

10.º do 66.º Ano

Lisboa, 1 de Agosto de 1953

Número 1575

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

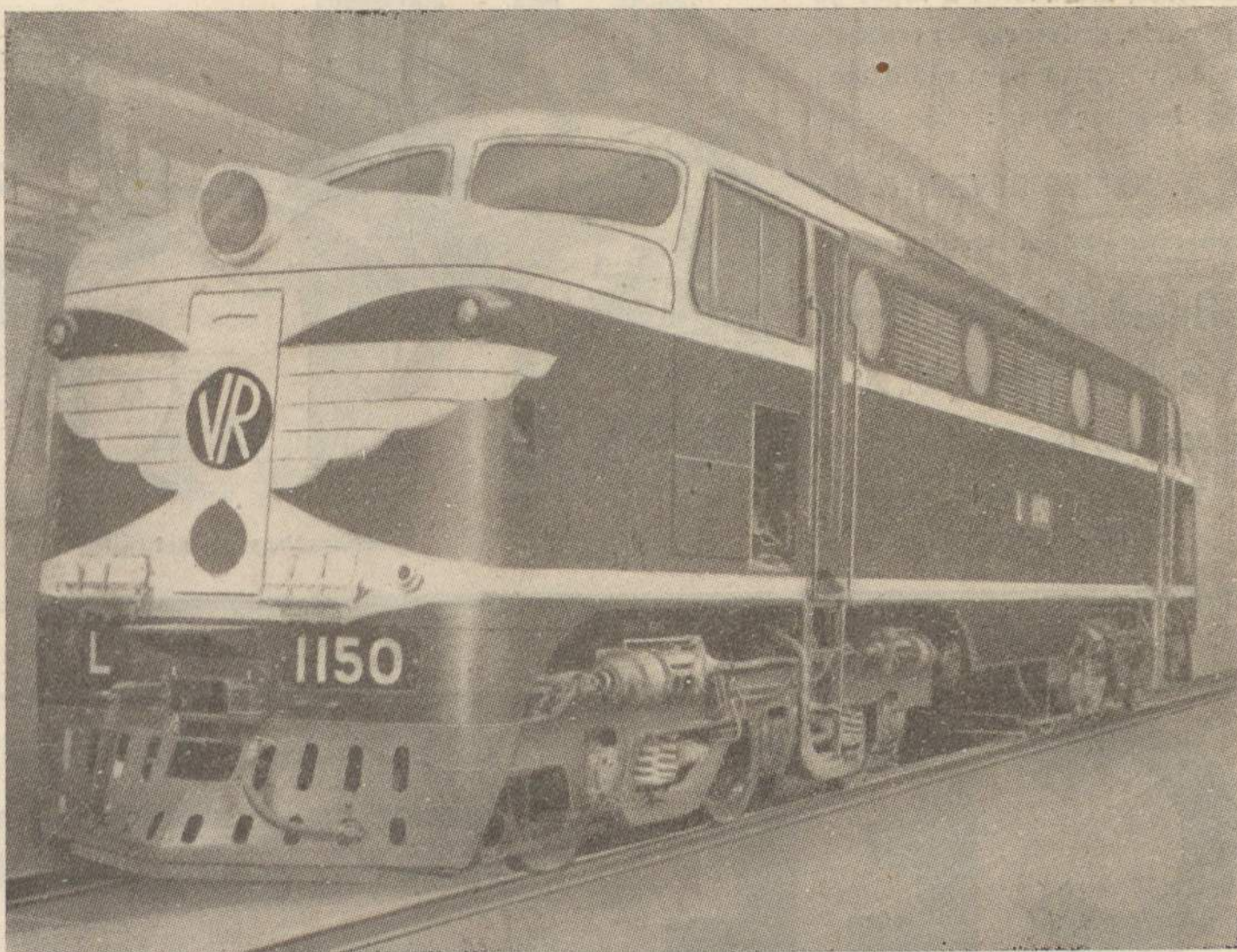
Telefone P B X 20158—LISBOA

'ENGLISH ELECTRIC'

LOCOMOTIVAS
ELÉCTRICAS
PARA A LINHA
MELBOURNE—
TRALALGON,
na Austrália



Uma das 25 locomotivas eléctricas, de 2400 H. P., a 1500 V contínuos, fornecidas pela «THE ENGLISH ELECTRIC CO. Ltd.» aos Caminhos de Ferro de Vitoria



THE ENGLISH ELECTRIC COMPANY Limited
QUEENS HOUSE, KINGSWAY, LONDRES W. C. 2

Fábricas em STAFFORD, PRESTON, RUGBY, BRADFORD e LIVERPOOL

Representantes : **MONTEIRO GOMES, Limitada**—R. de Cascais, 47—LISBOA—Telef. 37083

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FORMULA 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

Transportes locais e de todo o País

CARROS PRÓPRIOS

Transportes

SIMÕES



Camions para
cargas de 6.000
a 12.000 quilos

JOSÉ SIMÕES

Rua Pascoal de Melo, 58 — LISBOA

Telefones 54012 — 51294

Fornecimento de locomotivas
eléctricas, turbinas a gaz,
troleibuses, centrais eléctricas
completas.

Turbinas a vapor industriais
para todas as potências
utilisáveis, turbinas de contra-
pressão.

Electrificação de fábricas, mo-
tores eléctricos, transfor-
madores, mutadores a vapor de
mercúrio, emisoras de radiodi-
fusão, válvulas para rádio, etc.,
etc., fabricação da:

S. A. BROWN BOVERI & Cie

Representada em Portugal por

EDOUARD DALPHIN

R. de Sá da Bandeira, 481, 2.º-D.

(Palácio do Comércio) PORTO

Telefones 23411 — 21148

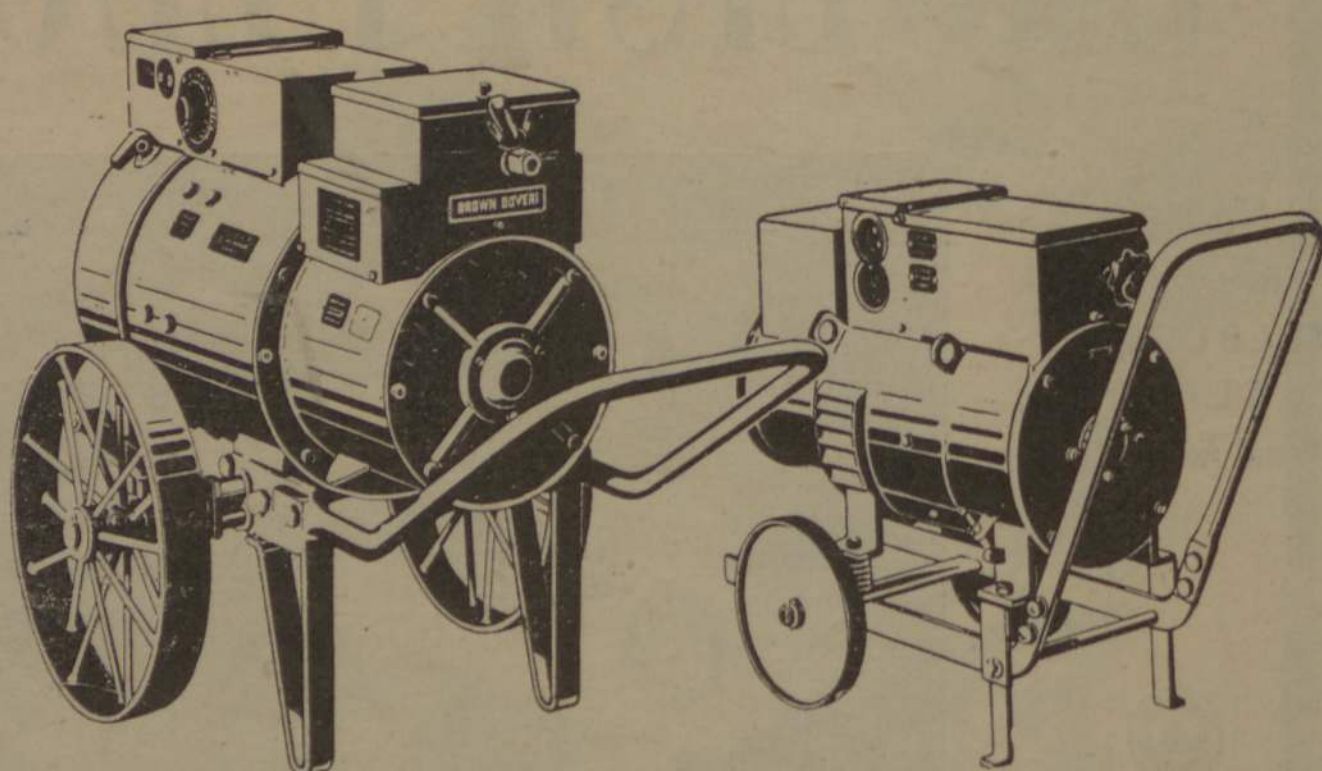
51723 (Armazém)

Máquinas e aparelhos



BADAN

SUIÇA



Aparelhos de soldadura

CEL

é a marca dos condutores eléctricos
fabricados segundo as normas de segu-
rança das instalações de baixa tensão

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.ª da

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.ª

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

CEL

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

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

Agentes no Norte: *MATTOS CERQUEIRA, Lda.*, R. de Santo António, 145, 1.º — Telef. 23494 — Porto

Delegado em Espanha: *JUAN B. CABRERA*, Apartado 4069, Madrid

1575



1 — AGOSTO — 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

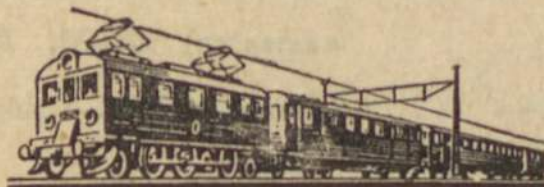
COLABORADORES:

Coronel de Eng.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
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

Caminhos de Ferro de Moçambique	195
O 10.º aniversário do «Lusitânia Expresso»	197
Uma visita de estudo a Angola, pelo <i>Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES</i>	199
Há 50 anos	202
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	203
Revista das revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	204
Curiosidades da imprensa estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . .	205
Publicações recebidas	206
Sociedade Estoril	203
Espectáculos.	206
Parte Oficial	207
Um aparelho que denuncia as falhas dos carris dos caminhos de ferro	207



Caminho de Ferro da Beira

**Números e factos de maior interesse,
:—: referentes ao ano de 1951 :—:**

A Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, no seu Relatório do ano económico de 1951, consagra um capítulo especial ao Caminho de Ferro da Beira, referente ao mesmo ano.

O Director dos Serviços, sr. Eng.º Pinto Teixeira, ao apresentar ao sr. governador-geral de Moçambique o relatório deste caminho de ferro, diz:

«É o segundo relatório anual sobre o caminho de ferro da Beira, pois este embora tivesse sido adquirido pelo Estado em 4 de Abril de 1949, continuou sob a administração da Rodésia Railways até 1 de Outubro desse ano, data em que começou então a ser administrado directamente pelos caminhos de ferro de Moçambique».

Depois, o sr. Engenheiro Pinto Teixeira informa que devido à falta de grande parte dos elementos estatísticos necessários que a extinta Companhia Beira Railways não pôde fornecer, pelo facto de não os possuir, a Administração se limitou, em 1949, a apresentar o relatório referente ao período de Outubro a Dezembro desse ano, embora com limitados elementos, pois só nesse período foram montadas as estatísticas dos Serviços, que não existiam na extinta Beira Railways. Assim, o primeiro relatório anual completo foi o de 1950, e deste modo tornou-se possível, no relatório agora apresentado, estabelecer comparação dos elementos estatísticos de 1951 com os do ano anterior.

A nacionalização do Caminho de Ferro da Beira embora exigindo, de começo, um grande sacrifício, representa um acto de elevado patriotismo e uma conquista no sentido da valorização da Província de Moçambique.

O capital do estabelecimento em 31 de Dezembro de 1951, informa o Relatório, era de 631.874 contos, em comparação com 476.169 contos em 31 de Dezembro de 1950, ou seja um aumento de 155.705 contos. Quanto às receitas totais da exploração, estas foram de 185.717 contos, do que resultou um aumento de 21,2% sobre a previsão calculada de 153.110. Por outro lado, gastaram-se 108.973 contos, ou seja menos 3,5% da despesa prevista, que foi de 112.829 contos. Estamos, portanto, na presença de números animadores, que representam uma grande melhoria na exploração da linha, porque se de um lado houve um aumento de receita de 27.589 contos em relação a 1950, regista-se, por outro lado, uma diminuição da despesa de 3.794 contos em relação ao mesmo ano.

Em 1951 continuou-se a melhorar activamente a exploração desta linha, quer executando e estudando as obras necessárias para aumentar a sua capacidade, quer preparando, para o cabal desempenho das suas funções, o pessoal da exploração, quer, ainda, organizando convenientemente os diferentes serviços daquele caminho de ferro.

Figuram, entre as obras novas concluídas e que contribuíram para melhorar a explora-

ção da linha, a ampliação do Depósito de máquinas da Beira para a instalação das Oficinas do Depósito e a construção da importante estação fronteira da Machipanda, podendo também considerar-se praticamente concluído o depósito de Gondola.

Para o pessoal de exploração ao longo da linha foram construídas mais casas; melhoraram-se algumas estações com a construção de mais linhas, além de outras obras realizadas pelo Fundo de Melhoramentos.

Ainda no decurso do ano de 1951, fizeram-se os estudos necessários das obras destinadas a aumentar a capacidade da linha, como a construção de mais cruzamentos para comboios e estações, melhoria das rampas mais acentuadas e das curvas mais apertadas.

O sr. Eng. Pinto Teixeira, a certa altura do seu Relatório, afirma que se torna cada vez mais necessária e urgente, conforme já dissera no Relatório anterior, a construção das oficinas gerais do caminho de ferro da Beira e a aquisição de todo o seu equipamento oficial. E acrescentou, logo em seguida:

«Não podemos contar com a Rodésia para a recuperação do nosso material de tracção e circulante, pois as oficinas de Untáli já hoje têm grande dificuldade em reparar as nossas locomotivas «Garrats» e necessitamos de assistir e reparar as locomotivas «Santa Fé» e «Mikados» e o material circulante que já possuímos».

Mais adiante, informa:

«Temos também de contar na linha da Beira, nos próximos anos, com a renovação anual de 20 quilómetros de via, pois os carris sofrem um desgaste grande devido ao intenso tráfego e às características da linha de grandes e difíceis rampas e de curvas apertadas. Os carris retirados em melhor

estado servirão para a substituição frequente dos carris das curvas de pequeno raio que se gastam rapidamente e serão também aplicados na conservação normal da via».

Lê-se ainda neste Relatório que vão ser construídas mais vinte casas em Gondola para o pessoal operário do novo depósito de máquinas e para alojamento de mais tripulações para se poder atender ao aumento do tráfego contínuo na linha da Beira, pois já havia vários pessoal sem casa e outro habitando em dependências.

A extensão da linha férrea assente, de via normal de 1,067, no fim do ano de 1951, no caminho de ferro da Beira—Beira a Untáli—era de 327 quilómetros e mais 75,611 de linhas de serviço e desvios, ou seja um total de 402,611 quilómetros.

Em serviço interno transportaram-se 78.971 passageiros e no combinado 199.201, num total de 278.172, ao passo que em 1950 se transportaram, respectivamente, 90.985 e 146.725, que perfizeram a totalidade de 237.710. As mercadorias transportadas atingiram o total de 2.148.402, sendo 223.562 em serviço interno e 1.924.840 no combinado, e em 1950 o total foi de 1.726.191, sendo em 115.313 em serviço interno e 1.610.878 em serviço combinado.

Em 31 de Dezembro de 1951 estavam ao serviço do caminho de ferro da Beira 2.625 agentes, sendo 678 europeus e 1.947 indígenas. Do pessoal europeu 252 transitaram da extinta Companhia concessionária, 306 foram admitidos, sendo destes 53 contratados e 258 assalariados e 120 destacados dos quadros dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.

Eis, nas suas linhas gerais, os factos e os números de maior interesse, a que o Relatório de 1951 do Caminho de Ferro da Beira faz referência.



O 10.º aniversário do «Lusitânia Expresso»

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Julho de 1943 dava, em primeira mão, a agradável notícia da circulação de um comboio de luxo, com o nome de «Lusitânia Expresso», composto de carruagens metálicas de 1.ª e 2.ª classes e camas, que saía de Lisboa para Madrid às terças, quintas e sábados, às 19 horas e 20 minutos, chegando à capital espanhola às 9 e meia do dia seguinte. O comboio de Madrid para Lisboa partia às 20 horas e 20 minutos, chegando a Lisboa às 10 horas e 18 minutos.

Produziu grande efeito esta notícia, porque eram deficientes, então, sob todos os pontos de vista, as ligações entre Lisboa e Madrid e vice-versa.

Realizaram-se várias reuniões na Direcção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em conjunto com delegados da RENFE (Rede Nacional de Ferrocarriles Españóis), delegados da P. I. D. E. do nosso país e de Espanha e outras entidades, que directamente intervieram no assunto.

E, de facto, no dia 20 de Julho de 1943, saiu o «Lusitânia-Expresso» para Madrid, iniciativa que se ficou devendo aos bons entendimentos dos colaboradores, que foram incansáveis para o seu bom êxito, sem esquecer o nosso querido amigo, Engenheiro D. Gabriel Urigüen, que foi um precioso elemento na conjugação de horários em ligação com as Alfândegas e Polícias dos dois países, cuja intervenção era feita em trânsito, o que hoje se mantém sem qualquer aborrecimento para os passageiros, que já não tem demoras na fronteira.

Para comemorar a introdução de tão belo melhoramento nas linhas férreas portuguesas, a C. P. e a «Wagons-Lits» convidaram as entidades que nele colaboraram há dez anos, para um «Vinho do do Porto», que foi servido meia hora antes da partida do «Lusitânia», no dia 20 do mês findo, acto em que também participou a Imprensa do nosso País, que ali se encontrava largamente representada a convite dos srs. Engenheiro Espregueira Mendes e Conde de Penalva.

Entre os convidados, além do Director-Geral da C. P. e do Director da Companhia Internacional dos «Wagons-Lits» e dos Grandes Expressos Europeus, encontravam-se os srs. general Afonso Botelho, comandante-geral da G. N. R.; capitão Agostinho Lourenço, director da P. I. D. E.; dr. Tavares de Almeida, Chefe dos Serviços da Imprensa do S. N. I.; engenheiro Luís Costa, em representação da Direcção Geral dos Transportes Terrestres; Jacinto Câmara Pestana, director geral da Alfândega; dr. Malheiro Reimão, administrador da C. P.; engenheiros Pedro de Brion, Alberto Carlos Sousa Rego e Custódio Nazaré, respectivamente, Subdirector, Chefe e Subcheefe de Divisão de Exploração da C. P.; Professor Dr. Faria Lapa, Chefe da Divisão Comercial, engenheiros Sousa



O sr. Eng. Lima Rego faz um brinde à «Gazeta dos Caminhos de Ferro» na pessoa do seu director

Nunes, Fonseca, Chefes de Divisão; engenheiros Horta e Costa e Constantino de Carvalho, subchefes de Divisão; engenheiro Almeida Henriques, inspectores Rui Martins e Gonçalves do «Wagons-Lits»; Leite Pinto e Augusto da Costa Murta, do Serviço de Turismo e Publicidade da C. I., dr. Mário Pinto da Luz, etc., etc..

Também estavam presentes os engenheiros espanhóis D. Mariano Lanzarote e D. Ricardo Garcia Torres, respectivamente, engenheiro principal e subcheefe de serviço da RENFE, que vieram expressamente de Madrid para felicitar os engenheiros portugueses colaboradores de tão precioso melhoramento.

Uma vez na carruagem restaurante o sr. dr. Malheiro Reimão, administrador da C. P., agradeceu a presença ali dos convidados, felicitou a família ferroviária, a RENFE e a Direcção dos «Wagons-Lits», na pessoa do sr. Conde de Penalva, actual director, e teve palavras de carinho para os colaboradores que, há dez anos — disse o distinto orador — satisfizeram uma antiga aspiração de portugueses e espanhóis, com a rápida e cómoda ligação ferroviária entre as capitais das duas nações peninsulares. Terminado o rápido improvisado, o sr. Conde de Penalva, em nome da Companhia Internacional de «Wagons-Lits» e dos Grandes Expressos Europeus dirigiu algumas palavras aos convidados, congratulou-se com os êxitos obtidos nos dez anos com o Lusitânia-Expresso»

e terminou as suas considerações brindando pela Imprensa, que sempre tem acompanhado as boas iniciativas de cooperação entre as organizações que sabem fomentar e desenvolver o turismo através dos tempos que correm.

Esta simples mas tocante manifestação das empresas organizadoras originou o ajuntamento de curiosos, que na «gare» aguardavam comboios de partida, e se associaram saudando os passageiros, que ficaram surpresos com os cumprimentos.

Uma vez o comboio em marcha — 20 horas e 5 minutos — o Director Geral da C. P., sr. Engenheiro Espregueira Mendes tomou lugar no restaurante, acompanhado de vários convidados, a quem ofereceu um jantar, sendo servido, no final, um espumoso, de que compartilharam os passageiros inscritos para a primeira série. O sr. Engenheiro Espregueira Mendes dirigiu-se, em seguida, ao outro compartimento onde jantavam os viajantes e comunicou-lhes o objectivo da sua visita, desejando-lhes «boa viagem». Uma dama, visivelmente comovida, levantou-se, agradecendo o espontâneo brinde do Director da Companhia. Minutos depois, o cavaleiro tauromáquico que seguia viagem para Madrid, D. Francisco de Mascarenhas, levantou-se do seu lugar e dirigindo-se ao Director Geral da C. P., agradeceu, em nome dos passageiros que se encontravam no res-

taurante, as suas boas palavras e congratulou-se ao mesmo tempo com os progressos dos caminhos de ferro portugueses, que bem sabem servir o público — disse o orador. Coroaram esta simpática manifestação as palmas da assistência.

Seguidamente o sr. Engenheiro Lima Rego, figura inconfundível de «gentleman», brindou pela *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, como a mais antiga Revista portuguesa da especialidade, e pelo nosso velho e querido colaborador D. Gabriel Urigüen, para quem pediu a lembrança do seu nome na grande criação de 1943.

* * *

O jantar, primorosamente confeccionado pelo distinto cozinheiro, Abel da Silva — um verdadeiro mestre na sua arte — foi servido pelos empregados de mesa José Alvares, Guilherme Araújo e Perfeito Lamela, que, por sua vez, sabem do seu ofício e contribuem também, pela distinção com que servem os passageiros, para o prestígio da Companhia Internacional dos «Wagons-Lits».

Eis a ementa do primoroso jantar:

Consomé Real: Filetes de linguado à moda de Grenoble; Frango salteado; Queijo e Frutas; Pudim de laranja; Vinhos tinto e branco; Vinho espumoso e café.



O Director Geral da C. P., sr. Eng.º Espregueira Mendes, após a chegada ao Entrocamento, com as ilustres entidades convidadas ao jantar no «Lusitânia»

Uma visita de estudo a Angola

Pelo Eng.^o EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

VII

CERTO dia, numa manhã radiosa de Setembro, partimos de Sá da Bandeira, de automóvel de via, a caminho de Moçâmedes.

Estava uma deliciosa manhã suave e fresca. O sol brilhava intensamente no magnífico céu azul sem nuvens da Huila, a confirmar a extrema secura da atmosfera no planalto. Pouco passava das 6 horas da manhã e, contudo, já a cidade se agitava no iniciar de mais um dia de trabalho, porque em África, mesmo no planalto, o labutar das gentes começa salutarmente mais cedo do que nas nossas civilizadas cidades da Europa, até certo ponto em virtude das características do clima, e sobretudo por causa da duração relativa do dia e da noite ao longo do ano, duração bem diferente da correspondente às latitudes metropolitanas.

Partimos a caminho da serra da Chela, do deserto e do mar. Através dos verdejantes arredores de Sá da Bandeira, e após uma ligeira descida, a linha começa a subir lentamente, enquanto se aproxima de modo progressivo das elevações da Chela, que, com aspecto de pouco mais que simples colinas, se estendem primeiro à nossa esquerda do lado do poente, e depois se erguem altivas bem na nossa frente, como que a barrar-nos o caminho. Passamos em Quilemba — considerada interessante local de turismo, valorizado com deslumbrante panorama da serra — e acabamos portanto de ultrapassar o ponto de maior altitude da linha, à cota de 1925 metros. Já em plena montanha, vamos iniciar a descida para a costa. Moçâmedes, à irrisória altitude de 3 metros, fica-nos apenas a 223 quilómetros de distância!

A marcha do automóvel de via abranda agora ligeiramente, não só para nos permitir boa visão das inesquecíveis paisagens da Chela e dos trabalhos em curso para o alargamento da plataforma da linha precedendo o assentamento da nova via, mas também porque as sucessivas curvas de apertados raios que o caminho de ferro vai forçosamente descrevendo para se adaptar às saliências e às reentrân-

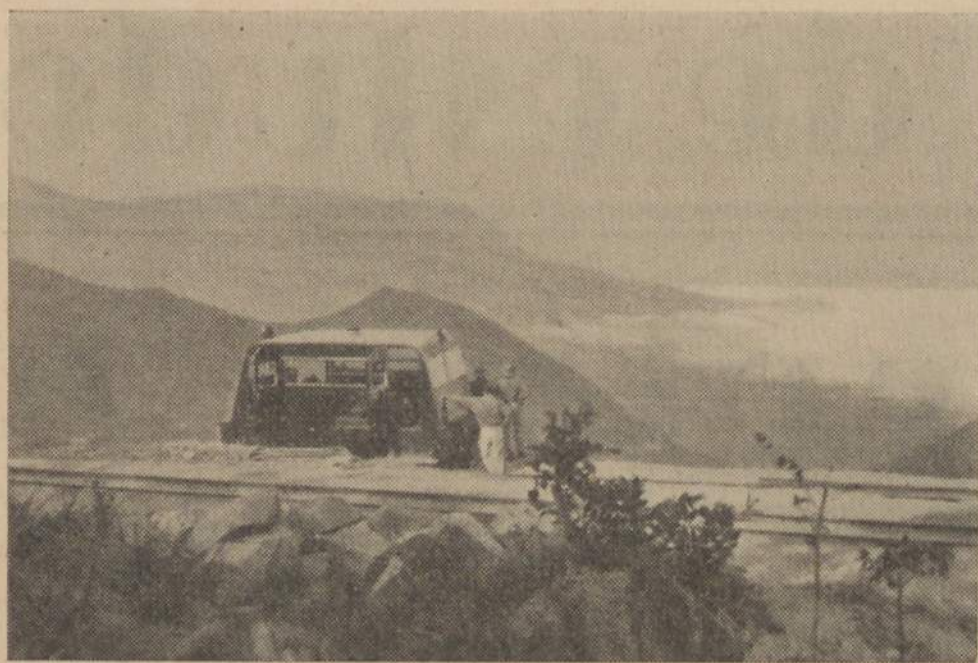
cias das vertentes da montanha, aconselham, por prudência, redução da velocidade de marcha.

Um longo imprevidentemente estacionado numa curva, foge espavorido serra acima ao ruído da nossa aproximação. O apeadeiro seguinte por onde passamos é Pambala, lugar perdido em plena montanha e sem vestígio de importante sanzala próxima. Um extenso comboio de mercadorias aguarda-nos aí pacientemente para, uma vez a via livre, poder continuar a sua heróica marcha, arrastando-se dolentemente a caminho de Sá da Bandeira.

Continuamos a admirar a imponência da Natureza que nos rodeia. As inclinações das encostas da serra têm valores altíssimos; precipícios profundos estendem-se a nossos pés; importantes «mulolas»⁽¹⁾ convergindo ao fundo dos apertados vales, fazem-nos imaginar, ainda que por certo muito ténueamente, a rudeza das levadas que na época das chuvas rugindo assustadoramente se devem precipitar encosta abaixo a caminho dos talwegues e dos rios. À nossa volta, e a perder de vista, é um intrincado maciço de ásperas elevações atingindo apreciáveis altitudes.

Durante a noite é frequente a humidade condensar-se nos vales profundos da serra formando espesso nevoeiro que o sol da manhã, com os seus raios quentes, vem fazer a pouco e pouco dissipar. Hoje há talvez pouco mais de hora e meia que o sol nasceu e, contudo, o nevoeiro persiste ainda cobrindo a parte inferior dos vales até altitudes naturalmente elevadas, mas ainda consideravelmente inferiores àquelas em que nos encontramos. E assistimos então a um dos espectáculos mais inesquecíveis que nos tem sido dado presenciar: de um manto infundável de núvens aglomerando-se abaixo de nós como um mar revolto de flocos de algodão emergem apenas os cumes das elevações da Chela, doirados em múltiplos cambiantes pela luz forte do sol da manhã, enquanto viajamos por caminho de ferro acima das núvens, semelhantemente ao que não raro acontece

(1) Leitões cavados no terreno pelas torrentes na época das chuvas.



Caminho de Ferro de Moçâmedes. Ao km, 205 — Na Serra de Chela

nas viagens aéreas, e por nós já havia sido experimentado quando, de avião, de Luanda nos dirigíamos para Sá da Bandeira. Em viagens terrestres o facto tem por certo algo de inédito. Além disso é curiosa e incomparável esta sensação aparente de viajar no espaço acima das núvens, quando efectivamente o estamos fazendo por segura via terrestre (especialmente por se tratar de uma linha férrea), sabido como é serem por natureza os transportes ferroviários normais tão pouco adequados a regiões de ásperas montanhas, e muito menos apropriados para atingir as suas zonas mais elevadas.

Uma portela verdadeiramente providencial e facilmente praticável permite que a linha férrea salte da vertente continental da serra para a vertente oposta, do lado do Atlântico. Estamos no quilómetro 205 e a pouco mais de 1.600 metros de altitude. Começa aqui a importante variante do traçado, que a adopção da nova bitola obrigou a construir, para a via poder satisfazer às exigências técnicas de um maior afastamento entre filas de carris.

Deste ponto da linha férrea — quilómetro 205 — domina-se extenso trato da escarpa da serra sobre as terras baixas que se estendem até ao mar. É indubitavelmente grandiosa e avassaladora esta escarpa rochosa em que predominam os granitos de côres claras e que, com a sua abundante mica, originam inúmeros reflexos cintilantes sob a forte luz do dia. Uns 400 metros, ou talvez mesmo mais, abaixo de nós, já próximo do sopé da vertente em que nos encontramos, divisa-se uma linha de escavações e de atêrros que facilmente reconhecemos como sendo de novo o caminho de ferro. Vamos lá passar dentro de minutos, talvez dentro de uns 30 a 40. Porém, para lá chegar teremos ainda que percorrer quase todo o traçado da variante, e ele tem cerca de 18 quilómetros de extensão!

Continuamos o percurso. A linha ora atravessa profundas trincheiras (algumas atingindo 30 ou mais metros de profundidade em uma das vertentes enquanto na vertente fronteiria não excedem um número

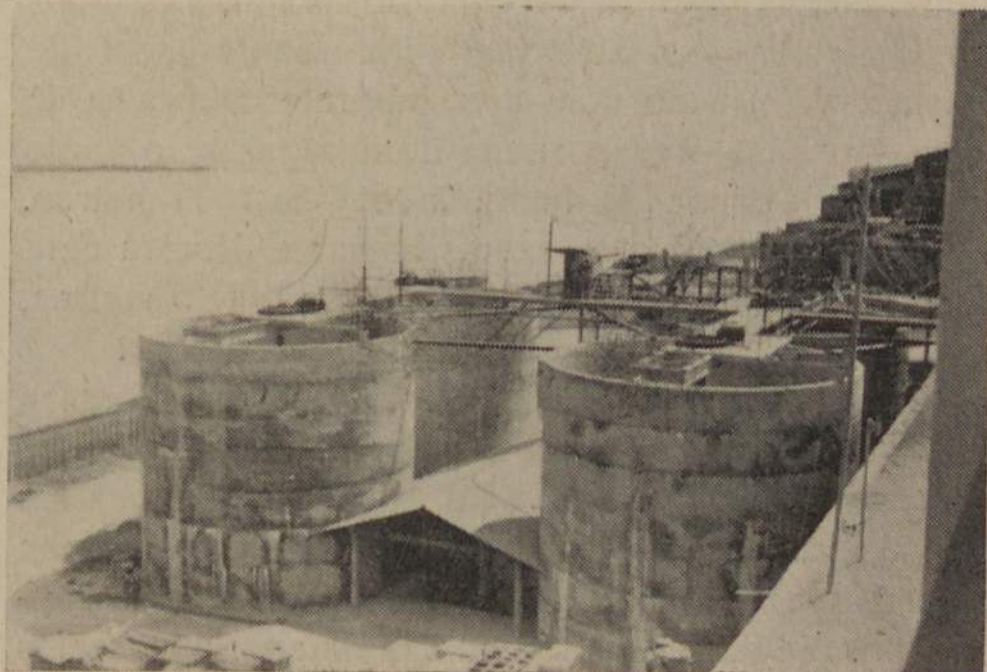
dígito de metros) ousadamente cavadas no granito, ora se lança sobre arrojados atêrros, equilibrados frequentemente por não menos audaciosos quão dispendiosos muros de suporte de grande altura. Não sabemos que mais admirar: se a rudeza estranha e avassaladora da serra e dos seus panoramas, se os verdadeiros prodígios de engenharia — no seu sentido mais lato de resolução lógica de problemas de carácter técnico —, cometidos para o lançamento e a construção da variante da linha férrea, sobretudo se tivermos em atenção que esta variante se sobrepõe em alguns troços ao traçado antigo, mas a cotas diferentes, e que, além disso, o corta, na parte não comum, por três ou quatro vezes e também a cotas diferentes, e que foi ainda imperioso manter a circulação dos comboios.

Penetramos agora durante alguns segundos no interior da montanha atravessando o curto túnel do traçado, e que é único na rede ferroviária angolana. Passamos na Humbia e atingimos mais adiante Vila Arriaga, já à altitude de apenas 905 metros. Percorreremos 79 quilómetros desde Sá da Bandeira!

São cerca de 8,30 e no modesto restaurante que fica fronteiro à estação, e que pomposamente ostenta o nome de Hotel, «matabichamos» agradavelmente, saciando o apetite que esta esplêndida viagem matutina nos despertou.

Vamos prosseguir a caminho do deserto, agora que atingimos as faldas da serra. Já descemos o suficiente para que o manto de névoa que se estendia abaixo de nós, constitua agora um teto de núvens relativamente alto, que o sol ainda não desfez por completo, e que nos dá o aspecto de vulgar céu nublado.

A serra da Chela vai-nos ficando progressivamente para trás e atravessamos o vale do Munhino, de solo arenoso coberto por vegetação pobre e de modesto porte, dominado a distância pelo típico quão imponente «Monte Maluco», visível de grande trato de terreno em redor, inclusivé do planalto do Bimbe.



LOBITO — Silos na Fábrica de Cimentos e entrada da baía

Num dos apeadeiros cruzamos com o «automóvel de via ascendente» que estabelece as relações rápidas de passageiros de Moçâmedes com Sá da Bandeira, e que segue repleto.

O engenheiro do caminho de ferro que gentilmente nos acompanha presta-nos os necessários esclarecimentos técnicos sobre os trabalhos de via que vamos sucessivamente observando, todos relativos às modificações de bitola de linha.

Três são os sistemas usados para o assentamento da via, atendendo a que a mudança para a nova bitola terá de ser feita em curto lapso de tempo em toda a extensão da linha, como aliás se compreende. Em alguns troços, como na variante da serra de Chela, o assentamento dos novos carris de 30 Kg/m foi feito com uma das filas descentrada em relação à travessa metálica, que possui duas furações (correspondentes respectivamente à bitola actual e à futura), bastando por isso, na altura da mudança da bitola, levar à posição conveniente a fila de carris actualmente descentrada. Noutros troços o assentamento faz-se já com quatro filas de carris, pelo que depois serão simplesmente retiradas as filas interiores que servem à bitola actual. Noutros troços ainda, tem sido adoptado o sistema de colocar apenas três filas de carris, estando uma das filas exteriores em condições de ser utilizada indiferentemente pelos veículos das duas bitolas, sendo mais tarde, após a transformação, retirados os carris da fila intermédia que serve à bitola estreita actual e que passará então a ser superabundante.

Também o problema das travessas foi objecto de cuidado estudo, tendo a experiência aconselhado a utilização de travessas de madeira, em substituição da de travessas metálicas, até cerca de 30 quilómetros da costa, a fim de melhor se poder obviar ao prejudicial ataque destas travessas pelos agentes atmosféricos, fortemente influenciada a sua acção corrosiva pela proximidade do Oceano. Parece especialmente adequada para travessas de madeira a utilizar em África a essência de muiumba, por ser muito densa e dura, e além disso praticamente inatacada pelo salalé, o que é de muito grande importância.

Passámos já Cuto e Luso e estamos a chegar a Dois Irmãos.

Percorremos a pé um pequeno troço da linha para melhor observarmos os interessantes trabalhos de modificação da plataforma e os de assentamento da via, dentro da sujeição de não perturbar a circulação dos combóios, embora esse assentamento se faça com travessas novas e com quatro filas de carris.

Em Dois Irmãos é já sensível o ambiente de secura da região em que nos encontramos, a avaliar pelos muretes convenientemente construídos em torno dos afloramentos rochosos que circundam o local, e que se destinam a facilitar a recolha da

pouca mas preciosa chuva que aqui cai. A água recolhida é conduzida para reservatórios adequados que tornam possível o seu racional ulterior aproveitamento. O problema da falta de água é um dos mais importantes que preocupa a exploração do caminho de ferro de Moçâmedes. Especialmente no troço Moçâmedes-Vila Arriaga a água não só não é abundante como também a que existe é de um modo geral de má qualidade. Por isso a alimentação da maior parte das tomas de água escalonadas ao longo da linha é feita por combóios de vagões cisternas que transportam o indispensável e vital líquido dos poucos locais em que ele com relativa abundância se encontra — rios ou cacimbas.

É já cerca de meio-dia e o calor começa a apertar um pouco. À nossa esquerda fica a estação experimental de Caracul — verdadeiro oásis neste Kalahari austero de morros rochosos escavados e ressequidos e de areais infindáveis que se estendem em longitude até ao mar. Falam-nos vivamente deste centro de civilização perdido no deserto, enriquecido pelos seus valiosos rebanhos de carneiros e de ovelhas.

E prosseguimos viagem. Algumas paragens imprevistas ou mais demoradas, para melhor podermos observar os trabalhos da linha férrea e dar satisfação à nossa curiosidade técnica, fizeram-nos atrasar apreciavelmente o horário previsto para a marcha do automóvel de via e urge recuperar, na medida do possível, o tempo perdido. O perfil da linha é agora francamente mais favorável do que no troço até Vila Arriaga. Continuamos a descer, e as altitudes já não chegam a atingir 500 metros sobre o nível do mar.

Sob um sol escaldante não vemos mais que um interminável oceano de areias que por todos os lados nos rodeia, emprestando à paisagem um inconfundível aspecto de terra queimada e seca. Continuamos a rolar rapidamente a caminho de Moçâmedes. Faltam já pouco mais que umas três ou quatro dezenas de quilómetros para atingir o término da linha. A todo o instante parece-nos divisar já ao longe o azul forte da imensidão do Atlântico. Outras vezes temos a sensação de que a linha acaba bruscamente adiante de nós em alguma importante e inesperada «omifima» ⁽¹⁾ ou «ochitenemba» ⁽²⁾ que tivesse logrado resistir à acção dos raios solares, em sucessivos dias de ardente incidência. E contudo, só as desoladas areias do deserto são irrefutável realidade!

Passamos por várias brigadas de trabalhadores indígenas que, sob a chefia de capatazes brancos, labutam nas obras do caminho de ferro. É a hora do almoço, e ei-los comendo e descansando à magra sombra das vagonetas de transporte dos materiais, porque outra sombra protectora e revigorante não é possível nas redondezas encontrar.

(1) Pequena lagoa.

(2) Poça de água estagnada.

Dizem-nos que o deserto é extremamente rico em caça, encontrando-se nele representadas numerosas espécies cinegéticas angolanas. Mas o nosso olhar ávido nada divisa que não seja a monótona areia. Nem uma só das tão características zebras... E passando ao reino vegetal: nem uma pobre quão típica «Welvitschia mirabilis» !!...

O declive da linha acentua-se agora e o caminho de ferro lança-se através de vales de erosão abertos no solo arenoso, e que no seu aspecto particular se assemelham a pequenos «cañons». Divisa-se o leito de um rio não completamente sêco, embora já não chova há vários meses, e junto dele há verdejante vegetação, contrastando assim notavelmente com as regiões que acabamos de atravessar, aparecendo-nos por isso como índice positivo da existência de vida perto. É o Giraúl. A linha férrea transpõe-no sobre uma moderna ponte de betão armado, e prossegue em direcção à costa, que agora se começa irrefutavelmente a divisar. Mais adiante é o Saco, pequenina e pobre povoação de humildes pescadores. Encontramo-nos finalmente à beira das águas da formosa quão vasta baía de Moçâmedes, dum profundo azul marinho que tão bem se casa com o nosso temperamento de português da beira-mar, e que verdadeiramente nos encanta. A brisa do oceano, soprando revigorante do Atlântico calmo e fresco, enche-nos

os pulmões de um ar forte e saudável que já quase desconhecíamos e que nos faz prontamente esquecer as ardências do deserto.

A linha vai contornando a baía até à cidade, que nos fica ainda um pouco distante. A vegetação multiplica-se, sobretudo do lado do mar. Passamos o Bero, que está completamente seco, sobre uma outra extensa e recente ponte, muito semelhante à do Giraúl—pertence já hoje ao Passado aquele tempo em que, habitualmente, na época das cheias, a linha férrea era arrastada pelas águas impetuosas do Bero e do Giraúl, interrompendo-se então forçosamente a circulação dos comboios, com todos os incómodos e inconvenientes de tal facto resultantes.

Atravessamos as celebradas e viçosas hortas, desenvolvendo-se em ricos nateiros. Mais para o interior, a umas escassas centenas de metros, e na base de uma ondulação do terreno, aglomera-se um estranho bairro indígena em pleno areal, na orla do deserto que até à própria cidade indefectivelmente nos persegue. Todo o ambiente tem o seu quê de original e de impressionante. Entramos finalmente na estação ferroviária término da linha. Passam poucos minutos das 15 horas. Estamos em Moçâmedes.

(Continua)

Há 50 anos

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

Linhas Portuguezas

Mirandella a Bragança. — Foi inaugurado o começo dos trabalhos da construção d'esta linha ferrea. No lugar em que ha de erigir-se a estação de Bragança compareceram no dia 20 o prelado d'esta diocese, governador civil, o empreiteiro da construção João Lopes da Cruz, proferindo o primeiro um curto discurso, no fim do qual levantou um viva a el-rei, seguindo-se outros do sr. governador civil ao digno bispo de Bragança.

Assistiram a camara municipal, fazendo-se representar a de Vimioso pelo sr. dr. José Joaquim Pinto, a Associação Commercial, o engenheiro sr. Serrão e Cabral Simão, Marques Pinheiro, representante da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, officiaes da guarnição, funcionarios e grande multidão de povo.

Sant'Anna a Vendas Novas. — Os trabalhos continuam com extraordinario desenvolvimento.

Em setembro conta-se já com a ligação desde a margem esquerda do Tejo até Vendas Novas.

No Sorraia estão em construção cinco pequenas pontes, que devem estar terminadas no proximo mez de agosto, para o que se já estão montando os respectivos taboleiros.

O assentamento da via passa já além de Coruche (50 kilometros), e do lado de Vendas Novas chegou á ponte de Lavre.

A estação de Muge fica concluida ainda este mez, bem como as suas dependencias.

Prosegue a construção das demais: Setil, Marinhaes, Agullade, Coruche, Canha, Lavre, e Vidigal, as quaes estão muito adeantadas, principalmente as de Coruche e Vidigal.

Terminou a plataforma de montagem da ponte de Azambuja, cujo taboleiro está sendo armado, assim como o da ponte de Muje.

A' importante obra da ponte sobre o Tejo falta-lhe unicamente o 13.º pilar.

Esta ponte, pela forma como os trabalhos correm, deve estar pronta em dezembro proximo.

Cascaes. — E' facultada, nas estações da linha de Cascaes, a compra de bilhetes e o despacho de bagagens no dia anterior ao da viagem, aos passageiros que se destinem ás linhas do Norte, Leste, Oeste, Beira Baixa e suas combinações.

Os bilhetes dão direito aos passageiros a seguir até o Caes do Sodré, devendo tomar na estação de Santa Apollonia ou na do Rocio os respectivos comboios.

Tambem em todas as estações da rede do Norte e Leste são vendidos bilhetes e despachadas bagagens com destino á linha de Cascaes.

Portalegre a Aviz. — Causou grande regosijo a noticia de se abrir o concurso para a construção d'esta linha. As corporações locais com a camara municipal de Portalegre á frente agradeceram ruidosamente a deliberação do governo. Em Fronteira festas analogas e egual entusiasmo dos povos.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Uma notável exposição de Painéis de Portela Júnior

Portela Júnior, que pertence a uma ilustre família de artistas e escritores e a quem o Alentejo deve muitos quadros de exaltação, de rara beleza, pintou para o Salão Nobre dos novos Paços do Concelho de Beja três admiráveis painéis, em que se desenvolve o tema «A concessão do Foral por D. Afonso III». Orientou a sua ordenação histórica o Dr. Diogo de Castro e Brito e a iniciativa da composição desses quadros deve-se ao sr. Dr. José António da Silva, presidente da Câmara Municipal.

O notável triptico, que esteve exposto numa das salas do Secretariado Nacional de Informação e Cultura Popular, juntamente com alguns dos desenhos de estudo das personagens representadas, é uma verdadeira obra prima. Mestre pintor, Portela Júnior parece que se excedeu a si próprio. É a obra de mais expressão, de maior vigor, de mais perfeito equilíbrio que lhe tem saído das mãos. Todas as figuras foram tratadas magistralmente. Entre os grandes pintores contemporâneos, Portela Júnior figura como um dos que mais honram a arte peninsular.

Olegário Mariano

Dentro de poucas semanas Lisboa receberá, pela terceira vez, e agora com demora, o grande poeta brasileiro Olegário Mariano. O sonetista incomparável das *Cigarras*, nobre continuador, no outro lado do Atlântico, do lirismo português, vem exercer entre nós o alto cargo de embaixador do seu País. Amigo sincero de Portugal e contando entre nós não apenas muitos amigos mas, também, inúmeros admiradores, o exercício do seu cargo longe de representar uma tarefa espinhosa, constituirá para ele, que adora Lisboa, um delicioso período de férias, em que só por gosto e sem fadiga se trabalha.

As relações entre as duas nações são as melhores que se poderiam desejar.

Com a vinda de Olegário Mariano a Portugal, a amizade luso-brasileira, que é já um facto, vai ganhar novos títulos de garantia e raízes mais fundas nos nossos corações. Nada mais honroso para nós, portugueses, do que recebermos, como embaixador do Brasil, o maior poeta lírico do grande país irmão.

Os nossos artistas



Marítimo da Costa de Caparica
Por Alfredo de Moraes

Presença de espírito

Para se triunfar na vida não basta apenas ter paciência e saber esperar — é preciso, também, em muitos casos, ter presença de espírito e resolver, de improviso, os casos mais complicados — que são, paradoxalmente, a maior parte das vezes, os mais simples...

Exemplifiquemos: Quando o escritor americano Damon Runyon se apresentou na redacção do «Post», de Denver, à procura de emprego, aquele jornal tinha ao seu serviço um grupo notável de escritores.

O contínuo, que não compreendera bem o nome do jovem pretendente a um lugar na redacção da revista, anunciou-o ao director desta maneira:

— Um sujeito de nome Ranyan, ou coisa parecida, está lá fora e pretende falar com o senhor.

— Diga-lhe que me mande um cartão de visita, resmungou, aborrecido, o director.

O contínuo transmitiu o recado a Runyon. Este, que não tinha cartões de visita, mas, em compensação, possuía aquela admirável presença de espírito que o tornou famoso — tirou do bolso um baralho de cartas de jogar e tomando um ás disse ao contínuo: — Dê-lhe isto.

O director do «Post» recebeu-o imediatamente e cinco minutos depois Damon Runyon estava empregado.

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

Os Estados Unidos e os caminhos de ferro em 1952

Resultados obtidos pelos caminhos de ferro norte-americanos no passado ano:

Gastos e produção.— O aumento dos gastos foi inferior à receita. Os gastos do tráfego diminuíram, em virtude da menor procura de serviço, tendendo pelo contrário a aumensar as da conservação e manutenção de material e instalações. Deve-se ter em atenção que os preços das primeiras matérias primas que o caminho de ferro consome se mantiveram estáveis em consequência principalmente da diminuição do preço dos combustíveis líquidos e sólidos.

A diminuição do tráfego impediu superar todas as cifras índices de produtividade de 1951, o qual não significa que os caminhos de ferro americanos tenham experimentado retrocesso algum na sua produtividade potencial. Em todo o caso, por comboio-hora foram transportadas 48.938 toneladas brutas e 22.521 líquidas contra 46.424 e 21.747, em 1951, e 35.503 e 16.132, em 1952, respectivamente. A média diária percorrida pelas locomotivas de passageiros foi de 261,1 milhas em 1952, contra 246,5 em 1951 e 206,8 em 1942.

As cifras correspondentes para as locomotivas de mercadorias são de 126,2, 122,5 e 122,4 milhas por dia. Acusam diminuição em comparação com 1951, as toneladas líquidas transportadas por comboio (1952: 1.299 toneladas; 1951: 1.301 toneladas), e por vagão (1952: 32,5 toneladas; 1951: 33,0 toneladas) aumentando, em comparação, a utilização do material de passageiros (18,3 passageiros por carruagem e 100,4 por comboio, em 1952, contra 18,1 e 97,5, em 1951).

Sem dúvida, a utilização dos comboios de passageiros é muito inferior actualmente à que era em 1942 (23,1 passageiros por carruagem e 125,5 por comboio). Os gastos totais com pessoal foram de 5.325 milhões de dólares, contra 5.339 em 1951. Como o número de agentes (1.226.429 em 31 de Dezembro) diminuiu em uns 50.000 durante o ano, o salário médio aumentou de 4.184 dólares anuais (1951) para 4.342 em 1952. Este aumento é na realidade consequência da implantação desde 1951 da escala móvel de salários em função do índice do custo de vida; os quatro ajustamentos trimestrais

de 1952 impuseram um aumento líquido de sete centimos por hora.

Produto líquido.— O produto líquido da exploração (1.050 milhões de dólares) foi superior a 1951 (943 milhões). Desta forma o rendimento do capital invertido foi de 4,00 em 1952, contra 3,69 % em 1951.

Inversões.— O gasto total de capital foi em 1952 de 1.332 milhões de dólares, cifra inferior aos 1.413 milhões de 1951, mas superior à de todos os restantes exercícios precedentes. 71,5 % destes gastos foram destinados à compra de material (locomotivas Diesel, especialmente) e o resto gasto nas instalações fixas. A diminuição do tráfego e o atraso na entrega de materiais metálicos em consequência das greves da indústria do aço provocaram uma diminuição da cifra das aquisições que passam de 2.175 milhões, em 1951, a 1.900 milhões em 1952.

Durante o exercício foram empregados na renovação da via um milhão de toneladas de carris e foram substituídos 29,5 milhões de travessas. Foram equipadas com bloqueio automático 1.114 milhas de linha (1.332 de vias) e com o CTC 1.541 milhas de linha e 1.689 de vias. Foram também equipadas com sinais de cabine 219 locomotivas e 593 com freio automático.

Em 50 milhas de linha instalou-se o control automático de comboios.

Durante os onze primeiros meses foram postas fora do serviço 4.986 locomotivas a vapor e 77 Diesel eléctricas, e entraram ao serviço 17 locomotivas a vapor e 2.217 Diesel eléctricas e de turbina (a maior parte Diesel). A tracção Diesel, que em 1944 arrastou 3,59 % das unidades de tráfego de mercadorias e 8 % das de passageiros também efectuou 21,32 por 1 % do serviço de manobras, subiu em 1952 para 64,87 % do serviço de mercadorias e 70,98 de passageiros e 76,15 de manobras.

Até 1 de Novembro contavam-se como recebidos 58.045 vagões e foram postos fora de serviço 54.394, com um aumento de 4.011 unidades. Está se, pois, muito perto do plano de aquisição de 10.000 vagões por mês, o que permitirá alcançar um parque total de 1.850.000, que se calcula necessário para atender ao tráfego que poderá provocar uma próxima guerra. O parque actual é de 1.755.742 vagões.



SERVEM PARA A TORRE DE BELÉM

ELÉCTRICOS DAS CARREIRAS: 15, 15A e 15B

AUTOCARROS DAS CARREIRAS: 12 e 14

Domingos de Lisboa

TORRE DE BELÉM

(BOM SUCESSO — PEDROUÇOS)

SONHADA por D. João II, que no ancoradouro do Restelo pensara construir um baluarte que fosse sentinela vigilante da barra de Lisboa (chegando para isso a encomendar desenhos de pormenores ao poeta e debuxante Garcia de Rezende), a Torre de Belém, no entanto, só veio a ser edificada no reinado de D. Manuel I, pelo architecto Francisco de Arruda.

Trata-se de uma verdadeira jóia em pedra lavrada, onde a poesia e a fantasia da construção se combinaram da melhor maneira, para nos legarem um dos mais harmoniosos monumentos de traça manuelina.

Visitar a Torre de Belém, cujas pedras testemunham a nossa melhor época de glória e grandeza, é receber uma inesquecível lição de História e identificarmo-nos com uma das obras mais representativas da nossa arquitectura de quinhentos.



CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

O Departamento Estatístico de Estocolmo averiguou a reserva de madeira existente na Suécia comparando-a com o gasto médio da nação. Soube-se assim que cada pessoa que na Suécia atinge a idade de 60 anos, gasta nada menos de 300 árvores de tamanho regular.

(do semanário *Neollinka* — Cristiana)

O professor Sloven provou que os peixes podem viver depois de congelados. Derretendo um pouco de gelo que continha dois peixes, estes começaram a mover-se e depois nadaram como se nada tivesse acontecido.

(do diário *Excelsior* — Caracas)

Hunsun Dihar, de Helsinfors, foi processado por sua esposa que o acusava de ter no lar conjugal um grande cão dinamarquês «que não se lavava bem». O juiz deu ao finlandês o direito de escolher entre a esposa e o cão, e ele decidiu-se... pelo cão, conformando-se em pagar, à esposa uma pensão semanal.

(de *Le Miroir de La Semaine*)

Experiências efectuadas no Instituto de Oslo vieram provar que diferentes tipos de lâmpadas de uso comum produzem efeitos dispersos sobre o crescimento das plantas. Espera determinar-se em breve qual a espécie de luz artificial mais eficiente para as estufas.

(da revista *Ken* — N. Iorque)

Inaugurou-se em N. Iorque o maior hotel do mundo: onze mil quartos. Tem secções de camisaria, sapataria e joalharia. Possui um teatro, um cinema, dois dancings, rings de patinagem e campos de desporto.

(do *Riachuelo* — Buenos Aires)

Ondpart é o esquisito nome duma erva que cresce no Transvaal. O veneno não deixa qualquer vestígio nos órgãos das eventuais vítimas, dizendo um perito que a miléssima parte dum grão é bastante para matar um adulto.

(do diário *The Rhodesia News* — Capetown)

A aviação naval americana realizou há pouco um voo sem escalas através do Pacífico: doze aviões da marinha com 88 homens percorreram num só vôo a distância de San Diego a Honolulu: quatro mil quilómetros em seis horas e oito minutos.

(da revista *Ailes* — Paris)

«S. Francisco de Sales, patrono dos jornalistas, concedei-nos a vossa protecção, dispensai-nos um pouco do vosso espírito crítico e fazei com que os nossos leitores tenham um pouco menos: concedei aos assinantes dos jornais onde escrevemos a graça de serem tolerantes para nos desculparem os erros que cometemos e a graça de serem justos para reconhecerem os nossos méritos».

(do *Catholic Herald of India* — Calcutá)

Publicações recebidas

História das grandes revoluções — (A génese do Mundo Novo) — De Rocha Martins

O grande trabalhador das letras que foi Rocha Martins, deixou entre os seus inéditos uma obra de monta: *História das Grandes Revoluções*, que o ilustre jornalista Carvalhão Duarte, amigo pessoal, dos mais chegados, do eminente escritor falecido tratou, como seu herdeiro literário, de editar.

Está publicado o fascículo I dessa obra, que, na opinião de Carvalhão Duarte, é o livro mais belo e mais profundamente humano de Rocha Martins.

Esta obra, distribuída por Organizações Crisalis, L.^{da}, apresenta-se profusamente ilustrada.

«Revue Brown Boveri»

Recebemos o tomo 39, contendo os n.ºs 11 e 12, referentes a Novembro e Dezembro de 1952, da *Revue Brown Boveri*, publicada pela Sociedade Anónima Brown, Boveri & C.^{ie}, com sede em Baden (Suíça).

Colaborada por notáveis engenheiros, todos os seus artigos oferecem grande interesse técnico.

História da Tauromaquia — (Técnica e evolução artística do toureio)

Está quase a chegar ao termo da sua publicação a obra monumental que Realizações Artis apresentaram com toda a dignidade e interesse, não apenas sob o aspecto literário mas também artístico. A «História da Tauromaquia», que tem por principal colaborador o distinto escritor Jayme Duarte de Almeida, honra, sem nenhum favor, as artes gráficas do nosso País e coloca em alto nível a competência dos nossos críticos tauromáquicos.

O êxito da publicação da *História da Tauromaquia* significa também que em Portugal a «aficion» da Festa Brava continua a ser uma das tradições mais vivas e mais arraigadas no espírito do nosso povo.

Em «hors-texte» a reprodução, em magnífica tricoloria, do retrato a óleo de Manuel dos Santos pintado por Colomina Domingo.

«Panorama da Geografia»

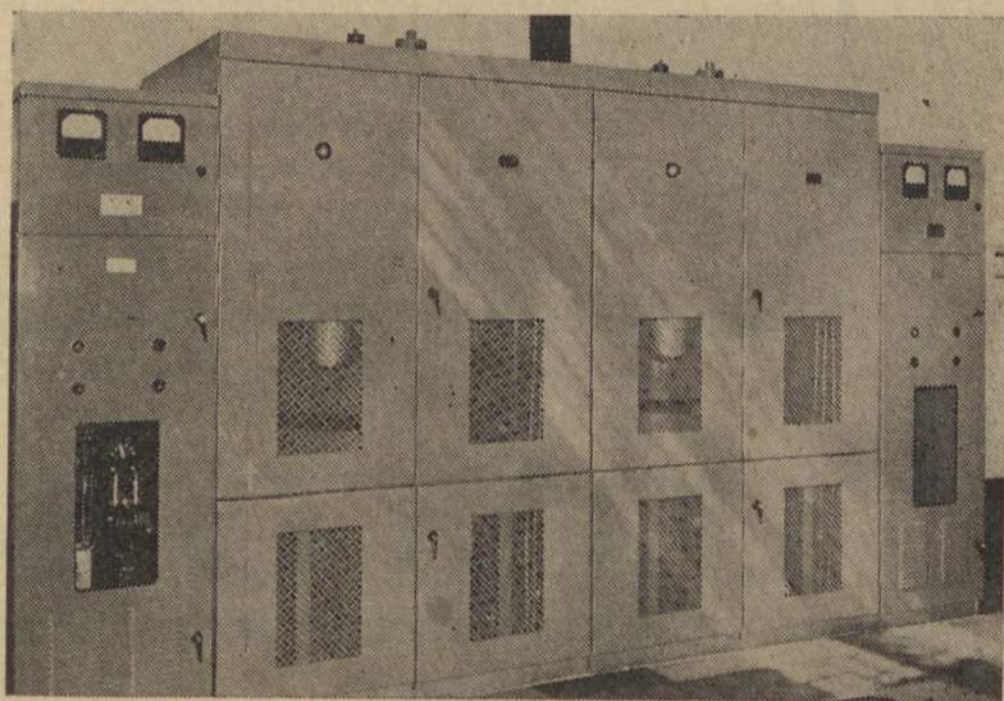
«Edições Cosmos» acabam de apresentar no mercado livresco uma obra de grande interesse, de que já saíram três fascículos: *Panorama da Geografia*, cuja direcção foi entregue à competência dos srs. Drs. Vitorino Magalhães Godinho, Alfredo Fernandes Martins e Joel Serrão.

A obra, que constará aproximadamente de 30 fascículos de 80 páginas, é dividida em 8 capítulos: geografia física, geografia biológica, geogra-

SOCIEDADE ESTORIL

A potência da subestação transformadora de Paço de Arcos foi aumentada para mais do dobro

A Sociedade Estoril, afim de aumentar a potência da subestação transformadora de Paço de Arcos e assegurar, assim, uma grande regularidade de serviço, adquiriu, na Inglaterra, dois ratificadores de mercúrio, do tipo mais moderno, de aço, sem bombas, e refrigerados pelo ar, cada um deles de 1200 kwts, para transformar a corrente alterna, recebida a 10 mil volts, em corrente contínua, a 1500 volts. Hoje, graças a estes ratifica-



Os dois ratificadores de mercúrio que entraram em serviço no dia 21 de Julho

dores, a Sociedade Estoril dispõe de mais 2.400 kwts., quando, antigamente, com os velhos comutadores, havia apenas 2250 kwts.

Esta aparelhagem ocupa um espaço restrito. Os ratificadores, além de outras vantagens, funcionam silenciosamente, com a simples manobra de um manípulo e da pressão de um botão.

A sua montagem foi feita exclusivamente por técnicos portugueses sob a direcção do sr. Eng.º António Bual, ilustre Director da Sociedade Estoril.

fia humana, demogeografia, geografia económica, geografia social, geografia política e geografia cultural.

Com esta obra importante «Edições Cosmos» prestam um grande serviço à cultura.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «Duelo sobre o mar»
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Continente Perdido»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

O «Diário do Governo», Série III, n.º 128, de 30 de Maio de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de 22 do corrente, o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento à tarifa internacional para o transporte de passageiros e bagagens entre Portugal e a Grã-Bretanha, em trânsito por Espanha e França, pelo qual são introduzidas na referida tarifa alterações relativas à validade dos bilhetes e modificados os preços aplicáveis ao transporte dos passageiros nos percursos marítimos e britânicos.

O «Diário do Governo», Série III, n.º 138, de 15 de Junho de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho desta Direcção-Geral de ontem, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que uniformiza os preços especiais para o transporte de cimentos hidráulicos e de caixas hidráulicas em barricas ou sacos, previstos no aviso ao público B. n.º 156, de 12 de Agosto de 1952, que, em consequência, é anulado e substituído, passando a aplicar-se àquelas mercadorias o preço especial de \$35 por tonelada e quilómetro, nas condições constantes do supracitado projecto.

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 5 do corrente, o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de aditamento à tarifa especial n.º 1-C — Passageiros, pelo qual é incluída na relação das estações que servem praias de banhos ou estâncias de águas ou de repouso, anexa à referida tarifa, a estação de Paredes e estância respectiva servida.

O «Diário do Governo», Série III, n.º 140, de 17 de Junho de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado com modificações, por despacho de 5 do corrente desta Direcção-Geral, o projecto de aditamento à tarifa especial n.º 4 (passageiros, bilhetes de assinatura), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e destinado a adaptar as disposições desta tarifa ao que foi legislado ultimamente sobre os indivíduos já fora da idade escolar que frequentem cursos de ensino primário e para conceder facilidades às entidades patronais que adquiram bilhetes de assinatura para os seus empregados, pelo que

Um aparelho que denuncia as falhas dos carris dos caminhos de ferro



A London Transport experimentou, com êxito, um aparelho, de invenção recente, que se destina a descobrir, por meio do som, as fendas que se produzem nos carris.

A gravura representa um funcionário dessa companhia examinando um sector da linha férrea. Pequenos defeitos, que não eram perceptíveis a cuidada inspecção visual, foram revelados pelo som.

O que escapa à vista é facilmente denunciado pelos microfones.

são alterados, em conformidade, os artigos 6.º e 29.º do citado diploma.

O «Diário do Governo», Série III, n.º 148, de 26 de Junho de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 17 do corrente de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos (reimpressão de Dezembro de 1951), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual deixa de ser aplicável à rubrica «Colchões de arame» o aumento de 50 por cento a que se refere o artigo 64.º da tarifa geral para transportes em grande e pequena velocidade.

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: 6 2430

Companhia Colonial de Navegação

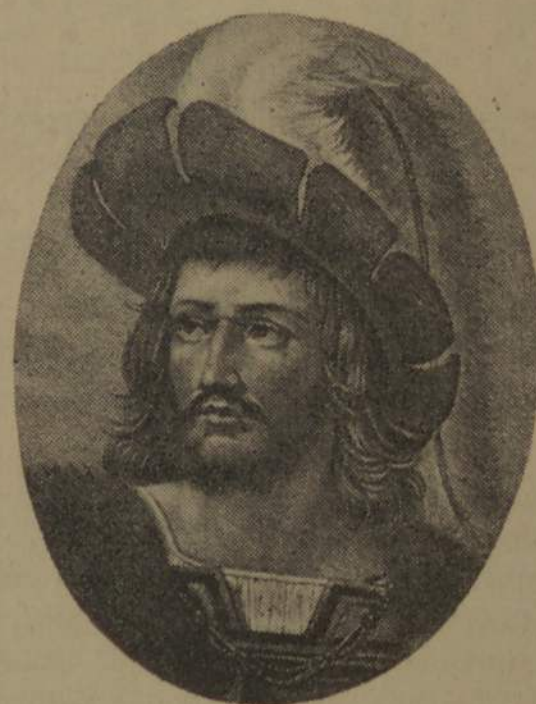
SERVIÇO DE PASSAGEIROS
E CARGA

CARREIRAS PARA:
AFRICA OCIDENTAL
E ORIENTAL, BRASIL,
ENTRE ANGOLA E
O NORTE DA EUROPA
E AMÉRICA CENTRAL

Escritórios:
LISBOA — Rua de S. Julião, 63
Telefones 3 0131 a 0138

PORTO — Rua Infante D. Henrique, 9
Telefone 2 2342

Hôtel Bayard



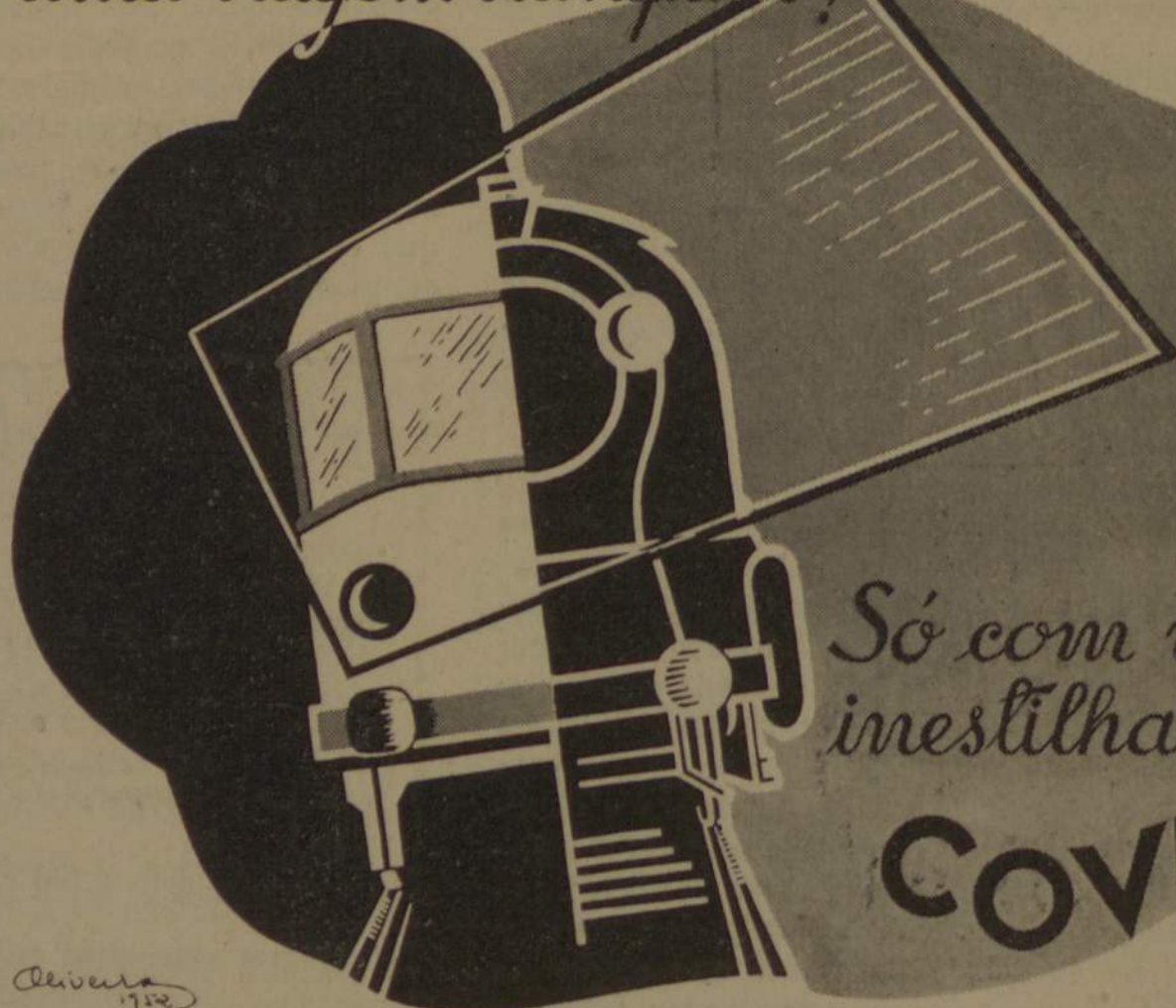
17, Rue du Conservatoire
PARIS

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 —

A SAIR O Manual do Viajante em Portugal 1.º VOLUME

PEDIDOS A
«Gazeta dos Caminhos
de Ferro» — Rua da
Horta Seca, 7-1.º-LISBOA

Uma viagem tranquila!



Só com vidros
inestilhaçáveis
COVINA

LUSALITE

CHAPAS ONDULADAS PARA COBERTURAS; CHAPAS LISAS PARA TECTOS, DIVISÓRIAS E REVESTIMENTOS; CHAPAS DECORATIVAS PARA LAMBRINS

TUBOS PARA ÁGUA COM E SEM PRESSÃO; TUBOS PARA SANEAMENTO E VENTILAÇÃO

ALGEROZES, CUMIEIRAS E TODOS OS COMPLEMENTOS DE COBERTURA

CALEIRAS PARA IRRIGAÇÃO DE CAMPOS DE CULTURA; RESERVATÓRIOS DE 30 A 1.000 Lts.; COLMEIAS; — FLOREIRAS; 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

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

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 ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à inglesa e tacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-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

TOSSE?

