à distância de Lisboa a Viana do Castelo, não chega sequer a representar um terço da extensão do referido caminho de ferro! Nem se deve por outro lado ainda esquecer que qualquer das provín-

cias em que se encontra dividida administrativa-mente Angola ocupa uma área superior à totalidade do território metropolitano!

* * *

A vastidão de um território constitui sempre factor importante na orientação da rede de comunicações que o serve. As grandes distâncias a cobrir deixam desde logo antever que a construção de qualquer via de comunicação, seja ela estrada ou caminho de ferro, é empresa economicamente onerosa, requerendo, por tal motivo, um cuidadoso e completo estudo prévio.

As áreas a servir também necessitam de ser conscienciosamente consideradas, atendendo aos seus factores de riqueza e populacionais.

Em África, a própria geografia do terreno determina, em primeira aproximação, o carácter geral do esquema das linhas de transportes. A parte central e sul do continente apresenta-se como constituindo um vasto maciço elevado de altitudes apreciáveis, formando extensas zonas planálticas, vulgarmente englobadas na designação comum de grande planalto africano.

Esta zona elevada é geralmente separada da faixa costeira, de cotas relativamente baixas e de largura muito irregular, por um degrau gigantesco de escarpa mais ou menos abrupta.

Esta escarpa desempenha, como é natural, um papel muito importante no estabelecimento de quaisquer vias de comunicação que do litoral dêem acesso ao interior, influindo especialmente no que se refere às características técnicas dessas mesmas vias.

Em Angola a faixa costeira de transição do Oceano para o grande planalto estende-se desde o Zaire até ao Cunene. É larga no Congo, para estreitar por alturas de Pôrto Amboim e só voltar a atingir largura apreciável (cerca de 100 Km.) já ao sul de Benguela.

Caminhando para o interior, a escarpa que lhe dá acesso atinge altitudes que excedem os 2.000 metros, elevando-se gradualmente, desde a planície costeira, por sucessivos degraus mais pequenos, mas que no entanto atingem desníveis, quase a prumo, da ordem das quatro ou cinco centenas de metros. No planalto interior as altitudes têm valores que rondam os 1.800 metros, diminuindo suavemente para leste.

É nesta zona elevada, de clima mais suave, que se encontram os mais importantes núcleos da população branca.

Desde os tempos da descoberta que a nossa gente se fixou no litoral angolano fundando as suas tradicionais feitorias — centros donde irradiou, mais tarde, a notável acção civilizadora portuguesa.

Durante os três primeiros séculos de presença

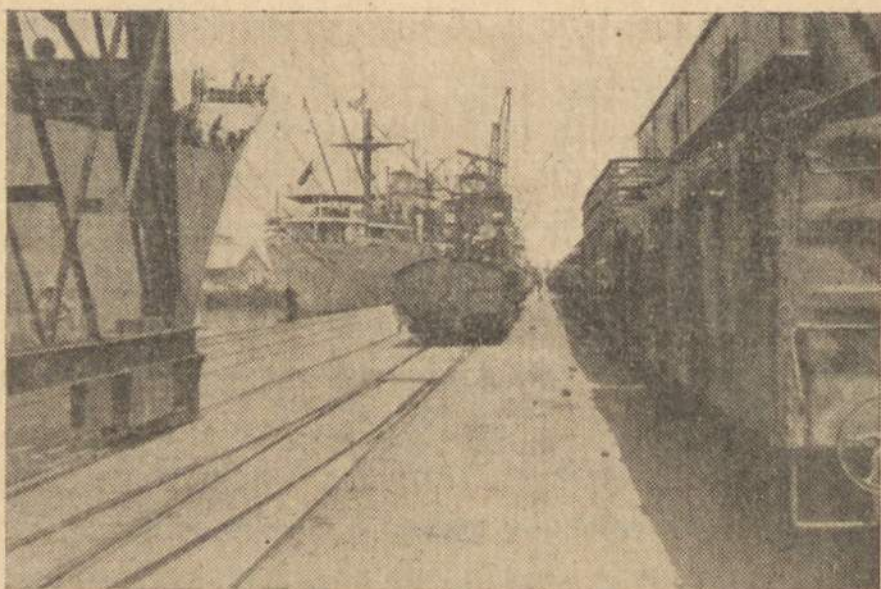
em Angola, a ocupação efectiva limitou-se essencialmente à posse da faixa costeira e dos seus portos principais, através dos quais se faziam as operações de carácter comercial com os produtos que a eles espontaneamente afluíam. As cadeias de montanhas ásperas e de difícil acesso, sempre constituíram grave barreira à nossa expansão para leste, para os territórios onde se acumulavam a riqueza e o mistério.

Mas mesmo essa barreira acabou, com o tempo, por ser tenazmente vencida, abrindo à penetração europeia os vastos horizontes das terras do planalto.

Desse planalto começaram então a concorrer com regularidade para a costa, e mais propriamente para os seus portos, os produtos do interior destinados ao abastecimento dos mercados europeus, e posteriormente também dos americanos, estabelecendo-se, a par desse movimento comercial, um benéfico intercâmbio de populações da beira-mar e das terras altas, intercâmbio que só veio facilitar a expansão da nossa acção civilizadora, pondo as populações indígenas em contacto com os «mistérios» da cultura e da civilização europeias, e dando aos portugueses (e consequentemente aos europeus) o conhecimento verdadeiro do não menos misterioso coração africano (para a época, naturalmente) e das gentes «estranhas» que o habitam.

A linha geral orientadora do movimento das pessoas e das mercadorias em Angola é ainda hoje, por força do próprio meio geográfico, a que ficou expressa nas considerações anteriores — movimento entre o interior e a costa, numa direcção sensivelmente perpendicular a esta. Os meios de transporte utilizados é que mudaram muito com o decorrer dos anos.

As longas e morosas caravanas de carregadores sucedeu-se a fase do transporte nos característicos carros boers, ganhando as viagens, se não em tempo, pelo menos em comodidade e em dispêndio. Nos fins do século passado, o mato africano e as florestas quase virgens foram surpreendidos pelo silvo estridente das locomotivas do primeiro caminho de ferro. Abria-se uma nova era verdadeiramente revolucionária, não só em matéria de transportes, mas também no curso da própria vida quotidiana, que ganhou em velocidade e dinamismo, características estas então quase inacreditáveis ou impossíveis de prever. Se à pacatez das nossas boas gentes das bandas de Castelo de Vide, no século passado, a locomotiva a vapor, rodando sobre os carris através dos campos e lançando para a atmosfera róis de fumo e vapor, se afigurava ainda como uma máquina infernal — a celebrada besta do Apocalipse, no dizer espiritual de D. João da Câmara —, é de supor-se quão duplamente infernal ela devia apresentar-se aos olhares ávidos dos pobres indígenas africanos, certamente crentes de que se tratava de obra consumada de algum espírito maléfico ou de «tchimbanda» desco-



LOBITO — Trecho do porto

nhecido, enviado para aterrorizar os vivos, inclusive os próprios «tchimbandas» terrenos, que perante ela se mostravam impotentes e confusos!

Depois do caminho de ferro surgiu o automóvel, melhor, surgiu o transporte automóvel, a facilitar não só o acesso directo ao litoral, mas a estabelecer o necessário complemento do caminho de ferro, na sua função de drenar até ele, das terras circunvizinhas e de algumas até bem distantes, os produtos da terra, a caminho do Atlântico e dos mercados nacionais e internacionais.

Angola conta hoje notáveis núcleos populacionais, tanto no litoral como no interior, nos quais o elemento branco desempenha um papel de básica importância — Luanda, Benguela, Lobito, Nova Lisboa, Sá da Bandeira, Moçâmedes, Malange, etc.. Sobretudo nas cidades, o ambiente é flagrantemente europeu, não constituindo o elemento negro e mestiço, ainda que naturalmente predominante em número, motivo de especial registo. A presença inconfundível dos brancos que se supera perfeitamente a dos naturais. Os costumes são de todo idênticos aos usados na Metrópole e, se não fossem alguns elementos locais mais típicos, um sol mais brilhante e uma temperatura mais elevada, nada nos recordaria encontrarmo-nos realmente em África.

Luanda é uma cidade que presentemente aglomera mais de 70.000 habitantes (poucas cidades metropolitanas atingem este número); o Lobito e Benguela reúnem cerca de 15.000 pessoas cada uma, embora estas duas cidades se encontrem afastadas apenas de 30 Km. (um nada, em África!); Nova Lisboa, no planalto, terá actualmente uma população que deve oscilar pelos 17.000 ou 18.000 habitantes; Sá da Bandeira ocupa o 2.º lugar entre as cidades angolanas pelo número de brancos que a habitam. E isto apenas como exemplo extraído de muitos mais casos idênticos reais.

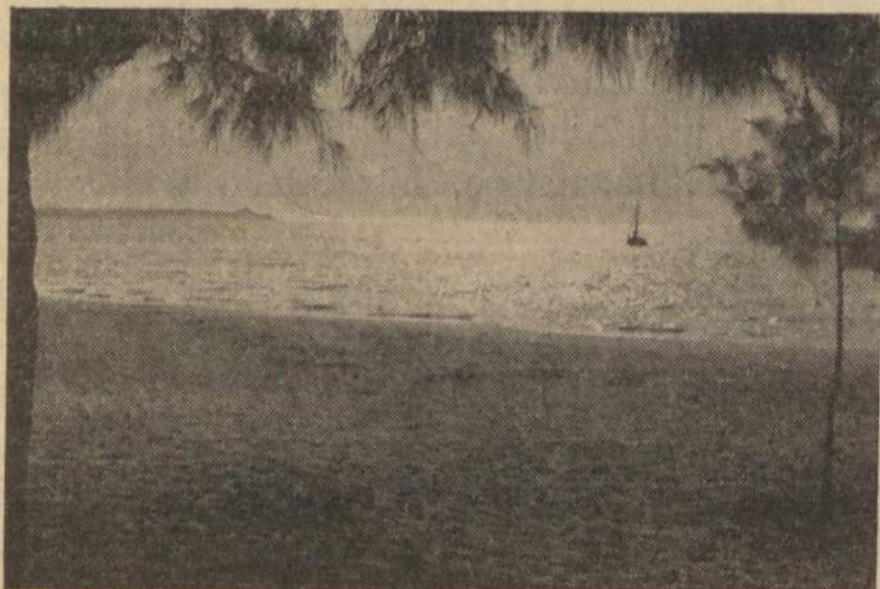
Incontestavelmente grandiosa a colonização portuguesa, que criou, num esforço constante de séculos, verdadeiros pedaços de território metropolitano em plena África, tanto no litoral como nas vastas terras altas do interior! Quanto esforço e quanta

energia dispendida pelos pioneiros que, corajosa e intemeratamente, enfrentaram a aridez do deserto, o incógnito das exuberantes florestas, a aspereza das montanhas e a hostilidade de algumas populações locais, para nos legarem a magnífica terra que pisámos!

Não se julgue, porém, que a obra está terminada. Muito há ainda que fazer, nomeadamente no campo dos transportes. A rede de estradas actual tem uma extensão de cerca de 35.000 Km.; as linhas férreas totalizam 2.500 Km.; a rede aérea explora mais de 7.000 Km. de linhas! E contudo a densidade das vias terrestres pode ainda considerar-se bastante pequena. Num território tão extenso, fácil é deduzir a importância crescente que modernamente tendem a adquirir os serviços aéreos, quer nas deslocações rápidas e cómodas de passageiros entre os grandes centros, quer no transporte de correio e carga, de modo especial na condução de alguns géneros frescos para abastecimento das principais cidades. Para os transportes maciços, isto é, principalmente para o transporte de mercadorias, é no entanto ainda a estrada e ao caminho de ferro que compete desempenhar o papel preponderante.

No que se refere às comunicações rodoviárias, por exemplo, há não só que corrigir traçados das vias existentes, mas também que rever pavimentações, abrir novas estradas, tornar as existentes utilizáveis em todas as épocas do ano. Quer dizer: a preocupação dominante neste campo tem que ser não apenas a da quantidade mas igualmente a da qualidade.

Nos transportes ferroviários passa-se um caso de certo modo idêntico. Em África, os caminhos de ferro, tal como os portos, deixaram de ser simples meios de condução das riquezas do sub-solo e da produção local, para tomarem o carácter de verdadeiro índice do desenvolvimento das regiões que atravessam e servem. «A grandiosidade dos portos» — recorda-nos ter lido algures — «pode ser tomada como segura afirmação da fertilidade dos hinterlands e como função do número de quilómetros de linhas férreas de que são terminus». Mais ainda: a navegação que a esses portos normalmente acorre de-



Na baía de Benguela

pende das estradas, e sobretudo dos caminhos de ferro dos territórios que procura, em mais elevado grau do que na Europa ou na própria América.

É aliás este o ponto de vista expresso no recente Plano de Fomento para o nosso Ultramar. «Portos, navios, rios, canais, estradas, pontes e caminhos de ferro são elementos indispensáveis para a economia»; no caso concreto de Angola: «se os portos são elementos fundamentais para uma região em formação e de trocas intensas com o exterior, as linhas férreas desempenham um papel de penetração e desbravamento das terras que dificilmente poderá ser superado». Além disso há que não esquecer que os portos angolanos servem também para o trânsito de mercadorias provenientes ou em direcção a territórios estrangeiros vizinhos.

Este conjunto de factores determina o sentido e a orientação do desenvolvimento das linhas férreas de Angola. Se alguns prolongamentos da rede ferroviária incontestavelmente se impõem para bem servir o interesse e a economia nacionais, quer no sector puramente local e português, quer no campo das relações internacionais em África com os territórios que confinam com os nossos, não é menos certo que também a qualidade do transporte ferroviário tem de ser objecto da maior atenção. Tal como nas estradas, há que corrigir defeitos de traçado, melhorar a resistência das vias, aumentar o material tractor e o circulante, conseguir enfim condições económicas de exploração racional das linhas, de modo a fazer face ao apreciável tráfego que tem a satisfazer; e que está desenvolvendo-se em ritmo sempre crescente.

É altamente consolador ver, ainda que em rápida visita, quanto se tem feito, ou se está fazendo, para dotar os caminhos de ferro de Angola com as possibilidades de que carecem, para bem poderem corresponder à difícil mas valiosa missão que lhes cabe desempenhar. Constroem-se variantes, onde os traçados apresentam características técnicas incompatíveis com as exigências do serviço moderno; substitui-se o material de via existente por material novo e mais pesado — mais resistente, portanto; aumenta-se o parque de locomotivas com novas unidades mais potentes e mais rápidas; renova-se o antigo material de transporte, especialmente o de mercadorias, substituindo os vagões de caixa de madeira por material inteiramente metálico de maior capacidade e construído segundo as mais recentes inovações técnicas; adquirem-se automotoras para os serviços rápidos de passageiros; constroem-se novos edifícios para as estações e modificam-se as disposições das vias que as servem, modernizando-as e aumentando-as; renovam-se as velhas obras de arte, para bem satisfazerem às crescentes cargas por eixo dos comboios; etc., etc.

O objectivo essencial a atingir é naturalmente o de se conseguir a maior eficiência nos transportes

realizados, tanto mais que há toda a conveniência, e até mesmo necessidade de, para além do interesse nacional, facilitar as ligações do interior de África com o mar.

Quando, passadas já algumas semanas de estadia em Angola, ao amanhecer de mais um dia de viagem despertámos de um sono repousante no nosso leito acolhedor de uma carruagem-camas do rápido Lobito — Nova Lisboa, perguntámos a nós mesmos se era possível estarmos de facto acordados ou se sonhávamos docemente com uma legendária travessia do Continente Negro. Onde estávamos? No comboio, evidentemente; instalados comodamente numa carruagem-camas, também sem qualquer dúvida.

Mas rolando para onde? Para o Porto? Para Madrid? Para Paris? Em qualquer grande expresso europeu?

Não, não estávamos a sonhar. Pela vidraça da janela, cujas persianas exteriores havíamos na véspera deixado prudentemente descidas, entrava no nosso compartimento a radiosa luz duma manhã cheia de sol. Lá fora, diante dos nossos olhos efectivamente bem despertados, corria uma paisagem verdejante e rica, salpicada de sanzalas e de habitações indígenas, liberta de brumas e inundada de magnífica luz solar. O comboio... prosseguindo imperturbável e sereno o seu caminho serra acima, a caminho do Lépi e do grande planalto, atrás de potente «Garrat» arfando sob o peso da carga rebocada. Estávamos realmente em Angola.

Que coisa estranha esta de viajar em África em carruagem camas e com vagão-restaurantes mesmo ao lado, com todas as comodidades de um transporte moderno! Acreditarão nisto os cépticos (felizmente já raros) metropolitanos que ainda ligam à noção de viajar no continente africano ideias preconcebidas de incomodidade, de carros boers, de caravanas, de animais ferozes, de climas e doenças mortais, de toda a espécie de perigos e contrariedades? Talvez acreditem só aparentemente.

E que pensariam hoje destas modernas condições de transporte os imortais Serpa Pinto, Capelo, Ivens e Silva Porto?... Aos seus espíritos de intrépidos exploradores, dispostos a arrostar com os maiores perigos e sacrifícios unicamente com o elevado intuito de bem defender os interesses e a honra do seu país, elas parecer-lhes-iam porventura algo ridículas e indignas; não seriam por certo as mais honrosas para atravessar o mato e o continente africanos!

Também às gerações de hoje tem algo de inverosímil a ideia de percorrer Angola, e mais ainda a de peregrinar de uma costa à outra a pé ou de carro boer rebocado por numerosas juntas de bois.

Propor-se alguém nos nossos dias tal fazer, e seria muito provavelmente considerado de indiscutível extravagância ou até mesmo de declarada falta

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Maio de 1903)

No Parlamento

Está-se num periodo de effervescencia de caminhos de ferro.

Antigamente, nas camaras, era assumpto de que pouco se falava; agora raro é o dia em que na dos pares ou na dos deputados não se occupam do assumpto, reclamando novas linhas para as provincias de que são patronos ou representantes.

Na sessão de 20 da camara electiva os srs. Filippe de Moura e Magalhães Ramalho trataram do concurso da linha da Regoa a Chaves e da de Regoa a Villa Franca das Naves; no dia seguinte fala o sr. Cayola sobre a de Extremoz a Portalegre; e finalmente em 28 o sr. Conde de Castro e Solla refere-se às linhas do Alto Minho, respondendo-lhe o sr. conde de Paço Vieira por fôrma tão satisfactoria que o illustre deputado e com elle os srs. conselheiro Espregueira, Alexandre Cabral e conde da Torre louvaram em alevantados termos a iniciativa fecunda do ministro que, sem preocupações de partidos, attende sollicito a todos os povos que da sua actividade reclamam serviços, prestando-lh'os, pela fôrma relevante e alevantada como tem tratado dos interesses do paiz.

Do que consta do decreto sobre a linha da Regoa, fala o nosso redactor, hoje, no artigo editorial.

Caminho de ferro do Lobito

Correram boatos variados relativos á realização d'este importante melhoramento na provincia de Angola que tanto deve contribuir para o desenvolvimento da riqueza da nossa querida colonia e concomitantemente para a animação do commercio e da industria da metropole.

Os que haviam atacado a concessão Williams e o respectivo contracto, quando previam que ficasse em projecto e caducasse, já não encobriam o seu pesar.

Dizia-se que tinham surgido difficuldades insuperaveis para a constituição da companhia na Inglaterra, que os capitais se retrahiam, que a guerra das companhias que são affectadas pela construcção da nossa linha havia crescido e ganhava vantagens, e que finalmente o proprio engenheiro Williams, desanimado, renunciára á nova empresa, tendo como compensação um bello lucro na venda das acções das minas de Katanga que possuia.

Afinal os boatos eram inexactos na sua parte fundamental.

A companhia constitue-se e está subscripta a primeira parte do capital.

Quer isto dizer porventura que não houvessem difficuldades a vencer? Que se encontraram logo os milhares de libras, necessarios para a constituição da companhia?

Que as companhias rivaes não empenharam esforços para impedir a formação d'esta?

Não decerto. Mas de tudo isso se triumphou.

Era mesmo logico suppôr que se não depositaria assim com tamanho desprendimento 560 contos como garantia do contracto sem que houvesse fortes probabilidades de se não perderem.

Quem trata negocios d'estes, de tamanho vulto, sabe com o que pôde contar, conhece os capitaes de que dispõe e a gente que o acompanha.

O bom senso mandava pôr o boato de quarentena, até ver.

Não foi necessario que decorressem muitas horas para que apparecesse o desmentido.

Em que pese aos que pretendiam ferir o governo por se não realizar a concessão como o feriram por se ter celebrado o contracto, a linha do Lobito vae ser construida. Com isso nos felicitamos sinceramente.

No dia 27 partiram de Lisboa para Londres os srs. conselheiro Joaquim José Machado, delegado tecnico, e Lane, agente commercial do concessionario. Além d'isso sabemos que os representantes de M. Williams em Benguella teem desenvolvido grande actividade, não só no despacho do material, a que o governo mandou conceder as maiores facilidades, mas ainda no estudo da testa da linha, designadamente da Bahia do Lobito e sua conveniente adaptação commercial.

de juizo. Para quê tanto estulto empreendimento se se pode viajar tão bem de automóvel e ainda muito mais comodamente em caminho de ferro ou de avião!?

É por isso que, revigorados embora pelo ar verdadeiramente frio da manhã no planalto, ao tomarmos o nosso reconfortante café com leite matinal, comodamente sentados nas cadeiras estofadas do vagão-restaurant do comboio que nos leva por terras do Huambo, não podemos attribuir às gloriosas travessias e explorações desses homens illustres o seu devido e extraordinário valor. E não contribuíram no entanto eles, com a sua desmedida tenacidade e incalculável espírito de sacrificio, de modo decisivo e irrefutável para que as gerações da posteridade — as de hoje, a nossa — possam gozar o in-

contestável prazer de, tão longe no globo terrestre, pisar confortavelmente um solo português, tal como o poderiam fazer aqui na Europa? Será possível que, no meio dos confortos modernos de uma viagem por caminho de ferro em Angola, se esqueça ou se menospreze o valor e o alcance dessas destemidas explorações da selva que tão valiosamente firmaram a posição de Portugal em África? Cremos que estas interrogações, não se põem unicamente ao nosso espírito. Mas a despreocupação da viagem de hoje impede, em boa verdade, que se dê o justo valor ao passado. Porém... sem ele, e sem o muito que ele representou, seriam possíveis esta despreocupação e esta comodidade que entorpecem o pensamento?...

O que é a evolução dos tempos!

(Continua)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Novo Hospital Escolar

A inauguração do novo Hospital Escolar, obra prima da arquitectura moderna, foi integrada nas comemorações de 27 de Abril, de homenagem ao Senhor Presidente do Conselho que, nesse dia, completou 25 anos de serviço à Nação.

O novo Hospital, situado num dos mais belos locais de Lisboa, é o maior edifício português construído nestes últimos tempos.

Na sessão solene da inauguração, presidida pelo Chefe do Estado, o sr. Ministro do Interior afirmou que o novo Hospital ficará a simbolizar o espírito de continuidade e da capacidade realizadora da actual geração.

Um país que constrói uma obra de tamanho vulto — tem o futuro nas mãos.

Portugal, com os seus oito séculos de existência, soube fazer da sua velhice gloriosa uma nova mocidade. Entre os países mais actuais, é lá que o temos de o situar agora.

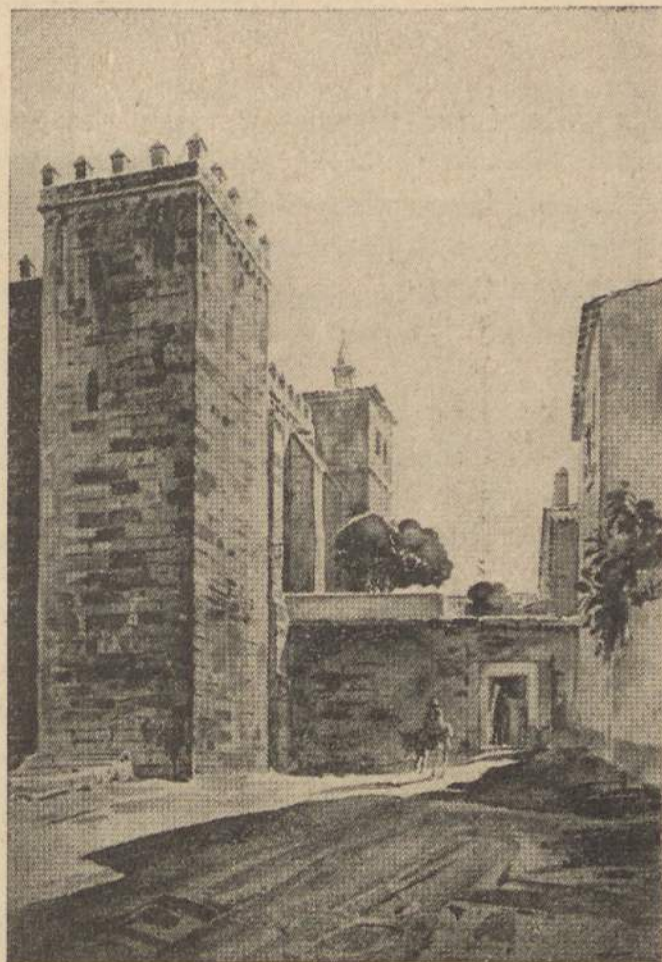
Exposições de arte

No momento em que traçamos estas linhas, estão patentes ao público duas exposições de pintura de indiscutível interesse artístico: a do Molina Sanchez, na sala do rés-do-chão do Palácio Foz, e a de Noel Perdigão, numa sala acolhedora da Avenida da Igreja, n.º 34-B, no novo bairro de Alvalade.

Molina Sanchez, espanhol pelo nascimento e pelo temperamento, dá à sua pintura, muito pessoal, uma sentida expressão religiosa. Xavier de Echarri, que abre o catálogo com algumas belas palavras, afirmou: «A minha opinião sobre Molina Sanchez pode resumir-se à afirmação do seu espanholismo. É, antes de mais, um pintor espanhol. Por diversas razões e, fundamentalmente, porque é um grande pintor de «figuras».

Noel Perdigão, temperamento delicado de paisagista — e os paisagistas portugueses são sempre poetas — apresentou na sua exposição 19 quadros a óleo e duas excelentes aguarelas. Noel Perdigão sabe escolher os assuntos e dar-lhes interesse pictórico. Se as «Casas de Lisboa», se os «Estaleiros de Pedrouços» revelam um pintor de qualidades, é sobretudo nas suas manchas: «Meca» (Alenquer); «Ribeira de Santarém», «Vila Nova da Rainha» e «Vala do Carregado», por exemplo, que o seu temperamento poético mais se evidencia.

Os nossos aguarelistas



Muralhas da Sé de Évora, por José Félix

Portugal e a França

O distinto escritor e jornalista Olivier Quéant, director da revista *Plaisir de France*, esteve entre nós durante alguns dias e realizou no salão do teatro do Palácio Foz uma conferência sobre «Le Théâtre de France», que foi ouvida com o maior interesse.

Neste momento em que o teatro português atravessa uma crise assustadora e em que os valores mais autênticos da arte de representar se encontram sem actividade, como Lucília Simões, José Gamboa e Joaquim Oliveira, sirva-nos ao menos de estímulo ouvir quem fale como Olivier Quéant falou do teatro estrangeiro.

Nota final

Em Borgo Satollo, referiram os jornais de Roma, um velho enfermo, chamado Ferlighetti, pediu ansiosamente um padre para se confessar e que lhe administrasse os últimos sacramentos. Faleceu, porém, antes que pudesse fazê-lo. Esteve no caixão algumas horas, até que de súbito abriu os olhos e tornou a pedir um padre. Depois de satisfazer o seu desejo, voltou a morrer, mas desta vez definitivamente.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Numa tarde de chuva torrencial, uma atriz há pouco tempo no teatro faltou ao ensaio. No dia seguinte, quando o empresário lhe perguntou por que faltara à sua obrigação, a atriz respondeu com a maior naturalidade do mundo:

—E' que chovia tanto...

—Mas a senhora julga que por chover se deixa de vir ao teatro?

E a artista exclamou com ingenuidade:

—«Pero és que ustedes vinieron? Qué buen humor!»

(do semanário *Domingo* — Madrid)

Mais de quarenta escritores finlandeses concorreram ao prêmio de 50.000 corôas que o Comité dos Prêmios de Helsínquia concederá ao autor da melhor monografia histórica sobre a Finlândia.

(do diário «*Slovo*» — Sofia)

O antropologista dr. Hardik descobriu na ilha Kodiak, ao largo da costa do Alaska, um crâneo pertencente a um homem que viveu há 2.000 anos e que apresenta sinais irrefragáveis duma trepanação cicatrizada: uma abertura oval de 5 por 4 milímetros, cujos bordos provam que se efectuou com exito uma operação de trépano num homem vivo.

(da revista *Sciences et Voyages* — Paris)

Fábricas de cigarros da América introduziram no mercado cigarros com papel preparado de tal maneira que produz a cor do fumo que se desejar. Estão em moda também os cigarros de cor azul ou verde.

(do semanário *Paralèle 50* — Paris)

Actualmente os esquimãos proprietários de renas no Alaska são mais de 400 mil. O esquimau habituou-se a comer carne de rena desde que os homens brancos subtraíram da região as focas e os salmões.

(do semanário *Manichi* — Tóquio)

O número crescente de estações rádio-emissoras perturbam as misteriosas ondas que servem de guia nas suas longínquas viagens às aves migratórias e estas perdem a direcção do caminho. Fazem rodeios incessantes e caem exaustas de cansaço.

(da *Revue Suisse* — Zofringen)

A transmutação dos elementos aumentou para mais de 250 espécies de átomos básicos que se encontram na natureza, dos quais apenas quarenta são instáveis como o rádio que, espontaneamente, se desintegra. Os cientistas conseguiram já produzir todas as formas instáveis capazes de sobreviver durante dez segundos!

(do *Scientific American* — Nova Iorque)

O British Museum de Londres inaugurou uma secção de restauração de manuscritos, compreendendo dois laboratórios de química, três de microbiologia, etc.

(da revista literária *Maintenant* — Paris)

O Canadá está realizando um vasto programa de auto-estradas. Os trabalhadores habitam em alojamentos modernos e confortáveis. Dispõem de um teatro ambulante que já percorreu 80 mil quilómetros de estrada.

(do semanário *Afan* — Madrid)

A picada da abelha é o melhor remédio contra a gangrena. Depois dos chineses anunciarem a acupuntura, aparece agora a apisterapia: cura das doenças por meio de picada de abelhas.

(da revista científica *Sapere* — Milão)

A casa Ford usa dois mil diamantes nos seus maquinismos. As serras gigantes, que cortam blocos maciços de mármore conteem diamantes nos dentes que resistem a cinco mil horas de trabalho.

(do *Haagsche Post* — Haia)

Uma comunicação recentemente feita à Sociedade de Ciências informa que os glaciares do Oeste estão a reduzir-se de forma surpreendente. O deserto do Sahará nos últimos dez anos aumentou de superfície à razão de dois quilómetros por ano.

(da revista *Everyday Science and Mechanics* — Springfield)

Um polícia de trânsito foi destacado há pouco para as cataratas do Niagara. No inverno, certas partes dessas famosas quedas de águas escondem-se sob um lençol de gelo. A missão desse agente é impedir que os visitantes passem nas zonas perigosas.

(do *The American Weeckly* — Detroit)

Em Vordinsg, o dr. Hansen abriu uma artéria do seu braço esquerdo e fez uma transfusão de sangue num doente que estava operando, quando notou que era indispensável mais sangue para o paciente poder resistir.

(da *Ilustret Familiebad* — Copenhague)

O dr. Arnould expõe novo método para medir o diâmetro aparente das estrelas baseado no instante em que a luz as oculta: quando a extremidade do nosso satélite alcança uma estrela, esta desaparece por alguns momentos, o período do desaparecimento prolonga-se em relação ao diâmetro aparente da estrela, e pode ser fixado pela chapa fotográfica.

(de *Magasine Digest* — Nova Iorque)

VIDA FERROVIÁRIA

Santo Amaro, padroeiro dos ferroviários, vai ser festejado em Sernada do Vouga

Uma comissão de ferroviários de Sernada do Vouga leva a efeito, este ano, de 18 a 20 de Julho, as tradicionais festividades em honra de Santo Amaro, patrono dos homens que trabalham nos caminhos de ferro.

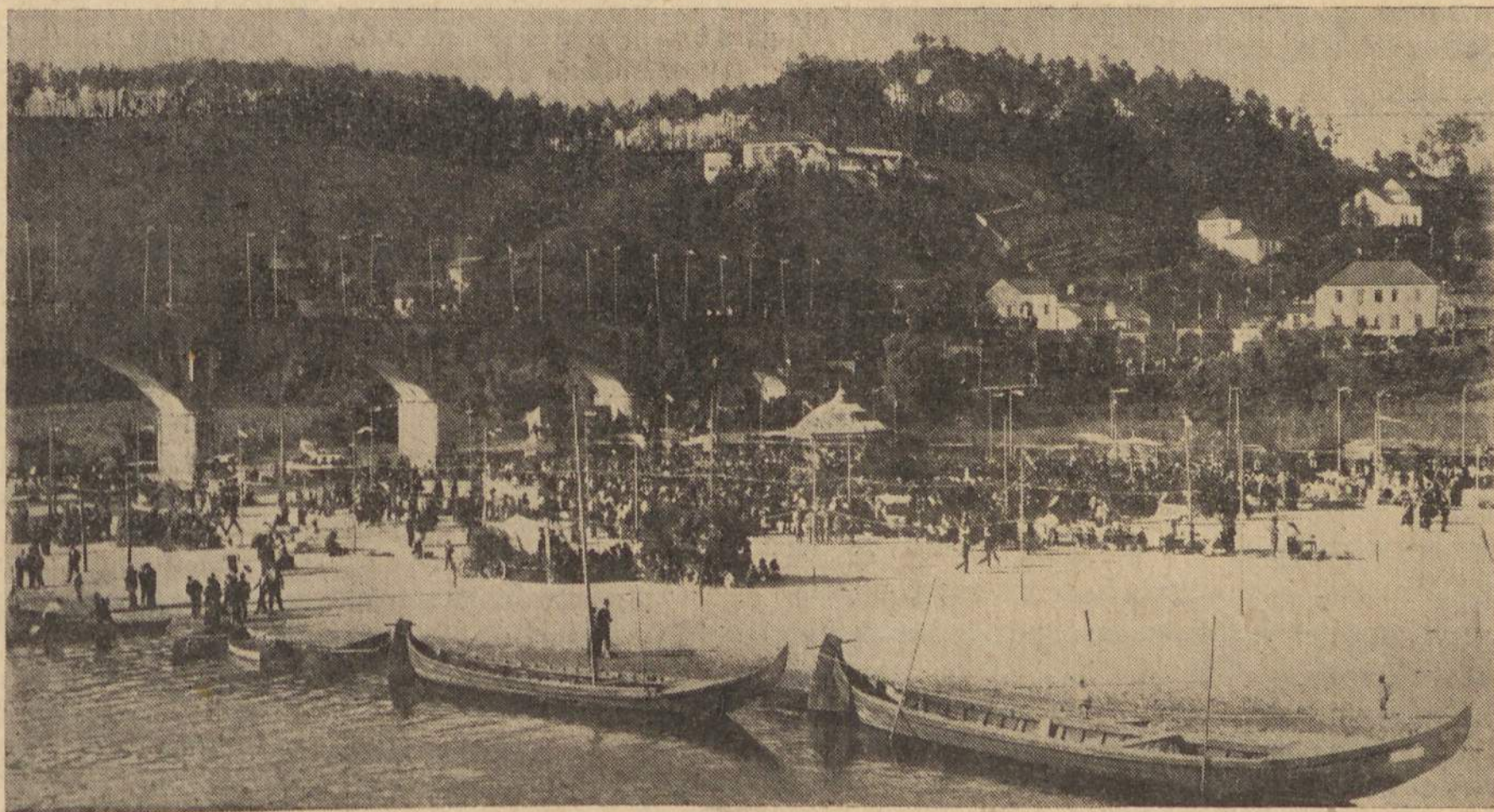
Estas tradicionais festas, que atingem sempre um grande brilhantismo, fazem afluir a Sernada do Vouga milhares de forasteiros seduzidos não só pelo programa das comemorações, mas também pelas excepcionais condições de ordem turística, que a pitoresca localidade reúne.

Efectivamente, Sernada é um ridente e aprazível

A Comissão de Festas, que reúne pessoas de acção, organizou um excelente programa, nas melhores condições económicas, de modo a tornar mais atraente uma visita à Sernada do Vouga.

No próximo domingo, 3 de Maio, realiza-se, em Sintra, um almoço de confraternização, em que tomam parte empregados de escritório e pessoal directivo das Divisões de Exploração e Comercial

No próximo domingo, 3 do corrente, realiza-se, em Sintra, no Restaurante regional «Adelaide», junto aos Paços do Concelho, um almoço de confraternização ferroviária.



Festas a Santo Amaro, patrono dos ferroviários, em Sernada do Vouga

vel cantinho do Vale do Vouga, circundado pelo rio que lhe corre aos pés e forma, na margem direita, um areal extenso, onde se efectua o arraial. Na margem esquerda da linda povoação, os salgueirais constituem uma nota poética, a que ninguém é indiferente.

Quer o viajante tome a linha do Vale do Vouga, em Espinho, quer a tome em Aveiro, logo que o comboio ou a automotora se aproxima do Vale do Vouga, depara com paisagens surpreendentes, que se vão desenrolando diante dos seus olhos maravilhados, numa sequência imprevista e impressionante, entre as serras da Gralheira e do Caramulo.

Esse almoço obedece a um programa simpático, digno de registo.

As 7 Circunscrições das Divisões de Exploração e Comercial da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, espalhadas de Norte a Sul do País, resolveram entre si levar a efeito, anualmente, uma festa de confraternização, a que foi dado o nome de «Festa Ferroviária».

Esta festa, que tem por objectivo a aproximação do pessoal directivo e empregados de escritório das Circunscrições, tem o cunho de camaradagem e cultura. De camaradagem, porque ela se torna sempre útil no convívio de todos; de cultura

Eng.º Ferrugento Gonçalves

Por ter obtido a maior classificação na soma de todas as cadeiras do seu curso, o sr. Eduardo Ferrugento Gonçalves recebeu o prémio «Brito Camacho», que lhe foi conferido pelo Instituto Superior Técnico.

Sendo tão pouco frequente que esta honrosa distinção seja atribuída a um engenheiro civil, a *Gazeta* saúda o seu ilustre colaborador.

CONGRESSO MUNDIAL DAS AGÊNCIAS DE RECORTES DE JORNAIS

Por iniciativa da Agência «Eco Deila Stampa» de Milão, que recentemente celebrou cinquenta anos de existência, realizar-se-á em Paris, nos dias 7, 8 e 9 de Maio próximo, o 1.º Congresso Mundial de Agências de Recortes de Jornais. Nessa ocasião serão estudadas as bases para a constituição de uma Associação Internacional destas Agências.

A organização do Congresso, ao qual já deram a sua adesão as principais Agências de recortes do mundo, está a cargo da «Argus de la Presse» de Paris, decano daquelas Agências. Portugal será representado neste Congresso pela Agência «Recorte», a única no género existente no nosso País e cuja fundação data de 1939.

porque dos programas elaborados consta a visita a monumentos nacionais e obras dignas de apreço e talvez desconhecidas, pelo menos em pormenor, de algumas das pessoas que fazem parte dessas reuniões.

A primeira festa, que teve início em 1948 na 1.ª Circunscrição, com sede em Porto-Campanha, veio sucessivamente até Lisboa, onde se encontra instalada a 5.ª Circunscrição.

Para o almoço que, no próximo domingo, se realiza em Sintra, estão inscritas numerosas pessoas, o que demonstra o interesse por essas festas de confraternização.

Está em estudo o aumento dos vencimentos do pessoal da C. P.

O Conselho de Administração da C. P. recebeu no dia 14 do mês passado, a Direcção da União dos Sindicatos dos Ferroviários, para continuar, assim, com alta compreensão, as diligências feitas sobre aumento de vencimentos e organização dos quadros do pessoal ferroviário.

O sr. Dr. Mário de Figueiredo, ilustre Presidente do Conselho de Administração da C. P., comunicou à direcção daquele organismo que só recentemente à Administração da C. P. tinham sido fornecidos os elementos necessários para o estudo do assunto, esperando, no entanto, que, em breve prazo, estejam concluídos os trabalhos, a fim de, finalmente, se dar a devida solução ao problema do aumento dos vencimentos do pessoal ferroviário.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Os nossos colaboradores

O artigo do nosso ilustre colaborador e querido amigo, sr. Guerra Maio, publicado no n.º 1567 (1 de Abril) da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, sobre «Relações Ferroviárias Franco-Portuguesas e o novo horário do «Sud-Expresso», despertou, como era natural, grande interesse e mereceu largas e especiais referências do *Diário de Lisboa* e de *O Comércio do Porto*.

Aos dois prestigiosos diários os nossos agradecimentos pela honra com que distinguiram a *Gazeta* e aquele nosso distinto colaborador.

Ainda o nosso aniversário

Do *Correio do Ribatejo*, de Santarém:

A prestigiosa publicação que o distinto escritor e jornalista Carlos d'Ornellas dirige com tamanho brilho e criteriosa orientação, entrou agora no seu 66.º ano de vida, faustoso acontecimento que foi dignamente celebrado com um número especial recheado de artigos do maior interesse literário, subscritos pelo seu director, engenheiro Frederico Abragão, Rebelo de Bettencourt, etc.

Bem redigida e focando sempre assuntos da maior actualidade, a excelente *Gazeta* promete vida longa para satisfação de quantos admiram a sua acção cultural.

Que assim seja e tenha as maiores prosperidades são os votos que fazemos.

Do *Jornal de Albergaria*, de Albergaria a-Velha:

Esta excelente revista, fundada em 1888 por L. de Mendonça e Costa e actualmente dirigida pelo vigoroso jornalista sr. Carlos d'Ornellas, festejou, com um magnífico número, publicado em 16 do mês corrente, o seu 65.º aniversário.

As nossas cordeais felicitações, com votos pelas suas prosperidades.

De *Ecos da Serra*, Caramulo:

Pela Direcção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, dirigida pelo sr. Carlos d'Ornellas, foi-nos enviado o seu número 1566, de 16 de Março último, comemorando-se nele mais um aniversário.

Em judicioso artigo, pelo General Raúl Esteves, abre a *Gazeta* com um louvor à Imprensa, dada a sua alta missão na vida social e na vida da Nação.

Do extenso sumário se verifica o alto interesse que à *Gazeta* merecem os problemas de Transporte e Turismo, como elementos de civilização de um povo, para o qual se não cansa de os divulgar, servindo, deste modo, todo aquele que queira e possa utilizá-los.

Fazemos votos pelo progresso e continuação da existência de tão útil *Gazeta*.

De *O Povo da Lousã*:

Gazeta dos Caminhos de Ferro. Completou mais um aniversário esta simpática Revista, motivo porque endereçamos ao seu ilustre Director e a todos os que nela trabalham os nossos melhores e mais cordeais cumprimentos, fazendo sinceros votos pela sua larga vida.

III Romagem dos Antigos Combatentes Portugueses à França e à Bélgica

Com grande número de Antigos Combatentes e pessoas de família, encerrou-se a inscrição para a III Romagem à França e à Bélgica, onde se prestará homenagem à memória dos oficiais e soldados portugueses que tombaram, em defesa da Nação, nos campos de batalha daqueles dois países latinos. Por falta de lugar não foi possível inscrever mais setenta e três antigos combatentes.

Publicamos, a seguir, o programa da Romagem e, no fim, os nomes das pessoas que nela tomam parte.

Viagem — Partida de Lisboa em 8 de Maio, pelo Sud-Express, às 12,45. Chegada a Paris, no dia 9, às 23,30. Transporte em autocarro ao Hotel Terminus. Pernoita e pequeno almoço nesse hotel.

Dia 10 — Partida para Bruxelas, às 11,25. Chegada a Bruxelas às 14,46. Dias 10 e 11 — Bruxelas — Recepção pelas autoridades civis e militares. Homenagem ao Soldado Desconhecido Belga, reacendendo-se a Chama Eterna (honrar raras vezes concedida a estrangeiros). Visitas à cidade e à Feira Internacional. Banquete oferecido pela U. F. A. C. (União Fraternal dos Antigos Combatentes). Dia 12 — Antuérpia — Recepção pelas autoridades civis e militares e antigos combatentes; visita à cidade, ao cemitério e ao monumento do Rei Alberto; deposição de flores neste monumento e nas campas dos A. C. Portugueses. Dia 13 — Gand — Recepção pelas autoridades e Antigos Combatentes; visita à cidade; deposição de flores na placa de homenagem aos Combatentes Portugueses mortos na Bélgica, colocada na frontaria da Universidade. Dia 14 — Arras — Instalação, recepções oficiais e de Antigos Combatentes Franceses e Portugueses. Dia 15 — Arras — Visita ao antigo sector português. Dia 16 — Arras — Excursão a Vimy. Dia 17 — Arras — Cerimónias em Lacouture: visita aos cemitérios portugueses e aliados. Recepção em Estaires.

Distintivos — Os romeiros Antigos Combatentes farão uso do emblema da Liga.

As pessoas que acompanham a romagem, que não possam usar aquele emblema, levarão um pequeno laço de fita das cores nacionais, colocado no lado esquerdo do peito.

Uniformes e condecorações — É facultativo, mas é recomendável, o uso do uniforme militar.

Com o traje civil recomenda-se o uso do barrete de bivaque.

O banquete oferecido pelos Camaradas Belgas em Bruxelas não obriga a traje de cerimónia.

Basta, portanto, levar o uniforme militar ou traje civil, de passeio, sendo recomendável o uso de pequenas condecorações ou apenas das fitas naquele uniforme, e das condecorações miniaturas no traje civil.

É dispensável o uso de grandes condecorações.

Despesas certas ou prováveis por pessoa: **Transporte em caminho de ferro**, ida e volta: Lisboa — Paris — Bruxelas — Arras — Paris — Lisboa, Esc. 1.751\$70.

Em Paris: Autocarro da gare ao Hotel Terminus — Frs. 125. Pernoita e pequeno almoço — Frs. 950 (média), (serviço e taxas incluídas).

Na Bélgica: Transportes, alojamentos e alimentação: média — Frs. Belgas 140.

Em Arras: Média diária provável: Frs. 1.500. Autocarros a Lacouture, ao sector português, e Vimy — Frs. 500.

Flôres — As despesas relativas às flôres a depôr nos monumentos, serão cobradas no último dia da romagem se a verba de inscrição não as comportar.

Para estas despesas contribuirão todos os romeiros, qualquer que seja a forma como se tenham transportado do País.

A corôa a depôr no Túmulo do Soldado Desconhecido Belga é oferecida pela Liga dos Combatentes.

Despesa provável total, calculada em Escudos aos câmbios actuais — Esc. 2.900\$00.

N. B. — Sendo individuais os bilhetes de caminhos de ferro, podem os romeiros, que assim o desejarem, demorar-se em França antes de regressarem a Lisboa. Os bilhetes são válidos por dois meses.

Seguem na Romagem, no dia 4 de Maio: Coronel Carlos Calder e esposa D. Maria de Barros e Sá Calder, Coronel Francisco Calder e esposa D. Maria Adelaide Calder; Major António José Marques Guimarães e esposa D. Maria Rosa de Oliveira Leão M. Guimarães; Manuel Lourenço M. Guimarães e esposa D. Humbertina F. A. Marques Guimarães; Joaquim de Pina Cabral; José Teixeira Gonçalves; João Cardoso; Victor Leal Correia e Carlos d'Ornellas.

No dia 6: Coronel Bento Esteves Roma.

No dia 8: General Ferreira Martins e sua filha D. Francisca Ferreira Martins; General Couceiro d'Albuquerque e esposa D. Judith Tasso Figueiredo Couceiro d'Albuquerque; Coronel João J. Pereira Damasceno; Joaquim de Pina Cabral, José Teixeira Gonçalves, Joaquim Roma Alves de Sousa, José Gerardi e D. Irene Gerardi de Oliveira e D. Maria Fernanda de Oliveira; Henrique Martins Galvão e esposa D. Maria Carlota Ribeiro Galvão; Coronel João Maria Penteado Pinto, Alípio Monteiro, Major Alfredo Marques Canário, Alferes Manuel Bentes de Sousa e esposa D. Delmira Gomes de Sousa Mendes, Capitão José Alves da Silva e esposa D. Maria d'Assunção Dias Ferreira da Silva; António Conceição Coimbra, Luís Gonçalves, Agostinho Valente Pires, Manuel de Oliveira Reiçadas, David Gameiro, Dr. Alberto Baeta da Veiga e esposa D. Zulmira Paula S. Baeta da Veiga, Carlos António Cardoso e esposa D. Benilde Moura Cardoso, João Silva e esposa D. Amélia de Barros X. da Fonseca e Silva, Tenente José Cabral Júnior e esposa D. Maria de Lourdes Machado Cabral; Coronel José Pereira Pascoal e esposa D. Elvira Ribeiro Pinto Pereira Pascoal, João Machado Leal e esposa; António Marçal Sabino dos Santos e esposa D. Generosa Pombo dos Santos; Manuel Carvalho, Armando Furtado Saraiva, Jacinto António Rafael de R. Bastos, Gaudêncio José da Fonseca, Tenente Júlio Lopes Custódio, Major Carlos d'Almeida, Dr. Agostinho de Sá Vieira, Mário Peres Maldonado e esposa D. Henriqueta Peres Maldonado; Tenente César Pais Segurado e esposa D. Ermerlinda de Jesus Silva Segurado; José Fradique de Sousa e esposa D. Maria Natividade de Sousa; Tenente José Francisco da Silva e José Veríssimo Abrantes.

Permanência na Bélgica

Tudo está previsto quanto a transportes, alojamentos e alimentação nos dias de permanência na Bélgica: Bruxelas, Antuérpia e Gand, estando computada a despesa individual diária em 140 frs. Belgas.

Deve-se essa previsão, assim como o programa de recepções, sumariamente indicado na circular anterior, ao

Comissariado Geral do Turismo Belga, que por instâncias do nosso camarada belga Mr. J. Mulders, Comissário do Turismo em Lisboa, de tudo se ocupou com o mais solícito interesse.

Programa no Norte da França

Segundo as informações que acabam de chegar da Comissão Organizadora no Norte da França, o programa, nos dias 14 a 17, é o seguinte:

Dia 14 — *Instalação em Arras* — quartos já reservados em três hotéis;

Preço total, por pessoa, de 14 a 17: Frs. 6.200.

No caso de se chegar a Arras antes de almoço, esta refeição será paga à parte.

Dia 15 — *Visita ao sector Português* — Partida de Arras, às 13 horas, em autocarro: circuito Arras — Lens — La Bassée — Richebourg — Neuve Chappelle — Vieille Chappelle — Laventie — La Gorgue — Estaires — La Fosse — Lacouture — Béthune — Arras.

Dia 16 — *Excursão a Vimy e Lorette* — Partida de Arras, às 9 horas, em autocarro. Regresso a Arras; almoço às 12 horas.

A tarde: Visita ao cemitério inglês e ao muro dos Fusilados (entre os nomes destes figuram dois portugueses: Alberto Lima e José dos Santos, fusilados pelos alemães em 4-Nov.-1942); visita ao Palácio do Município, à catedral e aos museus de Arras. Recepção pelos A. C. Franceses de Arras.

Das 18 às 20: recepção no Consulado de Portugal.

Dia 17 — *Cerimónias em Lacouture* — Partida de Arras, às 8 horas prefixas, em autocarros.

A's 9 horas, cerimónias em Lacouture; visita aos cemitérios francês, inglês e portugueses.

A's 13,30 horas, almoço em Estaires (este almoço é pago por 900 frs., vinhos incluídos). Recepção na Câmara de Lagorgue. Regresso a Arras.

Dia 18 — *Partida para Paris por caminho de ferro* —

Preço dos autocarros nos três dias: total 46.000 frs., ou seja, em números redondos (incluindo gorjetas) 800 frs. por pessoa.

Imprensa

«DIÁRIO DA MANHÃ»

Com a sua edição de 4 de Abril, entrou no 23.º ano de publicação o *Diário da Manhã*, órgão da União Nacional, que vem sendo dirigido brilhantemente pelo sr. Dr. Manuel Múrias e de cuja redacção fazem parte alguns dos mais distintos profissionais da Imprensa.

Os nossos cumprimentos.

«CORREIO DO MINHO»

Entrou no 27.º ano de publicação o diário bracarense *Correio do Minho*, da distinta direcção do sr. coronel Graciliano Marques, a quem, por esse facto, apresentamos as nossas melhores saudações.

«RODAGEM»

Sob a direcção do sr. António Furtado Dias, iniciou a sua publicação a revista mensal *Rodagem*, que vem colaborar, incondicionalmente, com Automóveis Clubes, Organizações Desportivas, Grémios e Sindicatos do ramo automóvel.

Neste primeiro número de *A Rodagem*, inicia-se a publicação de um trabalho de grande interesse: «Da História da fundação do Real Automóvel Clube de Portugal à realização da sua última prova desportiva na vigência da Monarquia Portuguesa.»

Este primeiro número de *Rodagem* é dedicado aos fundadores do Automóvel Clube de Portugal.

À nova publicação desejamos longa vida.



O MUSEU ETNOLÓGICO ESTÁ ABERTO TODOS OS DIAS (EXCEPTO 2.ªS FEIRAS E DIAS DE FERIADO NACIONAL) DAS 11 ÀS 17 HORAS.

PREÇO DE ENTRADA

AOS DOMINGOS E QUINTAS-FEIRAS: GRÁTIS
NOS OUTROS DIAS: 2\$50.



Domingos de Lisboa

MOSTEIRO DOS JERÓNIMOS E MUSEU ETNOLÓGICO

(PRAÇA DO IMPÉRIO)

VERDADEIRO padrão dos Descobrimentos, o Mosteiro dos Jerónimos foi edificado para perpetuar condignamente a maravilhosa epopeia do caminho marítimo para a Índia. O seu famoso claustro é considerado pelos entendidos o mais belo do Mundo, não só pela harmonia do traçado como pela fantasia e riqueza da decoração.

No corpo ocidental do Mosteiro encontra-se instalado o «Museu Etnológico Dr. José Leite de Vasconcelos», onde se guardam importantíssimas colecções de peças pré-históricas e relíquias da Idade Média, além de outros objectos de incalculável valor arqueológico.

PASSAM JUNTO DO MOSTEIRO DOS JERÓNIMOS E MUSEU ETNOLÓGICO
AUTOCARROS DAS CARREIRAS: 12 E 14
ELÉCTRICOS DAS CARREIRAS: 15-15A-15B-16 E 17





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Secção de Via e Obras

4.ª Repartição

O «Diário do Governo», Série II, n.º 54, de 5 de Março de 1953, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar o processo de expropriação de cinco parcelas de terreno, com as superfícies, respectivamente, de 382,90, 649,60, 241,10, 145,10, e 695,30 m², situadas entre os quilómetros 171,073.00 e 171,304.25 da linha do Douro, destinadas à modificação e ampliação da estação de Pocinho.

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

O «Diário do Governo», Série III, n.º 75, de 30 de Março de 1935, 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 desta Direcção-Geral de 24 do corrente mês o projecto de 1.º aditamento ao anexo n.º 1 à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França e o Sarre, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, pelo qual passam a vigorar, sem limitação de prazo, as disposições contidas no referido anexo.

Fica anulado e substituído pelo presente o despacho de 13 de Fevereiro findo, publicado no «Diário do Governo» n.º 43, 3.ª série, de 20 do mesmo mês.

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral de Fazenda

1.ª Repartição

2.ª Secção

O «Diário do Governo», Série I, n.º 28, de 16 de Fevereiro de 1953, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, autorizar, nos termos do § 3.º do artigo 10.º da Carta Orgânica em vigor, o Governo Geral de Angola a utilizar a quantia de 4.500.000.00, por conta do saldo orçamental e das dotações destinadas a pessoal do orçamento privativo do ano corrente dos serviços dos portos, caminhos de ferro e transportes, na criação de lugares e alargamento dos quadros dos mesmos serviços.

Ministério do Ultramar, 16 de Fevereiro de 1953—O Ministro do Ultramar, *Manuel Maia Sarmiento Rodrigues*.

Para ser publicada no *Boletim Oficial* de Angola.—*M. M. Sarmiento Rodrigues*.

Publicações recebidas

«A Lavoura Açoriana» — Conferência
— por *José Furtado Leite*.

Na noite de 10 de Março, o antigo inspector escolar, sr. José Furtado Leite, proferiu na Associação Central da Agricultura Portuguesa, uma conferência sobre «Lavoura Açoriana». Industrial e comerciante, com o seu nome e as suas actividades ligados, de há muito, à economia do Arquipélago dos Açores, o sr. José Furtado Leite, que conhece, através da sua experiência, os problemas respeitantes à produção agrícola e ao fomento pecuário, revestiu de especial interesse as suas afirmações e os seus comentários.

O açoriano, de nascimento e temperamento, que nunca deixou de existir e de se afirmar no sr. José Furtado Leite, está também presente nessas páginas, em que, com certa dose de lirismo e de ternura, exalta os encantos e as possibilidades das suas ilhas. Entre as sugestões apresentadas neste seu trabalho, a todos os títulos notável, figura a da realização de um Segundo Congresso Açoriano.

«História da Tauromaquia»

Acaba de sair o fascículo 23 da excelente publicação editada pelas «Realizações Artis» — *História da Tauromaquia* (técnica e evolução artística) que Jayme Duarte de Almeida, com alto sentido artístico, vem dirigindo e redigindo com grande interesse.

O presente fascículo trás, em *hors-texte*, uma tricromia, que reproduz o retrato a óleo de *Manolete* e pintado por Vasques Dias, e uma gravura de Gustavo Doré — *Uma tourada de estudantes* (Valadoliá).

A *História da Tauromaquia* continua a impôr-se como uma verdadeira obra de arte.

Relatório e Contas da Companhia de Seguros «Tranquilidade»

Da Companhia de Seguros «Tranquilidade», fundada em 1871 na cidade do Porto, recebemos o Relatório e Contas do 81.º exercício.

No decorrer de 1952, esta Companhia, além da compra de vários títulos no montante de 5.888.314\$20 Esc., adquiriu oito prédios de rendimento, no valor total de 25.415.621\$70, além de um prédio vago, na rua dos Fanqueiros, a fim de instalar algumas das suas secções.

Companhia de Seguros «Comércio e Indústria»

Recebemos o «Relatório e Contas» relativos ao exercício findo em 31 de Dezembro de 1952 da Companhia de Seguros «Comércio e Indústria», com sede em Lisboa, e que em 45 anos de existência conquistou uma posição forte, não só na capital como em todo o País.

Recortes sem comentários

Deixou uma toalha no ventre de uma doente

BELO HORIZONTE, 6 de Março — O médico Elias Salim Mausur, ex-presidente da Câmara Municipal de Mariana, e clínico naquela cidade, é acusado de ter esquecido uma toalha no ventre duma senhora de 19 anos, a quem operou. Meses após a intervenção, o estado da doente agravou-se e teve de ser de novo operada, descobrindo-se então a toalha. Com os intestinos perfurados, e não resistindo ao novo choque operatório, a senhora faleceu. O médico vai ser processado. (E).

(De O Século)

De campeão de luta a bispo

O padre Alphonse-Marie-Victor-Fresnel vai ser, em breve, na catedral de Nossa Senhora de Paris, sagrado bispo de Fort-Dauphin (Madagascar).

O facto não teria repercussão de maior nos jornais—tirante os católicos, naturalmente—se não se desse a circunstância de este sacerdote e futuro prelado haver sido em tempos famoso e temível campeão de luta. Quem lhe caía nos braços possantes não tardava em bater espáduas nos tapetes dos «rings».

Lutas com outros inimigos mais duros, nos combates da Fé, o chamaram a novas e mais gloriosas empresas. Cobriu seu arcaboço atlético de hábitos talaes. Viu que,

para dobrar e vencer adversários, não precisava de empregar prisões de cabeça ou cinturas de turbilhão. Apenas orações e exemplos duma vida perfeita. E, assim, conseguiu, entre muitos outros feitos, viver, ultimamente, seis anos seguidos com os «baras», bandidos e famigerados ladrões de bois, e ganhar-lhes respeito e admiração, e derrubá-los—quando quisesse—com muito mais força do que a dos seus braços hercúleos, cobertos pela baeta da batina simples—a força do seu espírito, do seu coração e da sua crença.

(Do Diário de Notícias)

A vaca ficou irritada com a amazona que lhe caiu em cima

ROMA, 6 — Uma lavradeira dos arredores de Livorno foi vítima dum curioso acidente no dia de Páscoa. Quando se dirigia da cozinha para a sala de jantar, onde toda a família estava reunida, com uma enorme travessa de macarrão, o chão fugiu-lhe debaixo dos pés. A infeliz foi cair escarranchada sobre uma vaca que se encontrava no estábulo, situado debaixo da sala. O animal, irritado com o choque inesperado, preparava-se para acometer a pobre mulher. Valeu-lhe a chegada dos outros membros da família que a tiraram da situação em que se encontrava.— (F. P.).

(Do Diário de Lisboa)

CEL

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}

Rua Nova da Trindade, 15-C LISBOA

é a marca dos condutores eléctricos fabricados segundo as normas de segurança das instalações de baixa tensão

PELA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.^o, L.^{TD}

Rua Bernardino Costa, 47, 1.^o — Telef. 23232/4/5

E. PINTO BASTO & C.^A, L.^{DA}

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

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FÓRMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais farmácias. QUEIRA ENVIAR 5\$50 em selos do Correio, nome e morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.^o, Esq.

(a Santos) — LISBOA

Telefone 6 4972

SOCIEDADE ANÓNIMA

Fornece rapidamente
equipamentos eléctricos
para fábricas, reguladores
aut. de tensão para alter-
nadores, emissores de rá-
dio-difusão, telefonias, vál-
vulas electrónicas, etc.



Tem em armazém
para entrega imediata em
Portugal motores eléctri-
cos, disjuntores, transfor-
madores e grupos de sol-
dadura, contactores, pára-
ráios da alta e baixa ten-
são, etc.

& CIE
BADEN-SUIÇA

Representada em Portugal e Ultramar por **EDOUARD DALPHIN**
Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º — P O R T O — Telef. 2 3411

Companhia Colonial de Navegação

SERVIÇO DE PASSAGEIROS
E CARGA

CARREIRAS PARA:

AFRICA OCIDENTAL
E ORIENTAL, BRASIL
E ENTRE ANGOLA E
O NORTE DA EUROPA

Escritórios:

L I S B O A — Rua de S. Julião, 63

Telefones 3 0131 a 3 0138

P O R T O — Rua Infante D. Henrique, 9

Telefone 2 2342

Caldas da Cavaca

(AGUIAR DA BEIRA)

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

Água muito fluoretada contendo muita sílica em combinação. Maravilhosa no tratamento de doentes do fígado, dos intestinos e da pele, do reumatismo, hipertensão arterial e das vias respiratórias como se prova com valiosas referências de muitos médicos, que pomos à disposição dos senhores aquistas.

BALNEÁRIO MODERNÍSSIMO

Lindo parque com divertimentos para crianças

Pensão Avenida Ótimo serviço de cozinha, com dieta para hepáticos

Pequenas casas e quartos mobilados de aluguer, para famílias

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

TOSSE?

