

11.º do 67.º

Lisboa, 16 de Agosto de 1954

Número 1600

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADA EM 1888

REVISTA QUINZENAL

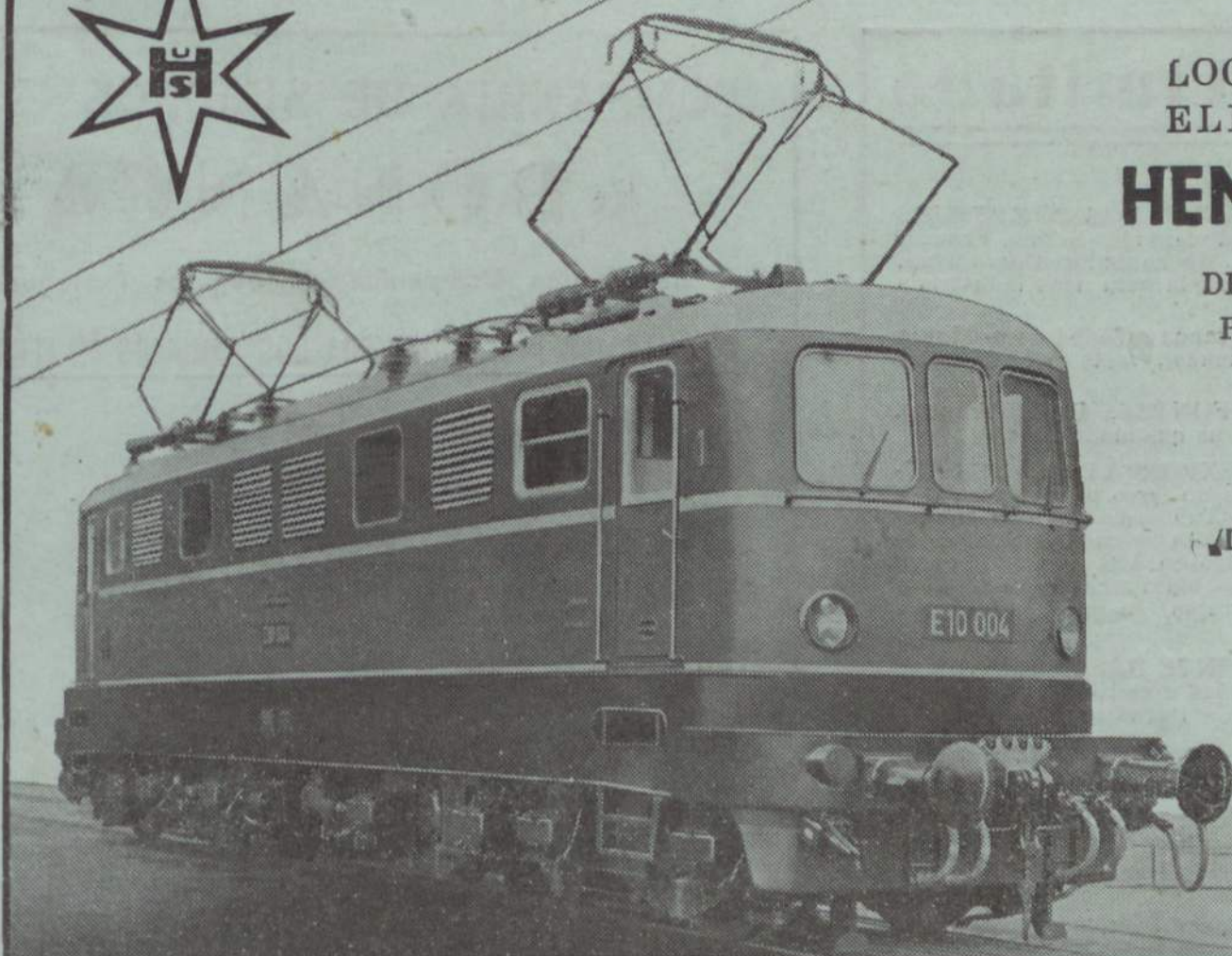
COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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



LOCOMOTIVAS
ELÉCTRICA
HENSCHEL

DE TODOS OS TIPOS
PARA QUAISQUER
FINS

Locomotivas do C. F.
Fed. Alemão

HENSCHEL & SOHN KASSEL

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

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, L.^{da}

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-2048

Telegramas: «Sorefame»

AMADORA

Construções Metálicas

Carruagens de Caminhos de Ferro

Equipamento das grandes barragens comportas

Caldeiraria * Soldadura eléctrica

Válvulas condutas forçadas

Reservatórios metálicos

Estruturas metálicas

Motores a gasolina e petróleo

BERNARD e VILLIERS

Motores Diesel

BERNARD — VENDEUVRE

de 6 a 90 C. V. — 1.000/1.500 r. p. m.

IMPERIAL KEIGHLEY (IK)

de 6 a 70 C. V. — 650 a 240 r. p. m. (lentos)

Bombas, para todas as profundidades e todas as capacidades

Grupos moto e electro-bombas

Bombas para poços profundos e bombas submersíveis

Peças sobressalentes para todas as máquinas vendidas

Motores eléctricos — Disjuntores automáticos, reguláveis para luz e força motriz — Cabines transformadoras de alta tensão — Aparelhagem eléctrica de alta e baixa tensão — Pequenas máquinas ferramentas eléctricas

Mecano Eléctrica, Lda.

Rua da Boa Vista, 84-94

Av. dos Aliados, 156-162

LISBOA

PORTO

Telef. 22300 e 31396 PBX

Telef. 20513 e 28758

NOGUEIRA Limitada

Representantes de:

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMPTEURS ET MATERIEL D'USINES A GAZ — Montrouge (Seine), França. A maior fábrica especializada, francesa, de contadores para água, gás e electricidade — Aparelhos de medida para usos industriais e de laboratórios.

DAVUM EXPORTATION, Paris (França). Todos os produtos siderúrgicos, estacas-pranchas (Palplanches), vigas GR3Y, Folha de Flandres.

SOCIÉTÉ COMMERCIALE DES FONTES, Paris (França). Ferro de fundição — Hematites de todas as qualidades.

COMPTOIR FRANCO-BELGE D'EXPORTATION DES TUBES D'ACIER, Paris (França). Tubos de ferro para água, gás e vapor — Tubos de aço para caldeiras — Tubos de aço para sondagens — Tubos de aço para móveis, bicicleta e canalizações eléctricas — Tubos para a indústria de petróleo API — Tubos de aço para canalizações subterrâneas — Tubos hidráulicos — Tubos para elementos de sobreaquecedores — Garrafas de aço para gases liquefeitos — Postes tubulares.

SOVEDA-SOCIÉTÉ POUR LA VENTE DES ACIERS, Paris (França). Aros de aço para rodas e vagões e carruagens — Eixos de rodas — Perfis para caixilharia metálica — Peças forjadas — Rodas Monobloco.

COMPAGNIE DES SURCHAUFFEURS, Paris (França). Sobreaquecedores para caldeiras.

TREFILERIES & LAMINOIRS DU HAVRE, Paris (França)

COMPAGNIE FRANÇAISE DES METAUX, Paris (França) Metais não ferrosos — Cabo de alumínio-aço.

SOCIÉTÉ VALLOURE, Paris (França). Curvas e acessórios de aço para a indústria petrolífera e outros fins industriais.

USINES & BOULONNERIES HERMANT HICGUET, Hautmont (Nord) — França. Parafusos, tirafundos, crapauds, anilhas, etc.

STEIN & ROUBAIX, Paris (França). Fornos para todas as indústrias — Fornos especiais — Grelhas, queimadores e mais acessórios para caldeiras.

«SIDELOR» — UNION SIDERURGIQUE LORRAINE — Département Exportation Matériel de Voie, Paris (França). Carris e outro material de via.

107, Rua dos Douradores — Telef. PABX 21381-21382
LISBOA

136, Rua do Almada — Telef. 27167 — PORTO

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

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. CARRERA, Apartado 4069 Madrid

1600

16 — AGOSTO — 1954

ANO LXVII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinatura: Portugal
(semestre) 30\$00. Africa (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

Os Caminhos de Ferro de Angola e o seu papel económico e social	225
O «Sud-Express» e o «Lusitânia-Expresso» ao serviço do Tráfico Transatlântico, por GUERRA MAIO.	228
Ecos & Comentários, por SABEL.	230
Há 50 anos	230
Instrução Profissional	231
Curiosidades da imprensa estrangeira, por JORGE RAMOS.	232
Linhas Estrangeiras	233
Imprensa	233
Publicações recebidas.	234
Recortes sem Comentários	235



Os Caminhos de Ferro de Angola

e o seu papel económico e social

É sempre com grande interesse que recebemos os Relatórios do Banco de Angola. Esses Relatórios, escritos e desenvolvidos com notável clareza e larga cópia de informações, colocam-nos perante as vitoriosas realidades e as possibilidades portentosas daquela nossa florescente província ultramarina.

Dedicando-se aos assuntos económicos de Angola, o Relatório seria incompleto se, nas suas páginas, não se referisse a um dos factores mais importantes do progresso daquela Província, que, pelo seu portuguesismo, tanto impressionou o eminente sociólogo brasileiro Gilberto Freyre. Com efeito, os Relatórios do Banco de Angola dedicam sempre um capítulo especial aos transportes ferroviários.

Elemento de primeira ordem na fixação do português europeu e da penetração no interior, as linhas angolanas, como se lê no Relatório referente ao exercício de 1953, contribuíram consideravelmente para o total da quilometragem dos Caminhos de Ferro de toda a Africa.

A construção das vias férreas africanas — Angola, em 1888, possuía apenas 45 quilómetros de linhas — alcançou a maior intensidade entre 1900 e 1932.

Efectivamente, em 1880, a extensão das linhas em exploração não atingia 1 000 quilómetros; em 1900 era de quase 8 600 quilómetros e em 1910, de 30 900 quilómetros aproximadamente. É a partir de 1910 que o desenvolvimento ferroviário atinge números consideráveis, pois, entre aquele ano e 1932, as linhas férreas duplicaram a sua extensão, andando actualmente por volta de 63 000 quilómetros as linhas africanas. As nossas linhas angolanas contavam, em 1952, 2 489 quilómetros, quilometragem

que será sensivelmente acrescida com o ramal do Congo e a conclusão das extensas variantes do Caminho de Ferro de Moçamedes, na direcção do leste e de sul.

O seguinte quadro dá-nos a evolução das linhas férreas angolanas de 1888 a 1953:

1888	45	quilómetros
1899	363	»
1907	515	»
1913	1 104	»
1926	1 676	»
1934/37	2 318	»
1941	2 344	»
1942/43	2 353	»
1944	2 379	»
1945/47	2 395	»
1949	2 448	»
1953	2 518	»

A propósito deste quadro, o Relatório em questão observa:

«Vê-se que o caso de Angola não se filiou no condicionalismo criado pela guerra, como sucedeu noutras regiões de Africa, pois já em 1937, com uma extensão de linhas da ordem dos 2 318 quilómetros, a Província havia conquistado lugar saliente na rede dos Caminhos de Ferro do Continente Africano».

Em seguida faz este comentário que convém registar:

«E se é certo que a construção das vias férreas em Africa está estreitamente subordinada à exportação de minérios e de produtos agrícolas, no que respeita a Angola, a par do aspecto económico, certamente primordial, também não se perdeu de vista a fixação de núcleos populacionais e a acção civilizadora».

E o Relatório informa:

«Nem sempre foi feliz, sob o ponto de vista económico, o traçado dessas linhas, mas nas obras projectadas e em curso procura-se atenuar o mal, construindo outros que se propõem promover a exploração de regiões dotadas de largas possibilidades».

Depois, o Relatório, sublinha:

«Acrescente-se que procedemos à construção de Caminhos de Ferro no Ultramar numa altura em que muitos países europeus ainda não possuíam vias férreas».

Tem interesse a seguinte nota da quilometragem das vias férreas de Angola:

Caminho de Ferro do Amboim . .	123
» » » de Benguela . .	1 348
» » » de Luanda . . .	648
» » » de Moçâmedes .	370
Total . .	2 489

Em 1953, os Caminhos de Ferro angolanos registaram o seguinte movimento:

	Passageiros	Carga (ton.)
Caminho de Ferro do Amboim	5 625	33 396
Caminho de Ferro de Benguela	788 065	2 095 283
Caminho de Ferro de Luanda	432 910	260 017
Caminho de Ferro de Moçâmedes . . .	41 212	58 623
Totais	<u>1 267 822</u>	<u>2 447 319</u>

A estes números correspondem as receitas totais de 368 822 contos, assim discriminadas:

	Passageiros	De carga e outras
Caminho de Ferro do Amboim	171	4 512
Caminho de Ferro de Benguela	12 854	301 998
Caminho de Ferro de Luanda	7 457	36 194
Caminho de Ferro de Moçâmedes . . .	1 503	4 132
Totais	<u>21 985</u>	<u>346 837</u>

Caminho de Ferro de Amboim

Esta linha, sendo a de menor extensão da Província — 123 quilómetros do Porto

Amboim à Gabela — é, contudo, da maior importância na economia da região de Amboim, que é, como se sabe, a zona, por excelência, do café de Angola.

O Relatório informa que tem merecido especial atenção o projecto do seu prolongamento até ao colonato europeu da Cela, sendo de crer que, em futuro próximo, se valorize notavelmente quando servir, com o seu prolongamento, as regiões da Cela, do Elbo, da Sanga, da Quibala e outras no planalto do Quanza-Sul, sua zona de influência, ligando-as por mais baratos fretes do litoral.

Em 1953 o seu material circulante foi melhorado com uma locomotiva Diesel e 6 vagões de 8/10 toneladas.

Nos últimos três anos, registou o movimento e as receitas que abaixo se indica:

	MOVIMENTO		RECEITAS (contos)	
	De passageiros	De carga (ton.)	De passageiros	De carga e outras
1951	10 062	26 378	188	3 820
1952	7 161	27 989	233	3 820
1953	5 625	33 399	171	4 512

Observando estes números, verifica-se que houve apreciável aumento no transporte de carga, embora haja diminuído o número de passageiros, esse facto não teve repercussões nas suas receitas devido ao acréscimo do transporte de mercadorias.

Caminho de Ferro de Benguela

O Caminho de Ferro de Benguela é, económica e socialmente, a mais importante linha férrea de Angola. É a de maior extensão — 1.348 quilómetros — e é precisamente por ela que se estabelece a ligação de Angola com Moçambique. A sua importância, na ordem internacional, — sublinha o Relatório — será acentuada se o Lobito vier a ligar-se com Dar-es-Salem, no Indico, através da via férrea em construção Kani-na-Kabalo, no Congo Belga. Este caminho de ferro tem sido um dos principais factores da economia da Província.

Os investimentos previstos nos seus programas de 1948-1954, vão além de meio milhão de contos e trazem à Companhia encargo superior ao rendimento líquido

apurado de 1948 a 1952, que subiu à elevada cifra de 495 000.

O movimento e as receitas nos últimos três anos são-nos dados pelo quadro seguinte:

	MOVIMENTO		RECEITAS (Contos)	
	De passageiros	De carga (ton.)	De passageiros	De carga e outras
1951	778 504	1 919 648	11 251	236 381
1952	744 047	2 088 256	12 468	300 407
1953	788 075	2 095 283	12 854	301 998

Caminho de Ferro de Luanda

Este caminho de ferro serve de escoante aos produtos de exportação provindos dos centros de produção das regiões de Malange e do Congo, sendo, portanto, a segunda linha em valor económico de Angola.

A construção de uma linha já designada como ramal do Congo, e para cuja obra o Plano de Fomento Nacional destinou a soma de 204.000 contos, constitui uma medida de grande valor económico. Esta via férrea, além de servir regiões em franco desenvolvimento, promoverá a ligação de parte de Luanda à rede ferroviária do Congo Belga. A nova linha — o ramal de Caxito, que ligará esta vila ao ramal de Catete e atingirá Quibaxi, projectando-se, no futuro, estendê-la até ao Congo, através da Damba e de Maquela do Zombo.

De 1951 a 1953, o movimento e as receitas foram as seguintes:

	MOVIMENTO		RECEITAS (Contos)	
	De passageiros	De carga (ton.)	De passageiros	De carga e outras
1951	472 022	256 315	6 902	35 783
1952	510 195	258 550	7 211	33 142
1953	432 910	260 017	7 457	36 194

Caminho de Ferro de Moçâmedes

Em 28 de Maio de 1953 inaugurou-se, neste caminho de ferro, o troço Chibia-Chiango, que, segundo se espera, irá compensar o *déficit* verificado nos resultados da exploração Sá da Bandeira-Chibia.

Do Relatório do Banco de Angola passamos a transcrever estas linhas sobre a importância e o futuro deste caminho de ferro:

«O papel que é chamado a desempenhar, na futura ligação com a Rodésia do Sul, vai dar a esta via férrea um lugar de destaque nas comunicações africanas.

O seu prolongamento no sentido do sul, em direcção ao Cunene, já atingiu, no final do segundo troço de construção, a povoação do Chiango; no sentido de leste, prosseguem em bom ritmo os trabalhos da via de penetração que, por agora, não deverá ultrapassar Serpa Pinto.

Às realizações em curso tem o Governo dispensado a melhor atenção, dotando-as com as verbas necessárias a uma boa actividade. Basta referir que nas obras realizadas nos últimos anos despenderam-se 245.658 contos e que está prevista, para obras já em curso ou a empreender, a elevada quantia de 800.000 contos.

Por conta desta dotação, já foram adquiridos 300 quilómetros de via, no valor de 101.000 contos, e 6 locomotivas *Garrats*, que devem importar em cerca de 33.000 contos.

Deve notar-se que a eficiência deste caminho de ferro ficou assegurada pela construção das pontes sobre o Bero e o Giraul, que garantem agora a normalidade do tráfego em todas as épocas do ano.

Os números do seu movimento e da sua receita no último triénio são-nos dados por este quadro:

	MOVIMENTO		RECEITAS (contos)	
	De passageiros	De carga (ton.)	De passageiros	De carga e outras
1951	25 777	52 219	963	4 084
1952	31 615	64 866	1 335	4 210
1953	41 212	58 623 (*)	1 503	4 133

Elementos de alta importância na civilização da Africa Portuguesa, da conquista do interior e das relações comerciais e sociais das colónias vizinhas, o Relatório do Banco de Angola ocupou-se, como não podia deixar de ser, dos caminhos de ferro daquela nossa próspera Província Ultramarina, um grande mundo em formação, como lhe chamou alguém.

Agradecemos ao Governo do Banco a oferta de um exemplar do seu notável Relatório, que nos proporcionou o prazer de traçar estas páginas e nelas incluir os seus interessantes dados e comentários.

(*) Não inclui o transporte de 4 787 cabeças de gado.

O «Sud-Express» e o «Lusitânia-Expresso»

ao serviço do Tráfico Transatlântico

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

EM 1927, faz agora 27 anos, fui ao Brasil e à Argentina, em comissão da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e da Administração do Porto de Lisboa, fazer propaganda da via terrestre, Lisboa-Paris, em seguimento da travessia marítima da América do Sul. Essa propaganda compreenderia conferências, as quais tiveram grande repercussão na imprensa, exhibições de filmes do porto de Lisboa e dos nossos sítios pitorescos, distribuições de folhetos, etc.

Se o trabalho constituiu um êxito, pela divulgação dos serviços ferroviários Lisboa-Paris, o resultado foi medíocre. A companhia e as agências marítimas solicitadas a colaborar no que então se chamava Cais da Europa, o porto de Lisboa, não mostraram o menor interesse pelos nossos comboios de luxo, nem com o turismo europeu a começar em Portugal. Convinha-lhes que os passageiros fossem o mais longe possível a bordo dos seus vapores e se não desviavam a clientela que pretendia desembarcar em Lisboa, não faziam a menor menção aos nossos serviços ferroviários.

Duas vantagens oferecia o «Sud-Express»: evitava aos passageiros timoratos o golfo de Gasconha, com frequência revolto, e oferecia ao mesmo tempo o ganho de um dia e às vezes dois, na viagem da América do Sul a Paris. Mas nem assim; algumas das agências no Rio e Buenos Aires diziam mesmo que a travessia marítima Lisboa, Havre e Cherburgo não dava aos passageiros incómodo de espécie alguma, porque os navios tinham avultada tonelagem e por tal o balanço era diminuto. Esquecendo se, neste caso, do velho conceito: *grande nau, grande tormenta*.

Apesar das companhias de caminhos de ferro interessadas no tráfego Lisboa se esforçarem em melhorar os serviços e de alargarem para 6 meses, creio mesmo para um ano, a validade dos bilhetes de ida e volta, Lisboa-Paris e que tenham 30 por cento de desconto, quando vendidos na América do Sul, o aproveitamento foi quase nulo.

São verdades amargas que convém recordar.

A situação agora mudou. A Companhia Colonial de Navegação resolveu pôr ao serviço do tráfego América do Sul-Paris, os seus excelentes e

rápidos paquetes — os mais velozes do trajecto — «Vera Cruz» e «Santa Maria», com bilhetes combinados, não só de Lisboa para Paris e vice-versa mas igualmente de e para Madrid; tanto mais que Lisboa é o porto de mar mais próximo da capital espanhola e a que está affecto um comboio magnífico, o «Lusitânia-Expresso».

Ora tanto este como o «Sud-Express» democratizaram as suas composições, admitindo passageiros com bilhetes ordinários de 1.ª e 2.ª classes, além dos lugares de cama no percurso luso-espanhol. A viagem tornou-se assim não só mais económica, mas o passageiro pode interrompê-la a seu talante sem marcação antecipada do lugar.

Não se pode agora argumentar com a rapidez da viagem de Buenos Aires ou do Rio de Janeiro a Paris via Lisboa; pois quem tem pressa vai de avião, mas com a comodidade do percurso, visto o passageiro tendo por objectivo Paris, ou mais além, poder visitar no caminho, Madrid, Burgos, São Sebastião, Biarritz, Bordeus, Lourdes e ir mesmo fazer uma cura a Vichy, para o que tem um comboio directo e rápido à passagem do «Sud-Express» em Bordeus.

Isto sem falar na vantagem de fazer um percurso diferente, aquele a que está habituado, sempre interessante e evitando o mar revolto do Golfo de Gasconha.

Até aqui quem fosse a Paris, via Havre ou Cherburgo, e quisesse visitar os Pirineus, descia para o Sul; agora pode fazer a viagem ao inverso, com apreciável economia de tempo e de dinheiro, alargando mesmo as paragens, a Salamanca, indo pela via directa, ou Segóvia e Escorial, indo por Madrid.

Havia o embaraço das malas grandes, mas essas podem agora ser expedidas para Paris, pelo caminho de ferro, sem serem acompanhadas. Outra vantagem é a dos passageiros poderem-se deter no nosso País, onde há muito que ver e onde se passam temporadas agradáveis, o que até há pouco raros faziam, pois tendo tomado no Rio ou São Paulo bilhete directo para o Cherburgo ou para o Havre e querendo deter-se em Lisboa, só tinha seguimento, quinze dias ou um mês depois, quando não era mais.

Ultimamente o gosto pelas viagens desenvolveu-se a tal ponto que se contam os turistas pelo dobro em relação a 1938. E apesar do prodigioso desenvolvimento da aviação, há mais passageiros em vapores e em comboios que até àquela data. Daí o considerável número de agências de viagens que se estabeleceram; 150 em Paris, 90 no Rio de Janeiro, 40 em S. Paulo e uma centena em Buenos Aires. E' que o viajante de hoje tem, além do seu alfaiate, do seu sapateiro e do seu garagista, a sua agência de viagens. E' ela que trata dos bilhetes e o aconselha no que pode e deve visitar e da viagem a seguir. E como as exigências para obterem passagens, vistos e as formalidades de embarque são, infelizmente, cada vez maiores e mais complicadas, a agência de viagens trata de tudo. No Brasil, para se obter o visto de saída é até necessário que os viajantes, ali residentes, provem que nada devem ao fisco.

Na viagem que acabo de realizar e a serviço da Companhia Colonial de Navegação, no sentido de se chamar ao serviço combinado América do Sul-Paris, via Lisboa, o meu principal objectivo foi no Rio, São Paulo e Buenos Aires, o de nele interessar ao mesmo tempo, os agentes directos da companhia, e igualmente as agências de viagem, que, pelas facilidades que oferecem ao público e a que acima me referi, vendem actualmente 90 % das passagens.

Procurei um contacto sério com esses organismos explicando verbalmente e com o apoio de impressos com todas as informações referentes à viagem Lisboa-Madrid e Lisboa-Paris, demonstrando-lhes ao mesmo tempo a vantagem que havia para o passageiro de experimentarem a via Lisboa, pelas facilidades oferecidas. Foi uma tarefa árdua mas espero seja proveitosa.

E note-se bem: A maioria das agências de viagens, por não dizer a totalidade, ignorava completamente as condições em que se faz a viagem entre

as três capitais, Lisboa, Madrid e Paris e nalgumas foi com vivo reconhecimento que souberam das facilidades oferecidas.

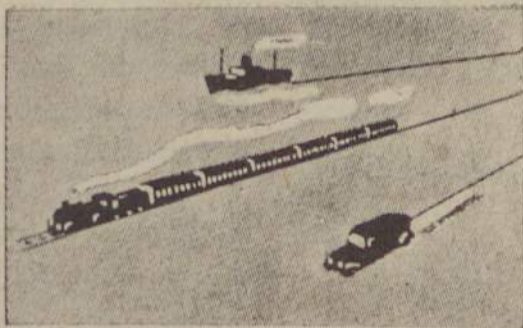
Demonstrando-lhes que o «Sud-Express» já faz a viagem Lisboa-Paris em pouco mais de 29 horas, que ele tinha uma tirada de 581 quilómetros, sem paragem, entre Bordeus e Paris e que, no ano próximo, graças às novas pontes da Beira Alta e aos trabalhos que se estão fazendo nas linhas espanholas, o percurso de Lisboa a Paris seria de 24 horas ou pouco mais.

E na verdade fácil lhes foi compreender que o passageiro poderá tomar o «Sud-Express» em Lisboa, em Coimbra, no Buçaco ou na Guarda e após uma noite bem dormida, estará, à hora do pequeno almoço, em S. Sebastian ou em Biarritz, podendo depois ir almoçar a Lourdes ou a Bordeus.

E aquele que ficar no nosso país, visitará comodamente a nossa bela capital, Fátima, Coimbra, Porto e tantos outros sítios pitorescos e de alto interesse turístico para ele, pois o «Sud-Express» o levará confortavelmente pela Europa fora.

Para terminar devo dizer que no capítulo de facilidades oferecidas aos passageiros em trânsito acabo de assistir a dois casos bem paradoxais.

Quando o «Vera Cruz» atracou ao cais da cidade de Salvador, foi anunciado aos seus 800 passageiros em trânsito, pelos alto-falantes, que podiam ir a terra sem formalidades de espécie alguma, o que todos apreciaram com regozijo e reconhecimento. No dia seguinte no Recife, portanto no mesmo país, a fiscalização da imigração, exigiu que cada passageiro deixasse à saída o seu passaporte em troca duma senha numerada, mas o serviço foi de tal maneira moroso e a impaciência daquela massa de passageiros era tal, que o chefe do serviço teve este gesto amável e de transcendente bom senso: — deixou sair toda a gente sem formalidades. Bem Haja.



Escas & Comentários

P o r S A B E L

De um dos seus numerosos leitores, o «Diário de Lisboa» recebeu uma carta, na qual aborda um assunto que merece, na verdade, ser estudado pela Administração-Geral dos C. T. T.

Eis a carta, que reproduzimos na íntegra:

«Se me permite, recorro às colunas do «Diário de Lisboa», do qual sou habitual leitor, para dar maior volume às minhas «lamentações» e ficar com a certeza de que elas chegam até quem de direito.

Várias medidas têm sido tomadas pelos C. T. T., para que se sirva melhor o público e haja um maior rendimento daqueles serviços.

Mas parece que o público nem sempre é melhor servido e disso me queixo agora:

O prédio onde habito tem, à entrada, uns receptáculos para correspondência, no qual os carteiros fazem autênticos milagres: conseguem meter e «arrumar», por uma abertura tão estreita, e num espaço tão exíguo, correspondência de razoável volume.

Assino algumas obras em fascículos, em cujos envelopes se lê: «Pede-se o favor de não dobrar». Pois esses fascículos são metidos no receptáculo e não queira saber como eu de lá os retiro, depois de um autêntico jogo de paciência.

Aconteceu a primeira vez. Admiti ter sido um funcionário pouco cuidadoso. Aconteceu segunda vez. Admiti ter sido o mesmo, ou outro funcionário também pouco cuidadoso.

Mas, ontem, o caso voltou a repetir-se. Será de facto ainda o mesmo funcionário? Ou todos os que giram na minha área têm o mesmo defeito? Ou serão instruções dadas pelos C. T. T. aos seus carteiros?

Admito mais que sejam os distribuidores que não estejam para se cansar a subir aquelas escadas de 2.º andar que, pelas alturas de Natal e da Páscoa, se apressam a galgar para «dar» as boas festas...

Com certeza a Administração-Geral não deixará de prestar atenção ao assunto, empenhada como está em bem servir o público, ordenando aos distribuidores para que entreguem aos destinatários, nos respectivos andares, todas aquelas obras que tragam a indicação de que não devem ser dobradas e cujas dimensões, como quase sempre acontece, sejam superiores às da abertura dos receptáculos colocados à entrada dos prédios.

Como, por várias vezes, temos também sido prejudicados com os «autênticos milagres» dos carteiros, a que se refere a carta acima transcrita — devem contar-se por centenas as pessoas nos nossos casos — apressamo-nos a transcrever a epístola em questão e a reforçar, com o nosso apoio, as «lamentações» nela expressas, confiando, no entanto, que tudo será resolvido com honra para ambas as partes.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Agosto de 1904)

Carta de Macau

Caminhos de ferro — Luz electrica — O atrazo da colonia

«Macau, 15 de Junho. — Em boa hora tomei o encargo de enviar-lhes d'aqui algumas noticias. Habitualmente nada ha que mereça referencia. Tudo se reduz a um funcionario que chegou, a outro que partiu, ou a alguma mesquinha intriga d'estas que nos incitam o animo a nós, que não tendo muito em que nos entretenhemos, tudo avolumamos, mas que para ahi nenhuma importancia merecem.

D'esta feita porém, e por isso dou graças aos deuses, tenho um fartote de noticias de sensação.

Por toda a China lavra uma febre de caminhos de ferro que parece epidemia. A tradicional inercia chinesa parece ter desaparecido. Vão vendo.

Elle é caminho de ferro de Shangae a Hang-chac; elle é caminho de ferro de Shanghae a Nankin; elle é caminho de ferro de Cantão a Fat-shan; elle é o caminho de ferro de Fat-shan a Samshui; elle é o caminho de ferro de Tsingtao a Teinan-fu; elle é o caminho de ferro de Yan-nan a Tonkin. E' para deixar a perder de vista a actividade americana.

Até nós, na nossa pacatissima colonia, fomos atacados do prurido da viação accelerada e fala-se de estudar nada mais e nada menos do que uma linha ferrea de Macau a Cantão, atravessando os mais ricos districtos da provincia de Quangtung, servindo uma população de cinco milhões d'almas.

Mas assim como do vivo ao pintado a differença é muito grande, tambem do falar-se ao fazer-se a differença não é menor.

Falar-se não custa; trabalha a imaginação, diverte-se o espirito e a cousa é facil; mas fazer-se...

E a ideia é realmente boa.

Macau além de ser um entreposto commercial onde veem ter as mercadorias chinezas em transito, as mercadorias de importação e as de exportação, é tambem uma cidade de prazer. O chinez vem divertir-se a Macau.

Para se fazer ideia do movimento commercial de Macau basta vêr que a China importa por este porto 4.400 contos de mercadorias estrangeiras, exporta 4.500 contos e faz passar, em transito, para varias regiões do paiz outros 4.500 contos.

Ora com o caminho de ferro, pela segurança e rapidez da viagem, este movimento ha de por força augmentar.

Quanto a passageiros estamos convencidos que o numero de pessoas que se utilizarão d'esta linha ferrea ha de ser mais do que sufficiente para pagar todas as despesas feitas com a construcção d'ella.

A esta affluencia devemos acrescentar os cinco milhões d'almas dos varios districtos de Quangtung, das quaes muitissimas por certo virão frequentemente a Macau o que lhe augmentará o movimento commercial, fazendo tambem subir os rendimentos da colonia.

Tudo vae em bem saber aproveitar as condições da nossa colonia para d'ella fazer uma estação aprazivel que convide o chinez a frequenta-la».

C.



O sr. Engenheiro Espregueira Mendes, ilustre Director-Geral da C. P., acompanhado de altos funcionários da Companhia e dos agentes diplomados

Instrução Profissional

Foram premiados vários funcionários da C. P. com diplomas de mérito e prémio por vários trabalhos apresentados

De 19 a 29 de Abril deste ano, efectuaram-se, cumprindo-se, assim, as disposições da Instrução n.º 2561, de 20 de Julho de 1952, concursos de prémios, a que se habilitaram dezasseis agentes graduados de estação, nove de trens e um de revisão de bilhetes, tendo obtido diploma, de prémio ou de mérito, os seguintes, que constam da *Ordem do Dia* n.º 4591, de 16 de Junho:

Joaquim Marques, n.º 1 546, factor de 2.ª classe de Pampilhosa — 1.º Prémio.

Joaquim da Conceição Martins, n.º 2 773, factor de 1.ª classe de Torres Vedras — Diploma de Mérito.

Abílio Soares Fernandes Ribeiro, n.º 1 885, factor de 2.ª classe de Braga — Diploma de Mérito.

Luís Aurélio dos Santos, n.º 12 405, guarda-freios de 1.ª classe da Delegação do Barreiro — Mérito.

Os diplomas, assinados pelos srs. Director-Geral e Chefe da Divisão a que os agentes pertencem e ainda pelo Chefe do Serviço de Instrução

Profissional e Presidente do Júri do concurso, foram entregues em Santa Apolónia em 1 de Julho, numa cerimónia simples, presidida pelo sr. Engenheiro Espregueira Mendes, ilustre Director-Geral da C. P.

Felicitamos muito sinceramente os agentes premiados, ao mesmo tempo que formulamos votos para que estes galardões, tão justamente atribuídos, sirvam de estímulo, e assim aumente o número de agentes diplomados da C. P..

Os homens que procuram enriquecer os seus conhecimentos profissionais, não só desenvolvem a sua capacidade de trabalho, não só prestigiam a classe a que pertencem, enobrecem também a sua própria profissão e concorrem para o progresso do País.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* que, ao longo de uma existência de quase três quartos de século, nunca deixou de exaltar os melhores valores da classe ferroviária, não podia, pois, deixar de se congratular com o êxito dos agentes acima referidos.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

A polícia de Ontário foi mobilizada para prender um misterioso indivíduo a que diversas testemunhas chamam o homem-urso, por que anda com as mãos pelo chão e arranca pedaços de carne às vitelas vivas para se alimentar. Crê-se que esta estranha criatura, que foge para as florestas logo que se sente observada, vive numa caverna.

(De *Le Journal de Bruges*)

Uma expedição científica norte-americana à Austrália descobriu novas e estranhas formas de vida animal. Entre elas figura a descoberta de certas aranhas que vivem nas águas geladas do Polo Sul e podem ser consideradas parentes remotos dos caranguejos. Vivem arrastando-se sobre as algas e sobre os animais marinhos inferiores de cujas substâncias se alimentam.

(De *United Nations World*)

A Federação de Ferroviários do Japão, considerando que são mal remunerados, resolveram, em sinal de protesto, fazer soar as sirenes das locomotivas durante três minutos à mesma hora em toda a rede ferroviária do país — o que representa um prejuízo considerável para a Companhia dos O. de Ferro Japonesa, cada vez que esta singular manifestação de protesto se realize.

(De *El Combate* — Guatemala)

Em virtude do número cada vez maior de mulheres deputados nas Câmaras inglesas, estudou-se a forma de tornar mais agradável a sua permanência ali. Poderão dispor de uma sala especial onde, nos intervalos das sessões, cada senhora terá oportunidade de continuar o seu «tricot».

(De *To-morrow Magazine* — N. Y.)

As camponesas de Vilafranca, localidade cerca de Verona, no Norte da Itália, protestaram contra o ruído peculiar dos aviões de jacto de um aeródromo militar das proximidades, alegando que tal ruído endoidece as suas galinhas e as inibe de pôr ovos.

(De *El Pregonero* — Bogota)

Em Portland (Oregon) foi preso um caixeiro viajante que se fazia passar por médico. Inúmeras raparigas de 22 a 30 anos foram por ele examinadas da cabeça aos pés.

Começaram a desconfiar de que os exames fossem uma farsa, quando notaram que o «doutor» não usava luvas de borracha.

(De *Forverts* — N. Iorque)

O cozinheiro Labouche está a tornar-se famoso em Paris. Afirma que a carne de burro grelhada é a mais deliciosa e nada há que se compare a ensopado de gato. Há pouco tempo um grupo de franceses reuniu-se em torno de uma

mesa para saborear este esquisito menu: linguíça de porco-espino, toninha assada e ensopado de estomago de tubarão.

(De *London Charivari* — Londres)

Um napolitano esperando conseguir emprego mais lucrativo em Marselha que na sua cidade natal, embarcou para aquele porto francês. Mas sofreu grande desilusão quando, logo após o desembarque, estacou, aborrecidíssimo, diante dum letreiro em grandes letras que dizia: CHEMISERIE. — «Per Bacho! «Che Miserie». Per miserie, ritorno a mia Itália.»

E regressou imediatamente a Nápoles.

(Da revista *Letras y Números* — Lima)

A estação de Morhef, a sueste da Groelândia, transmitiu uma mensagem da expedição científica que ali se encontra a 82 graus de latitude norte. A missão descobriu uma aldeia de esquimós. Até agora não se acreditava que fôsse possível o fenómeno da vida numa latitude tão elevada. Esta descoberta virá fazer grande luz sobre o problema da idade da Terra.

(De *Correnty History* — N. Iorque)

Actualmente o homem mais velho do mundo vive no Kurdistan: é o turco Sli Sealsy Agá com 149 anos, gosando de perfeita saúde. Tem um filho que já fez cem anos.

(Do *Polsk Lbrojna* — Varsóvia)

Nos Estados Unidos está a utilizar-se uma nova resina para acabamentos têxteis, o qual tornou absolutamente dispensável o uso do amido. Todas as roupas de algodão ficam beneficiadas com este invento: suportam todas as lavagens e resistem a todos os climas durante muito mais tempo.

(Da *Revista Textil* — Buenos Ayres)

Uma velha que dera entrada num asilo de alienados de Londres, tinha cosido na bainha do vestido trezentas e vinte libras esterlinas em moedas de libra e meia libra, e nas roupas interiores ocultava cento e quarenta e quatro libras em notas do Banco de Inglaterra.

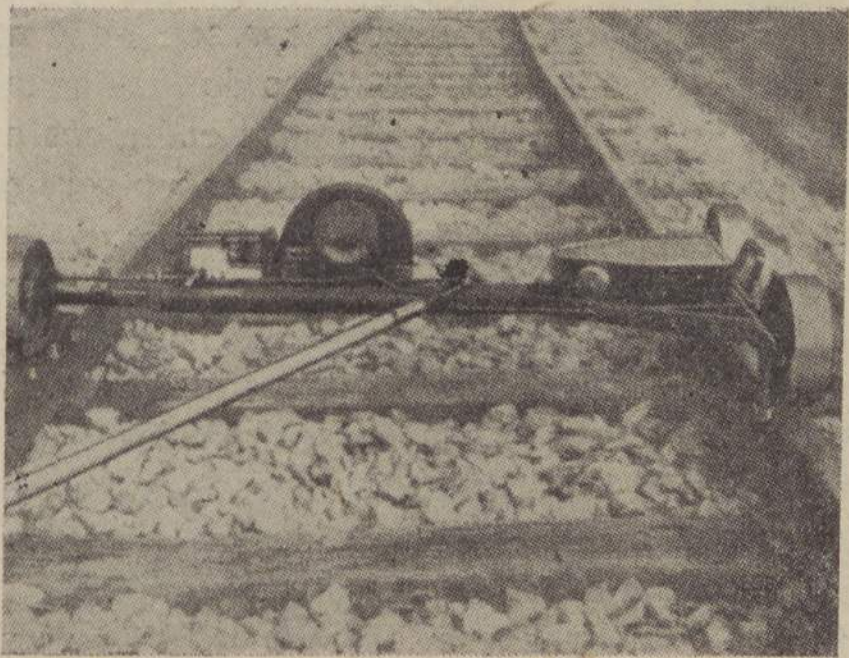
(De *La Semana* — Madrid)

O sangue das pessoas mortas repentinamente está sendo aproveitado na Roménia para transfusão em seres humanos. Quase três mil transfusões de sangue de cadáveres foram já feitas na clínica cirúrgica do Hospital de Emergência de Bucarest. O sangue de indivíduos mortos subitamente, permanece fluido e pode ser preservado a baixas temperaturas por mais de três semanas.

(Do semanário *Aktuell* — Oslo)

Linhas Estrangeiras

Austria Nos Caminhos de Ferro da Áustria está sendo empregado, com ótimos resultados, a régua móvel com registo automático do Gabari de via e das elevações do perfil das linhas férreas.



Esta régua móvel (tipo P II) é, no seu conjunto, constituído por um chassis para rodar sobre os carris, por um aparelho registador do gabari e por um dispositivo para medir ou detectar as elevações do perfil da via.

O Gabari pode, em qualquer momento, ser lido sobre uma escala e, ao mesmo tempo, aparece registado numa fita de papel, na escala de 1:1. Nos pontos onde o afastamento, num ou noutro sentido, ultrapassa a margem de segurança, soa imediatamente uma campainha eléctrica, cujo sinal adverte a pessoa encarregada da fiscalização, habilitando-a a verificar no próprio local o defeito encontrado e, assim, a tomar as necessárias providências. O registo das

AMÉRICA No Estado de Kansas — América DO NORTE do Norte — uma vaga de calor provocou, em Julho, entre outros acidentes, o descarrilamento de um comboio.

O calor foi de tal ordem, que a linha, com a dilatação dos carris se deslocou.

A gravura ao lado, dá-nos uma ideia do calor dos Estados Unidos, por esta época, e das suas terríveis consequências.

IMPRENSA

«OS TRANSPORTES»

Em novo formato, acaba de sair o n.º 135 do jornal *Os Transportes*, publicação quinzenal de Automobilismo, Camionagem, Caminhos de Ferro, Aviação, etc., que traz variada colaboração e informações oportunas para os profissionais de transportes públicos.

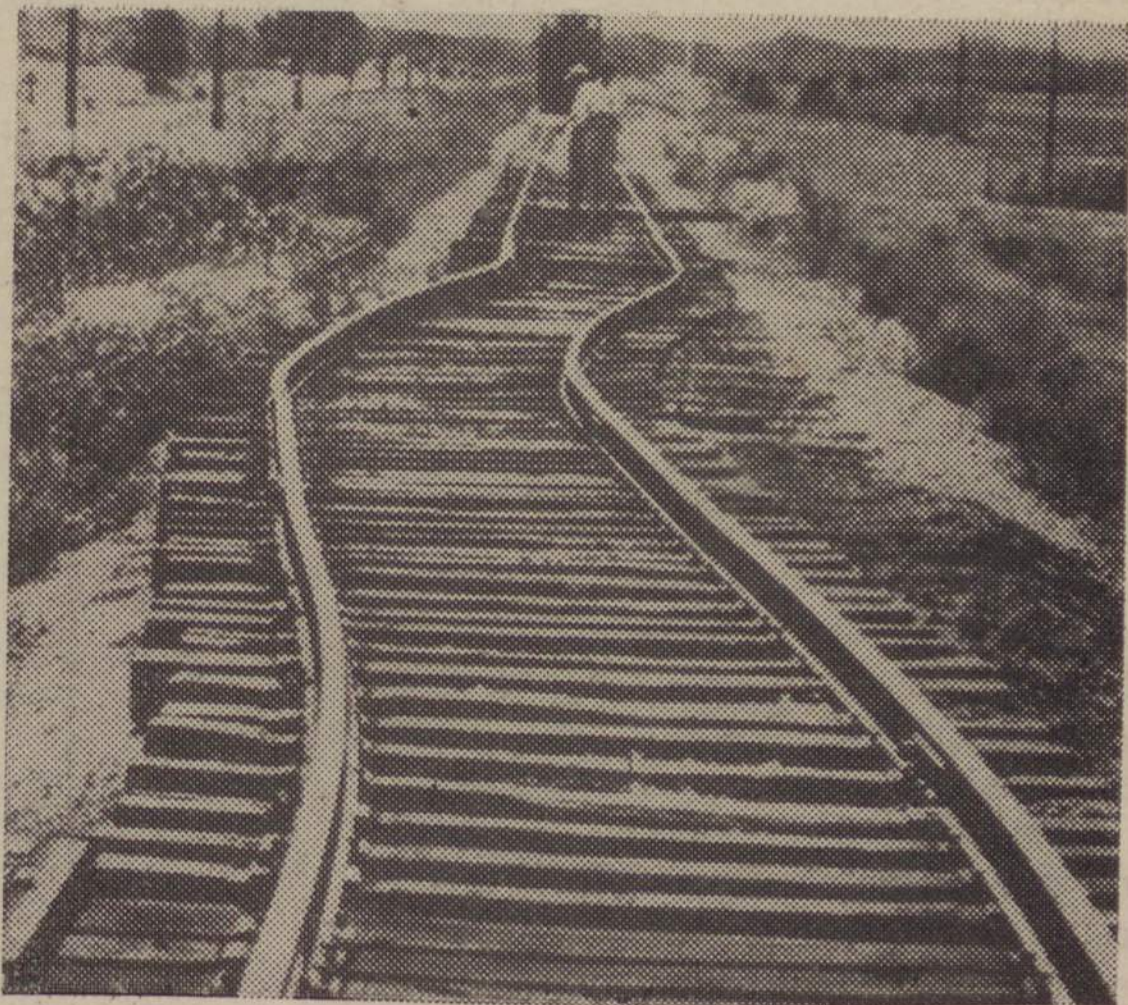
variações do gabari é efectuado com o auxílio de um lápis sobre uma fita de papel.

As elevações do perfil são registadas por uma ponteira metálica, que, por sua vez, transmite as vibrações recebidas a uma fita embebida em tinta, por meio da qual aparecem marcadas numa tira de papel as variações encontradas. O funcionamento desta fita é automático e semelhante ao das máquinas de escrever. As elevações são inscritas nessa tira de papel na escala 1:5 e podem ser lidas continuamente através de um mostrador. Na margem desta tira de papel estão marcadas as cifras da quilometragem percorrida, o que facilita, em trabalho de gabinete, determinar com exactidão os pontos onde a via apresenta defeitos. Esta tira de papel é movida na escala de 1:2.500, bastando um rolo de 8 metros para fazer o gráfico de 20 quilómetros de via.

Esta régua móvel roda sobre os carris, com o auxílio de uma lança, puxada por um homem caminhando a pé.

O método tem dado também os melhores resultados nos caminhos de ferro da Alemanha e da Itália.

Entre as vantagens oferecidas por esta régua móvel citemos, por exemplo, a facilidade, a eficiência e a economia com que pode ser utilizada no seu manejo, sem recorrer a pessoal especializado, a impossibilidade de deixar passar por despercebido qualquer deficiência da via, visto que os rodízios de contacto deslizam pela parte inferior do carril, fazendo registar as menores variações, excluindo por isso também os erros de medida. O aparelho completo pesa apenas 55 kg., sendo desmontável e metido numa caixa especial, depois da sua utilização. Graças ainda à simplicidade da sua construção e montagem, o aparelho pode ser retirado imediatamente dos carris em caso de aproximação de um comboio.



Publicações recebidas

O Combate às Moscas e Mosquitos — visto através da actuação da Liga Portuguesa de Profilaxia Social.

A acção benemerita da Liga Portuguesa de Profilaxia Social, com sede no Porto, continua a exercer-se com alto sentido humano e patriótico.

O novo volume, *O Combate às moscas e mosquitos transmissores de muitas e graves doenças*, é mais uma campanha a juntar à sua actividade.

A Liga Portuguesa de Profilaxia Social bem merece a simpatia e a gratidão dos portugueses.

Companhia de Seguros Tranquilidade (Relatório do 82.º Exercício)

Fundada no Porto em 1871, a Companhia de Seguros «Tranquilidade» ocupa na indústria seguradora do País uma posição forte e prestigiosa. O Relatório e Contas de 1953, referentes ao 82.º Exercício, colocam-nos perante números que dão a medida da sua importância e das suas actividades, que se estendem a Angola e Moçambique.

Código da Estrada — 1954

Por oferta da Agência de Representações Cercel, Ld.^a, recebemos um exemplar da 2.^a edição do «Código da Estrada — 1954», um livro muito útil, inserindo o novo Código da Estrada integralmente, um índice ideográfico elucidativo das transgressões e multas, sinais de trânsito, etc.. Além disso, o livro, de formato portátil, traz a legislação não revogada e as instruções para os exames médico-sanitários dos condutores de automóveis (actuais e futuros) em vigor desde 1 de Julho do corrente ano.

Este livro útil foi revisto pelo sr. Joaquim Rosendo.

Britain's Railways Today. Ed. by John St. John. London, Naldrett Press, 1954.

Este livro — que é primorosamente ilustrado com mais de 60 páginas de fotografias e desenhos — compõe-se de 14 capítulos, cada um dos quais é de autoria de um perito especialista, directamente ligado aos serviços ferroviários britânicos.

O funcionamento e mérito dos diversos tipos de locomotivas (a vapor, eléctricas, diesel e de turbina), assim como os problemas referentes a via, sinalização, transporte de mercadorias, elaboração de horários, arquitectura ferroviária etc., são-nos apresentados em termos simples e concisos, de forma a serem compreendidos por todos, técnicos e leigos, sem prejuízo de pormenores técnicos e científicos.

Também o factor humano na exploração ferroviária nos é dado com competência e conhecimento de causa com o trabalho e função do maquinista, do guarda, do chefe da estação, etc..

Em suma — o livro descreve-nos os serviços ferroviários tais como eles são na Grã-Bretanha, sendo a sua leitura essencial para os estudiosos e profissionais e de grande utilidade e atracção para todos aqueles que, muito embora leigos, sintam certa curiosidade e simpatia pelos serviços ferroviários.

«Railwaymen's Gallery» — by Roger Lloyd. London, Allen & Unwin, 1953.

O autor, que anteriormente nos dera «A Fascinação dos Caminhos de Ferro», apresenta-nos agora uma simpática galeria de pioneiros dos Caminhos de Ferro — aquele punhado de homens enérgicos e voluntários que conseguiram estabelecer um serviço de importância nacional em modos modelares.

As cenas descritas são todas elas autênticas e históricas. O testemunho que o autor nos apresenta, fruto da sua experiência vivida, é de grande interesse, dado o seu cunho pessoal. A descrição das cidades ferroviárias, como Crewe, Swindon — com dados sobre a sua criação e desenvolvimento — é feita com muita cópia de dados e simpatia.

Enfim — um livro que, embora de leitura amena, sem exibicionismos técnicos nem jactâncias pessoais, nos auxilia a compreender melhor e a simpatizar com todos aqueles que, com devoção e sacrifício, puseram a sua vida ao serviço da causa ferroviária.

C. E.



NÃO É FEITIÇO!...
SÃO FOTOGRAFIAS FEITAS COM
Ferrania
A PELÍCULA QUE NUNCA FALHA

8-51

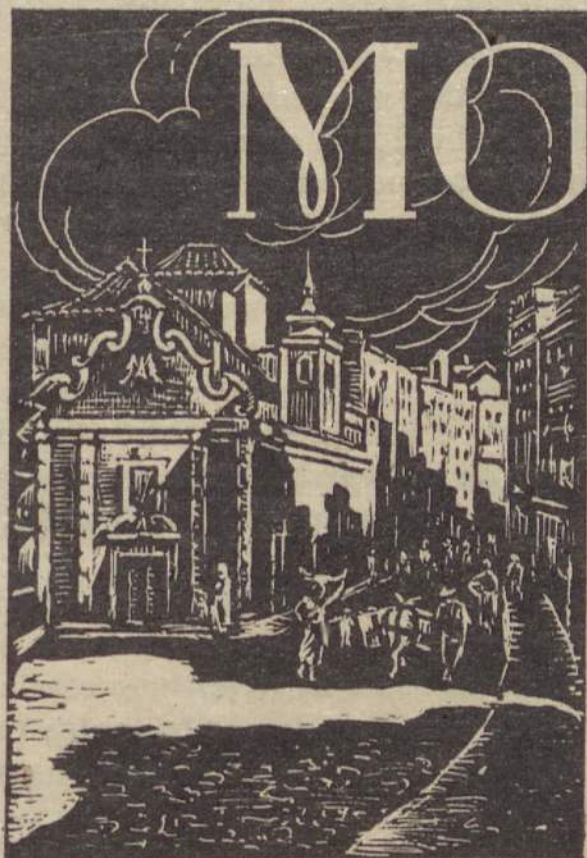
J. C. ALVAREZ, LDA.

TUDO PARA FOTOGRAFIA E CINEMA

205 · RUA AUGUSTA · 207 * 66 · RUA DA ASSUNÇÃO · 72

L I S B O A

RONDA DOS BAIRROS



MOURARIA

A

MOURARIA vai perdendo, a pouco e pouco, o seu ar lendário onde pontificavam marialvas e severas, mas ainda conserva um pitoresco local que muito agrada a todos aqueles para quem a cidade de Lisboa não é uma simples sucessão de bairros.

O camartelo municipal anda empenhado em acabar com certas ruas e vielas que atrofiaram o coração da Baixa pombalina; mesmo assim, ainda sobram motivos que justificam um passeio pela Mouraria.

A ermida de Nossa Senhora da Saúde, o Arco do Marquês de Alegrete (de pé, por enquanto), alguns restos palacianos e conventuais, e sobretudo o ar antigo que parece pairar sobre ruas, travessas, largos e becos, garantem, aos apreciadores destas peregrinações em Lisboa, um desbobinar de saborosas sugestões, onde não falta aquele elemento humano que empresta à Mouraria o pitoresco inconfundível de uma página de «Tinop», ilustrada por José Malhoa.

Para visitar a Mouraria, servem as carreiras de «eléctricos»: 8, 10, 11, 12, 17, 17-A, 19; e as de autocarros n.ºs 16 e 24, podendo igualmente ser utilizadas todas as carreiras de «eléctricos» ou autocarros que passem pelo Rossio.



Recortes sem Comentários

Comeu um chapéu

Quando se anunciou recentemente nos Estados Unidos que seria reduzido o imposto sobre matérias-primas, o deputado Rupert Speir declarou:

— Nunca se viu um ministro das Finanças reduzir um imposto. Mas, se isso acontecer, eu sou capaz de comer o meu chapéu.

O orçamento chegou à Câmara dos Representantes e com ele a proposta para a redução do imposto. Ouviu-se então uma voz:

— Speir come ou não o seu chapéu?

— Cumpro a minha palavra.

E, diante da Câmara, estupefacta, o deputado devorou completamente o penante.

Resta dizer que, mercê da arte de um pasteleiro hábil, este era de farinha e açúcar.

(Do Diário de Notícias)

Para que serve o passaporte?

Sr. Director: — Realizam-se este mês, em Badajoz, as já célebres «Féria e Fiestas de S. Juan», as quais, desde há muito, fazem deslocar àquela cidade espanhola (vizinha de Elvas, onde resido), milhares de portugueses.

Ora, acontece que, desde há anos, os portadores de passaportes portugueses, ao chegarem ao posto da Polícia Internacional espanhola, são obrigados a pagar um «salvo-conduto» para poderem entrar em Espanha, tal como qualquer outro indivíduo que, passando a fronteira portuguesa clandestinamente, se dirige a Badajoz, e de nada lhes valendo o documento oficial de que são portadores, devidamente autenticado com o «visto» de entrada, colocado pelo Consulado de Espanha.

Muitas são as pessoas que, como eu, aficcionados da festa brava, ali se dirigem, diariamente, para assistir às corridas de touros, regressando depois destas terminadas. E o referido «salvo-conduto» representa um encargo pesado e que se dão justifica, porquanto temos um documento ofi-

cial devidamente legalizado que, neste caso, para nada serve, afinal.

Chamo pois, por intermédio do seu jornal, a atenção das entidades espanholas competentes, para que, este ano, se não volte a repetir o caso dos anos anteriores. — Um aficionado da festa brava.

(Do Diário Popular)

Jornalismo?

Há quem goste de fazer jornalismo arrevesado, pouco explícito, respigador de ideias e obras alheias, como indivíduo que à vista de farta messe colha espigas de várias espécies, faça com elas um ramalhete e o ofereça, como homenagem, a um ou dois indivíduos a quem é preciso criar ambiente ou reconhecer serviços que prestaram ou ainda não tiveram oportunidade de prestar.

Quem assim procede dignificou-se; cumpriu a nobre função jornalística; ou aviltou-se abusando da complacência pública adulterando a verdade, servindo-se da «Seara alheia» para fazer a sua caricata oferta.

Eis a pergunta a que não queremos dar resposta por respeito à sensatez do leitor arguto e culto.

— Pensarão certos indivíduos novatos e, portanto, inexperientes, que o mérito próprio se adquire com ditirambos e louvaminhas mais ou menos circunstanciadas, interesseiras ou intencionais!

— Ledo e tredo engano que rápido se dissipará.

O jornalismo para como tal ser considerado que prima pela objectivação incontroversa, tem que apresentar factor concreto e sair das puras e refalsadas abstrações sem consistência e sem prova.

Fulano é assim; sicrano é assado; é frito e cozido, mas o público que já pouco ou nada acredita em milagres ou manipulações, fica-se a olhar para a presa, a admirar o «jornalista», a apreciar a sua objectivação e, pelo menos, encolhe os ombros ou esboça um ligeiro sorriso de incredulidade.

Pode alguém convencer-se da magia das suas próprias

palavras e pensar que assim não é, mas, neste caso, o tempo; grande mestre, o convencerá do seu erro.

Só o mérito conquistado à custa própria, embora penoso; só a obra alicerçada em duros e difíceis anos, concretizada em factos palpáveis, indiscutíveis, merece e deve ser elogiada e realçada.

O resto é fotogravura; fogo fátuo; é simples foguetório de ocasião!...

Não tira nem póe... se o mérito não existir. Já lá vai o tempo dos «manipansos». O jornalismo é uma grande arma mas para se esgrimir com ela é preciso ser-se jornalista. Um jornalista nunca falta à verdade, não inventa, não trapaceia, não deturpa, nunca se mostra encoleirado!...

(Do *Jornal de Moura*)

Assaltantes de Comboios

No 1.º Tribunal Militar Territorial, sob a presidência do sr. coronel tirocinado Heitor dos Santos Patrício, tendo como assessores os srs. Dr. Ilídio Correia, juiz auditor e coronel João Baptista Pereira Júnior, vogal, e ainda o sr. coronel Sacramento Monteiro, promotor de justiça, começou no dia 16 do mês findo o julgamento dos componentes de um grupo de malfeitores, acusado de assaltar automóveis e comboios no Alentejo.

Os réus foram defendidos pelo sr. Dr. José Grácio Ribeiro, estando, ainda, o sr. major Décio de Freitas, defensor officioso.

O libelo acusatório afirma que os réus se entregaram à prática de contrabando, de furto de automóveis pesados e ligeiros, em trânsito ou estacionados em várias terras do País, e que abandonavam, depois de fraudulentamente se apropriarem das mercadorias neles transportadas, bem como de pneus, jantes, rodas, baterias e outros acessórios das mesmas viaturas — esta tarefa a cargo de Jaime Lúcio Fernandes e de José Matos Vieira — e ainda de terem assaltado comboios em várias linhas ferroviárias, designadamente nas da Beira Baixa e Setil, a fim de furtarem as mercadorias.

Após a leitura daquele libelo, foram ouvidas as testemunhas de acusação e de defesa.

O Tribunal reuniu para deliberar, voltando à sala da audiência para a leitura da sentença que condena: Albino dos Santos, em cinco anos de prisão maior celular; Manuel Alves Simões, em dois anos e seis meses de prisão maior; Jaime Lúcio Fernandes, em 4 anos e seis meses; Manuel Gonçalves Martins e José Matos Vieira, em 3 anos cada um, de prisão maior celular, mas a todos foi levada em conta metade da prisão já sofrida.

(Dos *Jornais*)

Um estudante doente nas vésperas do exame

O Eurico Manuel Domingues é um pequeno grande estudante de 10 anos, filho de um modesto fiscal de um organismo corporativo. Mora ali para os lados do Areeiro e o pai, querendo dar-lhe educação que fosse o prolongamento daquela que recebia em casa, fê-lo entrar numa boa escola sem olhar ao sacrifício dos encargos. Eurico Manuel estudou com muito boa vontade. Preparou-se para o seu exame de quarta classe e o pai destinou-o ao curso liceal.

O exame de admissão devia corresponder bem à sua inteligência e ao grau da sua aplicação. Mas, em meados de Julho, a fatalidade espreitou-o, ameaçando-o de morte. Uma terrível doença, destas que raras vezes perdoam — uma meningite cérebro-espinhal — prendeu no leito, sujeito a todas as ansiedades, o pequenino estudante. O carinho da família e os cuidados inteligentes de um médico amigo ajudaram o o esforço do doentinho que, graças à moderna terapêutica, regressou às suas possibilidades de recuperação para a vida. O Eurico Manuel, de facto, como que regressou à vida, Mas

havia ainda um grave problema moral a resolver. O estudante aplicado, sofria e chorava, vendo que o esforço dos pais se perderia com a impossibilidade de fazer exame de admissão. Então, ainda com a sua cabecita metida no capacete de gelo, implorou ao médico que o ajudasse, que o pusesse bom, a tempo de fazer exame. E, depois da luta com a morte, começou, ante o médico comovido e o tempo indifferente, uma segunda luta quase heróica.

O médico prometeu e cumpriu. O brioso Eurico Manuel não pôde ir à primeira chamada, mas compareceu na segunda. Lá foi, ao Liceu Pedro Nunes, prestar as provas escritas, ainda pálido e muito combalido, conquistando, por sinal, um «muito bom» em Matemática. E' o n.º 116 da pauta, e amanhã, às 15 horas, perante o segundo Júri, lá irá prestar provas orais.

Não é verdade que entenece a história deste estudantinho e de quantos com ele lutaram pela sua vida, levando-o à conquista do seu aproveitamento escolar?

E lembrarmo-nos de que há tantos rapazes mais crescidos, despreocupados dos sacrifícios dos pais que os mantêm nos estudos...

(Do *Diário de Lisboa*)

O Fado e o «Pingómetro»

Há anos, muitos anos já, o Município da minha terra comprou um carro tanque para regar as ruas. Por deformação mecânica, os crivos não distribuíam bem a água e o jacto era imperfeito.

O «Zé» sempre brincalhão, apelidou a maquinetta de «Pingómetro» e a edilidade afinava.

«Pingómetro» ou não o que é certo é que o meu Município ainda era dos felizes, pois tinha um tanquezinho para rega.

Senhores que me escutais, estes dias de canícula, enchem-me de saudades do velho «Pingómetro».

Olho para todos os lados a ver se vejo coisa que refresque, mas... nada. As pedras da calçada, ardem, as madeiras e ferros das portas e varandas, queimam e até os lençóis da cama são hostis e parecem ter na sua confecção qualquer coisa que cheira a P. H. Como não sou pessoa que desista com facilidade dos meus intentos, sobretudo quando são bons, continuei a procurar o fresco. Achei!... Achei e não só disse Eureka como o tal das alavancas, por que o fresco encontrado ainda me pareceu demasiado chalado.

Bastou-me abrir o botãozinho, potenciómetro ou lá o que é, do aparelho de T. S. F. para receber a baforada chalada. A voz correcta, culta e bem timbrada de uma das nossas locutoras anunciou: «Vamos repetir o último programa de fados...» Aí vem o «Pingómetro», disse eu!...

Ele aí vem com asneiras e tudo, repassante de brotoeja amorosa, pestilento e a vomitar vermina por todos os poros.

Santo Deus, porque não nos dais trovoadas quando as estações emissoras emitam fados daqueles afim de os «rádios» se não poderem ouvir? Por que não provocais umas férias agradáveis aos poetas fazedores dessas quadras, por forma a que eles vejam o sol e fujam do «pinga-amor» das alfurjas onde, segundo parece, passam a vida em êxtase! Pingómetro, significa aparelho de medir pingos. Pois alguns dos fados que nos impingem, são pingos, Senhor, mas pingos de vasa reles que nem batatas criam.

Há cantadores e cantadeiras, que não se sujeitam a cantar essa tal vermina; mas há outros, coitados, que, por necessidade ou por educação, cantam tudo e, o que é pior, é que tudo vai para o ar.

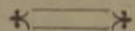
Há canções lindas e fados lindos. Entre nós há poetas com P grande, capazes de dar à chamada canção nacional todo o brilho e elevação que merecem.

Pois faça-se a escolha.

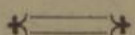
(Do *Jornal de Abrantes*)

COMPANHIA DO CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

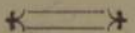
S E D E — Rua do Ataíde, 7-A
L I S B O A



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



O MAIS CURTO CAMINHO ENTRE
A EUROPA E A ÁFRICA CENTRAL



Comité de Londres

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

Direcção da Exploração

Lobito (ANGOLA)

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

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 — 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 — Telef. 7



ESCOLA ACADÊMICA

A mais antiga escola particular do País

FUNDADA EM 1847

Condecorada com o grau de comendador
da Ordem de Instrução Pública

INTERNATO-EXTERNATO

PALÁCIO CONDES DE PINHEL - Largo do Conde Barão, 47 - Tel. 6 2430

Cursos Diurnos e Nocturnos (Liceal, Comercial
— ciclo preparatório e instrução primária) —

SEXO MASCULINO

LUSALITE

CHAPAS ONDULADAS PARA COBER-
TURAS; CHAPAS LISAS PARA TECTOS,
DIVISÓRIAS E REVESTIMENTOS; CHA-
PAS 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; RESERVATÓ-
RIOS 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

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

O MAIS MODERNO DO PAÍS,
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO-ELVAS

Material ferroviário

Material circulante — Instalações de derivação
Cabrestantes para manobra de material rolante
Planos inclinados (elevadores)
Placas giratórias — Transbordadores
Locomotivas
Aparelhos para mudar eixos e «bogies» de loco-
motivas
Parafusos, «crapauds» e tirafundos

WIESE & C.^A, L.^{DA}

Agentes de Navegação Marítima e Aérea

Rua do Alecrim, 12-A LISBOA

Telefone: 3 4331

DESENVOLVIMENTO DA TRACÇÃO

ELECTRICA EM FRANÇA

FAREMOS neste artigo análise da contribuição da indústria francesa para o desenvolvimento da tracção eléctrica na Europa. De notar em primeiro lugar que a França, na sua política de electrificar unicamente as linhas de intenso tráfego, realiza actualmente 85 % dos seus transportes por este meio, se bem que o comprimento das linhas electrificadas seja de apenas 9 %.

Assim se põe em evidência um ponto essencial que os estudos francêses trouxeram à realidade: a taxa de rendimento de uma electrificação aumenta com o tráfego quilométrico a assegurar e já sabemos que a electrificação é, e será, uma operação cara, apesar dos esforços realizados para diminuir os encargos.

Diga-se que, se foi por desejo de uma melhor utilização de energia e de uma extensão cada vez maior das aplicações industriais da electricidade que a França adoptou em 1920 a corrente contínua a 1 500 V., foi sempre nesta mesma ordem de ideais que se lançou na corrente monofásica Alta Tensão, 25 000 Volts frequência industrial (50 HZ). A corrente monofásica 16 2/3 HZ dá certamente uma solução satisfatória aos problemas da tracção, mas esta mesma corrente é imprópria para aplicações industriais e o seu emprego na electrificação de um país, implicando coexistência de meios de produção de correntes de duas frequências distintas, sem possibilidade de conversão e de troca, seria anti-económico.

É igualmente interessante constatar que os progressos registados em França, na produção e utilização da corrente contínua para a tracção, encontra a sua aplicação tão feliz como imediata neste domínio de utilização de corrente monofásica, ao ponto da locomotiva BB 8051 ALSTHOM, utilizando corrente ondulada proveniente de rectificadores instalados na locomotiva, dar provas de qualidades de utilização da aderência absolutamente excepcionais, confirmando e ultrapassando o que se observava nos Estados Unidos e conduzindo a resultados notáveis em subidas (arranque de 800 t em rampa de 20 ‰).

As tendências em matéria de equipamentos

Se de 1920 a 1938 as subestações que transformam a corrente alternada alta tensão em corrente contínua de tracção utilizavam essencialmente comutatrizes hexafásicas *pesadas e caras*, a partir de então são equipadas com rectificadores cujas potências aumentaram de 1 000 a 4 000 kw, enquanto que as suas estruturas e preço diminuíam constantemente.

Vê-se assim que os construtores criaram rectificadores polianódicos ou monoanódicos do tipo soldado, de arrefecimento por ar ou água, marcando o primeiro uma tendência nítida para uma extensão cada vez maior das suas aplicações. Simultaneamente a capacidade de sobrecarga destes conversores aumentou de tal forma que se pode diminuir facilmente o número e as dimensões dos aparelhos necessários à observação dos programas de tracção.

Não falamos expressamente das subestações sobre corrente monofásica 50 HZ 25 000 Volts, pois que estas se tornaram literalmente inexistentes, limitando-se somente a uma tomada sobre uma das fases à saída de um transformador de uma instalação produtora de uma corrente em alta tensão. Os aperfeiçoamentos realizados pelos construtores de instalações de comando à distância permitiram igualmente uma notável redução de preço da instalação destas subestações que se tornaram verdadeiros postos automáticos.

No que respeita às locomotivas de construção francesa, adoptou-se as directrizes seguintes:

- O abandono do tipo 2D2 excelente mas inutilmente caro;
- Aperfeiçoamento constante do tipo BB de utilização universal, tanto sob o ponto de vista de tracção, manutenção, resistência em serviço, como de potência e conservação de via.
- A criação de uma locomotiva CC rápida e potente (de carga por eixo relativamente fraca) mas de uma boa aderência com velocidade, sobre a via, e podendo assegurar o reboque de comboios de mercadorias.

Estas tendências acentuaram-se sob a direcção da «Division des Études de Traction Electrique» (D. E. T. E.), da S. N. C. F..

A Indústria Francesa teve desta forma ensejo para se equipar e conceber motores particularmente potentes tendo em consideração o binário-motor que eles desenvolvem em baixa velocidade, particularmente maleáveis pois que, em grande velocidade, permitem ainda os esforços indispensáveis para um reboque de comboios pesados de grande velocidade. A escolha de materiais sempre cuidada, isolantes mais resistentes, tornaram estas máquinas notáveis pela sua resistência térmica e mecânica, enquanto uma comutação perfeita em todas as velocidades permite um serviço ao mesmo tempo difícil, variado e prolongado.

Os Caminhos de Ferro franceses dispoem de máquinas de uma potência de 4 800 CV aproximadamente puderam dar aos comboios rápidos um «standing» excepcional: é com tais locomotivas que se vai de Paris a Lyon e vice-versa em 4 h. e 10 minutos com cargas atingindo 750 toneladas e nunca inferiores a 650 t.

Frequentemente é possível ganhar tempos de 20 minutos, sobre o horário, em casos de atrasos provocados por incidentes de exploração da rede.

A circulação de comboios de mercadorias beneficia também destes progressos. Este ano circularam nas vias Norte-Este, equipadas em 25 000 Volts, monofásicos, 50 HZ, comboios com minérios ou hulha de 3 000 toneladas, sendo rebocadas em rampas de 11 ‰ cargas de 1 800 toneladas (utilização de locomotivas CC em grupos, de 20 toneladas por eixo).