

11.º do 66.º

Lisboa, 16 de Agosto de 1953

Número 1576

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

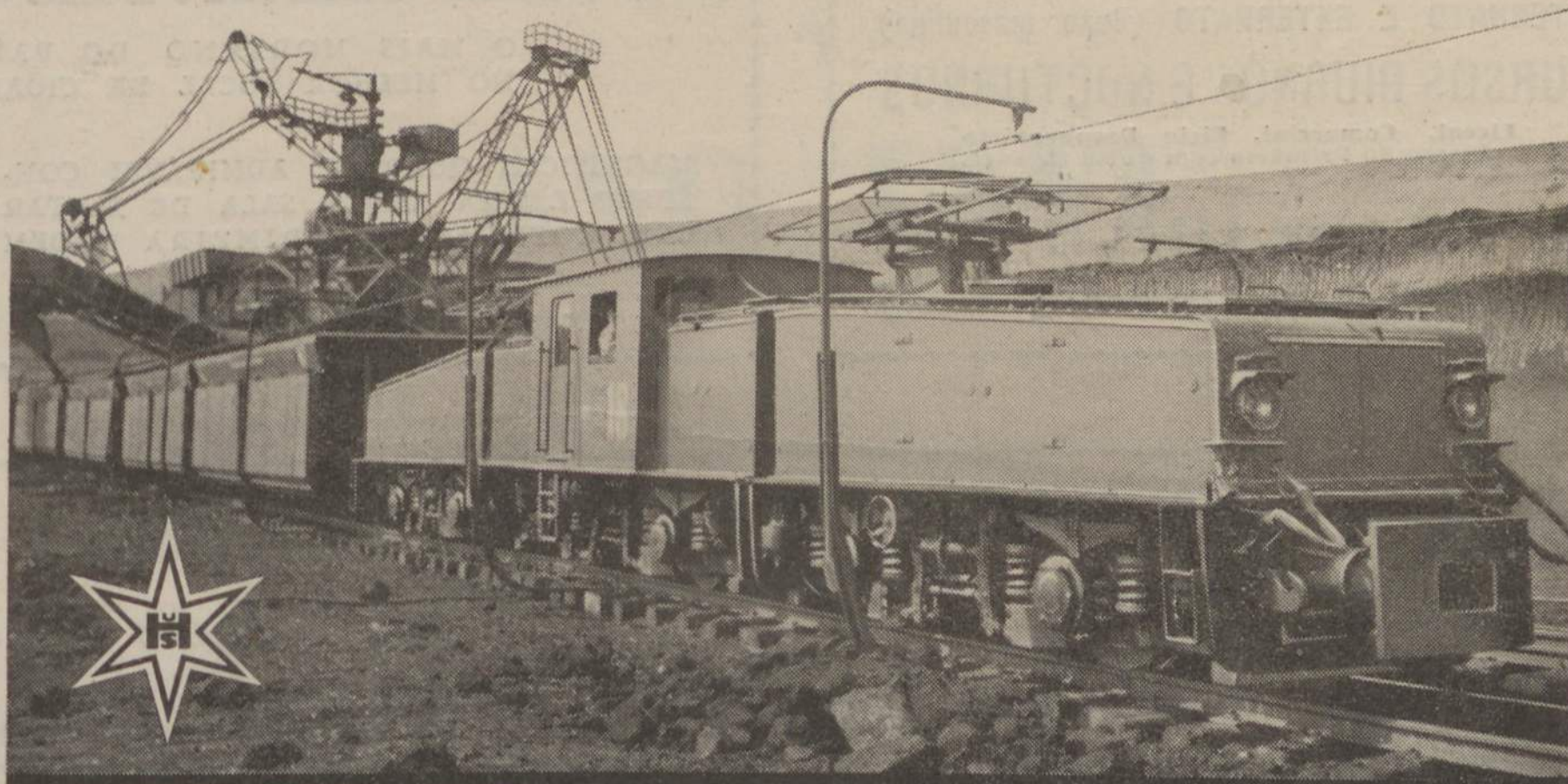
Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158—LISBOA

HENSCHEL

AS LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS HENSCHEL

FORNECEM-SE EM GRANDE QUANTIDADE
PARA OS SERVIÇOS MINEIROS A CÉU ABERTO

A LOCOMOTIVA HENSCHEL PARA EXPLORAÇÃO
A CÉU ABERTO REPRESENTADA ABAIXO,
TRABALHA NUMA MINA DE LINHITE



HENSCHEL & SOHN KASSEL

REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS • RUA DE S. JULIÃO, 23 • LISBOA



Caminhos de Ferro Portugueses
Comissão do Museu Ferroviário (CMF)

N.º



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

JAMES RAWES & C.º, L.º

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

E. PINTO BASTO & C.ª, L.ª

Avenida 24 de Julho, 1, 1.º — Telef. 31581 (7 linhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.º

Rua do Infante D. Henrique, 19 — Telefone: 7

Wiese & C.ª, L.ª

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Representantes de

FABRICANTES SUECOS DE MATERIAL FERROVIÁRIO

AKTIEBOLAGET SVENSKA

JARNVAGSVERKSTÄDERNA

Kockums Mekanska Verkstads Aktiebolag

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefones: 3 4331 (5 linhas)

ESCOLA ACADEMICA

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

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO — ELVAS

SAPATARIA



RUA DO AMPARO

A MAIS ECONOMICA DE LISBOA

TEL. 28000

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

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

Dr. Amaro de Almeida — Medicina, coração e pulmões — às 6 horas
Dr. Carlos Vilar — Cirurgia geral e operações — às 4 horas
Dr. Miguel de Magalhães — Rins e vias urinárias — à 1 hora
Dr. Vicente Brandão — Pele e sífilis — às 4 horas
Dr. R. Loff — Doenças nervosas, electroterapia — às 3 horas
Dr. Mário de Mattos — Doenças dos olhos — às 2 horas
Dr. António Pereira — Estômago, fígado e intestinos — às 16 horas
Dr. Afonso Simão — Garganta, nariz e ouvidos — às 3,30 horas
Dr. Casimiro Afonso — Doenças das senhoras e operações — às 3 horas
Dr. Gonçalves Coelho — Doenças das crianças — às 5,30 horas
Dr. Pinto Bastos — Bôca e dentes, prótese — às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha — Raio X — às 4 horas
Dr. Mário Jacquet — Fisioterapia — às 4 horas
Dr. Junqueira Júnior — Doenças Tropicais — Todos os dias, às 18 h.

ANÁLISES CLÍNICAS

Vai viajar?

LEVE O

Manual do Viajante

em Portugal

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

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

1576

16 — 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



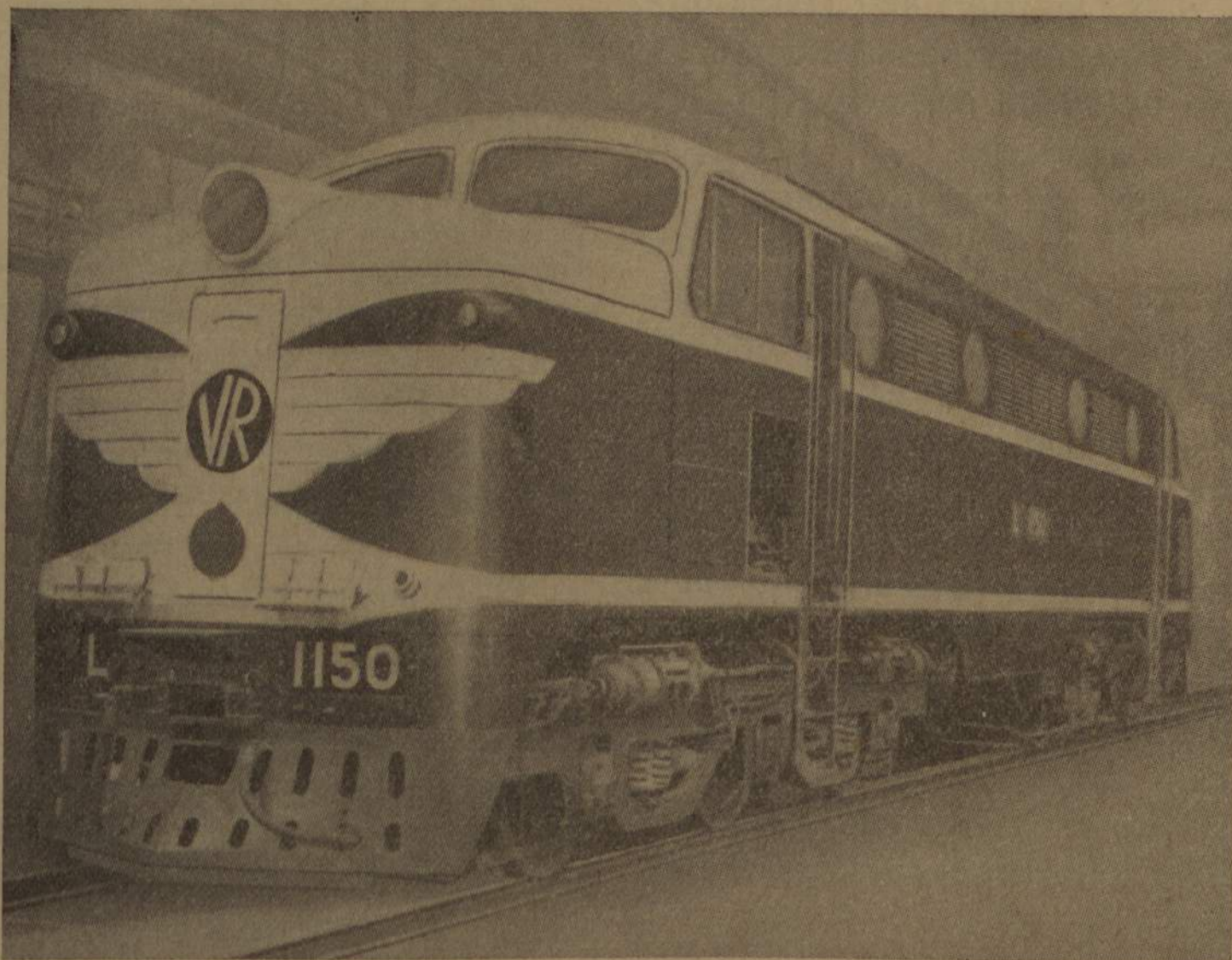
S U M A R I O

Caminho de Ferro de Benguela	212
Uma visita de estudo a Angola, pelo <i>Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES</i>	214
Os progressos ferroviários da Espanha, por <i>GUERRA MAIO</i>	218
Linhas Estrangeiras	220
Curiosidades da imprensa estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	221
Revista das revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	222
A C. P. e a colaboração prestada nos exercícios da Defesa Civil no Entroncamento	223
Há 50 anos	202
Parte Oficial	224



'ENGLISH ELECTRIC'

LOCOMOTIVAS ELÉCTRICAS PARA A LINHA
MELBOURNE — TRALALGON, NA AUSTRALIA



Uma das 25 Locomotivas Eléctricas de 2400 H. P. a 1500 V contínuos
Fornecidas pela THE ENGLISH ELECTRIC C^o. 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 — Rua de Cascais, 47 — LISBOA — Telefone 37083

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

RECEBEMOS o Relatório e as contas referentes ao ano de 1952 (49.º exercício), da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, apresentados à assembleia geral ordinária de 29 de Maio de 1953 pelo Conselho de Administração.

Estamos diante de um documento de grande interesse. O sr. Dr. Alexandre Pinto Basto, que assina o Relatório, na sua qualidade de presidente do conselho de Administração, traz ao nosso conhecimento números e factos que assinalam a posição segura e florescente da companhia, a quem Angola deve assinalados serviços, como um dos principais factores da colonização daquela nossa província ultramarina.

Com efeito, a situação financeira da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela é magnífica, como vamos ver.

As receitas da Administração de Africa do 49.º exercício, comparadas com as do ano anterior, foram:

Em 1951.	Esc.	251.503.171\$15
Em 1952.	»	320.970.162\$26

ou seja um aumento, em 1952, de 69.466.991\$11, que se acha representado como segue:

A mais		
Em passageiros. . . .	Esc.	1.594.936\$91
Em mercadorias G. V. e P. V.	»	66.815.758\$12
Em diversos	»	1.056.296\$08

As despesas aumentaram sensivelmente:

	1952 Escudos	1951 Escudos
Despesas ordinárias. . .	159.032.541\$78	126.856.354\$26
Fundo de Renovações . .	20.125.000\$00	20.125.000\$00
	<u>179.157.541\$78</u>	<u>146.981.354\$26</u>
Diferença a mais em 1952. . . .	<u>32.176.187\$52</u>	

Quanto ao Fundo de Renovação, o Relatório oferece-nos o seguinte quadro elucidativo:

Saldo em 31 de Dezembro de 1951	92.400.202\$17
Verba debitada às despesas em 1952	20.125.000\$00
	<u>112.525.202\$17</u>

Trabalhos executados em 1951, regularizados em 1952. . . .	30.384\$61
Trabalhos executados em 1952	9.255.862\$69
	<u>9.286.247\$30</u>

Menos:

Recuperações do Estabelecimento	498.347\$98	8.787.899\$32
Saldo para 1953.		<u>103.737.302\$85</u>

O Relatório informa-nos, em seguida, que em 31 de Dezembro de 1951 encontravam-se por trocar 145 obrigações no valor de £ 5.220, das Séries «A», «B», «C» e «D» e que no ano de 1952 trocaram-se 9 obrigações, no valor de £ 580, tendo portanto ficado por trocar, em 31 de Dezembro de 1952, 136 obrigações no valor de £ 4.640.

A Tanganyika Concessions Limited entregará aos portadores das obrigações que ficaram por trocar 15 acções preferenciais de £ 1, por cada obrigação de £ 20.

Lê-se ainda no Relatório que nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 22.973, de 16 de Agosto de 1933, e de harmonia com o contrato de Curadoria de 19 de Outubro de 1944, foram consideradas amortizadas, de 1 de Janeiro de 1939 a 1 de Janeiro de 1952, obrigações de 4% no valor de Esc. 532.336.200\$00.

Por diversas vezes, e em artigos especiais, nos temos ocupado, nestas colunas, de uma iniciativa de largo alcance social e patriótico da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela. A iniciativa a que nos referimos é a

Experiência de Colonização. Graças a essa Experiência, muitas dezenas de casais da Metrópole têm seguido para Benguela, onde encontram casa, utensílios agrícolas, terreno propício a várias culturas, tudo fornecido pela Companhia.

O Relatório presente informa-nos que continuam os trabalhos da Experiência de Colonização, prova evidente de que essa louvável iniciativa vai encontrando compreensão e boas vontades.

Por outro lado, a Companhia empenhada como está em formar maciços florestais destinados a garantir o fornecimento de combustível às suas locomotivas, mantém em grande ritmo a plantação de árvores. O número de árvores plantadas elevou-se, em 1952, a cerca de 72 milhões.

O Relatório presta homenagem à memória do Administrador por parte do Governo, Dr. João Eduardo Pessoa Lopes, falecido em 12 de Julho de 1952.

O rendimento líquido da exploração em 1952 foi de 127.781.284\$66.

A deduzir:

Serviço de obrigações:

Amortização	16.299.640\$00	
Juros.	15.544.678\$80	31.844.318\$80
Lucro líquido		95.936.965\$86
5 % no stermos da alínea b) do art. 57.º .	4.796.848\$30	
		91.140.117\$56

15 % nos termos do n.º 1.º do art. 58.º	4.557.005\$90	
5 % nos termos do n.º 3.º do art. 58.º	4.557.005\$90	9.114.011\$80
		82.026.105\$76

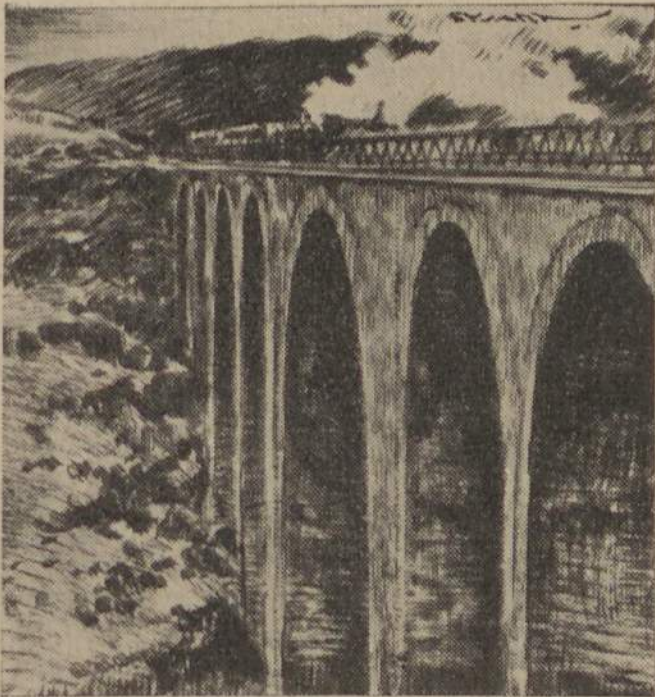
Cálculo do excedente previsto no n.º 4.º do art. 58.º:

82.026.105\$76		
—16.500.000\$00, ou seja 5 % s/ 330.000.000\$00		
65.526.105\$76	de exced. × 5%	3.276.305\$30
82.026.105\$76		
—33.000.000\$00, ou seja 10 % s/ 330.000.000\$00		
49 026.105\$76	de excedente, × 7,5 %	3.676.957\$90
		6.953.263\$20

Para o Fundo de Reserva Geral nos termos do § 1.º do n.º 4.º do art. 58.º

75.072.842\$56

Felicitamos o ilustre Conselho da Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela pelos óptimos resultados obtidos durante o exercício de 1952.



Uma visita de estudo

a Angola

Peio Eng.^o EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

APÓS curta estadia na cidade do deserto, utilizámos uma vez mais a via aérea e seguimos para o Lobito. Deixámos para trás essa vasta e magnífica baía, outrora chamada «Angra do Negro», e fomos em busca de novas terras na zona central de Angola.

Moçâmedes constitui actualmente o terceiro porto comercial da Província, mas em boa verdade são ainda bem modestas as facilidades que pode proporcionar à navegação de alto bordo que o frequenta, em nítido contraste com a segurança do fundeadouro que a sua enorme baía oferece aos navios que a demandam.

No Plano de Fomento, paralelamente ao alargamento do âmbito de acção e de influência do Caminho de Ferro de Moçâmedes, foi prevista a construção de instalações portuárias adequadas na cidade que é testa marítima da linha férrea, nomeadamente a construção de um cais acostável.

Estes dois factos têm para a vida de Moçâmedes importância incalculável.

Se por um lado a modernização e o prolongamento do caminho de ferro de acesso ao interior lhe abrem novos e amplos horizontes nos domínios económicos do seu movimento comercial, facilmente se deduz, porém, que esses horizontes seriam apreciavelmente restringidos se não fossem acompanhados do paralelo desenvolvimento das instalações do porto, dotando-o com os necessários e indispensáveis requisitos para poder atrair a navegação oceânica e oferecer-lhe compensadoras facilidades de carga e descarga das mercadorias que transporta.

O porto vive hoje grandemente — pareceu-nos — do seu magnifico e abundante pescado e da navegação nacional. As indústrias de pesca e seus derivados alcançaram em Moçâmedes notável desenvolvimento e tiveram fases de grande prosperidade, mas esta encontra-se, infelizmente, condicionada pelas contingências dos mercados internacionais.

Nós deixámos, porém, já para trás, Moçâmedes e a aridez intraduzível das areias do seu deserto; outros horizontes descortinamos agora na nova

cidade em que acabamos de descer. A tristeza de Moçâmedes contrapõe-se a vida intensa e rápida do Lobito. Ao carácter ainda de certo modo vetusto da cidade do deserto opõe-se o aspecto jovem e pujante desta cidade moderna em que nos encontramos e que quase não tem história. Nada há de dominador que se assemelhe às fortalezas de S. Miguel em Luanda e de S. Fernando em Moçâmedes, autênticos símbolos de um Passado secular e glorioso. A cidade é plana e nova, adossando-se na estreita mas comprida restinga de areia que, dirigindo-se para norte em direcção ao continente, separa a baía do verdadeiro oceano.

A primitiva e incaracterística ponte-cais de Moçâmedes, opõe o Lobito um moderno e bem apetrechado porto em franco desenvolvimento, dotado de cais acostáveis aonde podem atracar facilmente os navios das carreiras transoceânicas que normalmente o frequentam. As estreitas possibilidades actuais do Caminho de Ferro de Moçâmedes contrapõe-se agora o vasto campo de acção e de recursos do Caminho de Ferro de Benguela, a única via férrea angolana que até à data pôde concretizar objectivos internacionais.

O aeroporto dista talvez uns dois a três quilómetros do centro da cidade.

A caminho do hotel em que nos hospedamos, como que passamos em revista à cidade. A estrada segue ao longo do caminho de ferro até à restinga. Primeiro é a extensa «gare» de triagem do C. F. B. repleta de muitas dezenas de magníficos e modernos vagões: uns, aguardando vez de serem encaminhados para o porto — a descarregar suas cargas ou a receber as mercadorias chegadas pela via marítima —, outros, carregados, esperando apenas, formados já os comboios, que estes se ponham em marcha rebocados por poderosas locomotivas a caminho de Benguela e do interior planáltico.

Depois entra-se na cidade propriamente dita. A nossa esquerda continuam a desenvolver-se as instalações ferroviárias — agora na zona relativa à estação local de mercadorias e à de passageiros. A

direita ficam os cais e os armazéns do porto. Atravessamos o centro comercial, onde se elevam esplêndidos edifícios públicos e particulares, com uma imponência de conjunto que não encontramos em nenhuma outra cidade de Angola.

Mais para diante estendem-se os elegantes



Caminho do Ferro de Moçâmedes — Ponte sobre o rio Bero

bairros residenciais da restinga. Dir-se-ia encontrar-mo-nos em qualquer das nossas praias metropolitanas nortenhas. Sob certos aspectos, lembram-nos esses bairros um pouco a Granja ou Miramar. Sob outros parece-nos estar na Costa do Sol. Só os indígenas nos chamam à realidade africana.

Sente-se que na cidade palpita uma vida de trabalho intenso. Há uma animação nas ruas e um movimento que já desconhecíamos desde Luanda. No porto aglomeram-se os navios de carga e os paquetes de passageiros, num ritmo de constante intercâmbio de gentes e de cargas.

O Lobito é hoje um importante centro cosmopolita. Nas suas ruas cruzam-se indivíduos das mais variadas nacionalidades e origens. Ouvem-se a cada passo línguas das mais diversas.

Tudo, porém, se enquadra harmoniosamente na lusitanidade incontestada do ambiente que nos cerca. Há algo de «sui generis», que emana, como que por encanto, de tudo o que nos rodeia, e que nos afirma inegavelmente estarmos em terra portuguesa. E este aspecto foi sem dúvida um dos que, sinceramente, mais nos impressionaram na nossa visita a Angola, e daqueles que justamente não podemos deixar de devidamente destacar.

* * *

Situada a dois passos de Benguela — a secular cidade portuguesa da zona central de Angola debruçada sobre o Atlântico —, foram efectivamente as condições excepcionais de segurança da sua incomparável baía que aconselharam o Lobito para testa da mais extensa linha férrea angolana, em comunicação directa com as redes ferroviárias do Congo Belga e da África Central e do Sul.

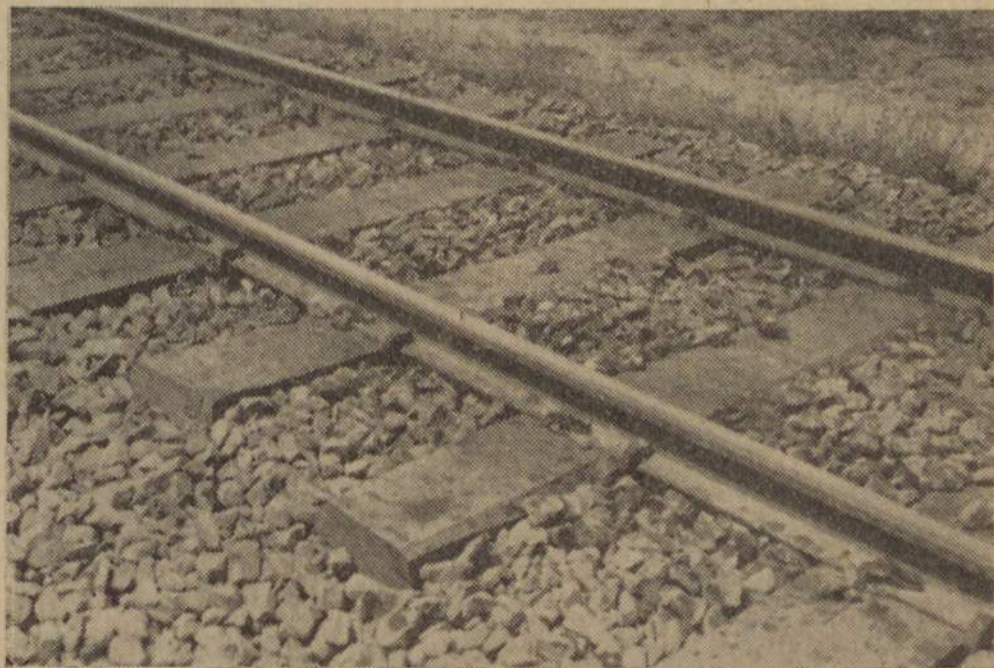
Ao empreender-se a construção de tão longo caminho de ferro pretendeu-se sobretudo drenar para o nosso porto a prometedora produção dos minérios congolezes da Catanga, então em início de activa exploração. A condução destes minérios através do nosso território, a caminho dos mercados europeus e americanos, oferecia incontestáveis vantagens no campo da economia do seu transporte, pois que a sua expedição através dos portos da Beira ou da Cidade do Cabo, para onde tinham de ser conduzidos pela via férrea, obrigava a um percurso muito maior do que utilizando a via Lobito. A este encurtamento da via terrestre juntava-se favoravelmente a muito menor distância marítima até aos portos de destino. Parecia que deste modo se serviriam tanto os interesses belgas da Catanga como os da nossa linha férrea e os do porto do Lobito.

A construção da linha iniciou-se em 1903.

Pode dizer-se que a obra progrediu rapidamente até se atingirem as terras do Bié. Depois, dificuldades de vária ordem causadas pela Primeira Grande Guerra e, posteriormente, pela política da União Sul Africana — interessada em contrariar ao máximo a construção do caminho de ferro de Benguela por recear a concorrência deste com a sua rede ferroviária —, prejudicaram notavelmente o ritmo de avanço dos trabalhos da nova linha, a qual só em 1929 atingiu finalmente a fronteira de Angola no rio Luau, depois de ter atravessado o território nacional numa extensão de 1.348 quilómetros. Os últimos 620 quilómetros de linha foram, porém, construídos em pouco mais de 3 anos!

Partindo do Lobito — a antiga Catumbela das Ostras —, a linha férrea dirige-se para sul, ao longo da costa, em direcção a Benguela, inflectindo seguidamente para leste a caminho do planalto interior.

Através das portelas do Lengue inicia-se a subida da escarpa que, em sucessivos degraus, barra o acesso do litoral às terras elevadas do centro da Província. A subida é incontestavelmente menos áspera que a da Chela. As rampas atingem contudo valores que muito se aproximam do limite das pos-



Caminho de Ferro de Benguela — Trecho da via entre Lobito e Catumbela

sibilidades da via de bitola 1,067 m.. Tanto assim que, nesta zona, o primitivo traçado compreendia um curto troço com cremalheira, a fim de os combóios poderem vencer o importante desnível de quasi uma centena e meia de metros na reduzida distância de cerca de 4 quilómetros. A existência desta cremalheira constituía, porém, um sério inconveniente para a exploração da linha por reduzir apreciavelmente o número de circulações, sujeitos os combóios às inevitáveis perdas de tempo exigidas pelas manobras de atrelar e desatrelar das locomotivas especiais de cremalheira nas estações limites do troço em causa, e pelas reduzidas velocidades de marcha nele possíveis de realizar. Recentemente foi construída uma variante com características adequadas em perfil longitudinal, de modo a dispensar o emprego da cremalheira. O rio Lengue é transposto pelo caminho de ferro sobre uma importante e moderna obra de arte — a ponte Comandante Álvaro Machado, em substituição dos viadutos metálicos do traçado antigo abandonado.

Pelos vales de Coruteva e de Catengue, transpondo rios, rodeando precipícios, descendo aqui e acolá para logo voltar a subir mais adiante, alcança-se a Serra do Lépi, em cuja portela — a 1.854 metros acima do nível do mar —, é atingida a maior altitude de todo o traçado, a uma distância de menos de 400 quilómetros da costa.

Uma vez no planalto, o caminho de ferro atravessa Nova Lisboa. Prosseguindo para a Oriente através de um terreno de características mais propícias ao estabelecimento de vias de comunicação, serve Silva Porto, Vila Luso e indirectamente a Lunda, antes de alcançar a fronteira em Vila Teixeira de Sousa. A continuação da linha férrea em território belga até à Catanga ficou concluída pouco depois de terminada a linha portuguesa, mas a prática mostrou, porém, que, até hoje, tem sido sobretudo o tráfego nacional que permite ao caminho de ferro de Benguela vida económica desafogada. Em volume de tráfego proveniente do território belga, as realidades têm ficado incontestavelmente aquém das previsões que levaram à construção da linha.

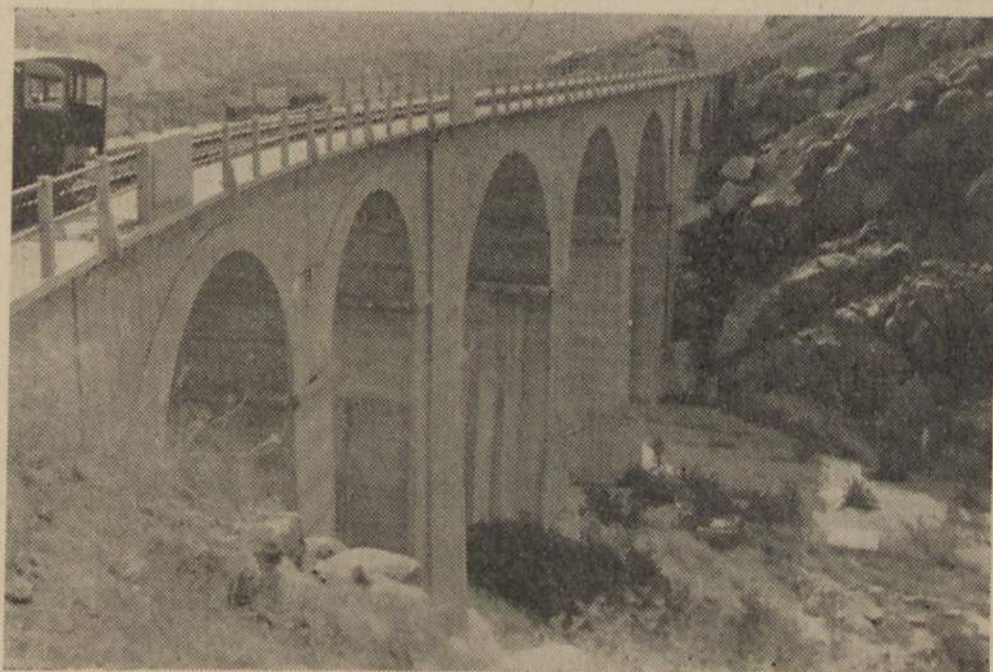
Em compensação, grande foi o papel desempenhado por ela na colonização do nosso território. Pode dizer-se que a cada estação ou apeadeiro corresponde um núcleo populacional. Muitos deles nasceram por efeito da passagem do próprio caminho de ferro. Referem-nos vivamente a importância atingida por alguns desses núcleos, nomeadamente por Nova Lisboa, Silva Porto, General Machado, Vila Luso, Cubal, Mariano Machado, Lépi, Robert Williams, Chinguar, Nova Sintra, etc.. etc.

O caminho de ferro foi sem dúvida o principal obreiro do fomento e do progresso de extensas zonas do centro de Angola por ele atravessadas. É com base sobretudo nesta magnífica experiência que tanto se espera, em matéria de colonização e fomento, do

alargamento do âmbito de acção dos caminhos de ferro de Luanda e de Moçâmedes, sobretudo deste último. Ao estudar-se a directriz do caminho de ferro de Benguela talvez ninguém tivesse ousado prever que as enormes extensões de terreno praticamente inculto e desaproveitado pelos indígenas, e onde a actividade do europeu se exercia um tanto precariamente, pudessem, em relativamente curto espaço de tempo, vir a alimentar, só por si, um tráfego tão importante como o que presentemente suporta esta linha férrea. Os factos desmentem frequentemente as melhores previsões que por vezes se podem fazer. Há um sem número de factores que escapam inevitavelmente à nossa influência. Oxalá, porém, que em matéria de fomento ferroviário em Angola todas as previsões se venham a tornar em total e irrefutável realidade.

* * *

Uma tarde, após o almoço, fomos até Benguela



Caminho de Ferro de Benguela — Ponte Comandante Álvaro Machado, sobre o rio Lengue

utilizando o cómodo serviço de comboios tranvias mantido pelo C. F. B. entre o Lobito e aquela cidade.

A viagem é rápida e excelente. Surpreende-nos porém um tanto a notável afluência de público, pois que sendo embora a composição relativamente extensa, todas as carruagens se encontram completamente cheias.

Atravessamos a comprida estação terminus do Lobito e paramos brevemente no apeadeiro do Compañ que serve a parte sul da cidade. Rolando sobre uma via suave e cómoda a caminho da Catumbela, atravessamos os magníficos palmares e plantações de cana de açúcar da Cassequel. À direita consegue-se ainda enxergar a certa distância o Atlântico; do lado de terra acompanha-nos a estrada asfaltada que conduz a Benguela e a linha de morros de modesta altitude e de aspecto ressequido e árido que domina a faixa de terras planas que se estendem até ao mar.

O rio Catumbela é transposto por uma elegante

ponte metálica mista de estrada e caminho de ferro, logo à saída da estação do mesmo nome. Depois é o pequeno apeadeiro de Damba-Maria, a ponte do rio Cavaco e finalmente Benguela.

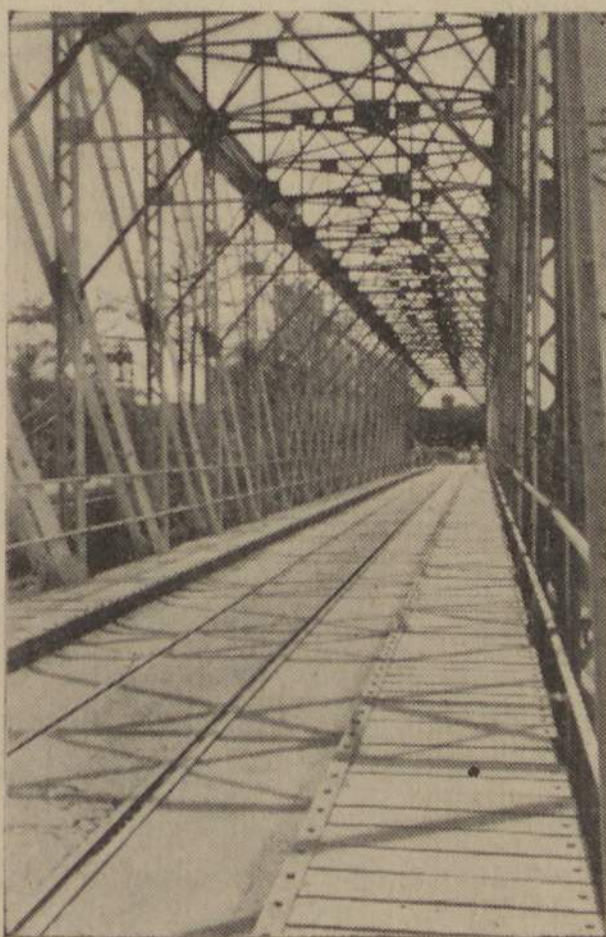
Nutríamos especial interesse em visitar a cidade que, ocupando pela sua população o terceiro lugar entre as cidades angolanas, constitui um dos marcos importantes da presença dos portugueses na costa ocidental da África. A sua enseada, ainda que bela e vasta, não dispõe, porém, de aptidões naturais que a recomendem como fundeadouro seguro em todas as épocas do ano permitindo assim o estabelecimento de um grande porto marítimo, sobretudo quando a tão curta distância se encontra situada a ampla baía do Lobito dotada de excepcionais condições para tal fim. Esta circunstância deve ter por certo comprometido o futuro de Benguela como grande praça comercial e como entreposto marítimo angolano de primeiro plano. A Natureza é por vezes caprichosa e neste caso terá favorecido sem dúvida o Lobito. No entanto, e por outro lado, a tendência patente é para, num futuro mais ou menos longínquo, as duas importantes cidades tão vizinhas virem a constituir uma comunidade única, escalonados os núcleos populacionais intermédios ao longo da linha férrea e das praias que bordam o oceano. Dentro desta hipótese absolutamente plausível o caminho de ferro deve vir naturalmente a desempenhar papel preponderante na execução deste objectivo.

Benguela pareceu-nos ser uma cidade extensa, concebida com largueza, e oferecendo ao visitante o aspecto agradável dos seus novos bairros residenciais, a par da revigorante sombra do seu magnífico arvoredo de ruas e jardins. Mas tem um ambiente geral impregnado dum não sei quê de intraduzivelmente centenário e estático.

Talvez o facto de ser domingo nos levasse até certo ponto a tirar conclusões menos exactas. Mas não cremos que o tenham sido em absoluto. Não sentimos efectivamente o dinâmico e inconfundível palpitar de vida intensa que nos impressionou logo à chegada ao Lobito. Em compensação encontramos um ar de paz patriarcal não menos impressionante. Benguela vive talvez um pouco da grandeza do seu Passado histórico. O Lobito viverá porventura mais do seu Presente e do seu auspicioso Futuro, até mesmo porque Passado não tem.

A construção em curso da barragem do Biópio permitirá em breve o fornecimento de energia eléctrica abundante à região Lobito-Catumbela-Benguela. Sabemos quanto a energia eléctrica desempenha hoje papel importante na modernização e progresso das terras e das gentes. No decorrer dos anos Benguela há-de necessariamente desenvolver-se paralelamente ao Lobito. Mas não poderá por certo modificar radicalmente o curso das realidades de hoje, para voltar triunfante à sua destronada supremacia e grandeza.

(Continua)



Caminho de Ferro de Benguela
— Ponte sobre o rio Catumbela

Os progressos ferroviários da Espanha

P o r G U E R R A M A I O

OS progressos ferroviários da Espanha, apesar da crise financeira que ela atravessa há mais de 20 anos e após uma longa e cruel guerra civil, são consideráveis, não só na via mas igualmente no material circulante, que é hoje, de uma forma geral, do melhor e do mais eficiente. Nada menos de 400 carruagens de *bogies*, elegantes e confortáveis, 100 de primeira classe, e 200 de terceira de construção francesa e acabadas de sair da fábrica de St. Denis, nos arredores de Paris e 100 de segunda classe, do mesmo tipo mas construídas em Saragoça, assim como 20 mistas de primeira com 24 lugares sentados, 8 camas em 4 compartimentos, dispostos em forma de Z, também de construção espanhola, é do melhor que, ultimamente, se tem fabricado. Graças a este último material, a Renfe conseguiu incluir nos seus comboios expressos carruagens com compartimentos camas, para destinos que, até agora, não tinham movimento para as de 16 lugares. Por exemplo: de Madrid, para Badajoz, Cáceres, Valencia de Alcantara, Ferrol del Caudillo, San Tiago, Huelva, Almeria, Cordova, Lerida, Canfrac, etc., assim como nos desdobramentos para Sevilha, Barcelona e outros destinos.

Um problema tinha a Espanha de difícil solução, o da estação central de Madrid, que reunisse o acesso à capital de todos os pontos do país. Largamente se debateu a ideia da construção de uma estação central, à maneira de Milão, Roma, Leipzig e de muitas outras grandes cidades europeias, mas sendo a obra muito cara, optou-se por outra solução, em via de realização, um túnel sob a capital, que ligasse as estações do Norte e da Atocha.

Estando em Madrid, visitei uma parte dos trabalhos, já muito adiantados, se bem que ainda levem algum tempo a concluir, e que, na verdade, é uma obra engenhosa e importante. A guisa do apeadeiro do Paseo de Gracia, em Barcelona, está

sendo construído um apeadeiro no Paseo del Prado, em frente do Ministério do Fomento, o qual receberá os comboios, ou carruagens, que, do Norte, se dirijam à Andaluzia e sul de Espanha, podendo nessa altura haver carruagens directas, entre Irun, Bilbao, Santander, Vigo e Corunha, e Sevilha, Valência, Alicante, etc.. A linha vem depois à estação de Atocha, onde, num plano inferior, ficarão as plataformas para estes destinos. Assim o passageiro do Norte poderá apear-se na estação do Príncipe Pio, no apeadeiro do Paseo del Prado ou na Atocha, mas é natural que ele prefira o novo apeadeiro, pela sua magnífica situação e pelo acesso que de ali terá para o centro da capital.

Nessa altura, será já possível a «Renfe» satisfazer uma nossa antiga aspiração; levar à estação de Atocha os comboios expressos de Lisboa e fazê-los partir de ali igualmente, o que nos facilita a ligação com Barcelona, o principal objectivo das nossas relações para além de Madrid.

Já me referi — para não estar a repeti-lo, aos trabalhos de renovação e acabamento da segunda via, na linha do Norte de Espanha e do desvio de Tejares, na linha de Medina a Fuentes de Oñoro, o que permitirá, talvez já no ano próximo, um ganho de duas a três horas, o que abreviará consideravelmente a viagem de Lisboa a Paris, mas quero pôr em relevo alguns trabalhos em curso, muito importantes, entre os quais a supressão de numerosas passagens de nível, até mesmo em linhas de pouco tráfego, como por exemplo na de Medina à Fuentes de Oñoro, onde, no curto percurso de 5 quilómetros do desvio de Tajares, nada menos de duas estão sendo construídas e não longe uma da outra; assim como na de Madrid a Valencia, por Cuenca, onde há várias em construção a juntar a outras ultimamente construídas. Perto de S. Sebastião construiu-se uma passagem superior de ligação de duas estradas, que obrigou a uma

extensa arcaria, o que causa assombro a quem passa no «Sud-Express».

Antes de me referir à linha de Cuenca que, pela primeira vez, acabo de percorrer, contemos um pouco da sua história. No final da outra guerra, a Espanha, cheia de dinheiro, deu em melhorar as suas linhas férreas, dobrando vias, mandando construir excelente material circulante, ampliando estações, tudo isto à grande, não se olhando a despesas. Uma ideia apareceu no Parlamento, de que a imprensa e a opinião pública se ocupou largamente: a construção de uma linha directa de Madrid a Valência, com o fim principal de abastecer a capital de peixe fresco. Falou-se, discutiu-se e argumentou-se com uma solução económica, a li-

Vamos agora por aí abaixo numa excelente automotora, que gasta menos 25 minutos que ao comboio auto-motor «Fiat», que vai pela via Albacete apesar desta ser, em grande parte, de via dupla. O trajecto é monótono e os terrenos pobres, mas muito bem cultivados parecendo ali haver o propósito de se tirar o maior proveito da terra. Uma paragem estava indicada em Cuenca, que eu não conhecia e cujos aspectos pitorescos têm fama de grande interesse turístico. A cidade encarrapita-se com o velho casario sobreposto, nas margens dos rios Jacar e Herecar, que ali se juntam entre choupos delgados e decorativos. Da estação, uma rua larga conduz à cidade, bastante comercial, que vai dar ao encontro dos dois rios,



CUENCA — Uma parte da cidade debruçada sobre o rio

gação das duas linhas existentes, Madrid-Cuenca e Utiel-Valência, a primeira com 201 quilómetros em exploração e a segunda com 89, faltando, para as unir, 114 quilómetros apenas. Os defensores da linha directa argumentavam com um embaraço, de pouca monta, é certo, mas que para eles era importante. A primeira daquelas linhas pertencia à companhia de M-Z-A e a segunda à rede do Norte de Espanha. Qual das duas companhias faria o troço de ligação? Ou seria o Estado? Durante muitos anos discutiu-se o assunto, até que venceu o bom senso, fez-se a ligação das duas linhas, agora pertencendo integralmente à «Renfe».

A linha não deu, porém, o resultado que se esperava, pois, apesar da antiga via Albacete, ter mais 85 quilómetros, faz-se por lá uma parte do tráfego, principalmente o nocturno, aproveitando-se os expressos de Alicante, Murcia e Cartagena.

deixando à ilharga um vasto jardim, debruçado sobre um deles e que uma larga e alta ponte atravessa a uma altura de 40 metros.

A principal curiosidade da cidade é a sua catedral, construída em 1178, mas deploravelmente restaurada em 1664. O casario sobreposto é constituído, na sua maior parte, por casas de quatro e cinco andares, e é por assim dizer a consagração da madeira nas touças das portas, custando a crer que simples travessas daquele material aguentem com tamanho peso e não estejam vergadas.

Cuenca está a 993 metros de altitude e tem um clima, além de sadio, agradável; raro ali subindo a temperatura a mais de 28 graus e a menos de 12 e uma brisa leve envolve a cidade, em pleno verão, de permanente frescura.

Para lá de Cuenca a paisagem, ao longo da linha férrea, não muda de aspecto, são os mesmos campos de trigo, a que se segue a vinha, em larga

escala. As parreiras não têm estacas e são podadas rentes ao chão, mas plantadas em quadriláteros, parecendo panos estampados estendidos no chão.

Passado Utiel, cidade de 10.000 habitantes, a linha mergulha no desfiladeiro pedregoso de Ca-brillas, com 24 túneis, numerados nas bocas, como os do vale do Águeda, entre Fregeneda e Barca d'Alva e alguns são tão pequenos que a máquina já sai de um lado e as últimas carruagens ainda estão de fora.

Passado Buñal, a 42 quilómetros de Valência, entra-se na Huerta, com campos de hortaliças e meloais que começam a nascer e pomares a não terem fim.

Como o movimento da linha é fraco, os comboios não têm salão restaurante, mas os passageiros não ficam por isso privados de comer e de beber. Em Tarancon, Cuenca e Utiel, foram instalados uns «bares» de aspecto muito agradável e onde há várias iguarias, bebidas e sanduiches. O público prefere os *bocaditos* ou *bocadillos*, um pão alvo de neve, do tamanho de duas das nossas carcasas, onde a patrão e uma criada, metem, numa abertura feita com uma faca afiada, uns bifinhos de carne de porco ainda quentes, à razão de duas pesetas e cinquenta, cada um. Comem-se três, o que com um copo de vinho, leve e delicioso e uma maçã, custa, gorjeta compreendida, 12 pesetas, ou

sejam menos de 8 escudos! O comboio demora 25 minutos e a freguesia é tanta que temos que deixar o balcão para dar lugar a outros passageiros.

Nós, em Portugal, amesquinhámos tanto nos cafés e nos restaurantes as sanduiches de dois escudos, que o recheio, delgado como uma folha de papel, um ratinho comia-o e ficava com fome. Ali com aquelas três fatias de carne de porco fica-se almoçado.

É como as bilhas de água nas estações, que a ganância desmedida da nossa gente elevou de 1\$00 a 2\$60, o que deu em resultado de já ninguém as querer.

Bendita seja a Espanha, que soube meter na ordem a gula dos que pretendem ganhar tudo de uma vez.

Informam-me que nos nossos expressos populares a Companhia dos «Wagons-Lits» tem um bem organizado serviço de refeições volantes, sanduiches, bolos, frutas e vinho a copo, o qual é muito apreciado pelos forasteiros que fazem dele largo consumo. Deve ser assim, por que a mesma companhia tem em França, em certos comboios e automotoras, desprovidos de Restaurante, um serviço semelhante, de que há pouco participei, como cliente. Era copioso e nada caro. Assim é que se faz turismo; de outra maneira é matá-lo à nascença.

Linhas Estrangeiras

Nos anos económicos de 1945/46 a 1950/51 a Administração dos Portos e Caminhos de Ferro da África do Sul dispendeu £ 160.444.486 em melhoramentos destinados a fazer face ao crescente aumento do tráfego. Para o mesmo efeito, aqueles serviços gastaram aproximadamente £ 24 100.000 no ano económico findo em 31 de Março de 1952.

Merece referência especial o facto de a tonelage das mercadorias transportadas pelos caminhos de ferro da África do Sul se ter elevado de 36 milhões de toneladas em 1939 para 65.169.772 toneladas no ano fiscal de 1951/52.

O Boletim dos Caminhos de Ferro da África do Sul anuncia que os Caminhos de Ferro Sul-Africanos fizeram nos Estados Unidos encomendas de carris avaliadas em cerca de £ 3.000.000. A primeira encomenda, de 67.584 toneladas de carris, para linhas principais, no valor de £ 2.246.323, foi feita à Corporação de Aço de Bethlehem. Espe-

ra-se que a entrega deste material principie este ano e termine em Fevereiro de 1954. À Companhia Unida de Vendas de Aço, foram encomendadas 21.384 toneladas de material, ao custo de £ 751 752.

A mesma revista diz que, mesmo apesar de fornecimentos regulares da Corporação de Ferro e Aço da África do Sul, e da Europa, se tem agravado a falta de carris na União, e acrescenta ainda que a promessa de entrega em data fixa é um por menor importante na colocação das encomendas.

— A União Sul Africana, declarou o subgerente dos Caminhos de Ferro, encontra-se numa boa posição quanto a vagões, e que nos próximos 12 meses seriam importadas cerca de 250 máquinas. A sua chegada auxiliará muitíssimo a abundância do tráfego.

A posição dos vagões auxiliou a distribuição dos fornecimentos de carvão e o transporte de metais básicos que trazem para a União reservas de dólares, tais como o manganês. Os estoques de carvão alcançaram o ponto de saturação em toda a África do Sul. O transporte de manganês para a costa foi tão alto como tem sempre sido, com uma média de 80.000 toneladas por mês, durante Novembro e Dezembro.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Engenheiros suíços aperfeiçoaram um aparelho que, silenciosamente e sem qualquer intervenção alheia, abre, automaticamente, as luzes duma sala quando se necessita de luz artificial e da mesma forma as apaga, quando a luz natural produz iluminação suficiente. E' accionado por um «olho eléctrico».

(do *Die Auslese* — Viena)

Petulenuja é um cigano autor dum livro que reduz a nada as histórias românticas relatadas acerca dos ciganos. Um cigano não possui mais do que uma mulher e é raríssimo o adultério. Entre eles não há divórcio e trabalham muito fabricando cadeiras, afiando facas e negociando com toda a espécie de artigos.

(do semanário *Azor* — Barcelona)

O campeão de velocidade entre os seres vivos é uma pulga que se aloja na pele do veado: o dr. Sond assevera que ela pode ultrapassar em velocidade os projecteis mais velozes. Se fosse possível a um avião voar com a rapidez desta pulga, a volta ao mundo podia fazer-se em dezassete horas.

(de *Science Digest* — Chicago)

Um diário de Boston publicava há dias o seguinte anúncio: Desempregado de Johsanville, pai de três filhos, com dívidas, põe-se à disposição de médico ou de laboratório por dois mil dólares. Se a importância não fôr reembolsada no prazo dum ano oferece-se para ser autopsiado vivo ou para qualquer outra experiência de vivisseccção.

(do semanário *Pêle-Mêle* — Paris)

O maior tubo gerador da Europa foi montado há pouco na fábrica Scbelle, perto de Antuérpia. Faz doze mil rotações por minuto e tem um motor de quinze metros, pesando 300 toneladas.

(da *Gazette de Lausanne*)

Estudos recentes vieram fazer muita luz sobre o voo dos peixes. Emergem súbitamente da água, de asas abertas e vão mergulhar a dezenas de metros, com incrível rapidez, numa sucessão de voos planados, entrecortados, de segundos a segundos, por um movimento «remador» que produz na água uma série de círculos.

(de *The Philadelphia Evening*)

O dr. Ossik estudou pacientemente o soluço classificando-o em cinco categorias: o soluço infeccioso, o soluço químico, o soluço mecânico, o nervoso e o persistente. O soluço nervoso ataca as mulheres dos 17 aos 35 anos.

(do diário *Ya* — Caracas)

A Espanha comprou recentemente 500 toneladas de alumínio ao Canadá. A Inglaterra tem prontas a embarcar mil

toneladas de cobre para Espanha, num total de quatro mil estabelecidas num contrato.

(da *Revista Sindical* — Barcelona)

Encontra-se em Paris John Digling, proprietário do maior circo do mundo: «Barnun Bailey». É um circo transportável com capacidade para dezoito mil espectadores. Possui três pistas e dois palcos. Para o transporte do circo, do seu pessoal e da sua colecção zoológica há cinco comboios com trinta vagões gigantescos.

(Da revista *Trenes* — Madrid)

Está surpreendendo os círculos científicos da Suíça a singular organização do cérebro de Franck Bourgnon, criança de sete anos, que, tendo apenas um rudimentar conhecimento dos algarismos, resolve de memória e com inconcebível rapidez os mais difíceis problemas de aritmética, extraíndo a raiz cúbica duma quantidade composta de oito algarismos.

(De *Unitá* — Roma)

A Imprensa inglesa vai comemorar um centenário: o de «Sunday Times», fundado por Alfred Xarwort e cuja primeira página de anúncios rendeu cerca de três mil libras esterlinas. Actualmente tem uma tiragem de onze milhões de exemplares.

(Do semanário *Tel Quel* — Paris)

Os mais hábeis pick-pockets do mundo são os espanhóis. Operam por grupos de quatro. Cortam o casaco da vítima com uma navalha à altura do bolso de dentro, a carteira cai e desaparece.

Não é fácil caçar estes pequenos gatunos, pois chegam a controlar os horários dos agentes.

(Do semanário *Police* — Boston)

Como não há filtros que possa reter todo o pó que se encontra no ar, porque certas particulas são muito reduzidas, começou a purificar-se o ar carregando o de electricidade depois atraindo-o por meio de instrumentos especiais. Em Chicago, no edifício de certa empresa introduziu-se pela primeira vez este novo purificador de ar. Dezoito aparelhos purificam 300 mil pés cúbicos de ar por minuto.

(Do *Yorkshire Post* — N. York)

Lídia Lary, conseguiu fazer desaparecer uma mancha no rosto, após centenas de experiências. Descobriu uma pasta que cobre de tal maneira a mancha que não se percebe vestígio dela. Esta rapariga americana possui actualmente um estabelecimento na Quinta Avenida em N. York onde milhares de homens e de mulheres adquirem a pasta milagrosa.

(Do semanário *Lectura* — Barcelona)

Panorama dos Transportes Internacionais

A França e o transporte europeu

O Director geral da SNCF, Mr. Armand, manifestou a um redactor do *Le Figaro* que, pelo que se refere a transportes, a Europa está em pleno desenvolvimento.

Desde algum tempo que se conhecem os vagões que levam as iniciais RIV, destinadas a transportes internacionais; estes deviam regressar à sua origem, imediatamente, uma vez descarregados. Assim se originavam transportes vazios. Primeiro passo, foi a constituição da união franco-alema. Entretanto estes dois países faziam a experiência, as outras estavam na expectativa. Hoje, oito países estão dispostos a intentar a aventura.

A segunda etapa foi a normalização de vagões. «Teve que se passar por cima das técnicas — diz Mr. Armand — pois hoje ainda se estaria a discutir...

Os directores gerais tiveram de cortar pelo são e decidir... Em um tempo record, conseguimos os planos de vagões europeus».

As locomotivas de várias correntes permitem hoje em dia atravessar as fronteiras difíceis que separam as diferentes redes eléctricas. Agora tem que se criar tarifas homogêneas. Oito governos estão de acordo para estudar uma tarifa homogênea para o transporte de bagagem de pequenas dimensões.

Automotoras por baterias para os caminhos de ferro alemães

Os caminhos de ferro federais alemães puseram ao serviço duas automotoras de acumuladores, que no seu aspecto exterior não se parecem com as outras automotoras semelhantes em serviço.

Têm 24 metros de comprimento com um Bogi motor e outro portador separadas 19 metros de centro a centro.

O peso, incluindo a bateria, equipagem eléctrica e instalação térmica, é de 55,6 toneladas.

A capacidade de assentos é de 12 em 2.ª classe e 66 em 3.ª classe, podendo viajar de pé uns 50 passageiros. O aquecimento é por ar quente produzido por quatro caloríficas a petróleo.

Estas automotoras podem ser atreladas formando composições de duas unidades.

O bogi motor tem dois motores de corrente contínua, cada um de 106 kw., permitindo uma velocidade máxima de 90 quilómetros à hora. A aceleração é de 0,4 metros por segundo.

A bateria é composta de 220 elementos do tipo de ácido de chumbo e tem uma capacidade de 945 ampères-hora produzindo 398 kw, por um período de 5 horas, o que proporciona uma autonomia média de 250 a 300 quilómetros percorridos, e com uma pequena carga intermédia pode chegar diariamente até 400 quilómetros.

Os caminhos de ferro federais alemães têm 74 automotoras de acumuladores eléctricos, algumas delas têm 25 anos e outras 40 anos de serviço e já percorreram 520.000 quilómetros por mês, cerca de 250 quilómetros por veículo e por dia, equivalente ao serviço que prestam as que tomam a energia da linha aérea de contacto. São bem conhecidas a sua adaptação ao serviço e os excelentes resultados obtidos nos percursos e na conservação de estas automotoras de acumuladores.

Novo tipo de locomotiva Diesel-eléctrica

A casa «Fairbanks-Morse» anuncia um novo tipo de locomotiva Diesel-eléctrica, apta para todo o serviço, que se denomina «Train Master», com uma disposição de eixos C-C. Consta de um grupo único Diesel de doze cilindros «Fairbanks-Morse» de êmbolo oposto.

Os motores eléctricos são seis com uma potência total de 2.400 C V. Sua única cabine, intermédia, disfruta de visibilidade suficiente para poder circular em ambos os sentidos. Um gerador de vapor assegura o aquecimento de quinze carruagens de passageiros; quando o «Train Master» arrasta combóios de mercadorias, os depósitos de água para o aquecimento podem utilizar-se para o combustível.

Nesta locomotiva fizeram-se compatíveis uma potência elevada com as dimensões reduzidas, o que nem sempre se dá em locomotivas Diesel-eléctricas. O comprimento total é de 20 metros e a altura 4,57 metros; em serviço a locomotiva pesa 170,1 toneladas, o que dá uma carga por eixo de 28,35 toneladas. O esforço contínuo de tracção a 16 km/h. é de 33.000 kg., e a velocidade máxima de 128,6 km/h.

A C. P. e a colaboração prestada nos exercícios da Defesa Civil no Entroncamento

Precedidas de uma portaria, que consubstancia na Câmara Municipal do Entroncamento o louvor devido aos habitantes da vila, pela maneira correcta, dedicada, e até entusiástica, como entidades oficiais, empresas privadas e toda a população, sem distinção de categorias, classes, idade ou sexo, colaboraram nos exercícios de defesa civil que ali tiveram lugar no ano findo, o sr. coronel Fernando dos Santos Costa, Ministro da Defesa Nacional, mandou para o *Diário do Governo*, II Série, n.º 184, de 7 de Agosto, mais as duas seguintes portarias, que passamos a transcrever na íntegra e constituem dois documentos muito honrosos para a C. P. e para um dos seus mais distintos técnicos, engenheiro-chefe da 3.ª circunscrição de material e tracção, sr. Augusto Frederico de Moraes Cerveira:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Defesa Nacional, louvar a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pela valiosa colaboração prestada na realização dos exercícios de defesa civil que tiveram lugar no Entroncamento no dia 9 de Dezembro passado, mostrando-se não só uma organização altamente eficiente em tempo de paz, como possuída do mais elevado espírito de dedicação pela Pátria. Com o exemplo de disciplina e de alta compreensão do dever dado neste exercício pelo pessoal das diferentes categorias e pela forma como todos os dirigentes da Companhia se prestaram a colaborar sem reservas numa realização que importou sacrifícios financeiros e incómodos pessoais, fica o País sabendo que pode contar em todas as circunstâncias com este serviço público da mais alta importância para a segurança e para a vida da Nação.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Defesa Nacional, louvar o engenheiro-chefe da 3.ª circunscrição de material e tracção da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Augusto Frederico de Moraes Cer-

Há 50 anos

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

Linhas Portuguezas

Foz Tua a Mirandella — Vão começar os trabalhos da construção da estação do Ribeirinho, cujo projecto foi aprovado com pequenissima alteração.

Malange — A brigada de estudos d'este caminho de ferro é composta dos seguintes funcionarios: engenheiro chefe, o sr. Antonio Armindo de Andrade; conductores, Antonio Maia e Octavio Machado; apontadores, Miguel Pinto de Figueiredo, Fernando Kol e Branco Durão.

O sr. engenheiro Andrade esteve na construção do caminho de ferro de Benguella e vae agora fazer os estudos do caminho de ferro de Malange, para além do rio Lucalla.

Companhia Real — Na estação de Ovar principiaram a funcionar os postes indicadores de velocidade, reduzida a 15 kilometros por hora, conforme resolução tomada pela direcção da Companhia.

Guimarães — Principiaram os trabalhos do prolongamento do caminho de ferro de Fafe, com grande jubilo das povoações interessadas.

Ponte do Pocinho — Como previamos no nosso artigo do ultimo numero, vae ser uma realidade a construção d'esta ponte sobre o Douro, que abre a comunicação para a provincia de Traz-os-Montes. A empresa constructora, que é a Empresa Industrial Portuguesa, tem tido conferencias com o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado a este respeito.

Ramal de Setubal — Um grupo de setubalenses publicou um manifesto contra a directriz do projectado ramal de caminho de ferro desde a estação ao caes de Setubal, passando por dentro da cidade. Neste protesto, redigido em termos energicos, aconselha-se que o ramal passe por fora da cidade, ficando um apeadeiro proximo das Fontainhas.

veira, pela forma particularmente distinta com que colaborou nos exercícios de defesa civil do Entroncamento, a que se dedicou com absoluto desinteresse pelas conveniências da sua vida e saúde pessoal e onde revelou um nível profissional e técnico que muito honram os elementos dirigentes da Companhia em que serve e pôs em foco o grande empenho de todo o pessoal ferroviário em estar sempre pronto para tudo o que importe ao serviço da Nação.

Gabinete do Ministro da Defesa Nacional, 28 de Julho de 1953. — O Ministro da Defesa Nacional, *Fernando dos Santos Costa*.



"GREY"
VIGAS E FERROS T

Agentes exclusivos para Portugal e colónias portuguesas:



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



NOGUEIRA Limitada

PORTO
134, Rua do Almada, 136
Telef. 7107



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 167, de 18 de Julho de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 10 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é estabelecido o preço especial de \$47 por tonelada e quilómetro ao transporte de bilhas de folha-de-flandres e de potes de ferro ou de folha-de-flandres, em retorno, que tenham sido utilizados no transporte de leite.

O «Diário do Governo», Série II, n.º 186, de 10 de Agosto de 1953, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar o processo de expropriação de duas parcelas de terreno, com as superfícies de 972 m² e 72 m², situadas, respectivamente, entre os quilómetros 57.326.00 e 57.566.00 e 57.806.00 e 57.866.00 da linha de Vendas Novas, destinadas ao prolongamento da linha de resguardo da estação de Canha.

O «Diário do Governo», Série III, n.º 188, de 12 de Agosto de 1953, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 31 de Julho findo desta Direcção-Geral o projecto do novo anexo n.º 1 à tarifa internacional para o transporte de passageiros, bagagens e cães entre Portugal e França e o Sarre, em trânsito por Espanha, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, o qual anula e substitui o anexo n.º 1 à referida tarifa, datada de 23 de Fevereiro de 1952, e o seu primeiro aditamento, de 1 de Abril de 1953.

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado por despacho de 4 do corrente desta Direcção-Geral o projecto de aditamento, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril, 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 alterados os preços correspondentes aos percursos franceses e ingleses da referida tarifa e anulado o primeiro aditamento a este diploma, de 9 de Junho do corrente ano.

O «Diário do Governo», Série III, n.º 187, de 11 de Agosto 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, foram aprovados, por despacho de 3 do corrente mês desta Direcção-Geral, os projectos de aditamentos, apresentados pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, às tarifas especiais de passageiros: n.º 1-C—Bilhetes de veraneio; 2-C—Bilhetes de fim de semana; n.º 2-P—Livretes quilométricos; n.º 6-P—Viagens de grupos (excursionistas, desportivos e artísticos); n.º 7 P—Bilhetes para estudantes em gozo de férias, e n.º 7-P—Bilhetes para estudantes em gozo de férias, e n.º 10-P—Bilhetes de romarias, feiras e outras festividades e atracções regionais, cujos projectos prevêem a redução de preços aplicáveis em 1.^a classe, e inclusão nas duas primeiras citadas tarifas de preços em 3.^a classe e a ampliação do prazo de validade estabelecido no n.º 1 do artigo 5.º da referida tarifa especial n.º 7-P.



Domingos de Lisboa

CASTELO DE S. JORGE

○ Castelo de S. Jorge, com os seus mirantes e ameias mouriscas, é, pela sua situação natural, um imponente miradouro de onde se pode admirar, em largas perspectivas, a grácil disposição das ruas e casario de Lisboa.

Local de excepcional encanto, o Castelo é uma das grandes atracções da Capital, e o seu ex-libris mais representativo.

Testemunha secular de grandes feitos da História de Portugal, tudo no seu ambiente recorda constantemente o nosso glorioso passado.

Uma visita ao Castelo de S. Jorge proporciona-nos, portanto, dois aspectos nitidamente distintos, mas igualmente subjugantes: podermos contemplar um dos mais belos e completos panoramas de Lisboa; e recolhidamente evocarmos esforços e cometimentos que impuzeram Portugal à admiração do Mundo.

SERVEM PARA O CASTELO DE S. JORGE:
ELÉTRICOS DAS CARREIRAS 10 E 11

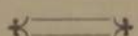


COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

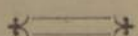
SEDE — Rua do Ataíde, 7-A
LISBOA



LOBITO — LUAU (FRONTEIRA) — 1.348 Qlms.
Capital: Esc. 330.000.000\$00
— :: — ou £ 3.000.000 — :: —



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL



Comité de Londres

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

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

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

iapy

A máquina de escrever portátil

PERFEITA!

RESISTENTE!

BONITA!

EQUIPADA COM UM ESTOJO-MALA PRÁTICO E ELEGANTE



REPRESENTANTES

Lopez Herrero, Limitada

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

Agência no **PORTO:**

Domingos José Soares

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

COMPANHIA

«Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA



CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



SEDE

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8552 — 2 8953

COMPANHIA DE SEGUROS

«BONANÇA»

A mais antiga Companhia de Seguros Portuguesa

RECOMENDADA PELA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1808



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

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

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

Sede: Rua Aurea, 100 — LISBOA

TOSSE?

