

8.º do 67.º Ano

1.º de Julho de 1954

Número 1597

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Sêca, 7—LISBOA

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Sêca, 7, 1.º
Telefone P B X 2 0158—LISBOA

HENSCHEL

LOCOMOTIVA DIESEL TIPO DH 200
COM TRANSMISSÃO HIDRAULICA
TRABALHANDO EM SERVIÇO
DE MANOBRAS NAS FÁBRICAS

VOLKSWAGEN
— WERK



HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

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 —



LISBOA — Rua de S. Julião, 63
Telefones 30131 a 30138

PORTO — Rua Infante D. Henrique
Telefone 22342

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

FIBROCIMENTO



- TUBOS E ACESSÓRIOS, DE 40 mm. a 600 mm.
- CHAPAS LISAS E ONDULADAS
- RESERVATÓRIOS

Sociedade Técnica de Hidráulica
S. A. R. L.

Escritórios e Armazéns:

Avenida Fontes Pereira de Melo, 14
Telefones 40798 - 57127/8

LISBOA

Emídio da Costa Pinheiro

Fornecedor dos Caminhos de Ferro

RUA DA BENEFICÊNCIA, 209

LISBOA Telefones { 72671
76736

End. Telegr.: «Socimadel»

ESTÂNCIA DE MADEIRAS
NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

Especialidade em soalhos à inglesa e lacos para parquet

Serração e Carpintaria
Lenhas — Postes Telegráficos

Travessas para Caminhos de Ferro

CIMENTOS E OUTROS MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO

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

1597



1 — JULHO — 1954



ANO LXVII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
(semestre) 30\$00. África (ano) 72\$00. Números
atrasados 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 ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO:

GUERRA MAIO
Engenheiro ARMANDO FERREIRA
Professor VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

COLABORADORES:

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ
Brigadeiro ALEXANDRE DE MORAIS
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Capitão de Engenharia JAIME GALLO
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Major de Engenharia MÁRIO COSTA
Engenheiro Capitão ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
J. L. COELHO DOS REIS
ORLANDO GALRINHO PERNES



S U M A R I O

A visita do Chefe do Estado a Angola e os Caminhos de Ferro .	177
Há 50 anos.	182
Marino Franco d'Ornellas.	182
Imprensa	182
Os nossos mortos	182
Melhorias Ferroviárias: As camas baixam em França — Em 1956; duas classes apenas, primeira e segunda — Caminhos de Ferro Brasileiros, por GUERRA MAIO.	183
Parte Oficial	185
Espectáculos	186
Publicações recebidas	187
Recortes sem Comentários.	189



A visita do Chefe do Estado a Angola e os Caminhos de Ferro

O sr. General Craveiro Lopes presidiu à inauguração dos trabalhos do prolongamento do Caminho de Ferro de Malange e do assentamento da via Sá da Bandeira-Olivença-a-Nova e, em Vila Arriaga, à inauguração do primeiro troço de via em bitola internacional

O sr. general Craveiro Lopes, na sua viagem a Angola, teve o grato ensejo de presidir à inauguração de importantes melhoramentos ferroviários, que muito contribuirão para o progresso daquela nossa província ultramarina, tão progressiva e tão portuguesa.

No dia 6 de Junho, o Chefe do Estado, acompanhado dos srs. comandante Sarmiento Rodrigues, Ministro do Ultramar, e capitão Silva Carvalho, Governador Geral de Angola, visitou os trabalhos do prolongamento do caminho de ferro de Malange, tendo ali sido recebido pelo sr. eng. Raimundo Serrão, actual director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola. A sessão solene inaugural dos trabalhos de prolongamento realizou-se em Caxita, ao ar livre. O sr. eng. Raimundo Serrão fez a história daquela linha férrea inicialmente chamada Caminho de Ferro de Ambaca, tendo afirmado que estão presentemente em construção em Angola 366 quilómetros de via férrea.

O caminho de ferro de Malange serve já uma vasta zona agrícola e industrial, que o futuro aproveitamento hidroeléctrico das quedas do Duque de Bragança e o aproveitamento hidro-agrícola dos va-

les do Cuanza, Lucala e Bengo tornarão importantíssimo. O prolongamento, na presente fase, irá até à baixa do Cassange, próximo do rio Lui. Aproveitado o traçado que havia até Caxita, prosseguirá depois, possivelmente, por Cabatuquila, servindo assim uma vasta zona algodoeira.

O caminho de ferro no ultramar português continua, pois, a fomentar o povoamento e a fixação do branco, contribuindo para tornar mais efectivo o domínio português.



Sua Excelência o Presidente da República

No dia 20 de Junho, o sr. general Craveiro Lopes inaugurou, em Sá da Bandeira, o assentamento da via no troço ferroviário de Sá da Bandeira-Olivença-a-Nova, com que se vai prolongar o caminho de ferro de Moçamedes. O Chefe de Estado apertou os primeiros parafusos do primeiro carril do assentamento do novo troço, tendo assistido à cerimónia, além das individualidades que acompanhavam o sr. General Craveiro Lopes, o comandante militar e altas personalidades locais. O sr. eng. Melo Vieira, vice-presidente da comissão administrativa do Fundo do Fomento de Angola, produziu um discurso de grande interesse, do qual vamos transcrever as passagens mais importantes:

«Sem a riqueza das outras regiões de Angola e por muitas outras causas, não tem sido fácil a vida daqueles que, nestas paragens, se fixaram e a cuja tenacidade se deve o muito que fizeram, quase desajudados e tantas vezes esquecidos; mas em compensação das dificuldades do passado, grandes obras se estão fazendo para transformar esta região e dar-lhe todas as condições para se tornar numa das mais prósperas da província.

A cerimónia que aqui nos reúne e a que V. Ex.^a deu a honra da sua presença e a ela se dignou associar, simboliza bem o que para tal finalidade por aqui se está passando.

Saneadas as contas e equilibrados os orçamentos, surgem aqui e ali obras mais ou menos importantes, servindo mais os interesses locais ou regionais que os da província, por falta de qualquer plano de conjunto. A este sistema, a que se não podem negar algumas vantagens e ao qual muito deve o progresso de Angola, seguiu-se, nos últimos 15 anos, uma política de obras de interesse público, que assenta no princípio de executar metódica e progressivamente trabalhos integrados em planos gerais pre-estabelecidos, correspondendo a programas a realizar em períodos. Há alguns anos com este objectivo e em relação a Angola foi publicado em 16 de Agosto de 1933 o decreto n.º 28 924, que criou um fundo especial, denominado Fundo de Fomento da Colónia de Angola, destinado a custear as despesas necessárias ao estudo, projecto e execução de obras de fomento. Aparece assim o primeiro plano de fomento da autoria do antigo Ministro das Colónias dr. Vieira Machado, com um programa de trabalhos a levar a cabo no período de 1938-1945, que compreendia um conjunto de obras de alto valor e influência no desenvolvimento desta Província entre as quais, e no que respeita ao Caminho de Ferro de Moçâmedes, a substituição do material fixo, alargamento da bitola e rectificação do traçado e prolongamento da linha até Tchivinguiro. Este diploma, promulgado durante a primeira viagem presidencial a Angola do Senhor Marechal Carmona, fixa as normas de aplicação das receitas consignadas à execução do plano aprovado e cria o organismo «Comissão administrativa do Fundo de Fomento de Angola», a quem cabe a gerência, administração e superintendência na realização das obras constantes do Plano de Fomento.

A Comissão Administrativa — a CAFFA — é presidida pelo Governador-Geral de Angola e mais tarde, em 1940, dotada de um vice-presidente. A segunda guerra, pelo ambiente próprio e pelas dificuldades que criou e seus reflexos no nosso País, não permitiu que o plano tivesse inteiro cumprimento, nem consentiu que algumas das obras previstas tivessem o desenvolvimento desejado. Assim sucedeu em relação às obras do Caminho de Ferro

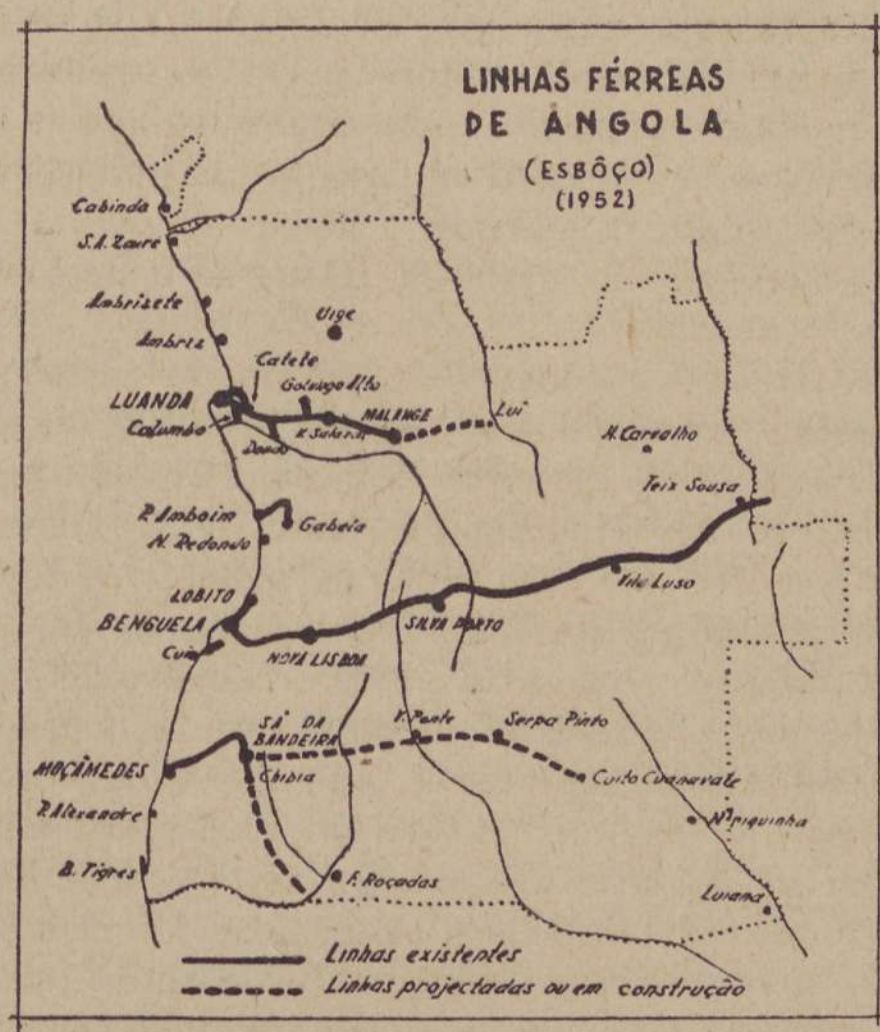
de Moçâmedes, que a impossibilidade de aquisição de apetrechamento, máquinas, etc., fez reduzir o rendimento esperado e não consentiu que se iniciasse o assentamento da nova bitola por não ser possível adquirir material circulante e de via — o que também não permitiu iniciar-se o prolongamento previsto,

Mesmo assim, dos 267 392 contos previstos nos orçamentos referidos ao período 1939-1945 despenderam-se 151 477 contos, dos quais 23 606 com os trabalhos do Caminho de Ferro de Moçâmedes, onde se fez o alargamento da plataforma para a nova bitola e rectificação do traçado de Moçâmedes ao quilómetro 173, e do quilómetro 205 a Sá da Bandeira, incluindo obras de arte, instalação do pessoal, etc. A este primeiro plano de fomento segue-se um segundo, aprovado por Portaria ministerial n.º 9, de 23 de Outubro de 1945, da autoria do então Ministro das Colónias, dr. Marcelo Caetano. Este diploma remodela a constituição da Comissão Administrativa, presidida pelo Governador Geral, fixa as suas atribuições e estabelece os princípios e normas da administração do Fundo de Fomento de Angola, que passa a gozar de autonomia administrativa e financeira, o que me deu maleabilidade, razão fundamental da sua eficiência.

O novo plano e alguns números expressivos

O novo plano compreende obras e serviços de interesse para o desenvolvimento de Angola e as respeitantes ao aproveitamento de fontes de energia. A defesa da saúde e crescimento da população europeia e indígena, as comunicações, os fomentos agrícola, pecuário, florestal e mineiro, prevendo-se um dispêndio de 300 mil contos no período 1946-1950 neste plano, e pela primeira vez se considera participação do Fundo de Fomento de Angola no estudo, projecto e execução de melhoramentos locais, como tal considerados o abastecimento de água, iluminação, esgotos, pavimentação, planos de urbanização e construção de bairros indígenas e casas económicas para europeus. Nisto se despenderam já 41 446 contos neste quinquénio; despenderam-se 520 636 contos dos quais, 77 100 contos com trabalhos em curso no Caminho de Ferro de Moçâmedes, onde se concluíram pontes sobre os rios Bero e Giraul e respectivas variantes de acesso, e ainda o primeiro troço na linha do sul de Sá da Bandeira a Chibia.

Concluído o quinquénio 1946-1950 e aprovado pelo decreto n.º 38 322, de 5 de Julho de 1951, um novo Plano de Fomento no montante de 1 300 000 contos da autoria do actual Ministro do Ultramar, sr. comandante Sarmiento Rodrigues, muito mais vasto, abrangendo novas realizações a levar a efeito em novo período de cinco anos, no qual



aparecem verbas novas destinadas ao estudo e aproveitamento hidro-eléctrico e hidráulica-agrícola nos rios Quanza, Bengo e Cunene. Avultadas importâncias para caminhos de ferro, portos, aeródromos e seu equipamento; estudos, projectos e realizações de obras de colonização, etc.

Na vigência deste Plano durante os três primeiros anos de 1951 a 1953 despenderam-se já 663 828 contos, dos quais 152 463 contos com os trabalhos em curso no Caminho de Ferro de Moçâmedes, quer dizer: da importância global despendida por conta do Fundo de Fomento de Angola, que totaliza 1 335 941 contos. As obras do Caminho de Ferro de Moçâmedes absorveram 253 168 contos, o que representa 19 por cento da despesa total. Em 1953 a lei n.º 2 058 promulga a base para a execução do Plano de Fomento Nacional para o período de 1953-1958.

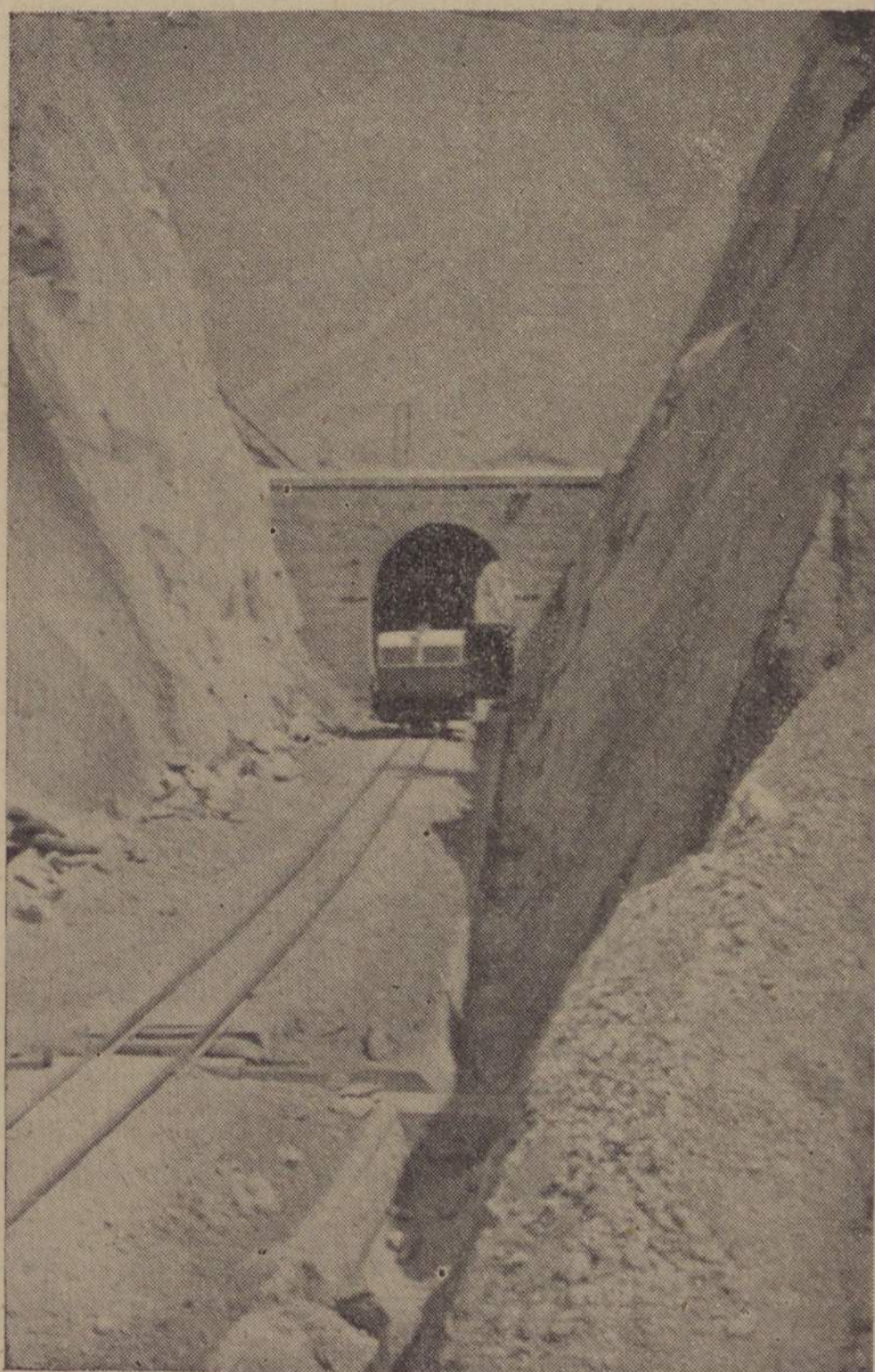
No que respeita à Província de Angola, algumas obras que estavam previstas no Plano de Fomento em execução, passaram para o Plano de Fomento Nacional. Neste Plano prevêem-se obras novas como, por exemplo, o Caminho de Ferro do Congo, rega e enxugo do Vale do Cunene, preparação dos terrenos para instalação dos colonos, seu transporte e assistência técnica e financeira.

A partir do segundo semestre de 1953, deixa a Comissão Administrativa do Fundo de Fomento de Angola de interferir nas obras que foram integradas no Plano do Fundo de Fomento Nacional, mas as circunstâncias aconselharam aproveitar dos ensinamentos da prática e das vantagens de um organismo em plena eficiência e, por isso, as brigadas de estudos e de construção passaram, quase todas, para a dependência daquela Comissão Administrativa. Para as obras deste Caminho de

Ferro liquidou a Fazenda, por conta do Fundo de Fomento Nacional, no segundo semestre de 1953, a importância de 78 305 contos e cativou, nesse ano e em 1954, quantias que excedem já a centena de milhares de contos. A despesa feita, pois, com a reconstrução, renovação e prolongamento deste Caminho de Ferro, desde o início dos trabalhos até agora, atinge já a elevada cifra de 331 473 contos.

Estes números e considerações feitas, a que omiti, para me não alongar demasiadamente, indicações e dados de quantidades e de trabalho e outros elementos técnicos, aliás muito expressivos, dão uma ideia do valor da obra formidável levada a cabo e que V. Ex.^a, Senhor Presidente da República, se digna visitar.

A Comissão Administrativa do Fundo de Fomento, a quem coube, sempre, e cabe a responsabilidade de orientação e administração dos Planos aprovados, das obras compreendidas e das brigadas de estudos e construção que executaram pertence, justamente, o direito de se orgulhar da obra realizada. Assim se transformou a linha de bitola estreita que muitos ridicularizavam e cuja cons-



Caminho do Ferro de Moçâmedes: túnel na nova variante da Serra de Chela

trução e avanço se fez por difíceis arrancadas como se conclui da história deste Caminho de Ferro que, sucintamente, se resume: — Os estudos, iniciados em 1888, só se tornaram realidade pela publicação do Decreto-Lei de 27 de Maio de 1905, iniciando-se os trabalhos em 28 de Setembro do mesmo ano. Em 1907 abre-se à exploração o primeiro troço até ao quilómetro 67. Em 1912 esta linha chega a Vila Arriaga, e quatro anos depois, chega a Humbia, e aqui fica até 1923. Em 31 de Maio de 1923 é finalmente inaugurado o último troço, e a linha chega a Sá da Bandeira.

Projecta-se uma nova linha. Novo material circulante

Com o objectivo de prolongar a linha para o Sul, passando pela Humpata, fizeram-se nesta data estudos e começou a construção da plataforma, que não chegou a ser aproveitada. Em 1929 e 1930 uma brigada estudou novo traçado directo para Chibia, que veio, mais tarde, a ser adoptado. Finalmente, em 1939 depois da aprovação do primeiro Plano de Fomento, começam em 15 de Março os trabalhos que constituem a reconstrução do Caminho de Ferro, que desde então está em plena execução. Em 26 de Julho de 1940 iniciaram-se, finalmente, os trabalhos de prolongamento da linha em direcção ao Sul. O primeiro troço, Sá da Bandeira-Chibia, na extensão de 51 quilómetros, foi inaugurado em 18 de Outubro de 1949 e em 28 de Maio de 1953 a linha atinge Chiango Gambos, completando-se, assim, o segundo troço, que mede 72 quilómetros.

Entretanto, para conclusão de trabalhos de alargamento da plataforma e rectificação do traçado, feitos por administração directa, abrem-se dois concursos para as empreitadas de construção das pontes sobre os rios Bero e Giraul, variantes de acesso e regularização das margens, adjudicadas em 2 de Setembro de 1948 e concluídas em 1950 e para construção da variante da Serra da Chela, adjudicada em 8 de Outubro de 1949 e concluída em 15 de Novembro de 1952. Simultaneamente estuda-se e constroi-se, por administração directa, o primeiro troço da linha Leste, de Sá da Bandeira a Olivença-a-Nova, na extensão de 59 quilómetros. Concluídos os estudos dos 2.º e 3.º troços, na extensão de 120 quilómetros, da Capunda até Quipungo e Matala, é aberto concurso para a sua execução, por empreitada, que foi adjudicada em 23 de Dezembro de 1952 e os estudos prosseguem.

Uma vez terminados os do 4.º troço de Matala a Vila Artur de Paiva, na extensão de 151 quilómetros, novo concurso se realiza, sendo a obra adjudicada.

Estão já em curso os estudos para novo troço

desta linha de Vila Artur de Paiva a Vila Serpa Pinto, de que já se fez um primeiro reconhecimento até ao posto de Cuchi, cerca de metade da extensão e estamos certos que, com a mesma persistência, se prosseguirá até final.

A aquisição de material fixo e circulante, no qual se empenhou Sua Ex.^a o Ministro do Ultramar, e as oportunas medidas por ele tomadas, permitiram intensificar o ritmo verdadeiramente extraordinário do assentamento da nova linha na bitola internacional de África, no troço de Moçâmedes a Vila Arriaga, numa extensão de 169 quilómetros, por forma que Vossa Excelência, Senhor Presidente da República, possa, na sua próxima viagem para Moçâmedes, inaugurá-la.

Dentro de poucos meses, as «garratts» chegarão a Sá da Bandeira e brevemente os seus silvos serão ouvidos nas margens do Cunene, quando ali chegar a linha de cujo primeiro tramo Vossa Excelência se dignará colocar o primeiro «tirefond».

E assim, o Caminho de Ferro de Moçâmedes começa a sua caminhada final para atingir o seu objectivo máximo: valorizar as terras do extremo Sul da Província e dar aos territórios vizinhos e amigos a via mais rápida e fácil para o dreno dos seus produtos para o mar, através do porto de Moçâmedes, outra realidade em execução.

No plano grandioso das obras em curso nesta Província, merece relevo especial esta que compreende um conjunto de trabalhos que qualquer deles, por si só, seria suficiente para consagrar quem o tornou possível. É de todos sabido o reconhecimento interesse e carinho com que S. Ex.^a o Ministro do Ultramar, comandante Sarmento Rodrigues, põe na execução dos Planos das Obras da Província, muito especialmente das que se referem aos portos e caminhos de ferro. Só esse interesse e carinho, aliados a uma tenacidade e persistência invulgaes de quem vive os problemas em causa, permitiriam que as obras atingissem desenvolvimento que as aproxima da sua finalidade — e isto é mais que suficiente para as gentes desta terra, usufrutuária das obras empreendidas, mostrarem todo o seu reconhecimento e gratidão a Sua Excelência, mas por muito grande que fosse o interesse do Governo Central, por muitos que sejam os elementos de trabalho, esta obra não teria sido realizada com o ritmo verificado, e com tão grande oportunidade, se Angola não tivesse a governá-la o capitão Silva Carvalho que, com o seu dinamismo galvanizante de energias, exemplo de tenacidade, interesse e dedicação, não tivesse, pela sua constante acção e intervenção, tornado possível e facilitado a execução desta obra, que é uma parte do tanto e tanto que nesta Província se está fazendo.

Obras deste vulto, magnitude e importância, exigem o esforço de muitos, à maioria dos quais,

obreiros anónimos, ninguém lhes recorda o nome, o esforço e trabalho nem sempre isento de sacrifícios. E é em nome destes, nos quais com orgulho me incluo, que expresso a Vossa Excelência o mais profundo e respeitoso agradecimento por tudo que a presença do Chefe do Estado significa e representa neste acto.

No dia 23, em Vila Arriaga, o Chefe do Estado inaugurou o primeiro troço de via em bitola internacional de África do Caminho de Ferro de Moçâmedes.

Para presidir a esta última inauguração, o sr. General Craveiro Lopes saiu de Sá da Bandeira numa «drezina» guiada pelo sr. eng. Vasco Ventura Outeiro, director do Caminho de Ferro de Moçâmedes.

Na sessão solene, o sr. General Craveiro Lopes deu a direita aos srs. Ministro do Ultramar, governador da Huila e eng. Raimundo Serrão e a esquerda ao governador-geral de Angola, comodoro Sousa Uva e eng. Melo Vieira.

O sr. eng. Vasco Ventura Outeiro pronunciou o seguinte discurso:

«Está o Caminho de Ferro em festa por receber a visita da ilustre pessoa de Sua Excelência o Senhor Presidente da República, General Craveiro Lopes, que se faz acompanhar de Sua Excelência o Ministro do Ultramar, Comandante Sarmento Rodrigues, e ainda por, nesta altura, se ir proceder à inauguração do primeiro troço do alargamento da bitola. Só este facto, o do alargamento, justifica o ar festivo, mas se atendermos ainda que, para dar maior relevo a este facto, Vossa Excelência, Senhor Presidente da República, dignou-se pessoalmente presidir a este acto, então com mais razão a festa tem muito maior significado.

E' que a tarefa agora levada a cabo, é, sem dúvida, um dos passos mais transcendentales da vida deste caminho de ferro e que lhe há-de permitir ocupar o lugar a que tem direito, no sistema de comunicações do Sul de Angola.

Senhor Presidente da República: — São dados por concluídos os trabalhos de transformação da bitola do primeiro troço do Caminho de Ferro de Moçâmedes, numa extensão de 169 quilómetros, ligando a cidade de Moçâmedes com a povoação de Vila Arriaga.

Com a conclusão desta primeira fase dos trabalhos, atinge-se um dos objectivos do grandioso

programa de transformação, prolongamento e reequipamento desta rede ferroviária.

Materializa-se assim a primeira parte do desejo do Governo de transformar este caminho de ferro, inicialmente construído para fins militares, na via de comunicações que há-de decisivamente contribuir para o desenvolvimento das terras do Sul de Angola.

Com efeito, enquanto que as pequenas locomotivas, que agora cedem a sua vez às potentes Garratt, rebocavam composições da ordem das 120 toneladas, as novas que agora entram ao serviço, rebocarão comboios da ordem das 800 para as 1.000 toneladas. Independentemente deste espectacular aumento de capacidade de transporte com que a rede fica dotada, há que atender ainda às vultuosas aquisições em material, tanto de passageiros como de carga, que colocam este caminho de ferro num dos melhores da Província.

Senhor Presidente, vai Vossa Excelência, assinando o auto e queimando com o fogo da fornalha da locomotiva a simbólica fita, inaugurar solene e festivamente esta primeira fase dos trabalhos de transformação deste caminho de ferro e que agora são dados como terminados.»

Do discurso do sr. Nuno Pedroso, presidente da Associação Comercial da Huila, que falou em seguida, recortamos esta passagem:

«Está V. Ex.^a, neste momento, inaugurando uma das muitas e grandiosas obras enquadradas no importante Plano de Fomento Nacional. A transformação deste caminho de ferro; o seu prolongamento; a construção do porto de Moçâmedes; o povoamento do vale do Cunene e doutras razões irrigáveis são melhoramentos, estamos certos, que garantem um grandioso desenvolvimento económico e uma vasta colonização que descongestionará o excesso de população, onde o haja no território português. Assim o nível de vida dos portugueses se elevará notoriamente à medida que este glorioso Plano vá sendo executado.»

O sr. general Craveiro Lopes, que encerrou os discursos com uma alocução em que exaltou o esforço dos bons portugueses que se encontram em África, em vez de cortar a simbólica fita de todas as inaugurações, queimou-a com fogo que lhe trouxeram da fornalha da locomotiva do novo comboio.



Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 1 de Julho de 1904)

Cintra á Praia das Mações

Reuniu no dia 23, em segunda convocação, a assemblea geral d'esta companhia, sob a presidencia do sr. José Joaquim Lopes Gonçalves, tendo por secretarios os srs. Mendonça e Costa e Alberto Maia.

O fim d'esta reunião era a approvação das bases do contracto pelo qual, passando a companhia a denominar-se «Cintra ao Oceano» todo o activo e passivo fica a cargo dos credores representados pela Sociedade Westinghouse, ficando este grupo gratuitamente com 4.500 das 8.000 acções da companhia, ou melhor, 9.000 das 16.000 que ficam constituindo o capital, porque as acções ficam reduzidas a meio preço.

Por este premio a sociedade Westinghouse acceita o pagamento dos seus debitos, e satisfaz os dos demais credores, em obrigações de 90\$000 réis ao par, tomando ainda d'este papel até o valor de 3.600 libras para habilitar a direcção a concluir a linha até a Praia e até S. Pedro e instalar a iluminação electrica em Cintra, S. Pedro e Praia das Mações.

Parece nos pouco dinheiro para tanta obra; no entanto a direcção da companhia fica agora em boas mãos que conseguirão fazer o milagre senão da multiplicação dos pães pelo menos a das lampadas.

E fica em boas mãos, dizemos, porque a companhia é, por completo, entregue ao elemento estrangeiro, graças em parte á falta de capitaes portuguezes que a ella concorreram mas graças sobretudo á pessima administração que teve em principio, adquirindo um descredito que a levou á triste situação em que se encontra.

Como consequencia foram reformados os estatutos, dando-se a faculdade de elevar o numero de directores até 7, o que dá um pouco mais de um kilometro por administrador.

Depois procedeu-se á votação dos nomes já previamente combinados para constituirem os corpos gerentes, os quaes são, para a direcção os srs. dr. Mario Pinheiro Chagas, advogado da sociedade Westinghouse, H. Luckach, socio da mesma companhia e F. Street, seu agente em Lisboa.

O conselho fiscal por seis annos, ficou composto dos srs. dr. José Albino Souza Roiz, Antonio Menezes Vasconcellos, dr. Alberto Pedroso, effectivos; Antonio Serrão Franco e Henry Schultz, substitutos.

Não nomeamos os substitutos da direcção porque estabelecendo os estatutos que os effectivos se substituem nas suas ausencias mutuamente, bem se vê que aquelles cargos ficam puramente honorarios.

Marino Franco d'Ornellas

Acaba de chegar a Lisboa, por avião, o nosso querido amigo sr. Marino Franco d'Ornellas, irmão do nosso director, sr. Carlos d'Ornellas, e despachante official da Alfândega de Ponta Delgada.

Foi com alegre surpresa que o vimos entrar nesta redacção, onde, há anos, exerceu o cargo de secretario.

Espírito culto e de compreensão viva, Marino Franco d'Ornellas sabe fazer de cada conhecido um grande amigo.

A Marino d'Ornellas, que conta demorar-se entre nós apenas alguns dias, renovamos aqui o nosso abraço cordial de sincera amizade e camaradagem.

Imprensa

«O CRONISTA»

Sob a direcção do sr. Dr. Alberto Xavier, um nome ilustre nas letras, como ensaista e jornalista, iniciou a publicação, em Lisboa, o quinzenário *O Cronista*, que se propõe ser uma verdadeir tertulia literária e uma escola de camaradagem, entre homens do mesmo officio.

A colaboração, variada, é assinada por nomes conhecidos na República das letras.

Sem carácter político, *O Cronista* tem excelente apresentação gráfica e várias secções de interesse.

Agradecemos a visita de *O Cronista* e desejamos-lhe longa vida.

Os nossos mortos

BANQUEIRO JOSÉ LOPES

Com a idade de 77 anos, faleceu em Elvas o sr. José Lopes, que, naquela cidade, durante meio século, esteve à frente, como seu gerente e proprietário, de um dos mais importantes estabelecimentos bancários do Alentejo.

O comércio e a indústria do Alto Alentejo muito fiaram a dever a este homem inteligente e amigo da sua terra.

À família enlutada, e em especial a seu sobrinho e antigo colabrador, sr. Francico da Silva Braz, nosso querido amigo, apresentamos a expressão sincera dos nossos pêsames.

MELHORIAS FERROVIÁRIAS

As camas baixam de preço em França

—Em 1956, duas classes apenas, primeira e segunda—Caminhos de Ferro Brasileiros

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

O grande acontecimento em matéria ferroviária deste verão em França, foi a baixa de preços nas camas e nos lugares «pullmans» da *Compagnie des Wagons-Lits*. É um facto sem precedentes na história dos caminhos de ferro e que há-de ter a sua repercussão em todos os países da Europa. Por agora é apenas aos comboios rápidos franceses que a nova modalidade é aplicada, mas é natural que em breve ela seja estendida a todos os caminhos de ferro europeus, havendo já a adesão dos Federais e por isso dentro em pouco o «Simplon Oriente Expresso» vai ter uma apreciável redução no preço das camas, no percurso Paris-Brig.

Desde 1 de Junho os suplementos de camas e de «pullmans» foram rebaixados de 12 a 30 %, segundo a distância percorrida, o que é muito importante. Por exemplo: de Paris a Hendaia, no rápido da noite a tarifa das camas passou de 3 700 francos para 2 600; de Paris a Marselha igual redução.

De Paris a Nice, a baixa foi de 1 300 francos, ou seja actualmente de 3 100 francos. E os «pullmans» passaram de 1 554 francos a 1 200, etc., etc.

A cama nos comboios rápidos deixou de ser um luxo para ser uma necessidade para quem viaja e para quem o tempo é dinheiro. Deitar-se uma pessoa na cama confortável da *Compagnie des Wagons-Lits* e de manhã chegar ao destino, tendo dormido no comboio como em sua casa ou no hotel é um bem apreciável e que dia a dia é mais utilizado.

É preciso, porém, que o custo dessa comodidade não vá além da lógica e das possibilidades. Assim o entenderam os *Wagons-Lits*, gesto a que o público há-de saber corresponder.

Os comboios rápidos dia a dia têm maiores velocidades, e por isso já temos em França marchas sem paragens como a do «Sud-Express» entre Bordeaux e Paris, 581 quilómetros, e entre Paris e Bru-

xelas 311; atravessando-se a fronteira sem paragem e por isso sem mudança de locomotiva.

A par dessas facilidades oferecidas ao público, daqui a dois anos, em 1956, as classes ferroviárias serão reduzidas a duas, o que é de uma importância considerável para o público e para a exploração ferroviária.

É-me grato registar que foi o meu ponto de vista — e por vezes exposto na *Gazeta* e algures — que triunfou; duas classes sim, mas primeira e segunda. Alguns caminhos de ferro europeus que haviam quase suprimido a primeira classe, como a Bélgica, a Alemanha e os países escandinavos, queriam que, visto o hábito de público, as composições dos comboios se estabilizassem na 2.ª na 3.ª classe; outras, como a Inglaterra, exigiam que a 1.ª e a 3.ª classes fossem adoptadas em todos os países, havendo, até, quem lembrasse a fórmula de classe superior e inferior, ou classe especial e geral.

Não. A lógica manda que havendo duas classes, se chamassem *primeira* e *segunda*. A França e vários outros países já se manifestaram a este respeito e por isso vamos para a primeira e segunda classes.

Os preços é que mudam em França; a tarifa de segunda passa a ser a actual da terceira, (6 francos e 25 centimos por quilómetro), e a da primeira 40 % mais do que aquela ou seja 8 francos e 75 centimos, mais 95 centimos que o da segunda actual, que é de frs. 7,80 e menos 1,85 que a da primeira, cujo custo já reduzido é de 10,60 por quilómetro, ou seja menos 17 1/2 %.

Apesar da adaptação que está sendo feita no material em que algumas carruagens de terceira classe passarão a denominar-se, segunda e, algumas destas, primeira, o público ficará admiravelmente servido, tanto mais que, como é lógico, as carruagens de construção mais recente circularão nos rápidos e expressos de maior percurso.

Viajando, há pouco, de Bordeus para Paris, no rápido de Hendaia, encontrei-me com um funcionário superior da S. N. C. F., meu velho amigo, que diante dos meus louvores à carruagem em que viajávamos, quis mostrar-me as outras todas de recente construção.

As de segunda classe só tinham 8 compartimentos e estes com a largura e estofos iguais aos de primeira, para que quando a transformação se fizesse houvesse apenas que mudar-lhe a nomenclatura. As de terceira classe, como as outras dotadas de excelente suspensão, deixam a perder de vista as comodidades oferecidas, as de há pouco de segunda e mesmo muitas de primeira classe.

Todos estes veículos têm quatro toucadores, em vez de um e dois, como até há pouco, o que não deixa de ser interessante quando neles viajem muitos passageiros.

Os engenheiros da S. N. C. F. que não param na faina de procurar comodidades para o público, estão agora a estudar o emprego de soalhos para as carruagens mais compactas e, com o emprego de amortecedores de som de forma que o barulho dos rodados seja menos incomodativo para os passageiros. Já se empregam, com o mesmo fim, carris soldados nas juntas para que as rodas ao transpô-los não tenham a mais ligeira vibração.

O que se está operando em França está-se fazendo noutros países e felizmente também no nosso, onde se está reforçando a linha do Norte, para os lados de Ovar, de maneira a reduzir ao mínimo a vibração dos rodados.

É fora de dúvida que todas estas séries de melhoramentos e de comodidades oferecidas, são devidas ao favor que o público tem prestado ao caminho de ferro que, a despeito do prodigioso desenvolvimento da aviação e do automobilismo,

continua a dar-lhe preferência, o que convém registrar.

O Brasil, por exemplo, apesar dos aviões gastarem hora e meia do Rio a S. Paulo e de ter aberto há pouco a ala direita da sua auto-estrada, verdadeira maravilha de técnica rodoviária, por onde circula um serviço frequente de auto-carros rapidíssimos e confortáveis, vê que o público não abandona a sua velha estrada de ferro, de via única, e que mede entre o Rio de Janeiro e S. Paulo 499 quilómetros.

Nesse caminho de ferro, um tanto antiquado, circulam diariamente três comboios rápidos, dois com carruagens-camas e o outro, o diurno, com salão-restaurant.

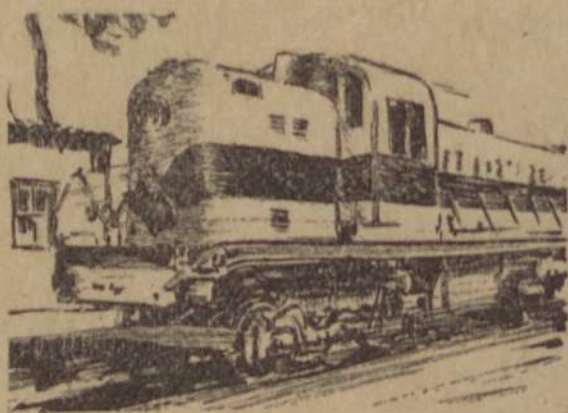
Para Minas Gerais há o mesmo número de comboios, a um dos quais deram há pouco o nome de «Vera Cruz». As lotações destes comboios são com frequência esgotadas e para acudir à afluência do público há que fazer, em certos dias, desdobramentos.

Há mais ainda. Não há caminho de ferro directo de São Paulo a Belo Horizonte, mas, apesar da distância, 922 quilómetros, há diariamente um comboio rápido que gasta 24 horas, mas que tem apreciável frequência, a despeito do avião gastar apenas duas.

Para os seus serviços suburbanos o governo brasileiro acaba de encomendar 300 carruagens metálicas de classe única, com as quais espera resolver o instante problema dos transportes da sua principal linha férrea.

Nota curiosa. A tracção ferroviária brasileira está-se fazendo, nas principais linhas, com máquinas Diesel-eléctricas, como as que circulam nos nossos caminhos de ferro.

Como se vê, em todos os países se procura modernizar os serviços ferroviários e deles tirar o melhor proveito.





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DO ULTRAMAR

Secretaria-Geral

Cartório Ultramarino

Cópia do contrato entre o Governo Português e a West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited.

O «Diário do Governo», Série II, n.º 147, de 24 de Junho, publica o seguinte:

Aos sete dias do mês de Junho do ano de mil novecentos e cinquenta e quatro, no Ministério do Ultramar e gabinete de Sua Excelência o Subsecretário de Estado, compareceram: de uma parte, como primeiro outorgante, Sua Excelência o Subsecretário de Estado do Ultramar, Professor Doutor Raul Jorge Rodrigues Ventura, outorgando pelo Ministro do Ultramar, em nome e representação do Governo Português; e, da outra parte, como segundo outorgante, West of India Portuguese Guaranteed Railway Company, Limited, com sede registada em trezentos e trinta e dois Coastal Chambers Buckingham Palace Road, City of Westminster (adiante designada por «Companhia»), representada neste acto pelo Senhor Comandante Alvaro de Melo Machado, oficial superior da Armada, viúvo, morador da Rua do Ataíde, número sete-A, nesta cidade de Lisboa, pessoa cuja identidade foi legalmente reconhecida e cujos poderes se acham devidamente confirmados por documentos que neste acto apresentou e que ficam arquivados neste Cartório Ultramarino para todos os efeitos legais.

É perante o secretário-geral deste Ministério, Doutor José Silvestre Ferreira Bossa, e as testemunhas adiante mencionadas disseram os outorgantes que acordavam em celebrar este contrato de harmonia com o disposto no Decreto-Lei número trinta e nove mil seiscentos e cinquenta, de catorze de Maio do corrente ano, com as cláusulas adiante especificadas.

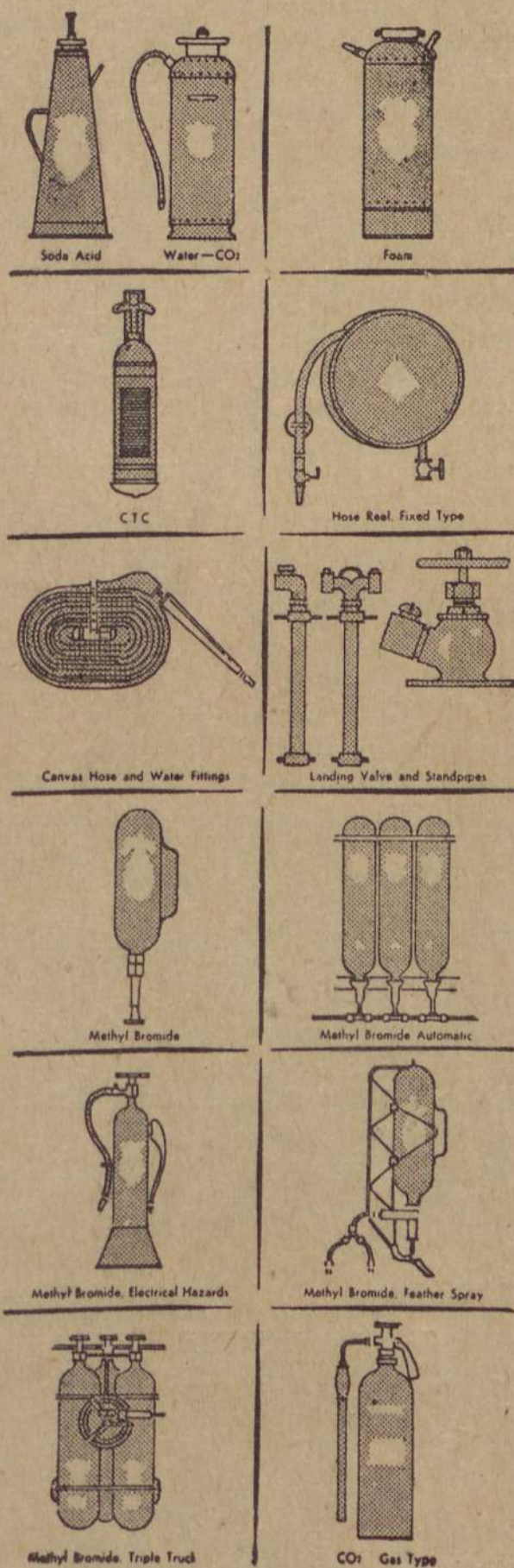
Este contrato é suplementar (I) a um contrato de dezoito de Abril de mil oitocentos e oitenta e um (que passa a ser designado por «contrato principal»), entre as mesmas duas entidades, relativo a obras portuárias e uma linha de caminho de ferro e comunicação telegráfica no Estado da Índia; (II) a um contrato subsidiário suplementar ao contrato principal, datado de dezanove de Dezembro de mil oitocentos e noventa e dois (que passa a ser designado por «primeiro contrato subsidiário») e (III) a um

contrato subsidiário, datado de seis de Fevereiro de mil novecentos e vinte e nove (que passa a ser designado por «segundo contrato subsidiário»), suplementar ao contrato principal e ao primeiro contrato subsidiário.

Considerando que

(A) Pela cláusula nove do segundo contrato subsidiário foi determinado que, no caso de o contrato principal terminar por forma diferente do decurso do prazo, o Governo Português teria direito a ser-lhe entregue a totalidade do material circulante, maquinaria, pertences de estação e material armazenado (*stores*) da Companhia, sem qualquer encargo (quer tivessem sido adquiridos com dinheiro fornecido pela Companhia ou pelo Governo doutra origem), desde que cumprisse os outros preceitos do contrato principal ou do primeiro contrato subsidiário, que lhe davam direito à entrega dos referidos material e obras, e desde que efectuasse todos os pagamentos (se ainda faltassem) a que pudesse a Companhia ter direito por força da cláusula quatro do segundo contrato subsidiário.

(B) Durante as negociações que precederam a execução



THE NATIONAL FIRE PROTECTION CO. LTD. é fabricante e fornecedora de todos os tipos de equipamento empregados na protecção e no combate contra incêndios, destacando-se os extintores de incêndio «Essex» de brometo de metilo os mais eficazes e potentes no combate de incêndios eléctricos e de todos os líquidos inflamáveis, e na protecção de toda a classe de veículos automóveis, motores terrestres e marítimos, aviões, etc.

Grande existência em armazém.

Dá-se assistência técnica à clientela, pelos nossos serviços de manutenção.

The National Fire Protection Co. Ltd.

Essex Works, Faggs Road, Feltham
Agentes gerais em Portugal, Açores e Ultramar
BLANDY BROTHERS & Co. Lda.
Rua Victor Cordon, 31-1.º - LISBOA
TELEFONES 2 8163 - 2 6166 - 3 5142

do segundo contrato subsidiário nenhuma das partes previu ou quis que a Companhia deixasse de ter direito, no caso de termo do contrato principal por forma diversa do decurso do prazo, a receber qualquer pagamento pelo material circulante, pertences da estação e material armazenado pago pela Companhia,

Desejando as partes providenciar agora a respeito da omissão de preceitos sobre o pagamento a efectuar em tais circunstâncias, acordam por este instrumento como segue:

PRIMEIRO. Se o contrato principal (contrato de dezoito de Abril de mil oitocentos e oitenta e um), alterado pelos dois contratos subsidiários (contratos de dezanove de Dezembro de mil oitocentos e noventa e dois e de seis de Fevereiro de mil novecentos e vinte e nove), for rescindido mediante denúncia feita por uma das partes à outra (em conformidade com o estabelecido nos citados contratos), seja qual for a parte denunciante e qualquer que seja o prazo de aviso usado, o Governo Português terá direito, mediante:

1) Pagamento à Companhia da importância de libras um milhão trezentas e cinquenta mil (£ 1 350 000), montante nominal do capital emitido pela Companhia em acções e obrigações na presente data;

2) Pagamento das quantias que nessa altura ainda forem devidas por força do artigo quarto do segundo contrato subsidiário;

3) Cumprimento de todas as demais obrigações do Governo Português em conformidade com as disposições do contrato principal, alterado pelo primeiro e segundo contratos subsidiários (exceptuadas as obrigações do Governo Português neles contidas de pagar o caminho de ferro, obras, todo o material circulante, maquinaria, pertences de estação e material armazenado (*stores*) da Companhia, neles mencionados);

a receber, sem mais qualquer dispêndio:

a) Os caminhos de ferro e obras indicadas nos contratos acima referidos;

b) Todo o material circulante, maquinaria, pertences da estação e material armazenado (*stores*) da Companhia, quaisquer que tenham sido as origens dos fundos com que tenham sido adquiridos esses materiais, maquinaria e pertences de estação.

SEGUNDO. O disposto na cláusula anterior em nada prejudica o disposto na cláusula sete do segundo contrato subsidiário.

TERCEIRO. O contrato principal e os primeiro e

segundo contratos subsidiários permanecerão em vigor, salvo nas partes alteradas por este contrato, e serão cumpridos como se as disposições do presente contrato neles tivessem sido insertas.

QUARTO. O presente contrato entra em vigor no próprio dia da sua assinatura.

Dou fé de que assim o disseram, outorgaram e aceitaram.

A tudo foram testemunhas presentes Fernando Abecasis de Vargas, casado, empregado de escritório, residente na Avenida de João Crisóstomo, número setenta, primeiro andar, lado esquerdo, e Doutor António George Christovam de Sousa Franklin, casado, funcionário público, morador na Avenida do Rio de Janeiro, número cinquenta e quatro, primeiro andar, lado esquerdo, Lisboa.

E depois de lido em voz alta na presença simultânea de todos os intervenientes dou fé de que os outorgantes aceitaram este contrato, em firmeza do que vão assinar a presente escritura.

Encontra-se aposta e devidamente inutilizada uma estampilha fiscal do valor de quarenta escudos e seguem-se as assinaturas:

Raul Jorge Rodrigues Ventura.

Alvaro de Melo Machado.

Fernando Abecasis de Vargas.

António George Christovam de Sousa Franklin.

José Silvestre Ferreira Bossa.

Está conforme.

Secretaria-Geral e Cartório Ultramarino, 7 de Junho de 1954. — O Secretário-Geral, *José Silvestre Ferreira Bossa.*

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

CINEMAS

COLISEU — Às 21,30 — «Cinema».

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «As mulheres amam assim»

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Círculo de Ferro»

PARQUE MAYER — Divertimentos, atracções.

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.



“GREY”
VIGAS E FERROS **T**

Agentes exclusivos para Portugal e províncias ultramarinas



NOGUEIRA Limitada

LISBOA

R. dos Douradores, 107, 1.º

Telef. P B X 2 1381 82

PORTO

134, Rua do Almada, 136

Telef. 7107

Publicações recebidas

A Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado — Pelo Dr. Clemente da Silva

O sr. dr. Clemente da Silva, advogado muito distinto, enviou a esta «Gazeta», com dedicatória amistosa, um exemplar de um trabalho importante, intitulado «A Caixa de Reformas e Pensões dos Caminhos de Ferro do Estado». O dr. Clemente da Silva, que se orgulha de ter sido aluno da Casa Pia e ferroviário, ao fechar as notas preambulares que acompanham a publicação do seu trabalho, declara:

«Julgo justificar-se e dever figurar em qualquer modesta estante de ferroviário ou casapiano a presente publicação que, embora pouco valendo como obra cultural, encerra, contudo, doutrina apropriada ao fim em vista. Uma parte dela é da minha autoria; outra, transcrita de obras adequadas e contém também a compilação de diplomas ligados ao assunto que vai tratado.

Não me moveu qualquer intuito de ganho e, apesar dos muitos dias de trabalho que a sua organização representa, os lucros líquidos, se os houver, reverterão inteiramente e em partes iguais, para o Montepio dos Ferroviários e para a Casa Pia Atlético Clube (Ateneu Casapiano), o que faço gostosamente pela simpatia que me merecem todos aqueles que tiveram uma origem semelhante à minha».

Estamos na presença de um trabalho muito útil, que os ferroviários interessados não deixarão de adquirir ou pelo menos consultar com proveito, tanto

mais que contém além de diplomas, decisões e anotações posteriores, sentenças e acórdãos contraditórios dos tribunais de Trabalho do Porto, Lisboa e Supremo Administrativo.

E' justo que este trabalho do sr. dr. Clemente da Silva tenha a aceitação que merece.

Companhia de Caminhos de Ferro de Benguela — Relatório e Contas do 50.º Exercício

Recebemos, por oferta do Conselho de Administração, o Relatório e Contas, correspondentes ao 50.º exercício e ao ano de 1953, da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.

Segundo o Parecer do Conselho Fiscal, que aprovou as contas da Companhia, as receitas da exploração, pode dizer-se que se mantiveram no mesmo nível em relação ao exercício antecedente, visto terem atingido a elevada importância 320.824.761\$12, e, como se tinha previsto no relatório do ano anterior, as despesas de exploração agravaram-se, pelo que o rendimento líquido baixou, tendo para tal contribuído, como se previa, as próprias exigências dessa exploração, tanto no referente aos vencimentos do pessoal como à conservação do material e da via.

Durante o ano 1953 a Companhia invertiu em edifícios e novo equipamento cerca de 74 mil contos, e o número de árvores plantadas para formação dos maciços florestais destinados a garantir o fornecimento de combustível às locomotivas elevou-se a cerca de 76 milhões.

Continuaram também os trabalhos da Experiência de Colonização que, com grande êxito, a Companhia

está realizando em Angola, iniciativa louvável à qual, por mais de uma vez, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» se tem referido com o devido relevo. O Fundo de Reserva Geral elevou-se para a importância de 235.139.501\$32, atingindo o Fundo de Renovação a verba de 110.184.607\$59.

Grémio da Lavoura de Abrantes, Constância, Sardoal e Mação — Relatório de 1953

O Grémio da Lavoura de Abrantes, Constância, Sardoal e Mação, com sede em Abrantes, e de



que são directores os srs. capitão João da Costa Andrade, Manuel Alves de Oliveira e Silva e Luís Pimenta Bairrão, continua a prestar a melhor assistência aos seus agremiados, facilitando-lhes a aquisição das alfaias agrícolas, adubos, sementes e insecticidas de que carecem, com garantias de qualidade e preços.

O Grémio, no exercício de 1953, (o XIII da sua existência) criou um Posto de Sanidade Vegetal com vários Pulverizadores, tendo-se feito tratamento em dezenas de milhares de árvores, o que valorizou o produto dos pomares de muitos agremiados.

Railway Commercial Practice—vol. 1—
—General and Passenger; vol. II
—Freight. by H. F. Sanderson, with
a foreword by David Blee, Member,
The Railway Executive. London,
Chapman and Hall. 1952

Esta obra exaustiva de H. F. Sanderson, sobre a Administração Comercial dos Caminhos de Ferro (com um prefácio de David Blee, membro do Executivo dos Caminhos de Ferro da Grã-Bretanha) foi extraordinariamente bem recebida pela crítica, porquanto se trata dum tratado compreensivo e elucidativo sobre um dos assuntos mais importantes da vida moderna — os transportes por caminhos de ferro.

O autor, que principiou a vida como aprendiz, fez toda a sua carreira em várias secções da organização ferroviária inglesa, tendo sido Director da Escola Comercial para Ferroviários, onde organizou cursos especiais para os seus funcionários superiores do lado administrativo e comercial.

Com a sua grande experiência no tráfego, na exploração e na administração, e na sua actual situação de Superintendente Comercial Adjunto dos Caminhos de Ferro Britânicos, Mr. Sanderson teve a felicidade de poder adoptar, na prática, os princípios e métodos por ele defendidos na Escola de Faverdale.

No vol. I o autor trata de assuntos «gerais» e relacionados ao tráfego de passageiros, referindo-se em 21 capítulos aos problemas mais prementes que confrontam os que teem sobre os seus ombros a pesada responsabilidade de manter em perfeito funcionamento e com a satisfação dos interesses nacionais, comerciais e industriais, e particulares, num complexo serviço público.

Basta a transcrição dos títulos dos capítulos para se fazer uma ideia da vastidão dos assuntos versados nestes 2 volumes.

Vol. I. Educação ferroviária; Características industriais dos caminhos de ferro ingleses; Legislação ferroviária; Relações com o público: gerais e ferroviários; Organização da Indústria; Necessidades públicas — Combóios para passageiros; Excursões e Combóios especiais; Combóios Suburbanos; Problema dos ramais; Tráfego de encomendas; Indústria de pesca; Transportes a baixa temperatura; Material rolante; Tratamento dos passageiros nas estações; Trabalho numa grande estação para passageiros; Preço dos bilhetes; Os passageiros; Métodos administrativos e Problema do pessoal.

O segundo volume, dedicado a «Mercadorias», tem 20 capítulos, referindo-se os principais aos seguintes tópicos: Necessidades de transporte na indústria do carvão; no comércio de ferro e aço; nas exportações e importações pelos portos; na agricultura; no comércio de distribuição; na indústria têxtil, etc., etc.

Enfim, trata-se duma obra sólida e elucidativa, cheia de ensinamentos práticos e de bom senso, que muito embora seja baseada nos princípios, nos métodos e na prática da exploração comercial dos Caminhos de Ferro da Grã-Bretanha, é de grande interesse para todos aqueles que, onde quer que estejam, teem a seu cargo a pesada responsabilidade da administração dos transportes ferroviários.

C. E.

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 da Luta, 30, 4.º andar

LISBOA

CEL

é a marca de condutores
eléctricos QUE SE IMPÕE

Recortes sem Comentários

Contrabando

BOSTON, 8 — No momento em que se apresentava, com a sua bagagem, à alfândega do aeroporto, depois de desembarcar do avião de Francoforte, o negociante de diamantes, Samuel Leiser, foi acometido de doença súbita. Transportado ao hospital, foi submetido a um exame pelos raios X, o que permitiu descobrir que tinha «no interior do corpo» perto de 200 quilates de diamantes, num valor de cem mil dólares. A Alfândega pretende apreender a mercadoria, mas o autor do delito entrou em coma. — (F. P.).

A campanha contra o «Pé descalço»

O *pé descalço*, além de ser um hábito feio e incompatível com as normas da civilização e do progresso, constitui também um perigo constante para a saúde daqueles que o praticam. Com efeito, inúmeras doenças pode este mau hábito ocasionar, como tétano, etc.

Na nossa terra, infelizmente, também existe o *pé descalço*, nomeadamente entre as classes piscatórias e operárias.

Em grande parte dos casos, o *pé descalço* é mais uma força de hábito do que propriamente a impossibilidade financeira da pessoa se calçar. Dada a modesta quantia que pode custar o mais simples e rudimentar calçado, não há justificação para se ver tanta gente descalça.

Espinho é uma terra de turismo e, por conseguinte, o *pé descalço* tem que desaparecer, como espectáculo triste que se oferece aos nossos turistas e veraneantes.

Urge criar-se entre nós uma frente comum de esforços, destinada a combater eficazmente tão lamentável hábito.

Com a colaboração da Câmara, Comissão de Turismo, Polícia, professores primários, proprietários, directores e gerentes de fábricas, oficinas e outros estabelecimentos de comércio, particulares, etc. — será possível fazer vingar a campanha contra o *pé descalço*.

Mão à obra, pois.

(De Defesa de Espinho)

6.000 «fracks» alugados para a Semana de Ascot

LONDRES, 15 de Junho — Começa hoje a famosa Semana Hípica de Ascot e já não se encontra um só «frack» para alugar em toda a cidade de Londres. O guarda roupa Moss Brothers, por exemplo, alugou os seus 6.000 «fracks» aos homens da sociedade elegante londrina...

Com efeito, os amadores do hipismo que praticam ao mesmo tempo a arte de bem-vestir não ousariam apresentar-se em Ascot sem o «frack» tradicional, nem sequer no dia «Informal», isto é, o único em que a rainha Isabel, seu marido, o duque de Edimburgo, e convidados não assistem às corridas.

No programa, figuram trinta provas, todas elas importantes, se bem que talvez não revistam para turistas ingleses o interesse das duas famosas corridas, Derby e Saint-Leger. Os melhores cavalos ingleses e muitos franceses vão correr em Ascot. — (F. P.)

Mulheres que fumam

A' hora do chá, vi uma senhora de aspecto distinto, com os formosos 30 anos de Balzac, a tomar chá.

Elegante, bem vestida, atraía os olhos de quem ama e procura a beleza.

Demorou-se.

Parecia esperar alguém.

Em certa altura, puxou de uma cigarreira de prata e começou a fumar.

Olhei-a com piedade.

Quebrara-se o encanto.

Que pena, fumar!...

Desastrosa educação a que permite desvairios tais.

Como é possível aberrações destas, praticadas por senhoras?

Tristes arremedos de falsas distinções, importadas do estrangeiro, à imitação das estrelas do Cinema.

Duas meninas entraram e dirigiram-se à senhora. Quero continuar a tratá-la assim...

As três saíram pouco depois.

E eu fiquei a pensar: como há-de essa mãe saber educar as filhas?

(Do Eco de Estremoz)

RONDA DOS BAIRROS



BENFICA

NÃO será Benfica um bairro típico, no sentido rigoroso do termo, mas é um bairro onde não faltam motivos que justifiquem uma demorada visita.

Bastava o «Parque Silva Porto», no «terminus» da linha dos «eléctricos», para tornar Benfica um local de muito interesse. Sob a égide do nosso grande pintor paisagista do século XIX, neste parque, verdadeiro Paraíso de árvores frondosas e lindas flores, encontra grande parte da população de Lisboa excelente ambiente para passar as tardes calmosas de Verão.

Aos amadores de evocações do passado, Benfica recorda ainda as antigas Quartas-feiras de Cinzas e Quintas-feiras de Espiga, com noitadas de estúrdia no Califa, Charquinho e Pedralvas, até ao romper da manhã, quando as saloias desciam à cidade com as grandes trouxas de roupa à cabeça.

No caminho de Benfica encontram-se o modelar «Instituto de Oncologia», o «Jardim Zoológico» (uma das grandes maravilhas de Lisboa), o «Instituto dos Pupilos do Exército» e a «Escola do Magistério Primário».

Servem este bairro os «eléctricos» da carreira n.º 1; e os autocarros das carreiras n.ºs 15 e 29.



Heller

*Drops e Caramelos
de Luxo*

WIEN - BELFAST - TORINO
NEW YORK - LISBOA

OS VINHOS

MESSIAS

IMPÕEM-SE PELA
SUA QUALIDADE

Depositário nos distritos de Lisboa e Setúbal:

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

ARMAZÉM

A Z A M B U J A

Telefone: 50

ESCRITÓRIO

Travessa da Glória, 19

Telefone: 2 6317

L I S B O A
P O R T U G A L

MALA REAL INGLESA

ROYAL MAIL LINES, LTD.

CARREIRAS PARA O BRASIL E RIO DA PRATA

AGENTES EM LISBOA

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

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

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

Avenida 24 de Julho, 1, 1.^o - Telef. 31581 (7 llnhas)

AGENTE NO PORTO:

TAIT & C.^o

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

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, 2, 3.^o, Esq.

(a Santos) - **L I S B O A**

Telefone 6 4972

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 —