

12.º do 66.º Ano

Lisboa, 1 de Setembro de 1953

Número 1577

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

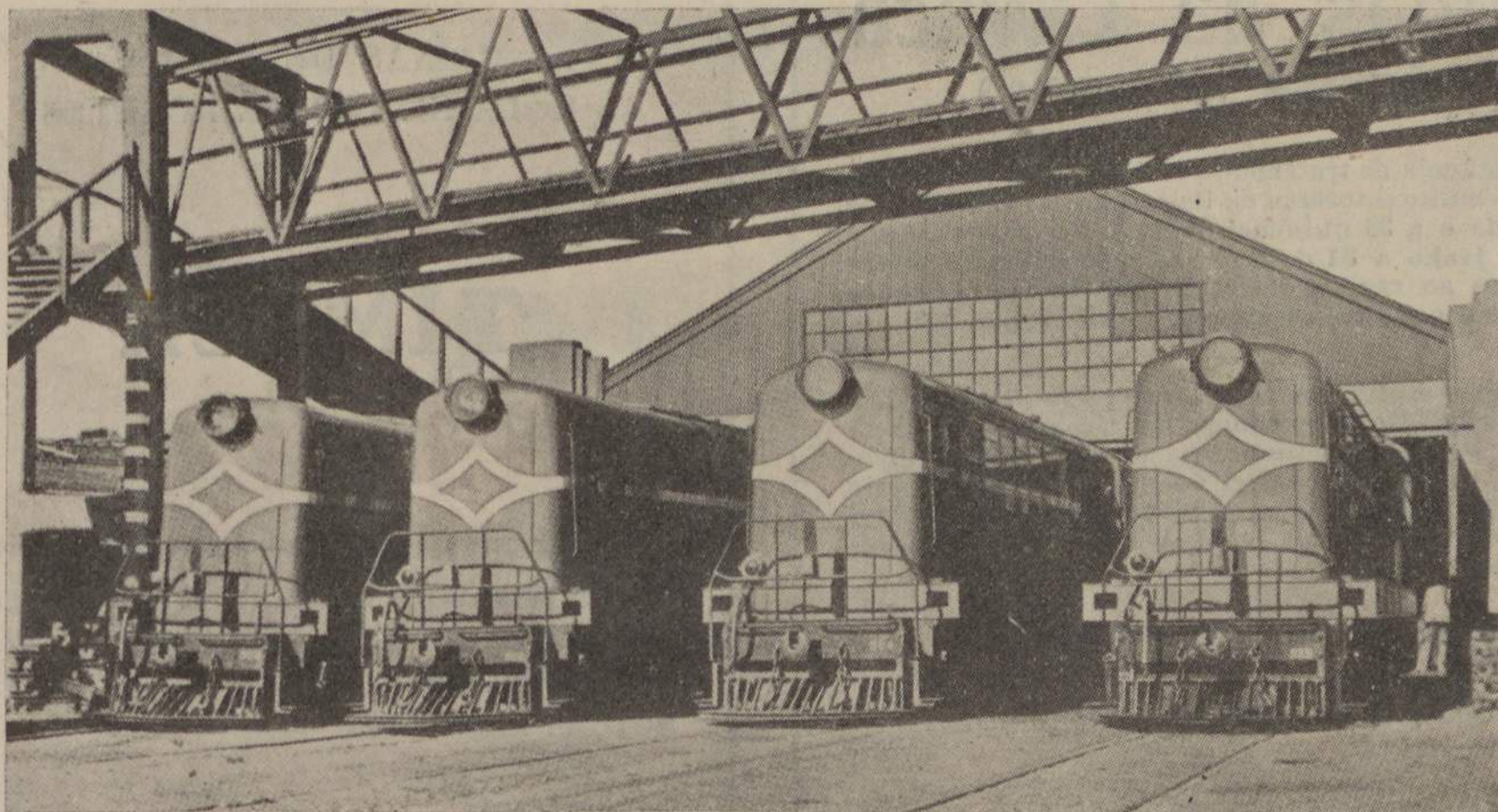
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Electricidade e Telefonia / Navegação e Aviação / Minas
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

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

'ENGLISH ELECTRIC'

LOCOMOTIVAS PARA A LINHA WELLINGTON—UPPER, NA NOVA ZELANDIA



Quatro das 15 locomotivas Diesel Eléctricas de 660 H. P. — Fornecidas pela
«THE ENGLISH ELECTRIC C.º Ltd.» aos Caminhos de Ferro da Nova Zelandia

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

Sociedade Abastecedora de Madeiras, L.^{da}

Fornecedora dos Caminhos de Ferro

SÓCIO GERENTE

EMÍDIO DA COSTA PINHEIRO

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones } 72671
 76736

End. Telegr.: «Socimadel»

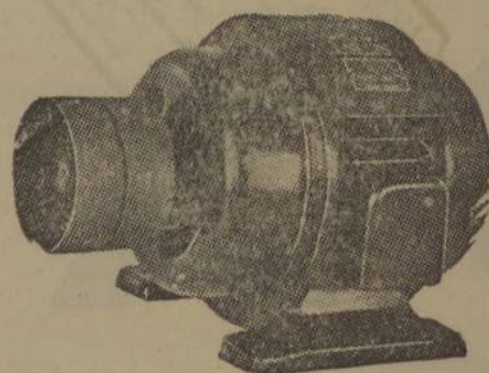
ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

*Especialidade em soalhos à
inglesa e tacos para parquet*

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATE-
RIAS PARA CONSTRUÇÃO



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11 Calçada Marquês de Abrantes 13
Telef. 60331 LISBOA

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 Óptimo 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

NA METROPOLE E NO ULTRAMAR

AS CAIXAS DE EIXO E OS
ROLAMENTOS DE ROLETES

TIMKEN

FAZEM PARTE DO EQUIPAMENTO DE ORIGEM DAS :

LOCOMOTIVAS DE VAPOR (C. F. L. e C. F. L. M.)

LOCOMOTIVAS DIESEL-ELECTRICAS (C. P.)

LOCOMOTIVA ELÉCTRICA (S. E.)

MOTORA ELÉCTRICA

e

CARRUAGENS (S. E.)

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS:

C. SANTOS, L.^{da}

AV. DA LIBERDADE, 24-41

LISBOA

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 752

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

1577



1 — SETEMBRO — 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

Colonização de Angola	227
Há 50 anos	230
Os nossos colaboradores.	230
Uma visita de estudo a Angola, pelo <i>Eng.º EDUARDO FERRU- GENTO GONÇALVES</i>	231
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i>	234
Curiosidades da imprensa estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	235
Revista das revistas: Panorama dos Transportes Internacionais	236
Os nossos mortos	237
Parte Oficial.	238



Colonização de Angola

A experiência, coroada de êxito, da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

A CABÁMOS de ler o Relatório final, publicado agora, da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, sobre Uma Experiência de Colonização em Angola. Trata-se de um largo e minucioso documento que, pela sua importância, merece ser registado nestas colunas, não numa simples notícia, mas em artigo especial.

Neste momento em que o Governo Português está profundamente interessado pelo problema do povoamento de Angola por elementos portugueses europeus, a iniciativa da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, que foi, felizmente, coroada de absoluto êxito, oferece-nos a oportunidade de ser mais uma vez posta em relevo.

«Uma Experiência de Colonização em Angola», que conduziu, depois de 13 anos de persistentes ensaios, a resultados satisfatórios, ficará como uma modalidade digna de atenção.

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela ao dar como terminada a sua Experiência, afirma que tudo quanto de futuro se realize será o prosseguimento do que já está efectuado e terá apenas por fim aumentar e melhorar o aglomerado das fazendas agrícolas que constituem o Grupo de Colo-

nização do «Cuma» e dar maior importância a esse núcleo de povoamento europeu.

Antes de mais nada convém recordar quais foram as razões que levaram a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela a tomar a iniciativa de realizar, com a colaboração do governo, esta experiência de colonização, quando ela, aparentemente, sai fora do âmbito da sua actividade especial. «Compreender esses motivos — lê-se no Relatório — é essencial para se apreciar o que está feito, sem outras preocupações que não sejam as de avaliar os defeitos ou as vantagens do sistema posto em prática».

Nos meios coloniais do País produziram-se, em 1934, certas preocupações acerca do futuro das nossas províncias do Ultramar, sobre as quais pairavam núvens de mau aspecto, provocadas por doutrinas de origem internacional denunciadoras de cobiças inconfessáveis.

Foi desde então que começou a tomar mais corpo a ideia de que seria, não só conveniente mas urgentemente necessário aumentar, nalgumas dessas províncias, a população europeia portuguesa.

A Sociedade de Geografia de Lisboa, sempre atenta aos grandes problemas nacio-

nais, tentou chamar a si o estudo da questão da colonização, dar-lhe a solução mais apropriada. Nomearam-se comissões encarregadas de estudar o assunto, mas não foi possível chegar a um acordo, por divergência de critérios quanto à melhor maneira de realizar o povoamento em causa.

Essas divergências partiam da dificuldade de adoptar uma solução cujos bons resultados se pudesse garantir, pois não havia nenhuns elementos seguros de informação sobre as tentativas que, no mesmo género, se tivessem levado a efeito.

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, como organismo ultramarino, seguia interessadamente esse movimento de opinião pública e os trabalhos ou discussões que lhe diziam respeito, reconhecendo que seria vantajoso para o tráfego da sua linha que a colonização europeia se desenvolvesse nas regiões que constituem a sua zona de influência. Em seu entender, a principal dificuldade para a realização de qualquer iniciativa em matéria de colonização residia na falta de indicações práticas que pusessem termo a alvitres fantasistas e a discussões estéreis. Impunha-se, portanto, como evidente a necessidade de colher dados experimentais, sobre as quais fosse possível firmar uma opinião ou fundamentar o estabelecimento e a defesa de qualquer plano.

Felizmente, a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela tinha à sua disposição muitos elementos de actuação, para tentar uma experiência, engenheiros, médicos, organização administrativa e de contabilidade, e havia montado, recentemente, os seus serviços agrícolas e florestais. Como nenhuma outra entidade, achava-se, pois, em circunstâncias de, sem grandes sacrifícios, antes, pelo contrário, com certa facilidade, tentar levar a cabo uma experiência, em pequena escala, que lhe permitisse tirar quaisquer conclusões sobre o caminho que melhor convirá seguir para a fixação de colonos portugueses na nossa província de Angola.

Possuindo a Administração da Companhia os elementos que a habilitavam a realizar a

experiência de colonização, e assente as bases em que poderia tentá-la, houve, pois, que solicitar não só a autorização do governo mas, também, o reconhecimento da utilidade de tão patriótica iniciativa, porque se dum lado a Companhia estava disposta a prestar o seu concurso para o estudo do problema de colonização em Angola, por outro lado não queria intrometer-se no campo de actividade que deve ser reservado ao Estado, sem ter a certeza do seu consentimento e de que essa colaboração era desejada.

Consultado o Ministério das Colónias e apresentadas as condições propostas pela Companhia, foi publicado o decreto n.º 25.027, de 9 de Fevereiro de 1935, e para o qual contribuíram os srs. Professor Armindo Monteiro e Dr. Francisco Vieira Machado, respectivamente, nessa época, Ministro e Subsecretário de Estado das Colónias.

Nesse diploma lia-se o seguinte:

Artigo 1.º — O governador-geral de Angola fará demarcar, na zona de influência do Caminho de Ferro de Benguela, para a fixação de colonos europeus, um ou mais lotes de terreno próprio para cultura e pastagens, com superfície não inferior a 400 hectares.

§ 1.º — Cada lote será dividido em talhões com a superfície aproximada de 200 hectares; e a sua área será tanto quanto possível múltipla deste número.

Artigo 3.º — Os talhões, à medida que forem delimitados, serão objecto de concessão provisória aos colonos portugueses europeus que a Companhia indicar.

Artigo 4.º — A concessão provisória, salvo os casos neste decreto previstos, durará pelo prazo de onze anos, contados da data em que o colono tomar posse do respectivo talhão.

A' Companhia competia o desbravamento do terreno, a preparação e formação de uma horta em condições de poder fornecer os principais géneros hortícolas de alimentação; preparação e sementeira de uma seara; a construção de uma habitação provisória, de pau a pique, suficiente para o colono e sua família, e das acomodações indispensáveis

para a recolha das sementes e guarda das alfaias e ferramentas agrícolas, que o colono receberia por inventário, ao tomar posse do talhão.

Aos colonos indicados pela Companhia e às pessoas de família que os acompanharam o Estado facultou passagens gratuitas, desde o porto de embarque até ao Lobito, tendo-lhes a Companhia facultado, por sua vez, passagens gratuitas no seu caminho de ferro, desde o Lobito até ao ponto do destino.

Publicado o decreto, de que registámos apenas alguns artigos, procurou recrutar os colonos que fossem, de facto, agricultores e oferecessem garantia de bom trabalho e de resistência ao clima e possuísem as indispensáveis qualidades morais, tendo sido eliminada, na escolha dos pretendentes, toda a influência de pedidos de empenho que sempre, nestes casos ou semelhantes, surgem fatalmente.

Feita a rigorosa classificação dos candidatos, foram escolhidos para fazer parte do primeiro núcleo de quatro famílias, os seguintes:

António Pereira Marques, de 28 anos, natural de Marinhais (Salvaterra de Magos); Teodorico de Oliveira, de 24 anos; serralleiro de máquinas agrícolas, natural de Alcochete; Francisco Constantino Lopes, de 40 anos, natural de Olalhas (Tomar), e João Pereira Marques, de 23 anos, natural de Marinhais (Salvaterra de Magos).

A escolha, efectuada pelos serviços de Agricultura da Companhia, foi fixada em terreno situado a 4 quilómetros da estação de Cuma, na linha do Caminho de Ferro de Benguela.

Escolhidos os terrenos, iniciaram-se os trabalhos de instalação, da preparação das fazendas e da construção das casas de habitação dos colonos. Entendeu, porém, a Companhia que, estabelecendo embora o decreto que a casa seria provisória e de pau a pique e só depois se fornecessem os materiais necessários para uma construção definitiva, seria muito mais vantajoso construir desde logo, definitivamente, a habitação. Assim se fez.

As fazendas foram preparadas, desbravando-se e cultivando-se 14 hectares de terreno, no qual, além da horta, se semeou o seguinte:

Milho, 8 hectares; arroz, 2 hectares; feijão, 1 hectare; trigo, 1 hectare; grão, 1 hectare; batata, 1/2 hectare; soja, 1/2 hectare.

Cada uma das habitações recebem o seguinte mobiliário: 2 camas, 1 mesa, 4 bancos e 1 armário.

E a cada fazenda foram distribuídos os seguintes animais e alfaias agrícolas: 8 bois de trabalho, 2 vacas, 5 cabras e um bode, 5 ovelhas e um carneiro, 2 porcas e um porco, 20 galinhas, 6 patos, 20 pombos, 6 coelhos, 2 charruas do Tramagal, 2 grades, 10 enxadadas, 2 pás, 2 forquilhas, 2 ancinhos, 2 foices, 2 machados, 2 catanas, 1 tesoura de podar, 1 serrote, 1 martelo e 1 enxó.

As primeiras famílias escolhidas embarcaram em Lisboa em 14 de Março de 1936, tendo-se instalado nas suas fazendas em 3 de Abril, com excepção do colono João Pereira Marque, que embarcou em 12 de Setembro e tomou posse da respectiva fazenda em 1 de Outubro.

O sr. comandante Alvaro de Mello Machado, ilustre Administrador-Delegado da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, ao fechar o Relatório final da admirável Experiência de Colonização em Angola, depois de referir que se fixaram naquela província ultramarina 9 famílias de agricultores europeus, que vivem em magníficas condições económicas e se tornaram proprietários das suas fazendas — tendo pago inteiramente as importâncias que lhes foram emprestadas para as suas instalações e para resolver as primeiras dificuldades de exploração agrícola, o sr. comandante Alvaro de Mello Machado pôde escrever:

«O Grupo Experimental de Colonização acabou, portanto, como objecto de experiências; ele vive agora como um núcleo independente, com a maioria dos seus componentes no regime de propriedade definitiva e em torno da Fazenda-Padrão que lhe serve de apoio livremente ainda, em determinadas circunstâncias, sem qualquer interferência do

Caminho de Ferro de Benguela. cremos que não poderíamos ambicionar nem melhores nem mais brilhantes resultados».

Depois, o sr. comandante Alvaro de Melo Machado acrescenta:

«Ali na Chenga, agora servida por um apeadeiro da linha, elegante e florido, com um bom cais para carga e descarga de mercadorias e um desvio privativo onde param todos os comboios de passageiros e os de mercadorias que ali têm de deixar ou receber vagões, está um aglomerado de agricultores em boa situação financeira, que vive em redor da bem cuidada e explorada Fazenda-Padrão. Por esse apeadeiro se escoia a produção agrícola desse aglomerado de fazendas, que sobe a seis centenas de toneladas por ano e constitui já uma apreciável, embora modesta, origem de tráfego para o Caminho de Ferro».

«Ali na Chenga — continua a esclarecer-nos o ilustre Administrador-Delegado da

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela — e amparadas durante 17 anos, famílias portuguesas vivem e proliferam em muito razoáveis condições sanitárias e se estabeleceram novas famílias, constituídas com elementos novos dos primeiros ocupantes. Ali está indestrutivelmente patente o resultado de uma experiência que o C. F. B. e o Estado realizaram em harmoniosa cooperação, sem dispêndio para qualquer deles».

Se foi com vivo e justo orgulho que o sr. comandante Alvaro de Mello Machado fechou o Relatório final de «Uma Experiência de Colonização em Angola», é também com prazer que registamos nas colunas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» o êxito de uma louvável e patriótica iniciativa da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela. Com essa experiência, foi possível provar que há, felizmente, um sistema de colonização europeia que se pode empregar com a certeza de bons resultados.

Há 50 anos

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

Engenheiro Luciano de Carvalho

Por deliberação do conselho de administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro, foi nomeado engenheiro adjunto à direcção geral da companhia na vaga do sr. conselheiro Vargas o sr. engenheiro Luciano de Carvalho, que é um dos ornamentos da engenharia portuguesa mais graduada.

S. ex.^a tem exercido os cargos de maior responsabilidade na companhia, cujo serviço conhece na perfeição.

Funcionário austero e escurpuloso, tecnico distincto e escriptor castiço, tem uma larga folha de serviços e o seu nome illustre ligado a algumas obras importantes.

Os leitores da *Gazeta*, que teem tido ensejo de apreciar o publicista, acompanham-nos seguramente nas nossas felicitações.

Os nossos colaboradores

GUERRA MAIO

Com a mais alta classificação, concluiu a sua formatura na Universidade de Paris, faculdade de ciências políticas e económicas, a sr.^a Dr.^a Josete da Guerra Maio, filha do nosso querido amigo e colaborador Sr. Guerra Maio.

Por tal motivo endereçamos a Guerra Maio o nosso cartão de felicitações.

Passeios no Tejo

A Parçaria dos Vapores Lisbonenses continua a honrar-nos com os seus convites para passeios que todos os domingos organiza no nosso formoso Tejo.

Quasi todos elles se teem limitado á Trafaria e volta pelas alturas de Paço d'Arcos, e pena é que a dragagem do rio não permitta os passeios rio acima, que seriam interessantissimos, se não se corresse o risco de ficar encalhado por longas horas.

Uma visita de estudo

a Angola

Peio Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

IX

UM rápido exame do gráfico-horário em vigor no caminho de ferro de Benguela é suficiente para nos fazer ressaltar a existência de grande abundância de circulações. Simultaneamente pensamos que para as assegurar, e atendendo à considerável extensão da linha, é necessário um importante parque de material tractor e circulante.

Do Lobito à fronteira os comboios de passageiros gastam cerca de 40 horas. A velocidade comercial que daí resulta é relativamente baixa, mas de certo modo explicável, não só perante o acidentado da linha até atingir o planalto, mas também em virtude do tempo forçosamente perdido com os indispensáveis abastecimentos e mudanças de locomotiva. O C. F. B. dispõe de um numeroso parque de locomotivas «Garratt» para reboque dos comboios de longo curso, especialmente nos troços de linha em que o perfil é mais desfavorável. Recentemente adquiriu também algumas potentes locomotivas «Mountain» que traccionam normalmente os comboios de passageiros nas zonas de perfil fácil, de modo a permitir melhorar as velocidades de marcha.

Para obviar aos inconvenientes que resultam da extensão do percurso e do tempo necessário para o cobrir, o material de passageiros oferece um grande número de comodidades aos viajantes de longo curso, inclusive o serviço de camas e o de vagão-restaurante. As carruagens especiais para indígenas, montadas sobre bogies à semelhança das das outras classes, apresentam-se igualmente cuidadas dentro das exigências da classe a que se destinam, e harmonizam-se exteriormente com as linhas gerais do restante material circulante de passageiros.

Surpreendeu-nos um tanto o facto de o C. F. B. não possuir ainda automotoras para assegurar localmente serviços rápidos de passageiros, ou mesmo para estabelecer ligações diurnas em percursos um pouco mais extensos, sobretudo entre as cidades e as principais vilas do interior. As ligações tornar-

-se-iam assim frequentes, e naturalmente mais cómodas para o público, independentemente de resultarem por certo também mais económicas, tal como se tem verificado em outras linhas. E sob o aspecto do volume de tráfego, o caminho de ferro de Benguela encontra-se por certo em situação mais favorável do que outras linhas em que as automotoras têm logrado êxito.

De e para o Congo Belga circula, em regra quinzenalmente, um expresso de luxo que estabelece a ligação por carruagens directas Lobito-Elisabethville, em correspondência com as partidas e chegadas dos paquetes da carreira belga ao nosso porto. Destina-se este comboio sobretudo ao serviço internacional, serviço que é também prestado pelos comboios normais de passageiros que, bi-semanalmente, percorrem a linha em toda a sua extensão. Entre o Lobito e Nova Lisboa circula, além destes, mais um rápido semanal. Comboios há também de mercadorias que prestam serviço local de passageiros.

O tráfego de mercadorias apresenta em África, e dum modo geral, um carácter diferente do que reveste, habitualmente, na Europa.

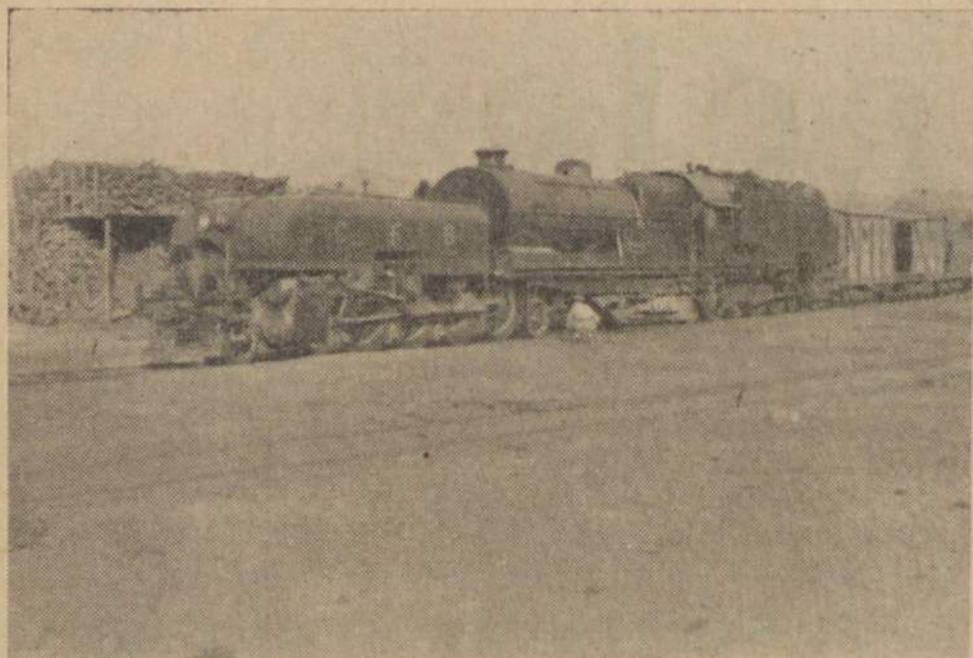
Aqui predomina a expedição de remessas de detalhes; lá têm preponderância as remessas em vagão completo. É aliás natural que assim seja, considerados o individualismo e a grande divisão que são apanágio do Velho Mundo, em oposição à escala macroscópica em que se exprime normalmente tudo o que é africano.

No caminho de ferro de Benguela os seus magníficos vagões inteiramente metálicos (cremos que na totalidade do parque) admitem cargas de 35 toneladas ou mesmo mais, havendo alguns capazes de transportar 50 toneladas!

São numerosos os comboios regulares de mercadorias circulando na linha do C. F. B., alguns deles até em regime diário. Frequentes são também as marchas suplementares postas em serviço para fazer face às necessidades do tráfego. Não admira por isso que, durante o percurso que fizemos nesta linha

férrea, tenhamos cruzado com sucessivos comboios rolando em sentido contrário a caminho do litoral, enquanto também, por vezes, ultrapassávamos outros que se dirigiam, como nós, para o interior.

O tráfego internacional tem hoje tendência para



Caminho Ferre de Benguela Locomotiva Garratt
(Estação de Catengue)

ganhar importância crescente. Como porto comercial procurado pela navegação nacional e pela estrangeira o Lobito encontra-se também numa fase de franco progresso. Mas ainda que pareça um pouco estranho, o tráfego internacional do C. F. B., digno de especial menção, tem sido, nos últimos tempos, precisamente o correspondente às mercadorias em trânsito através do nosso território e que se destinam ao Congo Belga.

* * *

Vamos iniciar a nossa última viagem por caminho de ferro em Angola. Vamos deixar o Lobito a caminho de Nova Lisboa, cobrindo parte do percurso entre as duas cidades de automóvel de linha para melhor podermos observar a via e as características do traçado e do terreno. Depois tomaremos o rápido que nos levará à capital do Huambo.

Despedimo-nos da cidade e do seu ambiente acolhedor. Vamos ainda à restinga contemplar uma vez mais a beleza da baía, do oceano, e dessa estreita língua de areia em que se ergue a cidade, com as suas graciosas vivendas de linhas modernas e harmoniosas, rodeadas por jardins floridos e festivos, num conjunto verdadeiramente admirável. Pela última vez almoçamos à beira do Oceano na magnífica varanda da sala de jantar do «Términus», num meio cosmopolita que tem muito do da nossa famosa praia da Costa do Sol, mas que, em ambiente marinho e em suavidade de clima, lhe é neste dia inesquecivelmente superior. E partimos.

Fica para trás a estação de passageiros do Lobito, que já imaginamos na forma grandiosa que há-de ter em breve. Passamos ao lado da «gare» de

triagem, também em vias de ampliação e de desdobramento para fazer face ao constante acréscimo de tráfego com a linha geral e com o porto. É já a distância que divisamos os seus numerosos guindastes na faina incessante de movimentar as mercadorias entre o interior dos navios e o cais. Na linha de costa, fronteira à cidade e à restinga, lá está, altiva, a moderna fábrica de cimentos, a marcar mais um importante passo na vida industrial do Lobito. E é o fim.

De novo a Catumbela, a Damba e Benguela. Principiamos a subida para o interior e o nosso principal objectivo técnico situa-se naturalmente na variante do Lengue. O intenso movimento da linha não nos permite grandes paragens em plena via para não perturbar as marchas dos comboios com que temos de cruzar e as dos que nos seguem. Pudemos no entanto guardar viva impressão das inóspitas e pedregosas gargantas do rio (que agora está completamente seco) e das dificuldades que o lançamento da via férrea ofereceu nestas acidentadas paragens.

Monte Sâoa. Coruteva. Começam a definir-se à nossa frente as sucessivas cadeias de elevações que teremos de transpor, para no fim atingirmos altitudes sempre gradualmente crescentes.

Do alto da Portela o panorama é surpreendente e alcança-se com a vista apreciável extensão de território.

A primeira parte da nossa viagem — a feita no automóvel de via — termina em Catengue. Aí aguardamos o comboio que, ao princípio da noite, nos há-de transportar até Nova Lisboa.

Dizem-nos que nesta zona é frequente o aparecimento de feras de várias espécies. Contam-nos que



LOBITO — Trecho da Avenida do Império (na restinga)

o rei dos animais já tem vindo beber água aos tanques que recebem os desperdícios das gruas da estação. Mas nós (felizmente) feras desta espécie não vimos.

Quando tomamos o comboio é quase meia noite,

e gostosamente nos recolhemos ao nosso leito acolhedor em confortável carruagem-camas.

Ao acordarmos, já dia claro, estamos a chegar ao Lépi, percorrendo uma zona verdejante e em nítido contraste com o terreno atravessado na véspera, áquem Benguela.

A viagem está prestes a terminar. A linha desce agora suavemente. Robert Williams aparece-nos como progressivo centro populacional de agradável aspecto. Uma faceta curiosa, e que mais ou menos já em todas as estações importantes do percurso nos tinha despertado a atenção, é o intenso serviço de passageiros prestado pelo comboio, excedendo largamente as mais optimistas previsões que para nós tínhamos feito.

No ondulado suave destas terras planálticas em que o céu e o sol readquiriram a luminosidade que nos encantou na Huila, crescem viçosas extensas matas de eucaliptos, na sua maior parte pertença do C. F. B. Começamos a divisar uma nova e importante mancha de habitações europeias que se espalham em muito apreciável superfície de terreno. E pouco passa das nove horas da manhã, quando o comboio pára numa vasta e movimentada estação. Chegámos finalmente a Nova Lisboa. Estamos a quase meio milhar de quilómetros do litoral e a mais de 1.700 metros de altitude.

O tempo começa a escassear-nos e obriga-nos a acelerar o ritmo da visita. Percorremos as importantes oficinas gerais do Caminho de Ferro de Benguela onde é cuidadosamente reparado e conservado todo o material tractor e circulante. Visitámos a barragem do Quando, a curta distância da cidade, que fornece energia eléctrica às instalações ferroviárias e dum modo geral também à urbe, infelizmente ainda não abastecida de abundante energia eléctrica.

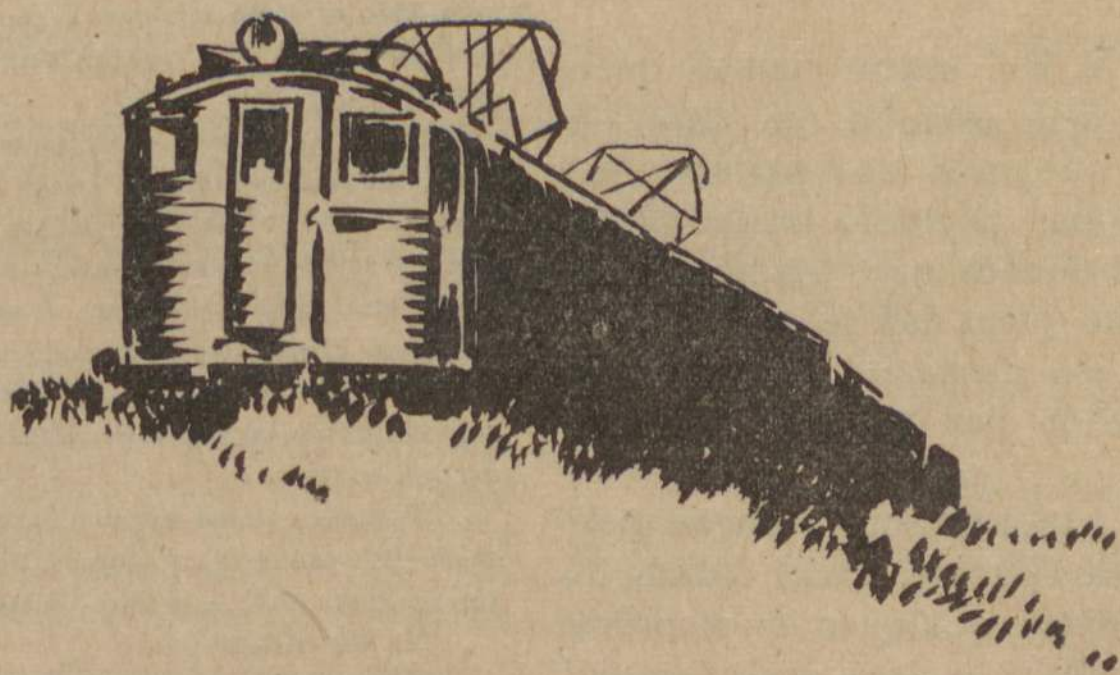
Seguidamente cabe à cidade a vez de merecer a nossa visita — os seus novos bairros, e as modernas

obras do abastecimento de águas e dos serviços hospitalares, que procuram vir solucionar problemas de interesse fundamental. Não nos passou despercebido o facto de a cidade se estender por uma área imensa, dentro da consecução do plano de edificação que a destinava a capital de Angola, mas que apenas levou à formação de bairros isolados, constituindo como que núcleos populacionais distintos e bastante afastados entre si.

Nova Lisboa é, porém, a segunda cidade angolana, quanto à população. Além disso é não só um importante centro comercial e industrial, mas ainda chave de comunicações entre o norte e o sul da Província, pela sua situação no coração de uma vasta região propícia à colonização branca e de prometedora futuro agrícola.

A orientação actual do seu desenvolvimento funda-se basicamente na unificação dos bairros dispersos numa única cidade moderna e equilibrada. Gostamos de ver quanto neste sentido tem sido feito. A cidade oferece, de facto, já hoje interessantes perspectivas de conjunto, sobretudo através das belas zonas residenciais que começam a ornar as suas largas e extensas avenidas outrora sem edificações.

Vimos ainda nas ruas, nítidas reminiscências dos tradicionais quão característicos carros boers. É sem dúvida um contraste flagrante com os modernos e luxuosos veículos automóveis que velozmente também nelas rolam, contraste esse que mais nos faz recordar o Passado, que não vai verdadeiramente ainda demasiado longe. As campanhas de ocupação efectiva e definitiva da região do Huambo datam apenas dos primeiros anos do nosso século. E contudo, como parece ir distante esse tempo! Terá, porventura, contribuído para tal facto a vitalidade da acção missionária e colonizadora da nossa gente. Outras terras. Outros povos. Outros costumes. Mas todos afinal portugueses, a testemunhar a perenidade de uma ilustre pleiade histórica de homens e de feitos e o valor incontestável de uma colonização.



Écos & Comentários

P o r S A B E L

Quem se não sente! . . .

*L*INHAS DE ELVAS, semanário que se edita na cidade de Elvas, publicou uma carta aberta ao seu Presidente da Câmara a propósito do desaparecimento do nome de «Rua de Elvas», na cidade de Portalegre.

Diz a carta:

Ex.^{ma} Sr. Presidente da Câmara

Como é do conhecimento de V. Ex.^a este jornal tem pugnado sempre por uma política de boa aproximação entre as terras do Distrito.

Esta orientação, que só pode ser inspirada num verdadeiro sentimento de solidariedade, provoca atitudes, mas as que dela resultam não podem nunca ser dúbias, nem titubeantes...

E assim:

Por proposta do sr. António Raúl Galiano Tavares, vereador da Câmara Municipal de Portalegre, proposta essa aceite por unanimidade, foi o nome da nossa terra substituído numa Rua da capital do Distrito.

Existindo em Santa Eulália, aldeia do nosso concelho, a «Rua Dr. Fernandes de Carvalho» e, tendo agora este senhor, como presidente do Município de Portalegre, sancionado aquela infeliz proposta, vimos pedir a V. Ex.^a: *que em desagravo do nome de Elvas e no interesse do prestígio da nossa cidade, seja tirado o nome do «Dr. Fernandes de Carvalho» dessa rua de Santa Eulália e o mesmo substituído pelo seu antigo nome de «Ruinha» pois não descortinamos qualquer razão de existência do nome daquele senhor, numa localidade do nosso Concelho.*

Sabedores de que V. Ex.^a sentiu mais do qualquer outro elvense — pelo carinho que dedica à terra e pelas funções que nela desempenha — o agravo de tal atitude por parte do Município de Portalegre, ficamos confiados que, não por retaliação, mas sim «porque quem não se sente, não é filho de boa gente», dê despacho a este nosso pedido que é perfilhado por todos os elvenses amigos da sua terra.

Nesta pugna em que nos empenhamos pela lúdima Justiça que é devida à gloriosa Cidade de Elvas não nos impulsiona qualquer mesquinhez de questiúncula regionalista ou de querela pessoal!

Sabemos qual é o sentir da boa gente portalegrense que é — como ressalta da manifestação da sua imprensa e da opinião pública — muito diferente daquela que manifestam os seus próceres e, por isso mesmo, pedimos que, como sincera prova de elevação dos sentimentos que nos ligam ao nobre burgo serrano seja dada a um dos novos arruamentos desta cidade de Elvas, que olhe para Noroeste, a designação toponímica de: Rua de Portalegre!!!

Exames do ensino técnico profissional

Nas provas escritas dos exames do ensino técnico profissional do 2.º ano do ciclo preparatório da presente época de Julho foi, com rara felicidade pedagógica, apresentado no II grupo das perguntas um problema de interesse ferroviário que é o que se segue.

II

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses estabeleceu que cada passageiro pague por quilómetro, e de harmonia com a classe em que viaja, os preços indicados na seguinte tabela:

CLASSES	I	II	III
Preço por quilómetro	\$38	\$35	\$25

1.ª Na posse destes dados, sabes certamente calcular o preço de um bilhete de Lisboa a Coimbra, de ida e volta em 2.ª classe, se te disserem que a distância entre estas duas cidades é de 226 quilómetros.

Calcula-o, então.

2.ª A Companhia faz também em bilhetes de fim-de-semana, de ida e volta, e em 2.ª classe, um desconto de 25 %.

Nestas condições, quanto terá de pagar um passageiro que, viajando em 2.ª classe, parta de Lisboa para Coimbra num sábado e regresse na segunda feira seguinte?

«Espere, se quiser»

Vale um poema o artigo que O Século publicou com o título acima «Espere, se quiser!» Vem a propósito da maneira descortês com que, nalgumas repartições públicas, os respectivos funcionários tratam os contribuintes, fazendo-os esperar, dificultando os serviços que lhe estão adstritos e, atendendo-os com maus modos, quando necessário se torna qualquer consulta, e até fechando o «guichet» na cara do contribuinte porque acabam de dar as 12 horas no relógio da Repartição.

Mas o mal pega-se e, recentemente, num estabelecimento importante, ali para os lados do antigo Passeio Público, um cliente esteve à espera de ser atendido, o relógio bateu o meio dia e o homenzinho teve que retirar-se dizendo mal da sua sorte, pois que nem mesmo para pagar uma conta o atendiam. A sorte foi um empregado superior ter ouvido o cliente recalcitrar e, indo a correr, descendo as escadas a quatro e quatro degraus, agarrou-o, não sabemos se pela gola do casaco. Assim entraram na caixa do grande estabelecimento cerca de dez mil escudos.

O mais curioso é que o funcionário do estabelecimento importante tinha saído duma Repartição de Finanças, onde havia prestado serviço cinco anos, e entrara há meses para o seu novo emprego.

Há sinceridade nisto?

Há sim, senhor, e o «espere se quiser!» tem de acabar.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Com 94 anos faleceu o dr. Schaub, famoso investigador de fenómenos magnéticos. Foi das mais destacadas personalidades na pesquisa do magnetismo terrestre, inventou curiosos aparelhos, e as obras que escreveu sobre o assunto estão traduzidas em todas as línguas.

(da revista *Le Mois Suisse* — Berne)

Segundo uma estatística as mulheres preferem ser beijadas por homens de bigode. Beijos dados por homens de barba não eram bem aceites pelas mulheres egípcias. No Japão não se conhece o beijo. Ainda hoje na Inglaterra vigora uma lei que condena à cadeia qualquer homem que beije uma rapariga contra sua vontade.

(do magazine *Women and Beauty* — N. Iorque)

O governo da Guatemala auxilia os agricultores do país alugando-lhes tractores de dois arados e um escarificador, que permitem lavrar por dia mais de três mil metros quadrados. O custo do aluguer é de vinte centavos por cada quinhentos metros quadrados.

(do *The Financial Times* — Londres)

Um sábio romeno, o dr. Namiluk, de 88 anos, afirmou que o homem atinge a plenitude das suas energias e do seu vigor intelectual na velhice, e não, como vulgarmente se julga, entre os 30 e os 40 anos. O homem dos 90 anos — declara ele — terá adquirido tão grande experiência que nenhum problema lhe parecerá de difícil solução.

(de *Gazetta Polska* — Varsóvia)

Apareceu há pouco o primeiro jornal «ajami», língua que se fala em grandes zonas africanas. Intitula-se «Gas hiya», síntese da frase «Gas hiya fafi kwabo» (a verdade vale mais do que um vintém). Aparece de quinze em quinze dias e os seus setenta mil exemplares são lidos em toda a Nigéria.

(da revista literária *Fontaine* — de Argel)

Os operários da indústria calcárea nunca são atingidos pela tuberculose, porque a cal tem efeitos favoráveis nos órgãos respiratórios. Experiências feitas ultimamente na Hungria provaram que a cal é o melhor preventivo contra a peste porcina.

(do *Manchuria Daily News* — Chungking)

Na colónia de raparigas cegas de Galveston, trinta alunas seguem o curso de música dirigido por Miss Nash, que ensina por um método muito particular. Executa um trecho de música e deixa que a mão da aluna passe na sua. Deste modo percebe a estudante pelo tacto o espaço entre as teclas.

(de *L'Echo des Etudiants* — Montpellier)

Um dia, no início do século, o grande astrónomo Arajo recebeu no Observatório de Paris a visita duma senhora muito frívola, a qual começou a fazer-lhe perguntas sobre as suas pesquisas astronómicas. E a certa altura perguntou: — Diga-me uma coisa, para que serve a astronomia? O sábio compreendeu que depois do tempo perdido na improvisada lição que acabara de dar não era necessário tornar a discorrer sobre os planetas. E respondeu: — A astronomia serve para fazer baixar o preço do café!

O astrónomo dissera uma das grandes verdades. Entre outros méritos, a astronomia tem o de fazer baixar o preço do café. Se o café pôde entrar em nossa casa deve-se isso à observação dos eclipses do satélite de Giove, mediante o qual os navegantes puderam calcular exactamente o caminho do navio na base da determinação da longitude dos mares.

(do semanário *Politiken* — Copenhague)

Os chineses são, na verdade, os inventores da cortesia. No ocidente, mundo mal lubrificado, dois homens não podem jogar o xadrez sem traduzir nos seus gestos ou nas suas palavras uma envenenada rivalidade. Os chineses não. Eles nunca dizem «Cheque!». Dizem: Meu rei. E o adversário responde: Meu humilde rei afasta-se uma casa ante a admirável atitude do vosso magnífico cavalo.

Isto é possível graças a uma educação que se vem perpetuando há trinta séculos.

(de *The Bystander* — Londres)

Nas proximidades da capital búlgara ergue-se uma árvore gigantesca extremamente velha, que já desempenhou papel estratégico numa guerra contra os turcos no século XVII. É um cedro de dezoito metros de diâmetro. Um negociante de Sofia teve a ideia original de aproveitar o tronco para ali fazer um café: «O café do Tronco Oco»...

(do diário *Aftenpost* — Ringerik)

Inaugurou-se em Boston uma casa de saúde com o nome de «Casa da Preguiça». Até as cartas dos clientes são escritas pelos enfermeiros. Não são permitidas visitas e o mais curto passeio através do próprio sanatório é feito... em cadeiras de rodas.

(do semanário *Bouilabaisse* — Marselha)

Há cem anos que se coloca uma coroa de flores junto do monumento a Byron em Hyde Park. Talvez por se ter batido na Grécia como herói homérico por uma causa justa.

(da revista *Figaro* — Madrid)

REVISTA DAS REVISTAS

Panorama dos Transportes Internacionais

Locomotivas de turbina a gás nos Estados Unidos

A «União Pacífico» encomendou outras quinze locomotivas de turbina à «General Electric». Foram já entregues seis unidades do primeiro pedido de dez, esperando-se receber as quatro restantes em 1953. As vinte e cinco locomotivas custaram um total de catorze milhões de dólares. A sua potência é de 4.500 C. V., e o seu comprimento de 24,5 m. Podem deslocar combóios pesados de mercadorias a velocidades de cerca de 105 quilómetros horários.

Novos planos de electrificação

Numa conferência pronunciada na Associação dos Engenheiros Civis de França, o director geral da S. N. C. F., M. Armand, descreveu nas suas linhas gerais o plano de electrificação da rede ferroviária francesa, anunciando que nos próximos seis anos serão electrificados 40.000 quilómetros. Entre outras linhas, o plano estende-se à de Thionville a Valenciennes já em curso a sua electrificação (que conta com um importantíssimo tráfego de mercadorias) e a grande artéria Paris-Nancy-Estrasburgo.

M. Armand fez referência à electrificação a 50 períodos, cujo desenvolvimento se deve aos técnicos franceses, que, pelas economias que se calcula,

(reduz a metade os gastos de instalação) tem despertado grande interesse em todo o mundo.

O director geral da S. N. C. F. afirmou que os técnicos americanos aceitaram o novo plano e que a União Soviética vai electrificar 18.000 quilómetros utilizando a corrente industrial.

A electrificação na Holanda

A electrificação da rede holandesa prossegue rapidamente. O plano quatrienal, cuja realização se começou em 1948, chegou ao seu fim. Dos 3.210 quilómetros da rede total foram electrificados 1.282, ou sejam 40 %.

Além disso o trajecto Arnhem-Zutphen foi electrificado a partir de 5 de Janeiro de 1953, e o trajecto correspondente de Zutphen a Zwollen estava marcado para o mês de Maio; deste modo a electrificação se estenderá por 1.358 quilómetros (42 % da rede total).

Nem valerá a pena dizer que a electrificação obrigou a um aumento considerável do parque de veículos eléctricos. Em Janeiro de 1953 os caminhos de ferro holandeses dispunham de 95 locomotivas eléctricas e de 971 veículos para as composições eléctricas aerodinâmicas. Estas unidades constam de 2, 3, 4 ou 5 carruagens. Em consequência da rápida modernização do tráfego ferroviário, as locomotivas a vapor não tardarão a desaparecer da rede ferroviária holandesa.

Publicações recebidas

Relatório do Grémio da Lavoura de Abrantes, Constância, Sardoal e Mação (Exercício de 1952)

Está publicado o Relatório, referente ao ano de 1952, do Grémio da Lavoura de Abrantes, Constância, Sardoal e Mação, que, desde a sua criação, tem servido a lavoura da importante região do País, prestando-lhe, na medida das suas possibilidades, uma eficiente assistência económica, técnica e financeira em colaboração com os Serviços Oficiais.

A Direcção deste Grémio, que tem a sua sede em Abrantes, é constituída pelos srs. cap. João

da Costa Andrade, Manuel Alves de Oliveira e Silva e Luís Pimenta Bairrão, a quem apresentamos as nossas felicitações sinceras pelos óptimos resultados obtidos na sua gerência de 1952.

Anuário da Imprensa Católica Belga

Iniciou-se agora, em Anvers, a publicação do Anuário da Imprensa Católica Belga, cujo aparecimento coincidiu com a realização do XI Congresso da Imprensa Periódica.

Impresso em duas línguas: o flamengo e o francês, abre este Anuário com algumas palavras do Arcebispo de Malines.

Este Anuário constitui uma prova eloquente da posição importante que a Imprensa Católica ocupa na Bélgica.

As nossas mortas

ENG. TRISTÃO FERREIRA DE ALMEIDA

Vítima de doença súbita, faleceu no dia 24, em Viseu, o ilustre eng.º Tristão Ferreira de Almeida, antigo director da exploração dos caminhos de ferro do Vale do Vouga e actual presidente da Câmara Municipal daquela cidade.

A notícia da sua morte causou-nos profundo pesar. Era nosso amigo pessoal muito querido e a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» contava-o no número dos seus mais distintos colaboradores.

Quando, em 1944, pensámos em organizar um número especial

da «Gazeta» dedicado à linda região do Vale do Vouga, desde logo contámos com o seu patrocínio e a sua colaboração. Efectivamente, o artigo de abertura da nossa edição extraordinária de 1 de Outubro de 1944 é subscrito pelo nosso saudoso colaborador e



FRANCISCO TRISTÃO F. DE ALMEIDA

amigo. Se a obra que deixou, como ferroviário, é digna de alto apreço, como presidente da Câmara Municipal de Viseu revelou uma visão larga dos problemas locais. Era relativamente novo, pois contava apenas 68 anos de idade. Deixou viuva a sr.ª D. Elídia da Fonseca Amarante Ferreira de Almeida e era pai do médico em Darque (Minho) sr. dr. José Alberto e dos engs. srs. Francisco e António da Fonseca Ferreira de Almeida, o primeiro prestando serviço na região de Torres Novas e o último formado, recentemente, em Paris, em electrotécnica.

À família enlutada apresentamos a expressão sincera das nossas condolências.

CARLOS BÍVAR

Faleceu em Julho, na sua casa de Lisboa, o nosso distinto colaborador, sr. Carlos Bívar, a quem a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» ficou a dever provas de boa camaradagem e amizade.

Apesar da sua idade avançada, o seu espírito conservou-se sempre lúcido e era com muito

prazer que o ouvíamos falar de factos e homens dos velhos tempos.

Contam-se por muitas dezenas os artigos que, da sua autoria, aqui publicou, nos quais deixou patentes a sua cultura e seu interesse por assuntos ferroviários.

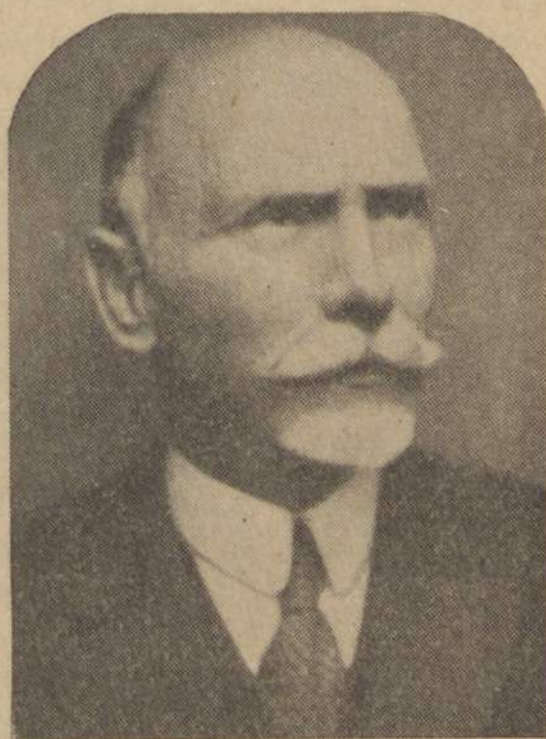
Pena foi que não tivesse escrito as suas memórias, pois assistiu a muitos acontecimentos nacionais, recordando-se, admiravelmente, das mais marcantes indivi-

dualidades de várias gerações, com algumas das quais conviveu de perto.

Mas os homens não são eternos, embora muitos, na velhice, conservem a mocidade do espírito.

Deixou-nos saudades este nosso bom amigo.

À família enlutada apresentamos sentidos pêsames.



CARLOS BÍVAR

CORONEL LOPES GALVÃO

Lemos nos diários a notícia de que um grupo de amigos e admiradores do coronel João Alexandre Lopes Galvão, promoveu, pela passagem do segundo aniversário da sua morte, uma romagem à sua sepultura no Cemitério dos Prazeres, em cujo jazigo foi colocada uma lápida, tendo sido celebrada missa de sufrágio.

Não tivemos, infelizmente, conhecimento desta homenagem ao que foi nosso querido companheiro durante uma vintena de anos, colaborando, desenvolvidamente, sobre assuntos ferroviários das nossas províncias ultramarinas e ilustrando esta Revista com o seu experimentado saber e a sua competência de colonialista distinto.

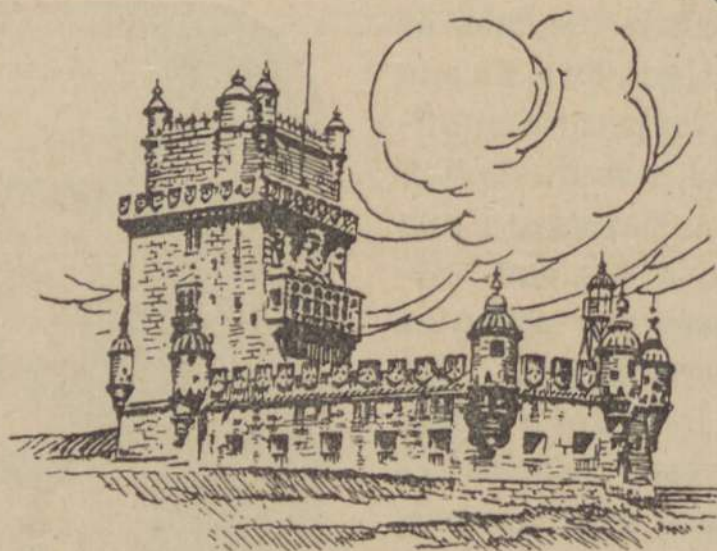
O coronel Lopes Galvão, que ascendeu ao lugar de vogal do Conselho Directivo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», pelos seus méritos próprios, deixou uma saudade profunda nesta casa onde o seu nome jamais será esquecido.

Dois anos vão passados depois da sua morte, mas João Alexandre Lopes Galvão continua presente.

SEGURAR A VIDA É ACAUTELAR
O FUTURO DOS SEUS

Consulte a

U L T R A M A R I N A



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.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Direcção-Geral do Fomento

Repartição de Obras Públicas, Portos e Viação

Portaria n.º 14483

O «Diário do Governo», Série I, n.º 167, de 4 de Agosto de 1953, publica o seguinte:

A fim de se intensificarem os estudos e obras de construção na rede dos caminhos de ferro da província de Angola, segundo os programas estabelecidos para a execução do Plano de Fomento;

Tendo em vista a faculdade conferida pelo artigo 3.º do Decreto n.º 31715, de 8 de Dezembro de 1941, tornado de execução permanente pelo artigo 1.º do Decreto n.º 32470, de 7 de Dezembro de 1942:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, o seguinte:

1.º São criadas, com carácter temporário, a brigada de estudos do caminho de ferro do Congo e a brigada de construção do caminho de ferro de Moçâmedes.

§ único. Oportunamente e por simples despacho do Ministro do Ultramar serão criadas outras brigadas de estudo e de construção de caminhos de ferro, designadamente a de construção do caminho de ferro do Congo e a de estudo para o prolongamento do caminho de ferro de Moçâmedes.

2.º São objectivos da brigada de estudos do caminho de ferro de Congo:

a) O reconhecimento geral do traçado, determinado segundo as conveniências de facilidade de construção e da economia da região a servir, tendo-se em consideração que o caminho de ferro deverá partir de Luanda, ou de um ponto a escolher na linha férrea de Luanda a Malanje, para atingir o Uíge ou suas proximidades;

b) O estudo definitivo do traçado e a elaboração do projecto, aprovada que seja superiormente a directriz geral do do caminho de ferro.

3.º Compete à brigada de construção do caminho de ferro de Moçâmedes:

a) A rectificação do traçado e a substituição da via no troço Moçâmedes-Sá da Bandeira;

b) A fiscalização das empreitadas de construção que foram ou vão sendo adjudicadas;

c) O assentamento da via e outras obras de construção do caminho de ferro que não forem dadas por empreitada.

§ único. A brigada será dividida em secções de trabalho, tendo em atenção a natureza e a extensão dos serviços a executar. O número de secções e o âmbito de cada uma serão determinados em despacho do Ministro do Ultramar.

4.º Todos os estudos e projectos elaborados pelas brigadas serão submetidos à apreciação do Conselho Técnico do Fomento do Ultramar.

5.º A execução das obras carece de prévia autorização do Ministro do Ultramar.

6.º As brigadas ficarão subordinadas ao Governo-Geral de Angola, por intermédio da comissão administrativa do Fundo de Fomento.

§ único. As normas reguladoras do funcionamento interno das brigadas e das suas relações com os serviços da província serão estabelecidas pelo Governo-Geral de Angola, sob proposta daquela comissão administrativa, ouvidos os chefes das brigadas.

7.º Os chefes das brigadas elaborarão relatórios trimestrais e anuais da actividade das mesmas brigadas, além de outros que julguem conveniente apresentar.

Os relatórios serão enviados à Direcção-Geral do Fo-

mento por intermédio do Governo-Geral de Angola, que os informará ou mandará informar, e submetidos à apreciação do Conselho Técnico do Fomento do Ultramar.

8.º As brigadas serão constituídas por pessoal destacado dos quadros do ultramar ou requisitado a outros serviços do Estado, nos termos da lei, ou, ainda, para o efeito, contratado ou assalariado para as categorias e conforme as necessidades que forem superiormente reconhecidas.

§ 1.º A composição de cada brigada será determinada em despacho do Ministro do Ultramar, ouvido o Governo-Geral de Angola.

§ 2.º Os chefes das brigadas poderão assalariar o pessoal operário, serventuário e jornaleiro, dentro das disponibilidades orçamentais e conforme as necessidades do serviço.

9.º O pessoal das brigadas terá direito aos seguintes vencimentos máximos, mensais:

Engenheiros-chefes.	16.000,00
Engenheiros adjuntos.	12.000,00
Engenheiros.	10.000,00
Engenheiros praticantes.	8.000,00
Agentes técnicos de engenharia	7.800,00
Topógrafos principais	7.800,00
Topógrafos	7.000,00
Auxiliares técnicos	4.000,00
Desenhadores	3.500,00
Encarregados de expediente	5.000,00
Encarregados de contabilidade	5.000,00
Chefe de depósitos de materiais	4.000,00
Mecânicos, encarregados de oficina	5.000,00
Chefes de trabalho	4.000,00
Capatazes gerais de via	3.500,00
Capatazes de via	3.200,00
Médicos (gratificação).	4.000,00
Enfermeiros	3.200,00
Pessoal operário, auxiliar e de expediente—conforme o corrente na região.	

§ Os vencimentos fixados no corpo deste número serão únicos, sendo, porém, reconhecido o direito a passagens e à ajuda de custo referida no artigo 2.º do Decreto n.º 34627, de 25 de Maio de 1945, assim como ao abono do subsídio de família, nos termos em vigor na província.

§ 2.º Além dos vencimentos atrás estipulados, será concedida ao pessoal das brigadas habitação gratuita em casa do Estado, se a houver no local dos trabalhos e destinada a esse fim.

10.º É extinta a missão de estudos e construção do caminho de ferro de Moçâmedes, passando o seu pessoal que pertença ao quadro comum do ultramar ou exerça as suas funções em regime de contrato a fazer parte de qualquer das brigadas que agora se constituem, mediante despacho ministerial, sobre proposta do Governo Geral de Angola, sem mais formalidades.

O Governo-Geral de Angola providenciará para que seja igualmente distribuído o restantes pessoal.

Ministério do Ultramar, 4 de Agosto de 1953. — O Ministro do Ultramar, *Manuel Maria Sarmento Rodrigues*.

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

ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

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

INTERNATO E EXTERNATO (Sexo masculino)

CURSOS DIURNOS E NOCTURNOS

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

LARGO DO CONDE BARÃO, 47—LISBOA

(PALÁCIO CONDES DE PINHEL) TELEFONE: 62430

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

CEL

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

PELA

Fábrica Nacional de Condutores Eléctricos, L.da

AGENTES EXCLUSIVOS:

S O D I L

SOCIEDADE DISTRIBUIDORA, L.^{DA}

Rua Nova da Trindade, 15-C

LISBOA

CEL

é a marca de condutores eléctricos QUE SE IMPÕE

O «Diário do Governo», Série I, n.º 171, de 8 de Agosto de 1953, publica o seguinte:

Portaria n.º 14492

Estando em franco progresso os trabalhos de construção do caminho de ferro de Moçâmedes, que, partindo da cidade deste nome, se dirige para a fronteira leste de Angola, haverá, por um lado, que fixar a directriz geral do caminho de ferro além de Vila Serpa Pinto, já assente como ponto obrigatório de passagem, e promover, por outro, o desenvolvimento das regiões englobadas na sua zona de influência económica.

Com efeito, a fixação da directriz geral depende, em muito, da aptidão que os terrenos a atravessar pela linha férrea apresentem para a agricultura, para a pecuária e para a exploração florestal.

Paralelamente, havendo outras regiões em breve servidas pelo caminho de ferro a cujo reconhecimento ainda se não procedeu, impõe-se também estudá-las, por forma a avaliar-se igualmente dos benefícios que delas se possam tirar para a economia angolana.

Num primeiro passo, proceder-se-á a um reconhecimento agrológico geral, dando-se preferência às regiões além Vila Serpa Pinto, para que possam sem detença prosseguir os estudos do traçado do caminho de ferro. Logo depois se farão outros estudos complementares que conduzam a um perfeito conhecimento da vasta área que o caminho de ferro de Moçâmedes irá servir e permitam estabelecer planos de acção para o seu fomento.

Para a execução destes primeiros trabalhos reconheceu-se a necessidade da criação de uma brigada especial que, dependendo do Governo-Geral de Angola, mas recebendo directivas de ordem técnica do chefe da missão do pedologia, disponha dos elementos indispensáveis para levar a cabo as tarefas que lhe são cometidas.

Nestes termos:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro do Ultramar, o seguinte:

1.º É criada, com carácter temporário, a brigada agrológica do caminho de ferro de Moçâmedes, que terá como missão proceder ao reconhecimento das características e distribuição dos grupos dos solos dominantes e sua apreciação em relação às possibilidades de aproveitamento agrícola, florestal e pecuário na zona de influência daquele caminho de ferro e, em especial e como primeiro objectivo, nas áreas interessando às directrizes indicadas para o seu prolongamento na direcção de leste.

2.º A brigada ficará subordinada ao Governo-Geral de Angola, por intermédio da comissão administrativa do Fundo de Fomento, e a direcção técnica dos trabalhos a seu cargo competirá ao chefe da missão de pedologia de Angola.

§ 1.º As normas reguladoras do funcionamento interno da brigada e das suas relações com os serviços da província serão estabelecidas pelo Governo-Geral de Angola, sob proposta daquela comissão administrativa, ouvido o chefe da brigada.

§ 2.º O Governo-Geral de Angola fixará também o local ou locais da sede da brigada.

3.º O chefe da brigada elaborará planos de trabalho para cada uma das campanhas anuais e relatórios trimestrais e anuais da sua actuação, os quais, assim como outros estudos efectuados, depois de informados pelo chefe da missão de pedologia de Angola, serão remetidos pelo Governo-Geral de Angola à Direcção Geral do Fomento, que os submeterá à apreciação do Ministro do Ultramar.

4.º A brigada será constituída por pessoal destacado dos quadros do ultramar ou requisitado a outros serviços do Estado, nos termos da lei, ou ainda para o efeito contratado ou assalariado para as categorias e conforme as necessidades que forem superiormente reconhecidas.

5.º A brigada será composta por dois engenheiros agrónomos especializados em solos, um dos quais a chefiará, e pelo pessoal auxiliar que for julgado necessário. Ser-lhe-ão ainda adstritos, pelo tempo que for julgado indispensável, um engenheiro agrónomo, um engenheiro silvicultor, e um médico veterinário dos quadros da província.

§ 1.º Um dos engenheiros agrónomos, especializado em solos, poderá ser mandado recolher ao serviço a que pertença, finda que seja cada campanha anual.

§ 2.º O chefe da brigada poderá assalariar pessoal auxiliar, dentro das disponibilidades orçamentais e conforme as necessidades do serviço.

6.º Vigora, para o pessoal superior da brigada, e na parte aplicável, o regime de vencimentos e abonos estabelecidos pela Portaria n.º 12.215, de 26 de Dezembro de 1947.

§ único. São desde já fixados os seguintes vencimentos, e abonos:

a) Para os engenheiros agrónomos especializados em solos, com a categoria de primeiro-assistente, incluindo o chefe da brigada:

Vencimento mensal	7.000,00
Subsídio diário	75,00
Subsídio de campo	120,00

b) Para os engenheiros especializados em solos, com a categoria de segundo-assistente:

Vencimento mensal	5.250,00
Subsídio diário	50,00
Subsídio de campo	120,00

c) Para o pessoal auxiliar — os salários correntes na região.

7.º Ao pessoal adstrito à brigada, nos termos do disposto no n.º 5.º, será abonado um subsídio especial igual à diferença entre o total dos vencimentos e abonos percebidos, em cada situação, pelos engenheiros agrónomos especializados em solos a que forem equiparados e a soma dos seus vencimentos certos.

§ 1.º Para o efeito do disposto neste número os engenheiros agrónomos, silvicultores e civis de 1.ª classe, assim como os médicos veterinários de 1.ª classe, são equiparados a primeiros-assistentes; os de 2.ª classe, a segundos-assistentes.

§ 2.º Se algum do pessoal adstrito tiver direito a vencimento superior ao fixado no n.º 6.º, conservará o direito à percepção desse vencimento.

Ministério do Ultramar, 8 de Agosto de 1953. — O Ministro do Ultramar, *Manuel Maria Sarmiento Rodrigues*.

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

Uma viagem tranquila



Só com vidros inestilhaçáveis

COVINA

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

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

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 —

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
PORTUGAL

TOSSE?

