

POR MARES NUNCA DANTES

NAVEGADOS

1955



II

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

ESTE NÚMERO DA GAZETA
É DEDICADO AO ULTRAMAR

Os principais produtores de Café de Angola confiam as suas exportações à
INCOMINTRA-EXPORT
simbolo de máxima garantia e seriedade

INCOMINTRA PORTUGUESA, L.D.A.

INTERNATIONAL COMPANY OF COMMERCIAL AND INDUSTRIAL TRANSACTIONS

CAPITAL REALIZADO 500.000\$00

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS NO IMPÉRIO PORTUGUÊS
 DE

DELEGAÇÃO:
 RUA do ALECRIM, 38, 2.º D.

**LISBOA
 PORTUGAL**

TELEFONES:
 2 5811 - 2 4038 - 2 1265

TELEGRAMAS
 (TELETYPE N.º 21)

INCOMINTRA LISBOA

RUFFNER, MCDOWELL & BURCH, INC.

COFFEE

NEW YORK • CHICAGO • SAN FRANCISCO • NEW ORLEANS

COLONIAL PRODUCTS

MANAG. DIR.: ENG.º A. J. J. ALLAIN

BANKERS: THE CHASE NATIONAL BANK - NEW YORK — BANCO DE ANGOLA
 CREDIT FRANCO-PORTUGAIS — BANCO PORTUGUÊS DO ATLÂNTICO —
 BANCO ESPIRITO SANTO E COMERCIAL DE LISBOA - LISBON

SÉDE:

EDIF. CARDOSO DE MATOS

**LUANDA
 ANGOLA**

(PORT. WEST AFRICA)
 CAIXA POSTAL 2373

TELEFONE: 2010
 TELEGRAMAS

INCOMINTRA LUANDA

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

Delegado em Espanha JUAN B. CABRERA, Apartado 4069 Madrid

1628

16 — OUTUBRO — 1955

ANO LXVIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 72\$00 (ano).

Estrangeiro £ 1.00.

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

ARQUIVO
CP
HISTÓRICO



SOCIEDADE CONSTRUTORA PORTUGUESA, L.^{DA}
TELEF. 76061 • PRAÇA DO AREIRO, 9, 4.º-ESQ. LISBOA

ARTUR FERNANDES ALVES RIBEIRO

EMPREITEIRO DE OBRAS PÚBLICAS * CONSTRUÇÃO CIVIL

DIRECÇÃO TÉCNICA

ENGENHEIROS: Francisco Ventura Rego e Filipe Costa da Silva

CONSTRUTOR CIVIL: Joaquim Ribeiro Bouça

AGENTES TÉCNICOS: Artur Simões e Victor Manuel Alves Ribeiro



AERÓDROMOS
ESTRADAS
BARRAGENS DE TERRA

PAVIMENTOS
EDIFÍCIOS
ESTRUTURAS

Edifício do Laboratório Nacional de Engenharia Civil
construído pela firma Artur Fernandes Alves Ribeiro

AVENIDA 28 DE MAIO, 49-A

* LISBOA *

TELEFONES: 76 18 60 e 77 15 12

FÁBRICA DE PORCELANA DA VISTA ALEGRE, L.^{DA}

FUNDADA EM 1824

SEDE — Largo do Barão de Quintela, 3 — LISBOA



PORCELANAS — Domésticas, Industriais, Decorativas, Eléctricas



DEPÓSITOS:

LISBOA

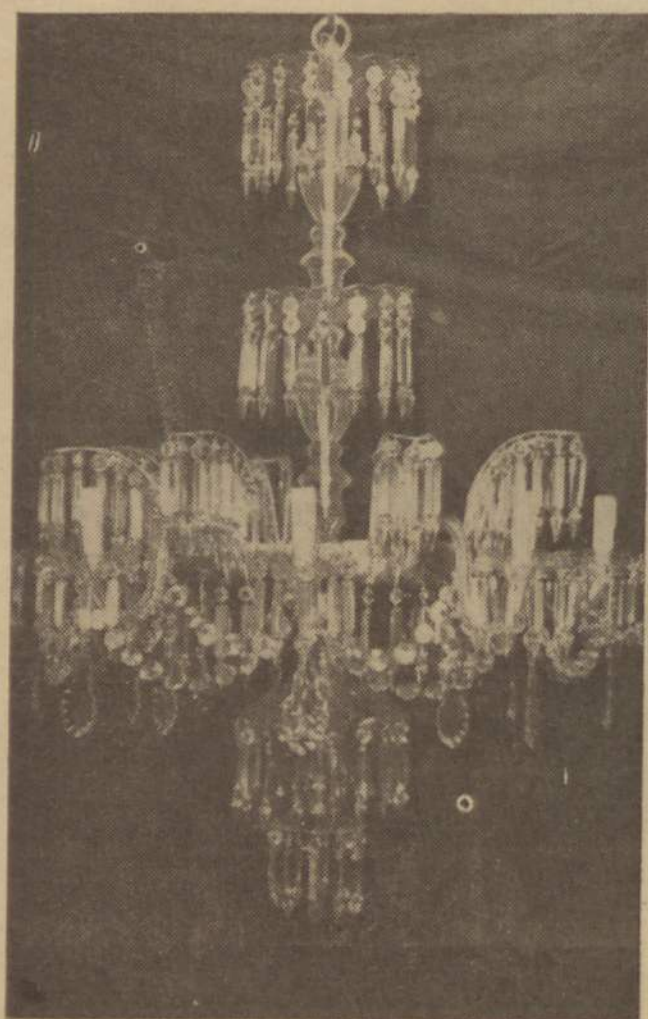
PORTO

Largo do Chiado, 18

Rua Cândido dos Reis, 18

Antiquária de Portugal, L.^{da}

FÁBRICA DE LUSTRES DE CRISTAL E BRONZE



**O MAIOR STOCK DE LUSTRES ANTIGOS
EM PORTUGAL**

Restauros de Lustres antigos em todos os Estilos
sob a Direcção de Técnico Antiquário

SERPENTINAS ■ CANDELABROS ■ APLIQUES

LAPIDAGEM ARTÍSTICA

FORNECEDORES DO ESTADO

R. D. Pedro V, 69-71 Telef. 28178 Lisboa-Portugal

Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

SOCIEDADE ANÓNIMA DE RESPONSABILIDADE LIMITADA

ICAPITAL ESC. 330.000:000\$00 OU £ 3.000.000

O Caminho de Ferro de Benguela, testa da linha transafricana ligando o Oceano Atlântico com o Oceano Índico, serve toda a África Central — KATANGA e RODÉSIA — e é o caminho mais curto dessas regiões para a Europa e Américas.

Os seus comboios expressos partem no próprio dia da chegada ao Porto do Lobito dos navios da Compagnie Maritime Belge, que vêm da Europa, permitindo assim a continuidade da viagem sem demoras escusadas.

Neste serviço emprega o C. F. B. confortáveis carruagens modernas de fabrico europeu, com camas, restaurante, etc.

No Lobito possui o C. F. B. o magnífico **Hotel Términus**, de construção apropriada em climas tropicais, com 24 modernos quartos dispondo de varanda sobre o Atlântico.

Serviço rápido de passageiros e mercadorias, sem transbordo, do Lobito a Elisabetheville, no Congo Belga, 2.107 kms

ESCRITÓRIOS:

LISBOA — Rua do Ataíde, 7-A — Telef. 30 978

LONDRES — Prince's House - 95, Gresham Street, - Londres - EC 2

LOBITO — Caixas Postais, 32 e 49

Endereço Telegráfico — LOBITANGA

Material Rolante SIMMERING

Para Caminhos de Ferro

Aços finos de construção ROECLING
Chapas e material de construção YOEST

Máquinas e Motores — Ferramentas — Para-
fusos — Lingotes de ferro para fundição —
Todas as ligas de ferro — Tintas de água
— Alumínio — Vernizes, etc.

Importação e Exportação

COMPANHIA HANSEÁTICA, LDA.

R. do Ouro, 191 — 3.º 4.º e 5.º

Tels. { 2 1370
2 0780 Teleg. Hanseata
2 8047

LISBOA

Hotel Francfort

SANTA JUSTA



**EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA**

O Preferido pelos africanistas

**HOTEL DE 2.ª CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE**



Telefones: **30744 — 30748**

Telegramas: **HOTFORT**

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

CIMENTO TEJO

MÁRMORES—CANTARIAS

GRÉS—LOIÇA SANITÁRIA

Fibrocimento «NOVINCO»

Telefones: 60879-63708

Telegramas: Ratofilhos

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA

A CONSTRUTORA MODERNA, LDA.

CONSTRUÇÕES METÁLICAS

Estruturas metálicas. Hangares,
Reservatórios para gasolinas e
óleos, Fornos para cimento.

Pontes, Soldaduras, etc.

SEDE E OFICINAS:

AVENIDA MARGINAL—PEDROUÇOS

TELEFONES P B X — 61 0141, 61 0142 e 61 0143

LISBOA

ATLAS



**Tintas de primeira
qualidade**

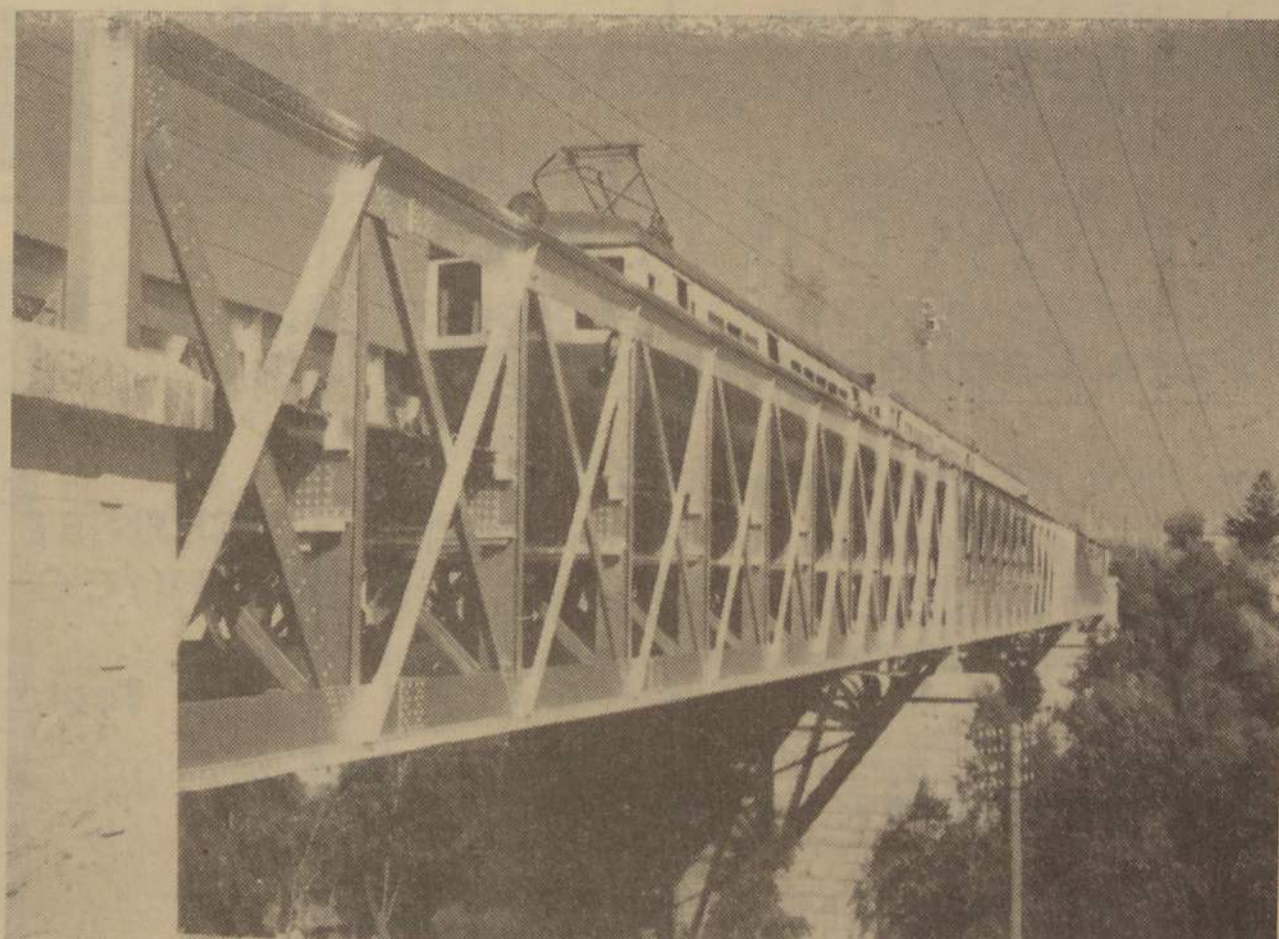
e de grande duração

Representantes Exclusivos:

SOCIEDADE PERMUTADORA, Limitada

Avenida da Liberdade, 190 — LISBOA — Telef. 48141/2

Agentes em ANGOLA e MOÇAMBIQUE



Ponte de Oeiras (127 metros de comprimento) do caminho de ferro electrificado LISBOA-CASCAIS, da Sociedade Estoril

Camiões e Autocarros

Podem



CAMIÕES E TRACTORES

ALFAIAS AGRÍCOLAS

Motos -- Scooters e Bicicletas «PUCH»

Peças e Acessórios para Automóveis

MUNHÁS, Limitada

SEDE

92-98, Av. da Liberdade, 138-140

LISBOA

TEL. 2 3460 - 3 1463 - 3 1731

FILIAL

CAIXA POSTAL, 712

LUANDA-ANGOLA

TEL. 3 056

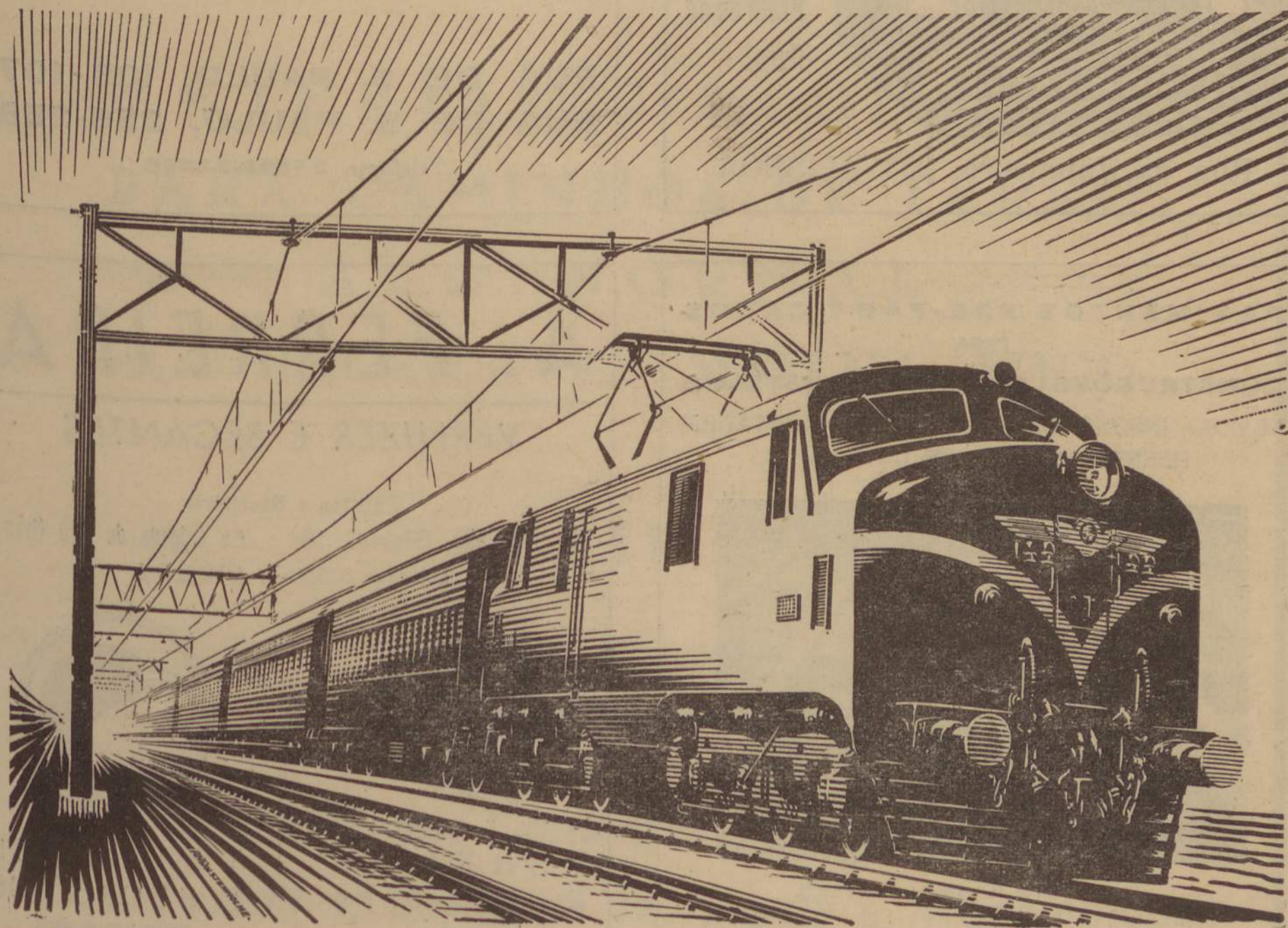
BRITISH INSULATED CALLENDER'S CONSTRUCTION COMPANY LIMITED

SUBSIDIÁRIA DA

British Insulated Callender's Cables Limited

GRÃ BRETANHA

A MAIOR ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DEVIDAMENTE
APETRECHADA PARA TRABALHOS DE INVESTIGA-
ÇÃO, FABRICO E MONTAGEM NO CAMPO DA DISTRI-
BUIÇÃO E TRANSMISSÃO DE ENERGIA ELÉCTRICA
PARA FORÇA MOTRIZ E COMUNICAÇÕES



Representantes: F. NÓBREGA DE LIMA, LDA.

LISBOA — LONDRES — PORTO

A. Ferreira, L.^{da}

**Tintas de escrever,
colas e lacres**



As nossas
embalagens
SINO
levam se-
nhas que
dão direito
a sinos de
Bronze,
Prata ou de
Ouro.

Rua da Junqueira, 233 — LISBOA

Grupos electrogéneos — Máquinas — Ferramen-
tas — Grupos electro-bombas — Motores a pe-
tróleo — Grupos moto-bombas — Motores Diesel
— Motores eléctricos — Berbequins — Arranca-
dores para força motriz — Ventoínhas para
forja — Automáticos para força motriz — Cor-
reias — Automáticos para luz — Instrumentos
de medida — Esmeriladores — Tubos de chumbo
— Tubos de ferro preto e galvanizado — Aces-
sórios para tubos — Torneiras e válvulas

ACESSÓRIOS PARA CANALIZAÇÕES DE ÁGUA

DAS MELHORES MARCAS, A PREÇOS
DE ABSOLUTA CONCORRÊNCIA

E. I. E. L.

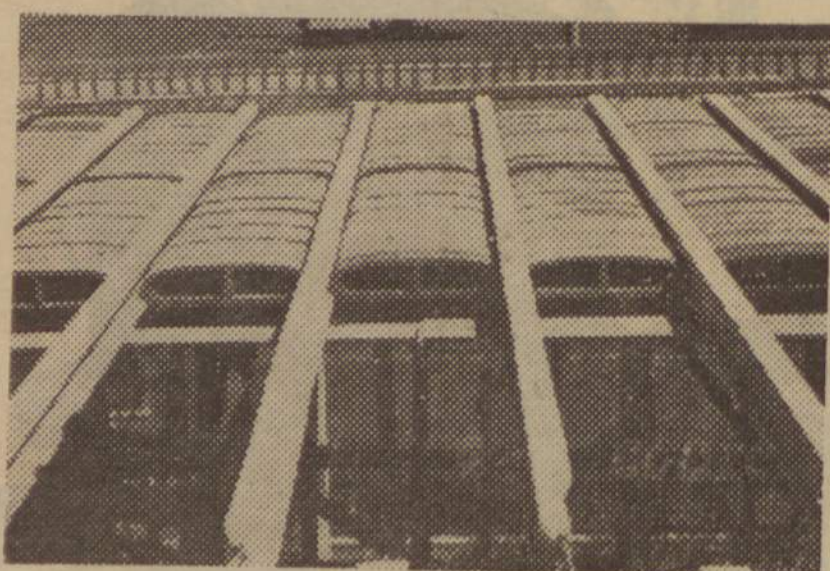
ESCRITÓRIO DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO, LDA.

**RUA DE S. PAULO, 105-107
RUA DE S. PAULO, 256-258**

Telefones 2 1096-3 3266

**PAVIMENTOS PRÉ-FABRICADOS
PARA**

CONSTRUÇÕES CIVIS E INDUSTRIAIS
LEVES — INSONOROS — RAPIDEZ DE MONTAGEM
DESNECESSIDADE DE COFRAGEM



Uma aplicação de materiais CORFEO

Industrial Corfeo, Lda.

ESCRITÓRIO: Rua do Telhal, 4 — LISBOA
Telefone 2 5787

DELEGAÇÃO: Avenida de França, 201 — PORTO
Telefone 8 0486

FABRICA: Rua Maria Luísa Braamcamp — SACA VÉM
Telefones: 058084 — 058729

A. FERREIRA

VERNIZES E SECANTES

Fábrica e Escritório

16, Rua do Giestal, 18 (à Calçada da Boa Hora)
Telefone 3 7080 LISBOA



**VERNIZES
E SECANTES**

extra marca

A. FERREIRA
(Tipo Inglês)



**VERNIZES
E SECANTES**

líquidos e em pó, marca

MELRO
(Tipo Nacional)

Vernizes Celulósicos para veículos
e Verniz Sintético para barcos de madeira
À VENDA EM TODOS OS ARMAZÉNS E NAS BOAS DROGARIAS

SOREFAME

Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, Lda.

III

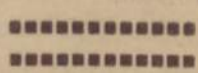
MATERIAL CIRCULANTE
PARA CAMINHOS DE FERRO
===== AÇO NORMAL =====
AÇO INOXIDÁVEL SISTEMA BUDD

III

FORNECEDOR

*Da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
Dos Caminhos de Ferro de Angola e Moçambique*

AMADORA



LOBITO

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR
Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO :

GUERRA MAIO
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

COLABORADORES :

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Escritor AQUILINO RIBEIRO
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
ANTÓNIO MONTÊS
Dr. MANUEL MÚRIAS
Eng.º ORLANDO GALRINHO PERNES
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO



S U M Á R I O

Artigo do Comandante Sarmento Rodrigues, antigo ministro do Ultramar	367
A próxima viagem do Chefe do Estado à Província de Moçambique	369
A Província de Moçambique	371
O Caminho de Ferro de Luanda, pelo <i>Engenheiro RAIMUNDO SERRÃO</i>	373
A Cidade de Lourenço Marques em 1898	379
Caminho de Ferro de Benguela	381
Caminho de Ferro de Amboim, pelo <i>Eng.º EUGÉNIO SALLES LANE</i>	383
Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique em 1953.	391
À memória de dois heróis : João e Sebastião Roby	394
India Portuguesa : Caminho de Ferro e Porto de Mormugão.	395
Caminho de Ferro da Beira	397
Há 48 anos : A visita de S. A. R. o Príncipe D. Luís Filipe ao Ultramar	400
Um processo novo de construir pontes para caminhos de ferro	409
Caminhos de Ferro Ultramarinos	409
Caminho de Ferro do Limpopo	410
Comandante Sarmento Rodrigues	410
Imprensa	410
No Centenário dos Caminhos de Ferro, pelo <i>Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO</i>	411
IV Conferência Comercial Ferroviária Espanha-Portugal	417
Os nossos colaboradores	417
Conselho Directivo da Gazeta dos Caminhos de Ferro	419
Publicações recebidas	423
Parte oficial	424
Braga vive num acelerado ritmo de transformação e progresso	426
Recortes sem Comentários	429
Há 50 anos	431

II

Número do Ultramar

AOS NOSSOS LEITORES

Como prometemos na nossa edição de 16 de Maio, do corrente ano, publicamos hoje o II número consagrado ao Ultramar e dentro de alguns meses saíremos com o III e último fascículo, terminando assim a nossa série de números extraordinários sobre as actividades e as realizações mais notáveis do Império, às quais, na sua grande parte, não foram alheios os caminhos de ferro.

E como fizemos no I fascículo, desejamos também lavrar aqui público testemunho do nosso reconhecimento a todos os nossos colaboradores e firmas que concorreram para a elaboração desta edição extraordinária.

A todos, muito obrigado.



NOS tempos modernos, em parte alguma do território nacional se tem valorizado mais os caminhos de ferro do que nas duas grandes províncias de África. Ali se verificam, como em nenhum outro lugar, as condições que justificam a existência dessas incomparáveis linhas de comunicações. O seu papel tem o maior relevo debaixo de todos os aspectos, desde o desbravamento, à ocupação, ao desenvolvimento da agricultura, do comércio e da indústria, ao povoamento, ao saneamento, à civilização e à própria defesa.

Por isso se tem lançado caminhos de ferro em extensão nunca igualada no nosso País e que não teme confronto com qualquer outra nação. O plano de Fomento Nacional atribuiu às linhas férreas de Angola e Moçambique um lugar de destaque, por vezes dominante. Assim se está construindo em Angola o Caminho de Ferro do Congo, numa extensão de 250 quilómetros, inteiramente novo, para servir uma região de grande fertilidade e com enormes possibilidades de progresso; se prolonga o Caminho de Ferro de Luanda, além Malanje, em cerca de 100 quilómetros, caminhando para o interior, com o objectivo de alcançar novas zonas de grande produtividade e seguir naturalmente até à fronteira; se deu uma directriz ao Caminho de Ferro de Moçâmedes, parado em Sá da Bandeira e agora francamente em desenvolvimento para leste, pretendendo-se que nesta primeira fase atinja Serpa Pinto, 500 quilómetros além de Sá da Bandeira, para em seguida prosseguir até à fronteira da Rodésia. Desta maneira a rede dos caminhos de ferro de Angola será mais do que duplicada só neste período, somando o total das novas linhas cerca de 850 quilómetros.

Em Moçambique, consta do plano a construção do Caminho de Ferro do Limpopo, a ligar Lourenço Marques à Rodésia, com uma extensão de construção nova de 300 quilómetros, já concluída; a continuação da linha de Vila Luísa à Manhiça, em 45 quilómetros; o prolongamento do Caminho de Ferro de Tete em cerca de 200 quilómetros, para servir as regiões de povoamento da Angónia e Maravia; e a continuação do Caminho de Ferro de Moçambique até Catur, 120 quilómetros, no intuito de o fazer prosseguir para o

Alto Niassa e para o lago, com um porto terminal. Serão, no total, cerca de 650 quilómetros.

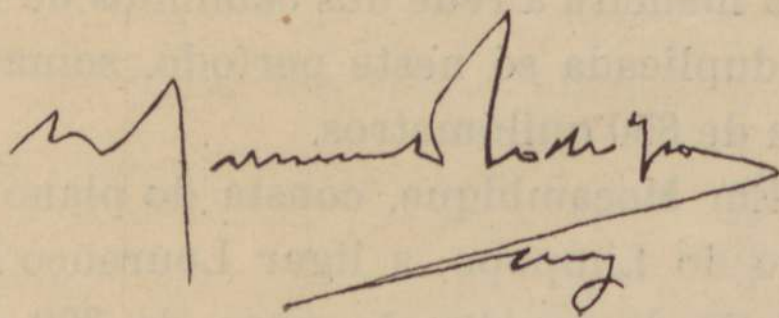
Na execução destes empreendimentos tem a engenharia portuguesa revelado a mais alta capacidade, podendo contar-se que o programa será integralmente realizado dentro dos curtos prazos fixados. Só a comparação destes números — total geral de cerca de 1.500 quilómetros — poderá dar uma ideia da grandiosidade do esforço.

Haveria ainda a acrescentar o que ultimamente no campo ferroviário se conseguiu em Angola, com a transformação da bitola da linha de Moçâmedes a Sá da Bandeira e em Moçambique com a renovação da linha da Beira à Rodézia, de tal modo que o seu tráfego pôde em 4 anos passar de menos do milhão de toneladas para quase três milhões.

Tudo isto nos dá confiança para prosseguir em novos empreendimentos ferroviários, para os quais já se elaboram estudos de grande envergadura, não só quanto ao prolongamento dos caminhos de ferro existentes, como para o lançamento de novas e grandes linhas, em Angola e Moçambique.

É em Africa, portanto, que mais prometedor se apresenta o futuro dos caminhos de ferro portugueses e nunca será demais louvar o esforço da nossa geração.

14-6-1955



A PRÓXIMA VIAGEM DO

CHEFE DO ESTADO

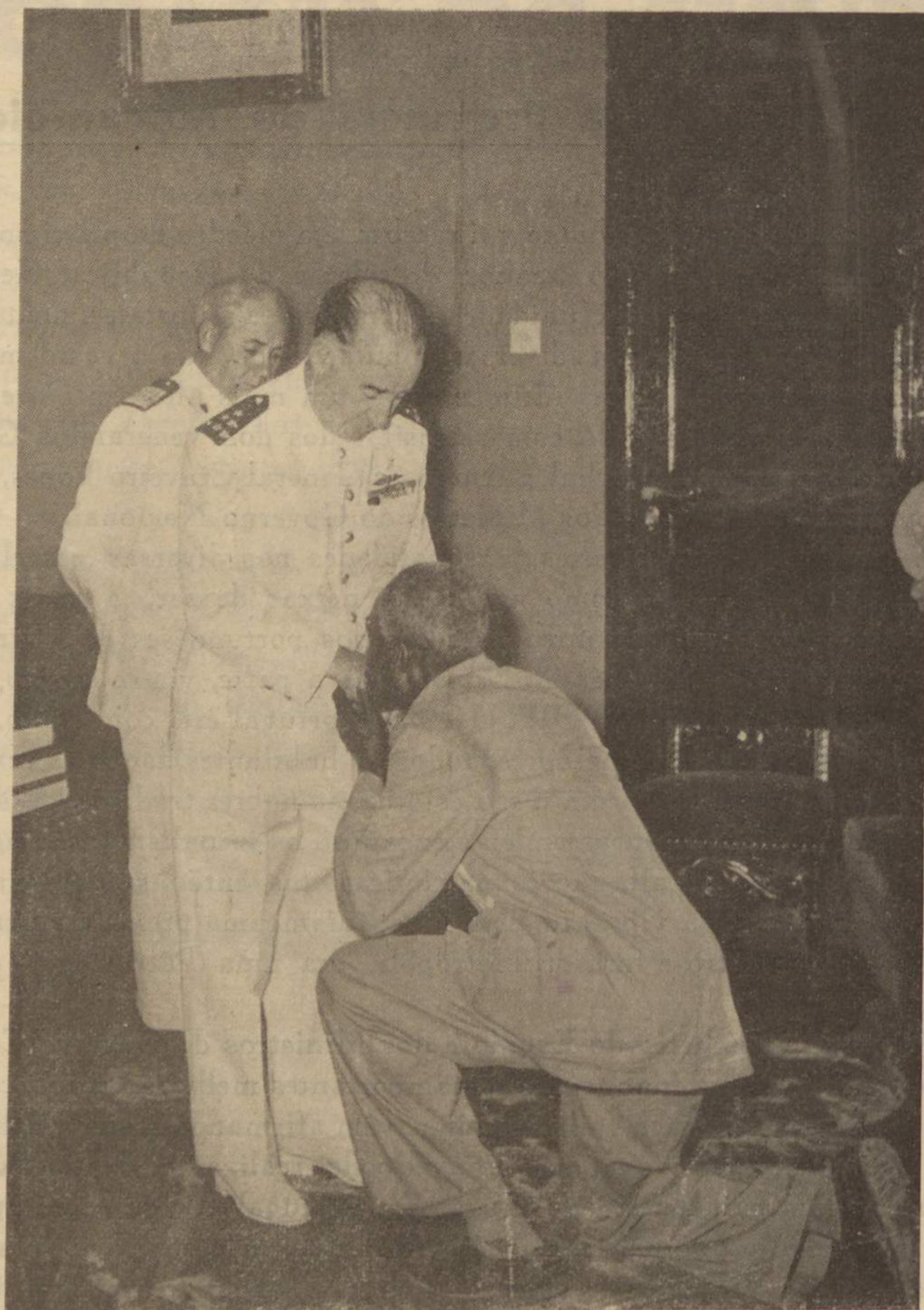
à Província de Moçambique

Província de Moçambique vai receber, em meados do próximo ano, em visita oficial, o Senhor Presidente da República, General Craveiro Lopes. A unidade do Império e o fortalecimento dos laços espirituais que ligam as diversas populações de todo o vasto mundo Português, ganharam, nestes últimos anos, um mais alto sentido e uma expressão mais viril, não só com as visitas dos dois venerandos Chefes do Estado, Senhores Marechal Carmona e General Craveiro Lopes, mas, igualmente, com as visitas dos Ministros do Governo Nacional.

A presença dessas ilustres personalidades nas diversas parcelas do nosso Império provocou, como não podia deixar de ser, a mais viva emoção. Dir-se-ia um encontro familiar dos portugueses do Ultramar com a sua própria Mãe Pátria. E, por toda a parte, via-se escrito, com grandes letras: AQUI É PORTUGAL. Portugal era, com efeito, tudo aquilo; portugueses, dos melhores, todos os habitantes daquelas remotas paragens, que honravam, com o seu esforço, as nobres tradições da antiga casa Lusitana. O facto surpreendeu e encantou os jornalistas estrangeiros que assistiram às manifestações patrióticas que então se deram: pela espontaneidade e pela vibração, elas constituíam uma prova eloquente de que Portugal, dentro e fora da Metrópole, era uma Pátria una, coesa, imortal.

A visita dos Chefes do Estado e dos Ministros do Governo Central têm coincidido com a inauguração de importantes melhoramentos, com os quais as nossas Províncias ultramarinas vêm afirmando a sua vitalidade, o seu espírito progressivo e o seu notável poder realizador. Se, na Europa, Portugal é um país actual, no Ultramar, Portugal afirma-se e impõe-se como uma nação que não envelheceu, mas que, pelo contrário, mantém, através de oito séculos de existência, todas as suas admiráveis qualidades de energia e de iniciativa, que são atributos da sua espantosa personalidade.

Lourenço Marques prepara-se para receber com entusiasmo e brilhantismo, com todas as honras que lhe são devidas, o Senhor General Craveiro Lopes. Alguns melhoramentos, de grande importância para a vida local, serão inaugurados por essa ocasião, entre os quais, como se espera, o Estádio da cidade, de cujo projecto foi encarregado a Direcção dos Serviços de Urbanização e Obras da Câmara Municipal.



*NO LOBITO: O Senhor Presidente da República recebendo
respeitosa homenagem de um velho português nativo,*



Edifício da Estação do C. Ferro de Lourenço Marques

A Província de Moçambique e os seus caminhos de ferro

Algumas breves notas históricas

A Província de Moçambique é limitada: a Norte, pelo território de Tanganica; a Oeste, pelo Protectorado da Niassalândia, Rodésias do Norte e do Sul, Transvaal e Protectorado da Suazilândia; a Sul pela província do Natal, da União da África do Sul, e a Leste pelo Oceano Índico.

A colonização portuguesa deste território da África Oriental iniciou-se em 1505, com o simples título de Capitania de Sofala, tendo sido seu primeiro capitão Pero de Anaia, que entrou no rio de Sofala, em Setembro daquele ano. Aquela data, porém, não é a do descobrimento da Província. Com efeito, em 22 de Novembro de 1497 a frota dirigida por Vasco da Gama dobrava o Cabo da Boa Esperança; três dias depois ancorava em Angra de S. Brás; em 25 de Dezembro avistava a terra do Natal, aportando no dia 1 de Março de 1498 à Ilha de Moçambique, depois de avistar em 10 de Janeiro desse mesmo ano o pequeno rio chamado de cobre (Inhambane) e implantado em

terra o Padrão S. Rafael, em Quelimane, a 9 de Maio, junto ao rio que ali desagua e ao qual foi dado o nome simbólico dos Bons Sinais. Em 1500, pouco depois de ter descoberto o Brasil, chega Pedro Alvares Cabral à Ilha de Moçambique, donde enviou Sancho de Tovar à exploração do porto de Sofala. Em 1502 voltando Vasco da Gama pela segunda vez à Índia, visitou, de passagem, aquele porto, cumprindo assim as instruções que levava, tendo sido recebido com muitas deferências pelo xeque da terra. Em Março de 1503 estava concluída, finalmente, a fortaleza de Moçambique. Em 1512 chega a Moçambique D. Garcia de Noronha e, pouco depois, uma outra armada em que ia Simão de Miranda, o novo governador de Sofala.

No decorrer dos anos, com boa e má sorte, alternadamente, os governadores foram-se sucedendo, até que, em 1609, chegou a Moçambique o primeiro governador de toda a costa oriental de África.

Em terras de Moçambique eram, a princípio, visitadas uma vez cada ano, por uma embarcação que levava carregada de fazendas para trocar por marfim e outros produtos. E como, depois, só passava por Lourenço Marques uma ou outra nau das frotas que regressavam ou seguiam para a Índia, os navegadores holandeses e ingleses aproveitaram-se dessa circunstância e começaram a aparecer em Lourenço Marques.

William Bolts, ao serviço da Companhia Austríaca Trieste, atreveu-se mesmo, em 1771, a desembarcar tropas, tendo, para cúmulo, levantado uma feitoria, que, poucos anos passados, uma expedição portuguesa, saída de Goa, arrasou, tendo posto em fuga os seus ocupantes.

O novo governador de Lourenço Marques, Joaquim de Araújo, fortificou, em 1781, a margem esquerda do estuário, assim como o local onde, hoje, se estende a maravilhosa cidade.

Como ninguém o ignora, na África Oriental Portuguesa desenrolaram-se várias campanhas contra os indígenas, para ocupação e pacificação do território. Se as do Bongo, em 1866 e anos seguintes, foram tristemente assinaladas, pois lá perdemos, durante um período de trinta anos, cinco expedições, as do Gungunhana e as do Bárue, resultaram gloriosas para Portugal, nelas se tendo distinguido, respectivamente, Mouzinho de Albuquerque e João Azevedo Coutinho.

A cidade de Lourenço Marques foi fundada em 1544 pelo explorador e comerciante português do mesmo nome. Quando Lourenço Marques para ali foi, a povoação tinha o nome de Baía da Lagoa, designação por que era conhecida desde 1502, data em que pela primeira vez foi visitada pelas naus portuguesas.

A cidade de Lourenço Marques, capital do distrito do mesmo nome é também, desde 1898, a capital da Província, que até essa data fora a cidade de Moçambique.

O brasão de armas da Municipalidade foi concedido pelo Rei D. Luís, por decreto de 22 de Agosto de 1889. Desenhou-o o oficial do exército Joaquim José Lapa e é assim composto: Um escudo esquartelado em aspa, tendo no primeiro quartel, em campo de ouro, um galeão preto sobre as ondas; no segundo, em campo de prata, uma palmeira verde; no terceiro, em campo vermelho, uma esfera de prata, sendo visível o continente africano; e no quarto, em campo azul, o Sol nascente (de ouro). Sobre o escudo a coroa real e no fim uma legenda contendo as seguintes palavras: Descoberta e soberania portuguesa».

Lourenço Marques é actualmente uma das mais lindas cidades de toda a África, melhor diríamos que é, de há uns vinte anos para cá, uma das mais encantadoras cidades de que os portugueses se podem orgulhar.

O seu magnífico porto, as instalações portuárias,

a sua situação geográfica, o seu clima, concorrem para a sua riqueza e até para o seu prestígio turístico. Tudo ali é grande: as avenidas, a praia, os hotéis, as residências particulares, os próprios jornais. Quem traçou o plano da cidade — visionava a grandeza e o esplendor que havia de ter pouco depois. Quando se tem fé no futuro — uma fé sincera, ardente, dominadora — tudo vai além, milagrosamente, do que sonhou a nossa ambição.

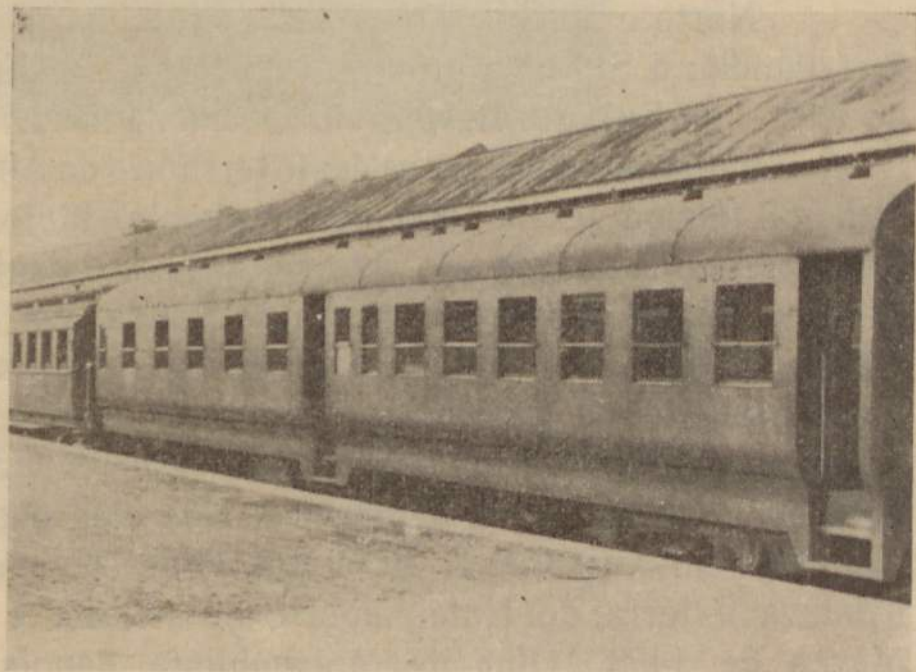
Foi precisamente em Lourenço Marques, que, em 1894, há sessenta e um anos, portanto, se inaugurou a primeira linha ferroviária, a qual, com a extensão de 88 quilómetros, ligou a capital da Província com a fronteira do Transval, em Ressano Garcia.

Em 1912, inauguraram-se mais 153 quilómetros: 63 para Goba (fronteira da Suazilândia), incluindo o ramal do Umbelúzi, e 90 de Inhambane a Inharrime.

Em 1914, inauguraram-se mais 88 quilómetros, da Moamba a Xinavane; em 1905, os 90 quilómetros de Vila de João Belo ao Chicomo; em 1922, os 145 quilómetros de Quelimane a Mocuba; e, em 1942, mais 125 quilómetros, 90 de Lumbo a pouco além de Namiolo, e 23 de Lourenço Marques a Vila Luísa.

Tendo-se reconhecido a urgência de fazer dos troços de caminho de ferro de Moçambique um todo harmónico, integrado num plano que tivesse por objectivo a valorização do vasto território da Província, efectuou-se, em 1930, a unificação das diversas redes ferroviárias. A medida foi acertadíssima, pois, com essa unificação iniciou-se um período de grande prosperidade, não só para os caminhos de ferro mas, também, para a Província.

Em 4 de Abril de 1949 o Estado adquiriu à Rhodesia Railways o Caminho de Ferro da Beira. Com a nacionalização dessa importante linha, os resultados começaram logo a ver-se, pois, como se verá noutro artigo, adiante publicado, importantes melhoramentos foram introduzidos em todos os serviços a fim de melhorar a sua capacidade de trabalho.



Carruagens 1.ª/2.ª inteiramente metálicas



Estação de Luanda da Linha Luanda-Malange (Caminho de Ferro do Estado)

O CAMINHO DE FERRO DE LUANDA

Um pouco de história, a propósito da inauguração das obras do prolongamento do Caminho de Ferro de Malange

Pelo Engenheiro RAIMUNDO SERRÃO

Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Angola

EM 8 de Agosto de 1888, os negociantes e agricultores do concelho de Malange, no tempo em que estes não tinham ainda o seu órgão representativo, que hoje se chama Associação Comercial e Industrial do Planalto de Malange, dirigiram a Sua Majestade El-Rei de Portugal — o Príncipe Regente D. Carlos — uma representação que terminava assim:

«Pedem a Vossa Majestade para que o Caminho de Ferro de Ambaca seja prolongado imediatamente até Malange para seguir sem grande demora até ao rio Cuango».

E, em 22 de Outubro de 1930, decorridos 42 anos, quando, como hoje, só se tinham construído 15 quilómetros além-Malange, o Governador deste Distrito dirigiu ao Director dos Serviços de Portos dos Caminhos de Ferro este outro telegrama:

«Comissão presidentes Câmara Associação Comercial e Sindicato Agrícola solicitam valiosa intervenção Vexa, fim não paralizarem trabalhos conclusão

via férrea Malange a Caxita consta foram mandados suspender ponto Secundando pedido muito agradecia Vexa. atender dentro possível justa exposição população Malange ponto Meus cumprimentos».

Quando o comércio de Malange pediu em 1888 para o Caminho de Ferro de Ambaca ser prolongado imediatamente até Malange e sem demora até ao rio Cuango, ainda não tinha sido aberto à Exposição, um quilómetro sequer da linha do Caminho de Ambaca, cujos trabalhos tiveram, início, a partir de Luanda, em 31 de Outubro de 1886.

Abramos um parêntesis, para lembrar que a concessão do Caminho de Ferro de Ambaca foi feita a favor da Companhia Real dos Caminhos de Ferro através da Áfaica, sendo Presidente do Conselho de Ministros o Conselheiro Fontes Pereira de Melo e Ministros da Marinha e Ultramar o Conselheiro Pinheiro Chagas, tão distinto literato como patriota entusiasta pelas coisas do Ultramar.

Esta Companhia construiu a linha, como do con-

trato, até Lucala ao quilómetro 364 e fez a sua exploração até 1918. O prazo inicialmente concedido para a construção do Caminho de Ferro de Ambaca foi de 4 anos, depois prorrogado até 31 de Dezembro de 1893, finalmente a linha só se concluiu em 1899.

A inauguração da exploração dos primeiros 46 quilómetros dos Caminhos de Ferro de Ambaca só teve lugar em 31 de Outubro de 1888 e em 1 de Janeiro seguinte começou a fazer-se um serviço de comboios regulares entre Luanda e Quilunda — quilómetro 60 — e por etapas sucessivas, em 28 de Setembro de 1890, estavam em exploração 90 quilómetros até Cassoneca.

Como curiosidade direi que a velocidade média dos comboios autorizada então, era de 19 Km. hora e que em Março de 1891 a linha chegou ao quilómetro 180; em Abril de 1892 ao quilómetro 220 e em 9 de Junho de 1895, ao quilómetro 300. Daqui para diante — ou antes além Cassoalala — e principalmente entre os quilómetros 309 e 316 dificuldades enormes prejudicaram as obras de construção da linha férrea, pois além do mais no Vale do Zondo foi preciso montar dez viadutos metálicos, no troço hoje fora de exploração, por ter sido substituído em 1931 pela chamada 3.^a variante, entre Zenza e Lui-ram.

Finalmente, em 7 de Setembro de 1899, estava concluída a linha do Caminho de Ferro de Ambaca — a primeira linha férrea de penetração no sertão de Angola e das primeiras de África — e então, li algures:

«Com um brado de entusiasmo na margem direita do Lucala europeus e indígenas saudaram a locomotiva, que em poucas horas põe em contacto a luz das terras civilizadas com as terras do sertão».

O *Boletim Oficial*, único órgão de Imprensa que havia nesses recuados tempos, descreve a cerimónia da inauguração dizendo:

«Consola ver que todos, desde o mais alto funcionário até ao mais humilde dos nossos compatriotas fizeram a devida justiça ao Governo e á Companhia que construiu o Caminho de Ferro».

Quando da inauguração do primeiro troço do Caminho de Ferro de Ambaca era Governador-Geral de Angola o Conselheiro Guilherme Capelo e quando da sua conclusão o conselheiro Ramada Curto; a qualquer destas inaugurações não puderam comparecer estes Governadores, que foram substituídos pelo Secretário-Geral Joaquim d'Almeida e Cunha.

A construção deste Caminho de Ferro de Ambaca semeada de contratempos de toda a ordem deu origem a controvérsias e manifestações de patriotismo, dentre as quais se destacavam as que mostravam o desejo que o Caminho de Ferro Português chegasse ao Cuango primeiro do que o dos belgas a fim de trazermos ao Porto de Luanda as mercadorias, de cá

e de lá, que doutra forma nos fugiam e assim, dentre o muito mais, escrevia-se:

«Não vem muito longe o tempo em que o País reclame o prolongamento da nossa linha até ao Cuango, passando por Malange e Cassange, meio mais prático de assegurar o nosso domínio naqueles territórios e única forma de impedir que o Estado Livre do Congo nos intercepte o movimento comercial».

Noutro passo dizia-se:

«Se queremos conservar a Lunda e impedir que o comércio da nossa Colónia nos não fuja por completo — há um meio único de o conseguir: chegar ao Cuango; mas chegar antes do Congo Belga».

O «Journal de Bruxelles» de 28 de Maio e 6 de Junho de 1896 incitava o Governo Belga a andar depressa na construção desta via de penetração em vista da séria concorrência que os portugueses lhe querem fazer ao caminhar com celeridade em direcção além-Malange, e isto a propósito da discussão que se desenrolou no Parlamento, com referência ao seu Caminho de Ferro do Congo».

Do nosso lado, na Metrópole, respondia-se:

«É possível que em Angola se pense mais no dia de hoje no que no de amanhã; aos poderes públicos, porém, incumbe o ver para longe e não transigir, porque tratando-se de Colónias nossas, tanto se nos deve confranger o coração vendo o que são hoje como dilatar-se de risonha esperança vendo o que podem ser amanhã.

Ao Cuango! pois está aí a salvação da Colónia. Ao Cuango!

Seja este o grito a soltar daqui em resposta ao brado idêntico publicado no «Journal de Bruxelles».

Pelo que diz respeito ao Caminho de Ferro para além de Ambaca — o que se chamou depois Caminho de Ferro de Malange — o Governador contratou em 1897 a sua construção com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro através de África; esta Companhia, porém, não pôde cumprir aquilo a que se obrigou por o contrato ter sido feito «em condições tais e em tão má ocasião, apanhando em cheio a crise, que era impossível dar-lhe execução tão cedo».

Por estas razões resolveu o Governo em 1902 fazer o prolongamento, por administração directa, e em 16 de Maio de 1903 começaram os trabalhos que se concluíram de Lucala a Matete, numa extensão de 85 quilómetros em Setembro de 1907, o que dá uma média de 19 quilómetros por ano.

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro através de África aproveitou logo o ensejo para lembrar que apesar de todas as vicissitudes na linha de Luanda a Ambaca e na extensão de 364 quilómetros — se tinha conseguido a média anual de 27,894 quilómetros só ultrapassada na Metrópole, na linha da Beira Baixa, mas superior à média conseguida nas linhas do Douro, Mirandela, Santa Comba Dão, Vi-seu, Minho e Ramal de Braga,

Em 8 de Setembro de 1907 fez-se a inauguração, solene e oficial, dos primeiros 85 quilómetros do Caminho de Ferro de Malange, entre Lucala e Matete, com a presença de Sua Alteza Sereníssima o Príncipe Real D. Luís Filipe, quando da sua viagem a África e no regresso de Moçambique.

A cerimónia que, por todas as razões, devia revestir-se da maior imponência em vista do alto signifi-



LUANDA --- Vista da cidade tirada da fortaleza de S. Miguel — (Destaca-se ao centro e na parte baixa da cidade a Avenida Salvador Correia)

cado nacional e até internacional do acontecimento — «foi a mais modesta e ignorada possível, limitando-se a pouco mais de lacónicos telegramas — conhecimento que se deu ao País dum facto que, ainda que não pareça, tem uma enorme importância, para uma nação colonial como a nossa».

Mas não admira: Já quando da inauguração dos primeiros 364 quilómetros, «onde as dificuldades foram de toda a ordem, onde se perderam muitas centenas de vidas indígenas e europeias, nessa luta enorme contra um clima então perigoso e inclemente; umas ligeiras referências em alguns, poucos jornais, e da parte dos interessados, ou antes descontentes, artigos com censuras e acusações violentas, que uma parte de Imprensa se prestou, consciente ou inconscientemente, a publicar».

«Nos países mais adiantados, um facto destes reveste o carácter de um acontecimento nacional. Entre nós, se consegue sacudir um pouco a indiferença, é, apenas, para dar lugar à crítica e à censura».

Assim se descreve o acontecimento, num relatório da época.

A exploração destes 85 quilómetros além Lucala foi entregue inicialmente e mediante contrato à Companhia concessionária do Caminho de Ferro de Ambaca; esta solução era a mais natural, visto que não interessava ao Estado ir adquirir material circulante, montar oficinas, armazéns, etc.... para ir explorar uma linha de tão pequena extensão.

Mas, como as coisas lógicas e boas não eram, infelizmente, as então seguidas por quem tinha responsabilidades na Administração Pública, este sis-

tema durou pouco tempo e em 1 de Fevereiro de 1909 a exploração do Caminho de Ferro além Lucala, passou a ser feita directamente pelo Estado.

Pouco depois, em 1 de Setembro de 1909 chegava finalmente a Malange o Caminho de Ferro.

Verifica-se assim que só passados 21 anos — depois que em 1888 os negociantes e agricultores de Malange pediram que o Caminho de Ferro sem demora prosseguisse até ao Cuango — é que ele chegou a Malange.

Estes dois sistemas de exploração fizeram baixar o rendimento do Caminho de Ferro, principalmente por causa do transbordo em Lucala dos comboios da Companhia e para os do Estado e vice-versa, o que obrigava os carregadores a terem ali agentes encarregados de despachar as mercadorias e fazê-las seguir na outra linha, visto que de qualquer estação de uma delas não se faziam despachos directos para qualquer das estações da outra; isto era fruto da época, impossível, felizmente, nos tempos correntes; como era aceitável então não se poder despachar uma coisa numa estação, directamente para outra, de mais a mais na mesma linha!

* * *

A situação não se podia manter; o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro através de África



LUANDA — Monumento a Diogo Cão

acusavam-se mutuamente até que uma comissão constituída por Deputados, Senadores e Funcionários Públicos, sugeriu entre outras coisas que — «fosse rescindido o contrato de construção do Caminho de Ferro de Ambaca de 25 de Agosto de 1885, passando para a posse do Estado o dito Caminho de Ferro com todos os seus pertences».

A Companhia intentou nessa altura uma acção

contra o Estado e entretanto eclodiu a primeira grande guerra mundial, pelo que o Conselho de Administração da mesma Companhia aprovou uma Moção onde declarava que resolvera fazer sustar a acção intentada, deixando o seu prosseguimento para ocasião mais oportuna; o Governo agradeceu esta atitude patriótica da Companhia.

Finalmente por Decreto n.º 4.600, de 13 de Julho de 1918, referendado pelo Ministro Vasconcelos e Sá o Caminho de Ferro de Ambaca passou à posse do Estado resultando assim — do desaparecimento deste e do chamado Caminho de Ferro de Malange — o desde então chamado Caminho de Ferro de Luanda.

Ao período que acabo de relatar — que vai desde o início da construção dos Caminhos de Ferro de Ambaca e de Malange — até à altura em que o Estado tomou conta daquele — podemos chamar a 1.ª fase — aliás bem movimentada — desta importantíssima realização que é o Caminho de Ferro de Luanda.

* * *

Chamaremos 2.ª fase àquela que decorreu entre 1918 — quando o Estado rescindiu o contrato com a Companhia dos Caminhos de Ferro através de África — e 1930, ano em que o então Ministro das Finanças, Senhor Dr. António de Oliveira Salazar, passou metêoricamente pela pasta das Colónias mas onde deixou monumentos, como a promulgação do Acto Colonial e promoveu a organização de cinco brigadas de estudos de portos e caminhos de ferro, aos quais fizeram reconhecimentos e estudos e deixaram projectos que foram depois, ou estão a ser executados, e outros que, agora, passados mais de 20 anos vão ser realizados e, entre estes tempos, o que se refere a este primeiro troço do Caminho de Ferro de além Malange, entre Caxita e Caculama na extensão de 47 quilómetros e 200 metros.

A «história da 2.ª fase da construção do Caminho de Ferro de Luanda, foi cheia de peripécias e seria longa a sua descrição, se nós a soubéssemos contar.



ANGOLA — Câmara Municipal de Luanda



NOVA LISBOA — Barragem no rio Quando
(barragem do Caminho de Ferro de Benguela)

E ela, que decorreu por 12 anos, de 1918 a 1930, só nos deu, quanto ao prolongamento do Caminho de Ferro de Luanda, a construção inacabada de 15 quilómetros, escassos, de linha de Malange até à plataforma da estação, a que pomposamente se deu então, o nome de Buçaco.

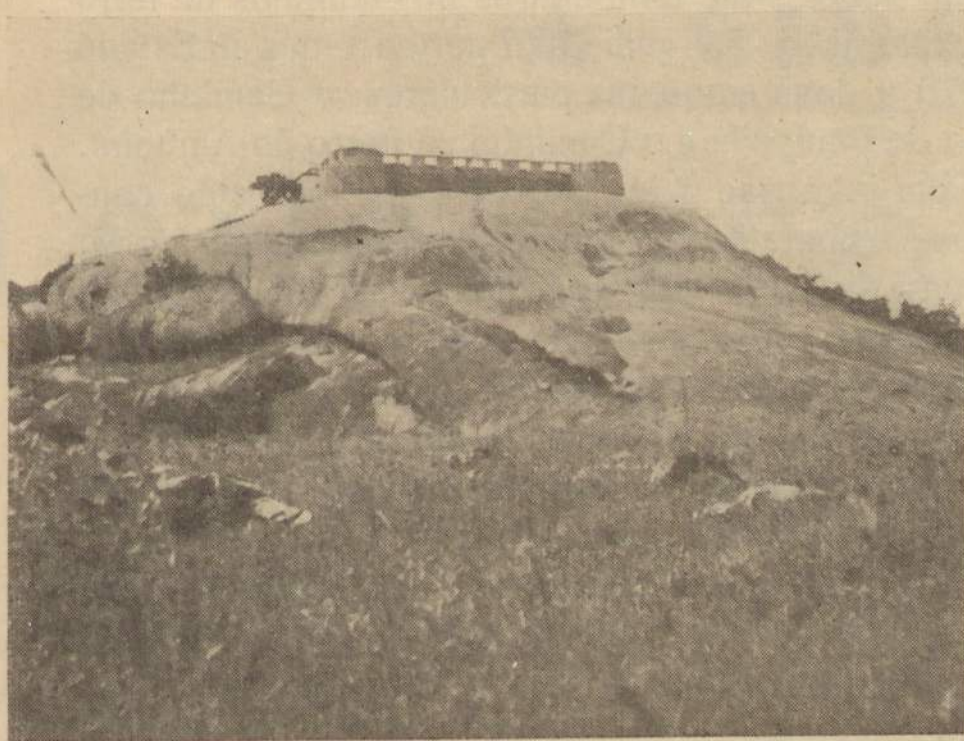
Estes 14.700 metros de via, começaram a assentar-se em meados de 1927, por administração directa por ordem do Alto Comissário Vicente Ferreira — sem haver um projecto em ordem e utilizando nos seus trabalhos condenados e vádios — cadastrados — que da Metrópole chegavam em levadas a Angola; gente sem preparação e sem interesse, era impossível realizar obra capaz e assim, logo de início, dizia o Chefe da Brigada:

«... a maioria porém do pessoal de que dispomos não está habituada a este género de trabalho e oferece uma resistência passiva ao cumprimento do dever que lhes foi imposto; houve duas manifestações de revolta, que foram prontamente reprimidas pelo Comandante da diligência».

Pelos meados de 1928 os condenados e cadastrados foram substituídos por indígenas que melhor satisfaziam, mas os salários destes andavam atrasados de 6 meses e mais, e por esta razão fugiam do trabalho; isto deu-se quando já era Alto Comissário o Comandante Filomeno da Câmara, durante cujo Governo os trabalhos deste prolongamento continuaram, ou antes, vegetaram.

Por Outubro de 1930, no tempo do Governador Almirante Sousa e Faro, tinham-se consumido mais de três anos, foram finalmente mandados suspender os trabalhos, o que deu origem ao telegrama para se construirem menos de 15 quilómetros de linha inacabada. Note-se que todos estes trabalhos vinham sendo executados, mal como vimos, nos tempos em que anualmente se fechavam as contas do orçamento de Angola com avultados «deficits».

No que diz respeito ao prolongamento do Caminho de Ferro de Luanda e com referência à 2.ª fase que estamos considerando, há que recordar que o



ANGOLA — Fortaleza de Quibala

Alto Comissário Norton de Matos mandou fazer o estudo do Caminho de Ferro de Malange a Tembo-Aluma, na margem do Cuango junto da fronteira do Congo belga, trabalhos que tiveram início em 23 de Maio de 1921; era esta a directriz nordeste de que existem desenhos mas não projectos; porém havia também que estudar-se a directriz Leste, entre Malange e Saurimo, mas desta directriz não constam desenhos, nem referências a quaisquer trabalhos.

Não faltou vontade firme aos Altos Comissários que regeram Angola de 1921 a 1930 para continuar este caminho de Ferro e para fazê-lo sair do «ponto morto» em que jazia desde 1909 quando atingiu Malange.

Mas os tempos, os homens e a falta de meios financeiros nem sempre, mas sempre a malfadada má política, não deixaram que vultos eminentes e grandes amigos das coisas do Ultramar levassem a efeito uma obra que o seu são patriotismo tanto desejaria se tornasse realidade.

Com a constituição em 1930 das Brigadas de Salazar — como ficaram conhecidas entre nós — entrou-se numa era nova, de seriedade em tudo que se faz a Bem da Nação, e, no que diz respeito a Caminhos de Ferro porque passámos a ter projectos completos que permitem pôr a concurso a construção de qualquer das obras estudadas, após a simples actualização dos seus orçamentos e pequenos pormenores do projecto.

O primeiro Caminho de Ferro construído nesta nova era foi o troço de Cassoalala ao Dondo, na extensão de 25 quilómetros, inaugurada em 28 de Maio de 1944.

Em 1949 e em 1953 foram inaugurados no denominado ramal da Chibia respectivamente o troço de Sá da Bandeira à Chibia na extensão de 52 quilómetros e o troço da Chibia a Chiange com 72 quilómetros.

Como resultado da seriedade de processos, na elaboração de estudos e projectos feitos e a fazer

havia que ir mais longe na execução de grandes realizações como o mostrava possível a apreciável soma de obras executadas já em Angola e em todo o País nos últimos anos.

Para tanto o Governo da Nação concebeu o arrojado Plano de Fomento Nacional, cujas bases foram aprovadas pela Lei n.º 2.058, de 29 de Dezembro de 1952, para ser realizado em 6 anos. Tão importante diploma é, talvez, aquele que trará ao nosso querido Portugal — em todos os Continentes por onde nos espalhamos — a maior revolução construtiva de todos os tempos.

Ao capítulo de comunicações e transportes interessando aos Serviços que dirijo é atribuída a avultada soma de um milhão e quatrocentos e oitenta e dois mil contos — o que representa cerca de metade dos investimentos a fazer em Angola — o que mostra a valia que o Governo concede a este importantíssimo sector de valorização do País.

Angola fica devendo a Sua Excelência o Ministro do Ultramar, no capítulo de comunicações — portos e caminhos de ferro — uma dívida que jamais poderá saldar.

O entusiasmo de Sua Excelência por este sector da administração ultramarina revela-se a cada passo, quer pela nomeação de missões técnicas e determinação de estudos e projectos para obras de próxima realização, quer pela assinatura de contratos para execução de grandes obras ou para aquisição de máquinas e materiais de que constantemente vamos tendo conhecimento para logo vermos passar a realidades.

Foi sob o signo desta nova Ordem, graças ao Plano de Fomento Nacional e ao seu ordenador no respeitante aos problemas do Ultramar, que se está construindo o prolongamento para Leste do Caminho de Ferro de Moçâmedes — Sá da Bandeira a Vila Artur de Paiva na extensão de cerca de 330 quilómetros.

Por esta razão também foi posta a concurso rapidamente adjudicada e vai iniciar-se já, a construção do 1.º troço do Caminho de Ferro de Luanda, de Caxito a Caculama, a que se seguirão, em breve, iguais formalidades para a construção do 2.º troço de Caculama a Lui na extensão de 50 quilómetros.

Estão em construção em Angola, nesta altura, nada menos de 376 quilómetros de caminho de ferro,



Estação de Benguela

o que representa uma distância superior à que vai de Lisboa ao Porto.

Por força ainda desta Ordem Nova, de seriedade, é que se estão a fazer reconhecimentos, a que se seguirão os estudos e projectos para a construção do Caminho de Ferro do Congo.

Podia e posso acrescentar por interessar aos meus Serviços e pelas mesmas razões, fortes e dignas, é que se vai construir o porto de Moçâmedes e aumentar a extensão do cais do porto do Lobito com instalações mecânicas para carregamento de minérios e silos para carregamento mecânico de cereais; e acrescentarei ainda que já recebemos e vamos receber mais, abundante e moderno material circulante para o caminho de Ferro de Moçâmedes e que vamos ter em Luanda uma oficina central, já em construção, e com moderna maquinaria já adquirida — que será das melhores de África.

Impossível seria nestas breves notas inumerar tudo quanto de muito e bom se há feito e se está para fazer: adiante indicaremos ao de leve o que se torna necessário fazer quanto ao Caminho de Ferro de Luanda.

Por força do cargo que ocupo tenho superinten-

dência sobre 2477 quilómetros de caminhos de ferro em exploração, dos quais 1007 pertencentes ao Estado e 1470 a duas empresas particulares: o Caminho de Ferro de Benguela e o Caminho de Ferro do Amboim.

Com interesse pelos Serviços que me estão confiados—embora sem qualquer interferência, até agora, na sua execução — tem o Estado em construção, ou adjudicados para construção nada menos de 376 quilómetros de linhas férreas.

Não virá longe assim o dia em que se conte por três mil o número de quilómetros de Caminhos de Ferro em exploração em Angola.

É necessário que remocemos o Caminho de Ferro de Luanda, que se continue na linha, nas estações e no material circulante, uma renovação à altura das novas oficinas que lhe vamos entregar em Luanda, instrumento este precioso e indispensável para o progresso de um caminho de ferro. O Caminho de Ferro de Luanda serve regiões riquíssimas com populações que muito têm contribuído para a sua próspera situação financeira, pois nos dá anualmente saldos positivos apreciáveis. É indispensável servir bem, quem tão bem tem servido o Caminho de Ferro.



O Pessoal da Estação de Luanda saúda os Ferroviários Metropolitanos

A CIDADE DE Lourenço Marques

EM 1898

LOURENÇO Marques de hoje, Lourenço Marques de 1898... Em pouco mais de meio século, que diferença extraordinária entre as duas cidades! O progresso foi tão rápido, que as transformações que sofreu surpreenderam os próprios habitantes.

Vamos ouvir o depoimento do sr. Alexandre Rezende Duarte, vice-presidente da Casa do Alentejo naquela maravilhosa cidade de que todos os portugueses, os de lá e os de cá, se devem orgulhar.

Foi em 1898 que, rapazito de 14 anos, o sr. Alexandre Duarte embarcou, em 22 de Abril, num navio alemão que levava o rumo da África do Sul. A bordo,—seria impossível esquecer o facto—ia também o grande Mouzinho de Albuquerque, glória nacional.

O barco, no seu longo trajecto, parou em muitos portos, e por isso, depois de 36 dias de viagem, chegou o moço alentejano a Lourenço Marques, que não era ainda então a capital da Província — a capital, nesse tempo, era a cidade de Moçambique, na Ilha do mesmo nome.

Lourenço Marques oferecia o aspecto de uma vila debruçada na baía. Não se construira ainda o porto. Tudo se encontrava como a natureza havia criado. Os barcos ficavam ao largo e o transporte das pessoas e da carga fazia-se em batelões. As ruas não eram muitas e duas apenas, com pavimento:

as que hoje têm os nomes do Conselheiro Pedroso e Araújo. As ruas transversais eram estreitas e sem pavimento. A que é hoje a Avenida da República era, em 1898, apenas um esboço por onde ainda passava uma linha férrea, com término no sítio em que está hoje o Tribunal e onde, naquele tempo, existia o edifício da Câmara Municipal. A Avenida que hoje se chama «5 de Outubro», começava onde

está hoje o quartel general e terminava como hoje, no quartel do grupo de Esquadrões. A cidade estava, então, em esboço. As diversas artérias não eram pavimentadas e as suas construções não passavam de pequenas e modestas residências improvisadas, de madeira e zinco.



LOURENÇO MARQUES — Uma moderna Avenida que há cem anos era um pantano, autêntico cemitério de brancos

O comércio nem sequer era uma amostra do que hoje é. Exerciam-no alguns europeus e algumas firmas asiáticas. A vida da cidade era tranquila e monótona: as únicas distrações limitavam-se aos três concertos semanais da filarmónica na Praça 7 de Março. Ali se reuniam, familiarmente, os habitantes da cidade em embrião, ouvindo música e tomando refrescos, nos quatro quiosques ali existentes, pois o calor, naquele tempo, fazia-se sentir muito mais do que hoje.

Foi pouco depois de eu ter chegado a Lourenço Marques que terminou a guerra com o Gungunhana, o grande feito do ilustre Mouzinho de Albuquerque. No entanto, registaram-se, no interior, mais algumas

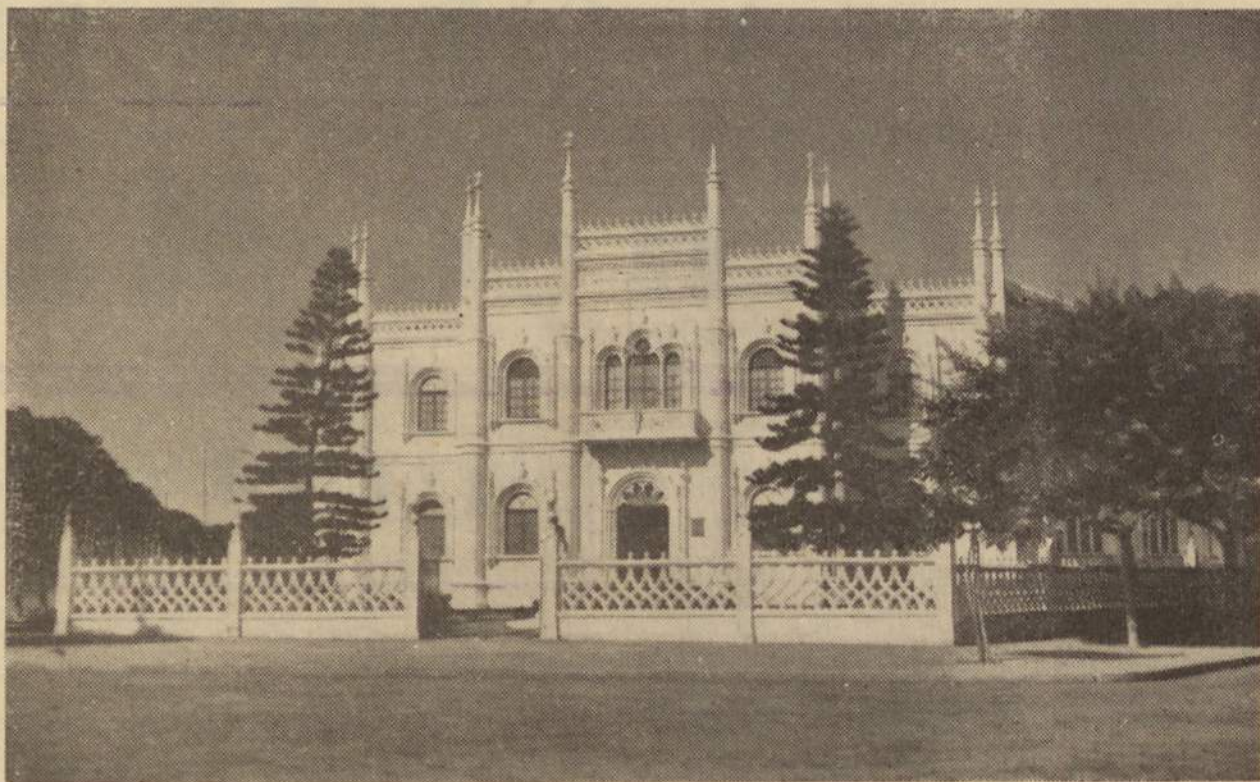
revoltas de indígenas, que eram logo sufocadas pelas forças locais.

Durante algum tempo, os empregados comerciais coadjuvaram, voluntariamente, o serviço de policiamento da cidade; eu mesmo, confessei-nos o sr. Alexandre Revez Duarte, tomei também parte nesse policiamento.

O desdobramento da cidade começou, na verdade, depois de 1910, acentuando-se, principalmente, nestes últimos vinte cinco anos.

O dedicado vice presidente da Casa do Alentejo, que é agricultor, é de opinião que, para a grandeza do futuro de Moçambique, torna-se necessário desenvolver a agricultura, protegê-la e encorajá-la. A falta de mão de obra contraria enormemente as actividades agrícolas. A saída de indígenas para as minas do Transval é a causa dessa manifesta falta de mão de obra. Não tendo os agricultores quem lhes cultive a terra, dedicam-se à pecuária que, sendo embora pouca a protecção dispensada, é mais lucrativa ou, pelo menos, sujeita a menos riscos.

Os terrenos são vastos e desde que não falte água tudo se cria e dá perfeitamente nesta terra abençoada. Há que estimular a iniciativa particular, facilitar a vinda para aqui de agricultores competentes e activos. Assim como Lourenço Marques realizou, em poucos anos, um verdadeiro milagre, tornando-se numa das mais belas cidades da África, idêntico milagre se verificará, quando a agricultura, devidamente protegida, transformar os vastos terre-



LOURENÇO MARQUES — Museu Álvaro de Castro

nos de Moçambique em admiráveis jardins e pomares.

Cidade cosmopolita, Lourenço Marques deve a sua grande frequência de turistas à amenidade do seu clima, à sua bela praia e às modelares instalações hoteleiras. A lição da capital de Moçambique devia ser estudada e meditada na Metrópole: sem bons hotéis nunca se fez nem fará turismo.

São muitos os recursos turísticos da cidade, como, por exemplo, a baía do Espírito Santo, em frente a Lourenço Marques, que dispõe de magníficas condições para a competição de provas náuticas. E a caça nos arredores? E a natureza pletórica que a rodeia?

Não há dúvida de que os portugueses souberam realizar em Lourenço Marques um verdadeiro milagre. Em pouco mais de meio século — isto é, desde 1898, ano em que o sr. Alexandre Revez Duarte chegou ali, até hoje, a transformação foi surpreendente.

Entre as duas cidades de Lourenço Marques, a de ontem, isto é, a de há meio século, e a de hoje, tão querida dos portugueses e tão admirada pelos estrangeiros, poucos traços de semelhança ou parentesco existem.

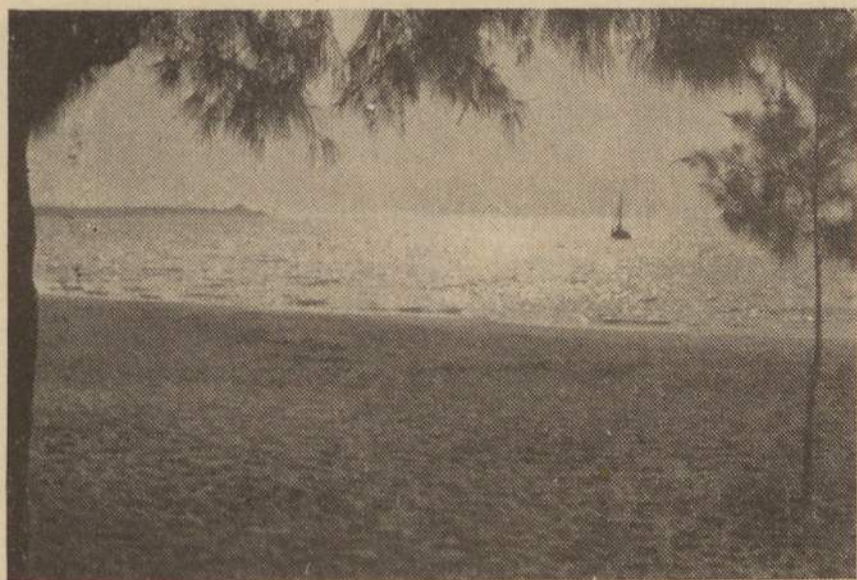
Se a província de Angola se orgulha de Luanda, do Lobito e Benguela, a província de Moçambique pode orgulhar-se igualmente de Lourenço Marques e da Beira. E para o progresso dessas cidades contribuíram, notavelmente, os caminhos de ferro, que as ligaram aos centros de produção e às colónias vizinhas e amigas.



LOURENÇO MARQUES — 2.º plano — Esplêndido edifício dos Organismos Económicos na Praça de 7 de Março. — 1.º plano — Estátua de António Enes

Caminho de Ferro de Benguela

A concepção deste caminho de ferro e a escolha do Porto do Lobito para testa do mesmo, deve-se, exclusivamente, a Sir Robert Williams, o qual reconheceu que, para o desenvolvimento das minas de cobre da Katanga, no Congo Belga, era indispensável estabelecer uma comunicação com o mar, mais curta e directa do que aquelas que lhe poderiam fornecer as linhas do Cabo e da



Na baía de Benguela

Beira, isto é, tornava-se necessário reduzir as 2470 e 1786 milhas que separam a Katanga, respectivamente, do Cabo e da Beira, a 1168 milhas, distância a que se encontra do Porto do Lobito.

Para pôr em prática e dar vida à sua ideia, este eminente cidadão inglês pôs ao serviço da mesma toda a sua inteligência, tenacidade e diplomacia, começando por expor o seu plano ao Rei Leopoldo da Bélgica, de modo a obter o acordo e promessa de cooperação daquele País, visto que uma parte do trajecto da Katanga ao Lobito que teria que ser feito através o território do Congo Belga.

Tendo sido bem sucedido nesta primeira acção, procurou, seguidamente, encetar negociações no mesmo sentido, junto do Governo Português.

O seu plano foi apresentado com tal clareza e convicção que o contrato foi assinado em 28 de Novembro de 1902, sendo regente a Rainha Senhora D. Amélia, na ausência de El-Rei D. Carlos, em visita ao Rei de Inglaterra.

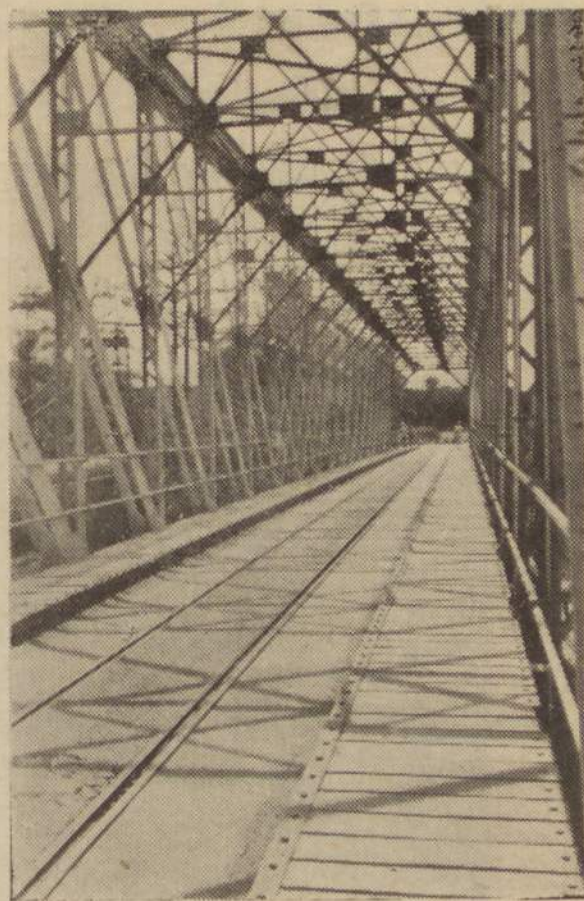
Na mesma data foi publicado o Decreto, que concedia a Sir Robert Williams e à Companhia que ele formasse, a construção e exploração de um caminho

de ferro que, partindo do Lobito e atravessando a Província de Angola até à fronteira, ligasse à região de Katanga.

Uma vez formada a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, e rodeando-se ele de colaboradores portugueses, tanto nas funções administrativas como directivas e ainda de outros funcionários mais modestos para serviços subalternos, mas todos animados da melhor vontade e dedicação para com tão grande obra a realizar, se deu início à construção da linha em 1 de Março de 1903.

A guerra de 1914/18 interrompeu os trabalhos, não só por ter sido retirado o pessoal especializado, mas também por terem faltado os fornecimentos do material fixo e rolante.

Todavia, apesar de todos os contratemplos, em Janeiro de 1924 atingia-se o quilómetro 627, onde é hoje a estação de Silva Porto, que ficou desde logo aberta ao tráfego de passageiros e mercadorias; em Setembro de 1925, alcançou-se o quilómetro 726



Caminho de Ferro de Benguela
— Ponte sobre o rio Catumbela

(Rio Quanza), e, três anos depois, tendo de vencer-se inúmeras dificuldades através uma região arenosa e deserta, alcançou-se a fronteira do Congo

Belga, ou seja o quilómetro 1348. Em pouco mais de três anos assentaram-se 620 quilómetros de via com todas as construções e obras inerentes, o que revela a excelente organização e boa vontade, até ao sacrifício, do pessoal que se empregou nos trabalhos.

Em 7 de Junho de 1929 deu-se início à exploração de toda a linha, e, em de Junho de 1931, foi inaugurada a ligação com os Caminhos de Ferro do Congo Belga e, conseqüentemente, com a rede de Caminhos de Ferro da União Sul Africana.

É muita valiosa a contribuição que o Caminho de Ferro de Benguela tem dado ao desenvolvimento económico da Província de Angola, o que, até certo ponto, se pode verificar pelos seguintes números referentes a 1954:

Tráfego de passageiros	792.709
Mercadorias de tráfego interno	516.119,696 T
Minérios	347.857,139 T
Mercadorias de Tráfego internacional	218.707,779 T

Possui a companhia instalações fixas modelares, destacando-se, entre elas, as suas oficinas gerais em Nova Lisboa, modernamente apetrechadas com a mais eficiente maquinaria.

O seu parque de material, todo excelente, compõe-se de:

Locomotivas de diversos tipos	99
Vagões diversos	1218
Carruagens	52

Restaurantes	4
Salões de serviço	13

estando ainda encomendadas mais as seguintes unidades:

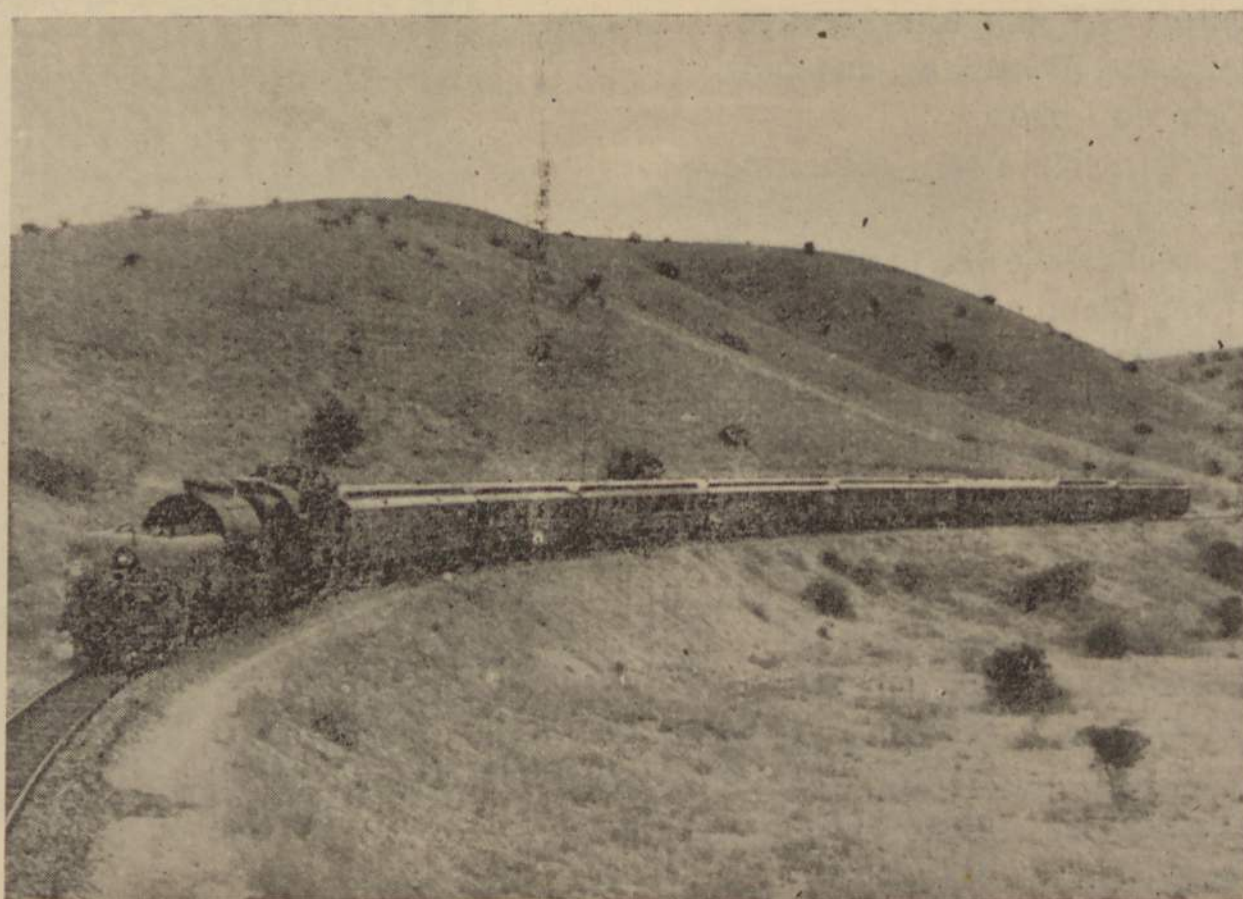
Locomotivas «Garratt»	10
Vagões abertos de borda alta	200

* * *

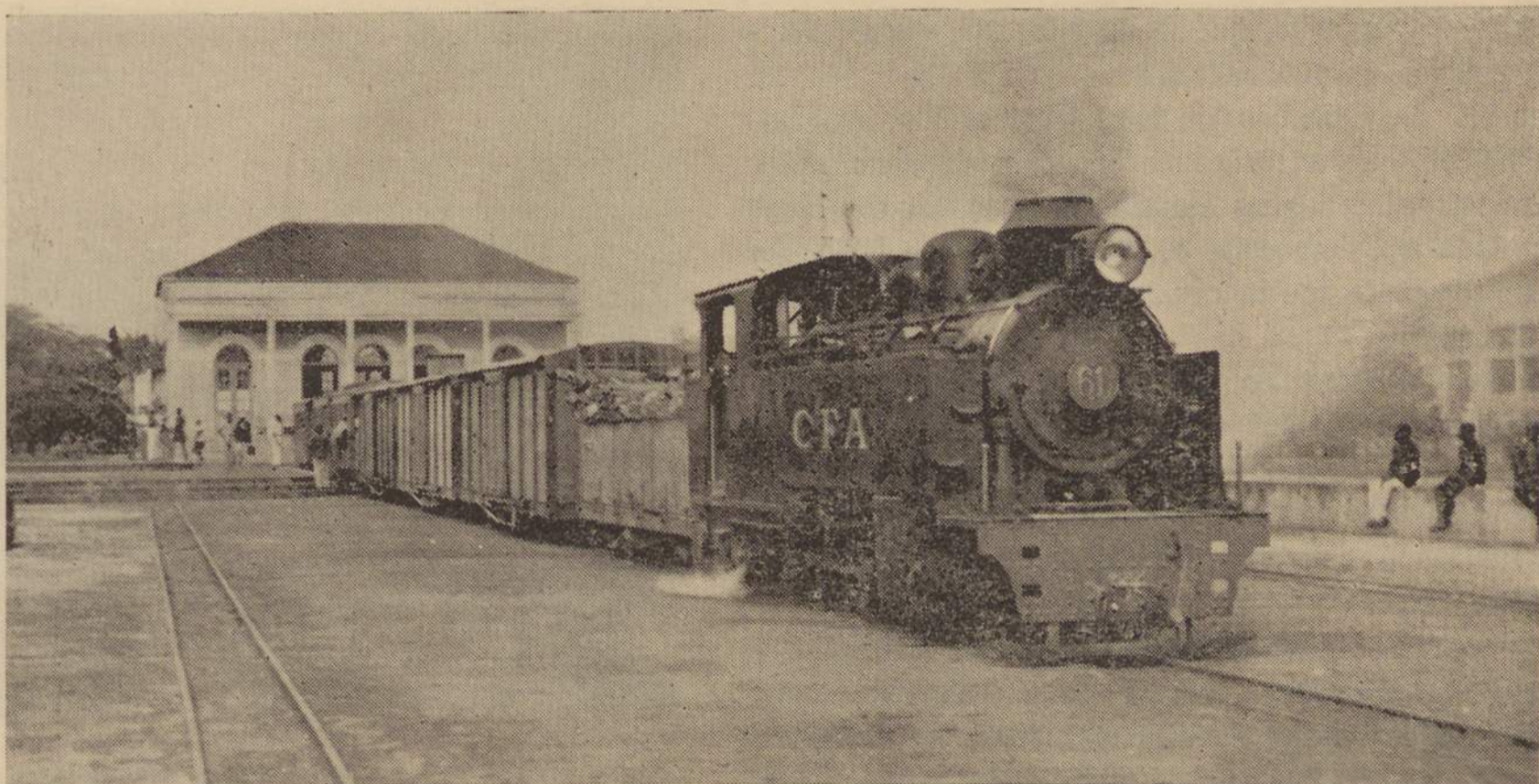
O vasto continente africano, do Lobito a Lourenço Marques, pode ser atravessado em 8 dias, numa distância de 2.800 milhas, graças ao Caminho de Ferro de Benguela, que não só presta assinalados serviços de utilidade nacional à nossa florescente Província de Angola, mas é, também, de grandioso interesse internacional, pelas suas ligações com os países vizinhos, transporte de passageiros, minérios, maquinismos, combustíveis, etc.

Não é estranho ao caminho de ferro o crescente desenvolvimento agrícola do planalto de Benguela; e o Lobito, desconhecido em 1902, conta hoje mais de 800 prédios e perto de 16.000 habitantes; Catumbela, mais de 700 edifícios e cerca de 13.000 habitantes.

Ao longo da linha estabeleceram-se fortes núcleos de europeus, como, por exemplo, na Ganda, Bela Vista, Caconda, Cuma, Lepi, Longonjo, Nova Lisboa, Vila Nova, Robert Willians, Teixeira de Sousa, etc., e de ano para ano mais se acentuará o valor desta linha férrea na sua missão de paz portuguesa, a nossa Província Ultramarina mais portuguesa.



Comboio de passageiros, rebocado por locomotiva «Garratt»



Estação de Gabela, no momento da partida do comboio para Porto Amboim

Caminho de Ferro do Amboim

Fundação da Companhia e seus antecedentes. Extensão da via e suas características. Elementos sobre material circulante. Região atravessada e estações. Tráfego principal.

Pelo Eng.º EUGÉNIO SALLES LANE

A Companhia do Caminho de Ferro de Amboim veio responder a uma necessidade, não só de ordem económica mas, também, sob o aspecto de fixação de núcleos populacionais em regiões ricas de possibilidades e de recursos desse grande mundo em formação que é Angola.

Há 35 anos, a região de Amboim, ou melhor da Serra de Amboim, era já uma das mais prometedoras zonas agrícolas daquela província ultramarina, em pleno e florescente aproveitamento, dispondo de importante núcleo de roças, onde se produzia o melhor café de Angola.

A crescente produção não só do café mas também de outros géneros, como coconote e o óleo de palma, criava, contudo, e agravava constantemente o problema da sua drenagem para o litoral, para ser entregue à

navegação nacional e estrangeira, com destino aos mercados consumidores.

Havia que resolver esse problema. Dispunha-se, então, somente do transporte a dorso dos indígenas, sistema naturalmente caro, moroso e arriscado e que, além disso, ocasionava o desvio, cada vez maior, de braços necessários à agricultura local.

Nasceu então a ideia da construção de um caminho de ferro que, partindo de Benguela-Velha (depois Porto Amboim) atingisse o Alto Amboim e fosse servir o já importante núcleo de roças em exploração.

Ao empreendimento, demasiado arrojado para uma empresa particular, se lançou a antiga Companhia do Amboim, obtendo a concessão do Governo da Província, organizando a Brigada de Estudos, iniciando a construção e fundando a Companhia do Caminho

de Ferro do Amboim, que ficou subrogada nos direitos e obrigações da concessão.

Em 21 de Outubro de 1921, foi publicado o Decreto n.º 57, que autorizou o contrato de concessão, sendo logo iniciados os estudos do traçado; em 1922, foi fundada a Companhia e, finalmente, em 1923, foi firmado o contrato de concessão e iniciada a construção da linha.

Apesar da linha ter sido lançada através de uma região acidentada, foi possível inaugurar, em 1 de Julho de 1925, o primeiro troço da linha—«Porto Amboim-Carlaongo», numa extensão de 80 quilómetros, e as instalações portuárias em porto Amboim, servindo-lhe de testa.

A partir de então, entrou-se na fase da construção em plena serra e só bastante mais tarde, por dificuldades da mais variada natureza, se atingiu a risonha e progressiva vila de Gabela, terminus actual da linha e importante centro comercial e agrícola de Amboim e da zona planáltica que se lhe segue.

A vila de Gabela, agora testa do Caminho de



A nova ponte-cais com um vapor à carga

Ferro no «hinterland» que actualmente serve, não é, porém, por forma alguma, terminus da linha visto que esta tem, forçosamente, de ser levada até às ricas regiões do Conde e Ebo, que fornam de facto o seu «hinterland», tratando-se, como efectivamente se trata, de regiões agrícolas privilegiadas.

A linha, que é de via simples e de 60 cm. de bitola, com carris de 18 e 20 kg. por metro, desenvolve 123 quilómetros de Porto Amboim a Gabela. Partindo da primeira destas povoações a 5 metros de altitude, atinge, na última, a altitude de 1054 metros.

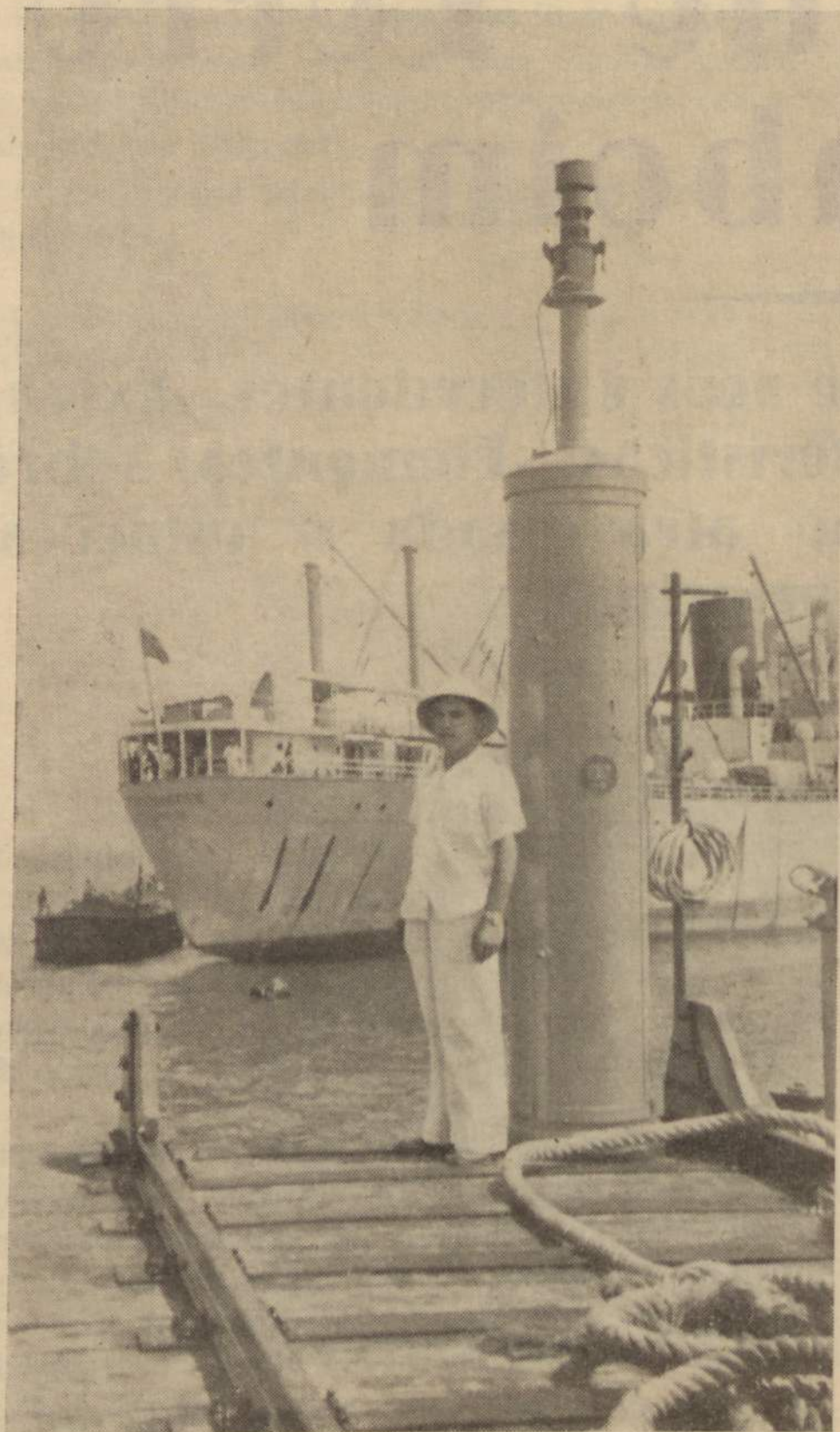
Depois de atravessar uma região praticamente deserta, nos seus primeiros 56 quilómetros, inicia a subida da Serra do Amboim, que, ao contrário daquela, é uma das mais férteis e desenvolvidas regiões da Província de Angola.

Várias estações servem esta linha. Ao km 70 atinge 241 metros de altitude. Aí se encontra a primeira estação, a da Vista Alegre, seguindo-se:

Boa Viagem, ao Km.	80,	a	256 m
Lacetes	»	»	87, a 425 m.
Chindinde	»	»	106, a 755 m*
Boa-Entrada	»	»	114, a 935 m.
Gabela	»	»	123, a 1054 m.

Da simples comparação entre a situação das estações e respectivas altitudes, conclui-se quanto é áspero o traçado em plena Serra do Amboim e quantas dificuldades houve a vencer no assentamento da linha. De facto, houve que romper através de uma região de orografia complicadíssima, não contando com a preocupação de evitar custosas obras de arte, o que se conseguiu, pelo que toda a subida da serra se fez em sinuoso traçado, de constantes e caprichosos lacetes, de apertadas curvas e de elevadas rampas.

A linha encontra-se apetrechada com potentes locomotivas-tenders, a vapor, próprias para queimar lenha, algumas das quais são do tipo 2-8-2 e pesam



Regulador automático de profundidade de mar junto à ponte-cais

42 toneladas em ordem de marcha; os vagões, abertos, fechados, tanques, etc., são de capacidade que variam entre 10 e 15 toneladas.

Para o transporte de passageiros existem, além de carruagens mixtas fazendo parte das composições ordinárias, automotoras que asseguram um serviço rápido, quer em regime de carreira colectiva, quer em regime de aluguer.

As instalações portuárias em Porto Amboim, que servem de testa à linha-férrea, compõem-se actualmente de uma moderna ponte-metálica, com 124 metros de comprimento, onde funcionam dois potentes guindastes, um a vapor outro diesel-eléctrico, qualquer deles com a capacidade de 5 toneladas.

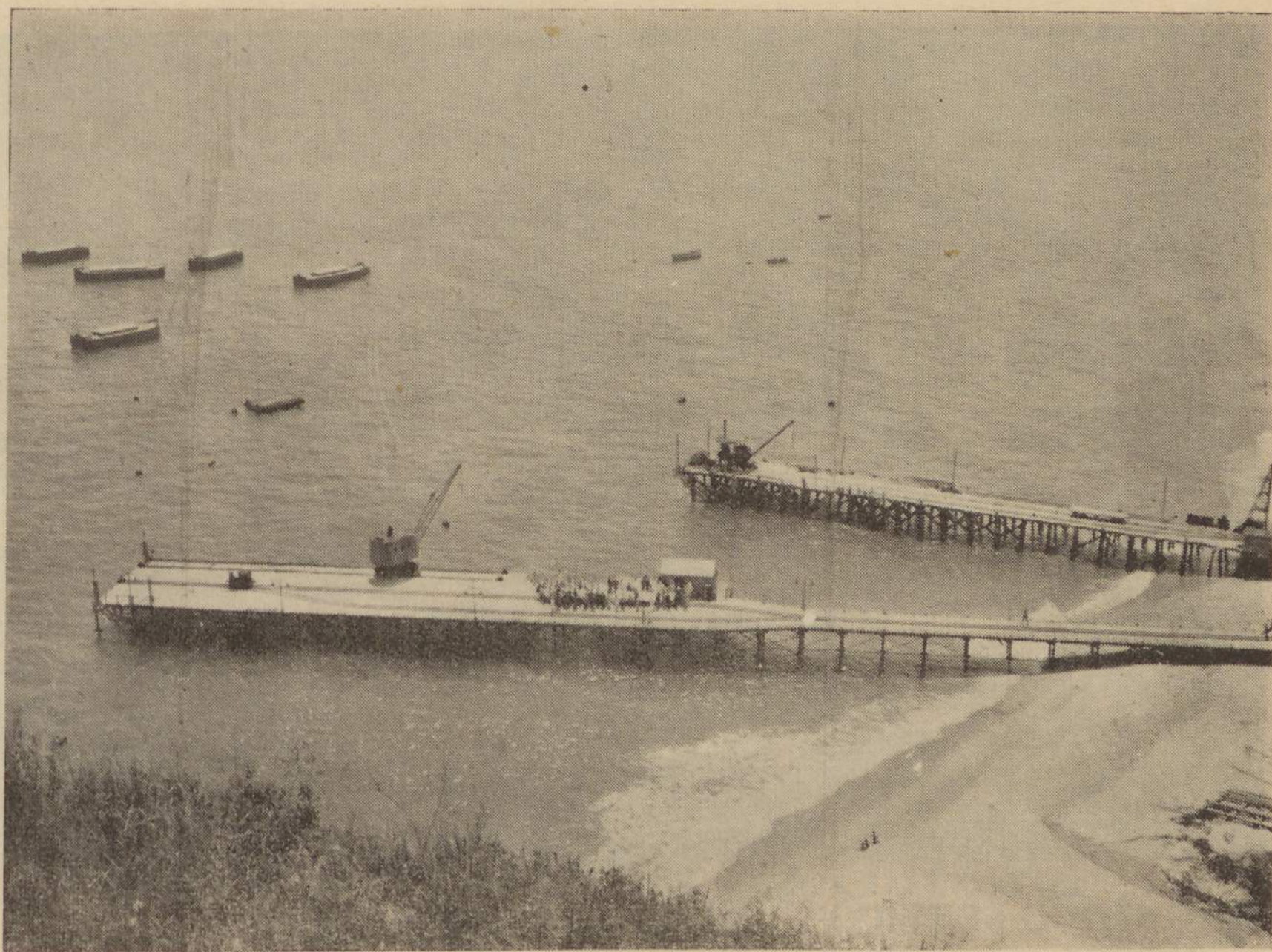
Para o serviço entre a ponte e a estação e armazéns, existem potentes locomotivas diesel e adequados vagões plataforma. E para o serviço entre a ponte

e os navios ancorados (a cerca de 150 a duzentos metros) existem batelões metálicos com a capacidade de 50 a 60 toneladas cada um.

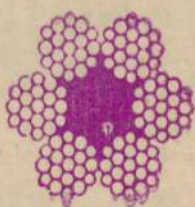
Em 1954, o tráfego na linha cifrou-se em 28.227 t., mas tinha atingido 33.398 em 1953. Os produtos que predominaram no sentido ascendente foram o cimento e o vinho, e no sentido descendente, o café e o sizal. A capacidade de transporte está avaliada em 150.000 toneladas, por ano. No porto, manusearam-se 36.929 toneladas de carga, tendo se anteriormente atingido, em 1953, 40.354.

O equipamento do porto permite acompanhar um navio que trabalhe a 2 portalós a 25 toneladas hora portaló, pelo que, teòricamente, podem ser manuseadas 120.000 toneladas, anualmente.

Estes números, na sua aparente simplicidade, servem, porém, de eloquente testemunho da importância deste caminho de ferro.

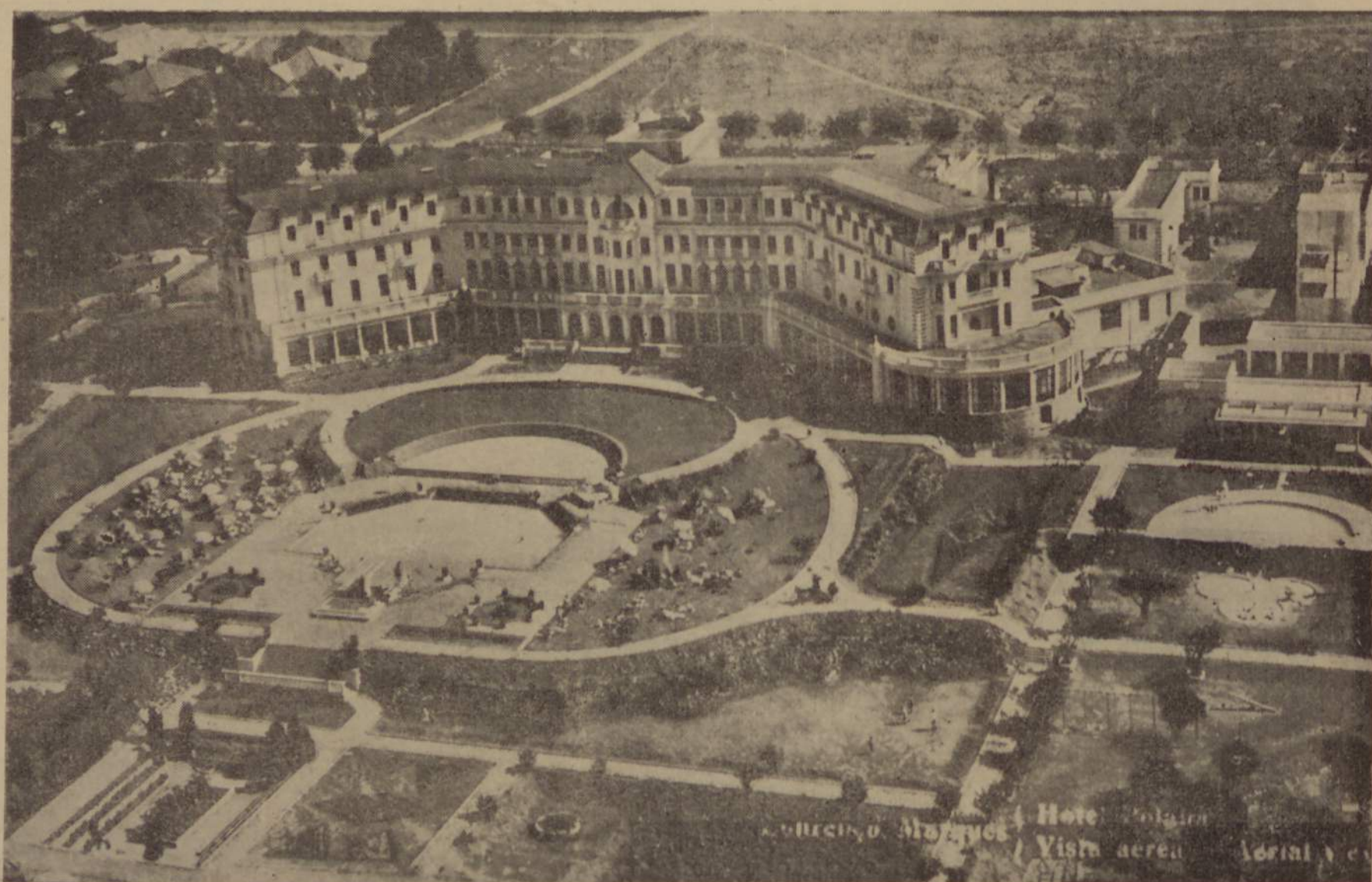


A nova ponte-cais de Porto Amboim, vendo-se ainda a antiga, praticamente já extinta



HOTEL POLANA

— hoje mundialmente conhecido e orgulho da cidade



- MAGNÍFICO SERVIÇO DE RESTAURANTE E BAR
- «SUÍTES» COM CASA DE BANHO PRIVATIVA
- SALÕES DE MÚSICA, DE LEITURA E DE JOGO
- LINDOS JARDINS SOBRE O MAR
- SALAS DE BILHAR E DE PINGUE-PONGUE
- CAMPOS DE TÊNIS E OUTROS DESPORTOS
- PARQUE DE CRIANÇAS
- PISCINA PRIVATIVA PARA OS HÓSPEDES
- «BOÎTE» NOCTURNA COM «DANCING» E CEIAS
- BAILES AO AR LIVRE, NOS JARDINS DO HOTEL

Empresa Industrial
de Contraplacados,
Limitada

ESTRADA DE MARRACUENE
Kilómetro, 2



Fabricantes de:

CONTRAPLACADOS,
FOLHEADOS
E MOBILIÁRIO



Firma associada:

Empresa de Madeiras do Ultramar, Lda.

Negociantes de madeiras da Província
Serrações em Lourenço Marques e Mopeia

Telefone 5580 ————— Caixa Postal, 1036

LOURENÇO MARQUES

Comissão Reguladora da Importação da Província de Moçambique

PRAÇA 7 DE MARÇO

(Edifício dos Organismos de Coordenação Económica)

TELEFONES - SERVIÇO GERAL — 6091 (P. B. X.)
CAIXA POSTAL - 654 — LOURENÇO MARQUES

AFRICA ORIENTAL PORTUGUESA

Delegações: BEIRA, QUELIMANE, INHAMBANE, MOÇAMBIQUE, NAMPULA, VILA DE JOÃO BELO, CHINDE, TETE, PORTO AMÉLIA, MOCIMBOA DA PRAIA, ANTÓNIO ENES e NACALA.



Organismo oficial de coordenação económica, criado em 24 de Junho de 1939, pelo Decreto N.º 29714, para o fomento do intercâmbio comercial com a Metrópole e o Ultramar Português.

Os serviços da Comissão encontram-se ao dispor de todas as actividades comerciais, industriais e agrícolas da Província, que pretendam relacionar-se com os fabricantes e exportadores portugueses, ou que desejem informações sobre todos os assuntos relativos ao movimento geral da importação.

Todos os pedidos de informação são gratuitos e prontamente atendidos, podendo ser feitos directamente à Sede do Organismo ou por intermédio das Delegações.

A colaboração efectiva das firmas estrangeiras:

SOCIÉTÉ D'ÉTUDES FERROVIAIRES
3, Rue du Départ — PARIS

USINE DES RESSORTS DU NORD
Douai (France)

PRODUITS CAOUTCHOUC DU CENTRE
Chignat — Vertaizon (France)

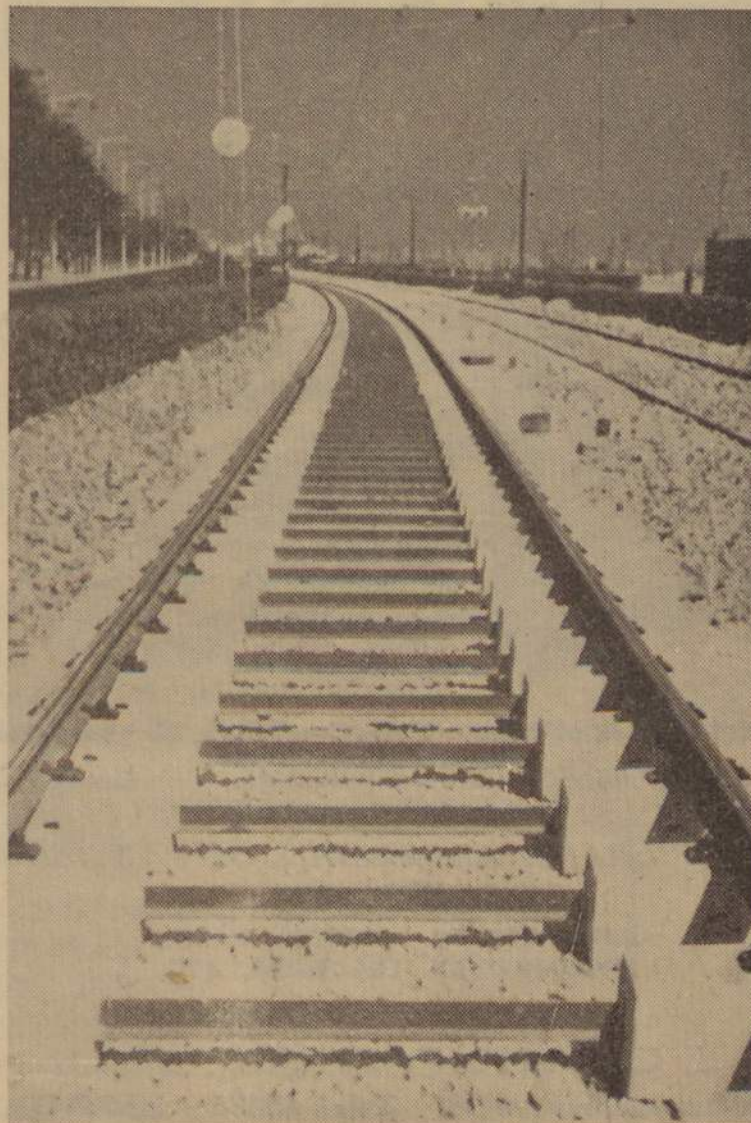
SIDERVIA, S. A.
Vaduz (Liechtenstein)

com as firmas nacionais:

«CIBRA» Companhia Portuguesa
de Cimentos Brancos
Rua Instituto Industrial, 18-2.º

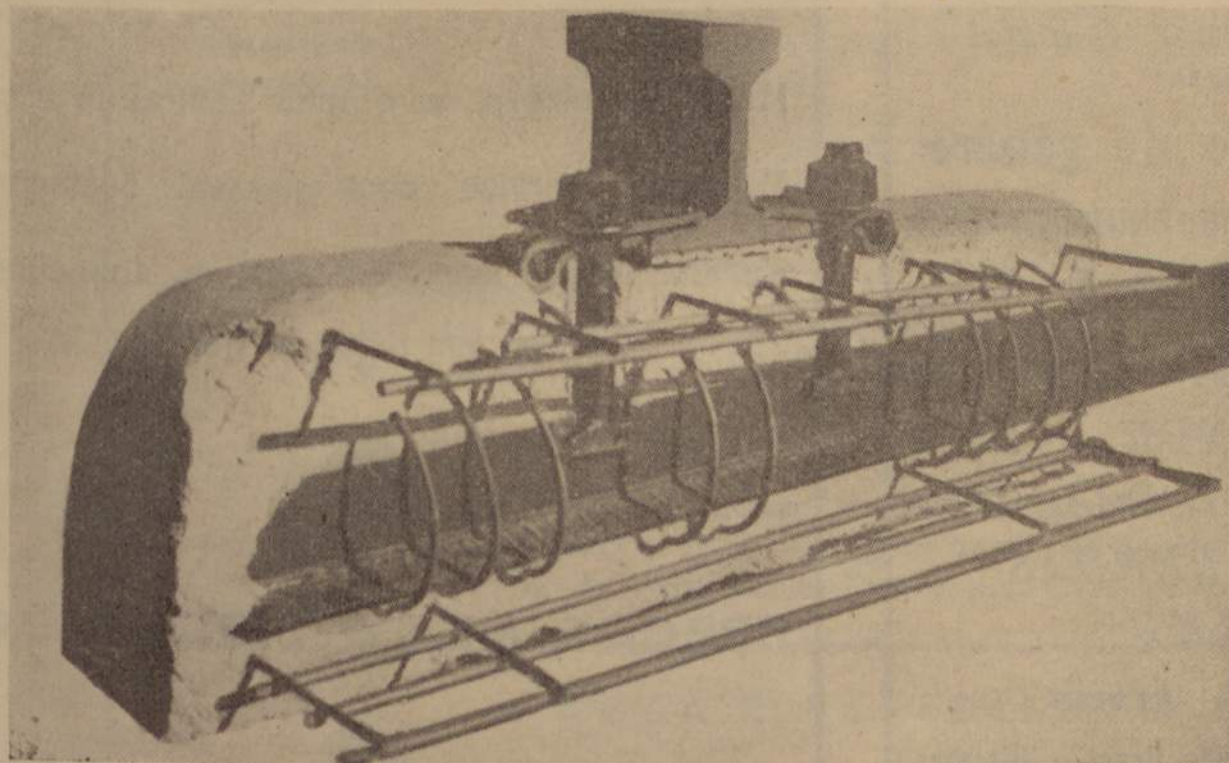
«SCIAL» Sociedade de Construções
e Indústrias Anexas, Lda.
Trav. do Corpo Santo, 15 — LISBOA

«SIB» Sociedade Industrial de
Borracha
VENDA NOVA (Amadora)



Vista parcial da nova via

a **Indústria Nacional** e a **Sociedade ESTORIL** realizam o primeiro troço de «VIA MODERNA» em PORTUGAL entre as Estações do Cais do Sodré e Belém, com travessas de betão «R. S.», ligações duplamente elásticas com os CRAPAUDS «R. N.», as palmilhas «CHEVRONS», os coussinets «R. N.» e os parafusos «R. S.»

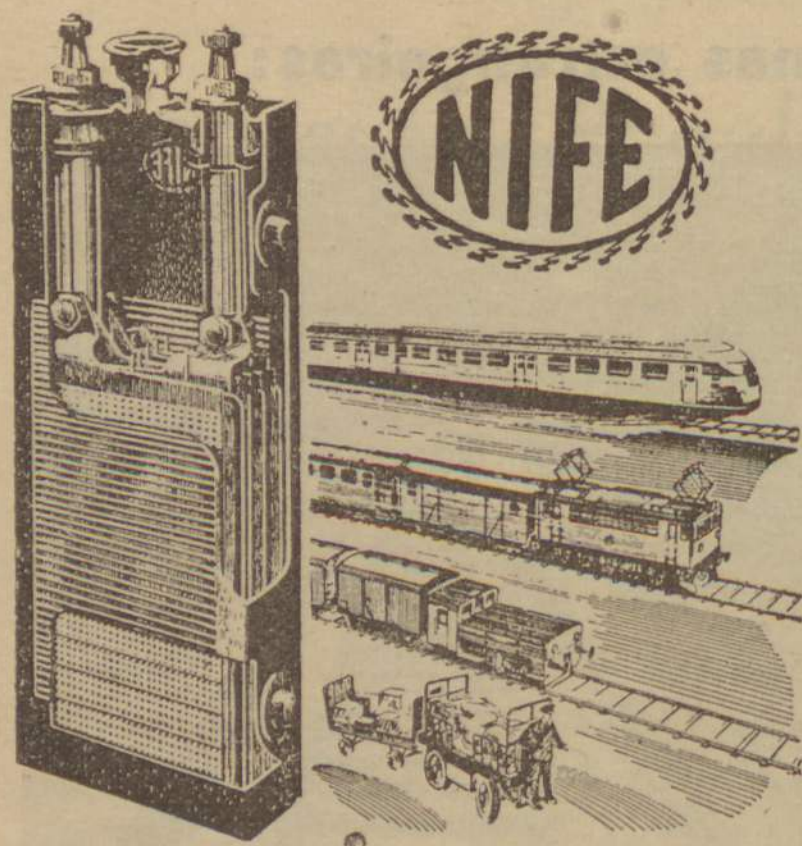


Corte de um bloco da travessa R. S. mostrando a madre de aço, todo o sistema de pregação duplamente elástico com os CRAPAUDS «R. N.», as palmilhas «CHEVRONS», os parafusos «R. S.» e a armadura de betão

Agente Geral Exclusivo para Portugal e Províncias Ultramarinas

J. C. DA SILVA JÚNIOR

CAIXA POSTAL 928 — LISBOA

**Baterias Alcalinas — Ferro — Níquel — Cádmio**

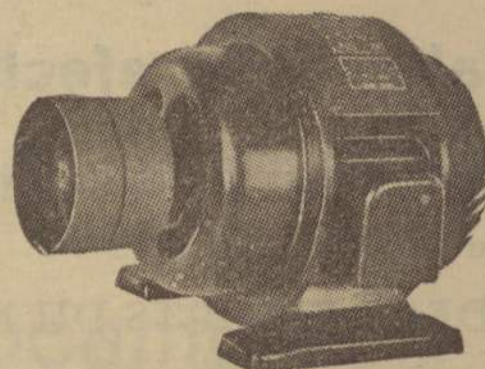
INSTALAÇÕES DE LUZ FIXAS OU MOVEIS
T. S. F., SINAIS DE ALARME, TELEFONE
E TELÉGRAFO, APARELHOS DE PRECISÃO
E AINDA PARA:

ARRANQUE DE MOTORES DIESEL.
LOCOMOTIVAS, TRACTORES, ETC.

Representantes Gerais:

J. COELHO PACHECO, LDA.

Rua Braamcamp, 90-94. Telef. 4 2188 — LISBOA

**MOTORES ELÉCTRICOS**

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA
ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13
Telef. 6 8061 (5 linhas) LISBOA

União Predial e Comercial

Director: J. NEVES BALEIRAS

Antigo Funcionário Superior Colonial
(APOSENTADO)

A melhor organização no género
TODAS AS TRANSACÇÕES SOBRE PROPRIEDADES

Praça dos Restauradores, 53, 5.º, D.
(ELEVADOR)

Telefone 32 902

COMPRA, VENDE,
HIPOTECA PROPRIEDADES
COBRANÇAS DE RENDAS
TRESPASSES

C/C Banco Lisboa & Açores

Agentes correspondentes em todo o País, Brasil e Ultramar

N. R.—Tomamos a liberdade de recomendar esta firma, uma das principais no género, em Lisboa, a todos os coloniais que pretendam colocar os seus capitais com segurança e garantia comprando propriedades rústicas ou urbanas em qualquer ponto do país ou em hipotecas absolutamente sólidas.

HOTEL AMERICANO

Muito confortável e o mais central da capital.
Magnífico serviço com pessoal competente.
Appartements, água corrente e aquecimento
central em todos os quartos.



PREÇOS MUITO MODERADOS



Rua 1.º de Dezembro, 73—LISBOA

Telefone 20975 — Telegramas AMERIOTEL

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes

CARREIRAS REGULARES

DE
METRÓPOLE
METRÓPOLE
NORTE DA EUROPA
ANVERS

PARA
CABO VERDE E GUINÉ
S. TOMÉ E PRÍNCIPE E ANGOLA
S. TOMÉ E PRÍNCIPE, MATADI E ANGOLA
PORTUGAL

PARTIDAS
DIAS 10 E 25 DE CADA MES
MENSAIS
DE 21 EM 21 DIAS
QUINZENAIS

SERVIÇOS PERMANENTES

Transporte de Fosfatos do Norte de África e de Pirites do Pomarão
Tramping — Consignações — Trânsitos — Serviços de reboques fluviais
e de alto mar — Lanchas — Fragatas — Batelões

FROTA PRINCIPAL

n/m ÁFRICA OCIDENTAL ...	1.560 T.	n/m BRAGANÇA	7.224 T.
n/m ALCobaça	9.588 T.	n/m CARTAXO ..	1.376 T.
n/v ALCOUTIM	10.526 T.	n/m COLARES	1.376 T.
n/m ALENQUER ...	9.588 T.	n/m CONCEIÇÃO MARIA	2.974 T.
n/m ALEXANDRE SILVA	3.215 T.	n/m CORUCHE ...	1.376 T.
n/v ALFERRAREDE	2.118 T.	n/v COSTEIRO	1.426 T.
n/m ALFREDO DA SILVA ...	3.643 T.	n/m COSTEIRO TERCEIRO ,	1.426 T.
n/m ALMEIRIM	9.588 T.	n/m COVILHÃ	1.376 T.
n/v AMARANTE	12.600 T.	n/v FOCA	2.060 T.
n/m AMBRIZETE	9.245 T.	n/m MANUEL ALFREDO.....	3.600 T.
n/m ANA MAFALDA ...	3.575 T.	n/v MARIA AMÉLIA	3.005 T.
n/m ANDULO ...	9.245 T.	n/v MELLO	6.253 T.
n/m ANTÓNIO CARLOS	2.974 T.	n/m RITA MARIA.....	3.458 T.
n/m ARRAIOLOS	9.588 T.	n/m SÃO MACÁRIO	1.221 T.
n/m BELAS ..	7.259 T.	n/v SAUDADES	6.430 T.
n/m BORBA	7.259 T.	n/v ZÉ MANEL	1.240 T.
n/m BRAGA	7.224 T.		

TOTAL: 164.090 Toneladas

FROTA AUXILIAR

7 Rebocadores	25 Fragatas
5 Lanchas a Motor	1 Barca de água
33 Batelões	1 Draga e 5 Batelões de dragadas

EM CONSTRUÇÃO NOS ESTALEIROS DA C. U. F.

4 navios de 800 T., com motores de 650 HP., para serviço costeiro
2 navios de 320 T., com motores de 500 HP., para transporte de carga e passageiros no
serviço de cabotagem na Província de Cabo Verde

CARGA E EXPEDIENTE:

LISBOA — RUA DO COMÉRCIO, 39

Telef. 2 63 14 5
Teleg. GERAL

PORTO — RUA SÁ DA BANDEIRA, 82

Telef. 2 73 63
Teleg. SABÕES

Esta é a companhia portuguesa que tem ao serviço mais navios construídos em Portugal, nos Estaleiros da Companhia União Fabril, no Barreiro e em Lisboa

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ
PRODUTO ALENTEJANO

TRÊS TIPOS:
DOCE-SÊCO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas as boas casas

Depositária em Lisboa:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 10-B
TELEFONE 2 7464

Depositária Geral:

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS

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 —

INDUSTRIAIS E COMERCIANTES
AGORA À VOSSA DISPOSIÇÃO

«Injectometal»

UM PROCESSO — PARA REPARAÇÃO
INTEIRAMENTE A FRIO, DE PEÇAS
FUNDIDAS, PARTIDAS OU FENDIDAS

Injectometal é uma liga nova, injectável a FRIO sem
emprego de massas, um processo inteiramente mecâ-
nico, para reparações de materiais de fundição, cuja
soldadura é impraticável, perigosa e impossível.

As suas propriedades — alta resistência à tracção,
compressão, choque, calor, fadiga, e oxidação —
elevada elasticidade — baixo grau de expansão —
ótima resistência à corrosão química, aconse-
lham o uso de «INJECTOMETAL», em fracturas,
roturas, fendas em motores fixos, semi-fixos ou
móveis, etc., e fundições industriais as mais
diversas.

Injectometal tem uma técnica. Devem consultar os
especialistas de «INJECTOMETAL», que se desloca-
rão imediatamente onde quer que seja. A reparação
«INJECTOMETAL» faz-se quase sempre no próprio
local, evitando assim a desmontagem da máquina
a reparar.

**Um preço baixo para um processo
de alta eficiência**

DIRIJA-SE A:

REPARAÇÕES INJECTOMETAL (INTERNACIONAL), LDA.

RUA DO TELHAL, 4, 3.º Frente — Telef. 3 4001 — LISBOA

SOREFAME

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

Rua Vice-Almirante João António de Azevedo Coutinho

Telefones: Amadora 1004-1048 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



MOÇAMBIQUE — Ponte sobre o Zambeze

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

EM 1953

FOI já publicado e distribuído o Relatório da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, referente ao ano económico de 1953.

O sr. eng. A. Pereira Leite, na sua alta qualidade de Director dos Serviços e Administrador-Delegado, ao apresentar este relatório ao Sr. Governador-Geral da Província de Moçambique, informa:

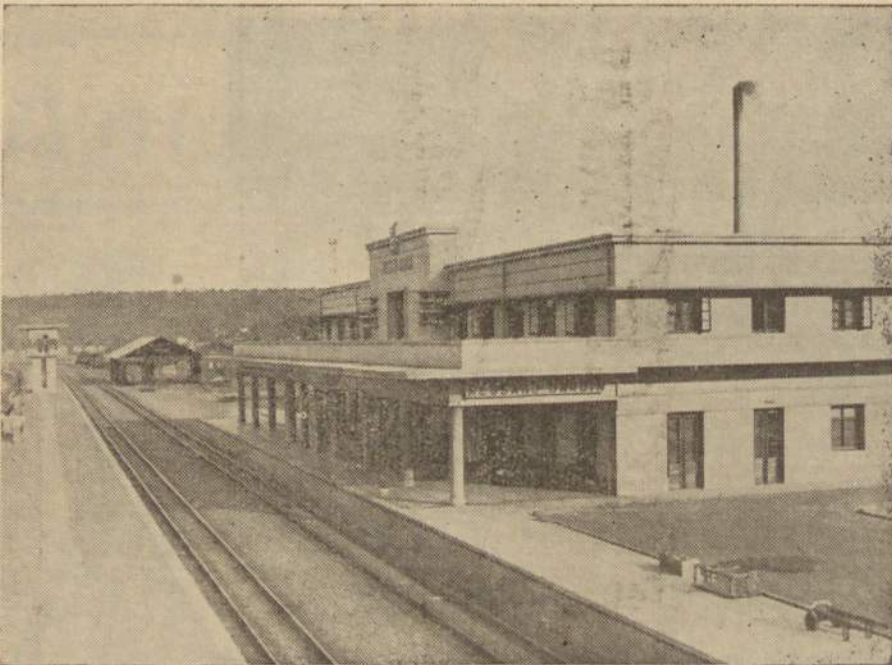
«As receitas cobradas totalizaram 583.928 contos (em 1952 foram 546.476 contos) havendo um acréscimo de 37 452 contos em relação ao ano anterior. As despesas atingiram 367 542 contos com um aumento de 21 860 contos em relação ao ano de 1952, em que se dispenderam 345 682 contos. «Além daquelas receitas e despesas há a registar as correspondentes do C. F. B., que totalizaram, respectivamente, em 1952 e 1953, 224 526 e 247 591 de receitas, e 104 299 e 128 018 de despesas. Também aqui se verificaram os seguintes aumentos:

nas receitas 23 065 contos, e nas despesas, 23 719 contos.

O Capital de C. F. M., que era de 3 919 874 contos em 1952 subiu a 4 234 612 contos em 1953, com um aumento de 314 738 contos. O Capital do C. F. B. também aumentou: em 1952 havia 744 875 contos e em 1953, 763 605 contos, o que significa um acréscimo de 18 730 contos».

E o sr. Administrador-Delegado fecha assim a apresentação do Relatório com estas palavras:

«Os acréscimos registados nas Receitas foram contudo insuficientes para equilibrar o Fundo de Renovação que, a 31 de Dezembro de 1952, estava desfalcado de 105 257 contos e que a 31 de Dezembro de 1953 registava um maior desfalque ainda: 146 819 contos. Espero que o continuado apoio de V. Ex.^a e a colaboração de todos os serventuários dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes me permitam prosseguir a senda progressiva do C. F. M. a bem do fomento e progresso de Moçambique, portanto, a bem da Nação».



MOÇAMBIQUE — Estação de Caminho de Ferro Ressano Garcia

Examinemos agora o Relatório, no que, principalmente, se refere ao caminho de ferro.

O total da linha assente em exploração é de 1 912,476 quilómetros, em comparação com 1 881,441 quilómetros no fim do 1952 e com 1 869,093 quilómetros no fim de 1951. Neste número não está incluída a linha do caminho de ferro da Beira, que tem relatório separado.

A Direcção, prossequindo na política de desenvolvimento dos caminhos de ferro e dos portos do território de Moçambique tem procedido a diversos estudos.

A Brigada de Estudos do Sul do Save ocupou-se, durante o período de 11 de Agosto a 31 de Dezembro de 1953, das variantes ao projecto apurado em 1935 do troço Vila-Luísa-Manhiça. O apetrechamento desta Brigada levou algum tempo a completar, pois foi necessário proceder à aquisição da maior parte do material de acampamento e topográfico, e como as aquisições desta natureza são sempre demoradas, só em 3 de Setembro se pôde seguir para Vila Luísa, onde previamente se tinha escolhido o local para acampamento-base e onde já se encontravam alguns agentes.

De acordo com as instruções recebidas e da análise da planta do projecto já aprovado do referido troço e após o resultado dos reconhecimentos efectuados no terreno, verificou-se que a variante teria de partir do km 30 da linha em exploração, isto é, três quilómetros antes do início do traçado aprovado contornando a seguir a barreira que fica ao Sul e Este da povoação e que constitui a zona marginal do Rio Incomati. Nesta conformidade estabeleceu-se uma poligonal a partir do km 30 da linha em exploração na extensão de 9 km, cuja faixa taqueométrica levantada ao longo da mesma permitiu lançar um traçado com as características exigidas. A partir do km 9 até à Manhiça a variante foi estudada sobre a planta taqueométrica do projecto aprovado, eliminando-se

as passagens de nível, aumentando o raio das curvas e melhorando as condições de perfil.

Além destes, a Direcção procedeu a outros trabalhos no campo. Na execução dos trabalhos desta Brigada empregou-se a seguinte mão-de-obra indígena:

Homens — dias — Trabalho

Contratados	4 541
Voluntários	2 654

Homens — dias — Salário

Contratados	5 325
Voluntários	2 654

A Administração ferroviária dispõe de três reservas permanentes que são:

- a) Reserva geral para ocorrer à falta de receitas da exploração para empregar em Estabelecimento quando de urgência e as respectivas reservas estejam esgotadas, para garantir a devolução à Fazenda do valor do material por ele entregue.
- b) Reserva para renovação destinada a cobrir a depreciação do material do Estabelecimento.
- c) Reserva para melhoramentos.

A extensão da linha percorrida pelos comboios de passageiros foi de 1 670 quilómetros no fim do ano, tendo a média durante o ano sido de 1 655, comparado com 1 647 quilómetros nos dois anos anteriores.

O número de comboios de passageiros, incluindo os mistos, foi de 13 056, em comparação com 12 842 em 1952 e 12 547 em 1951, revelando um aumento 1,7 % em relação a 1952 e 4,0 % em relação a 1951.

O número de trens-quilómetros foi de 591 073 de comboios de passageiros e de 424 386 de com-

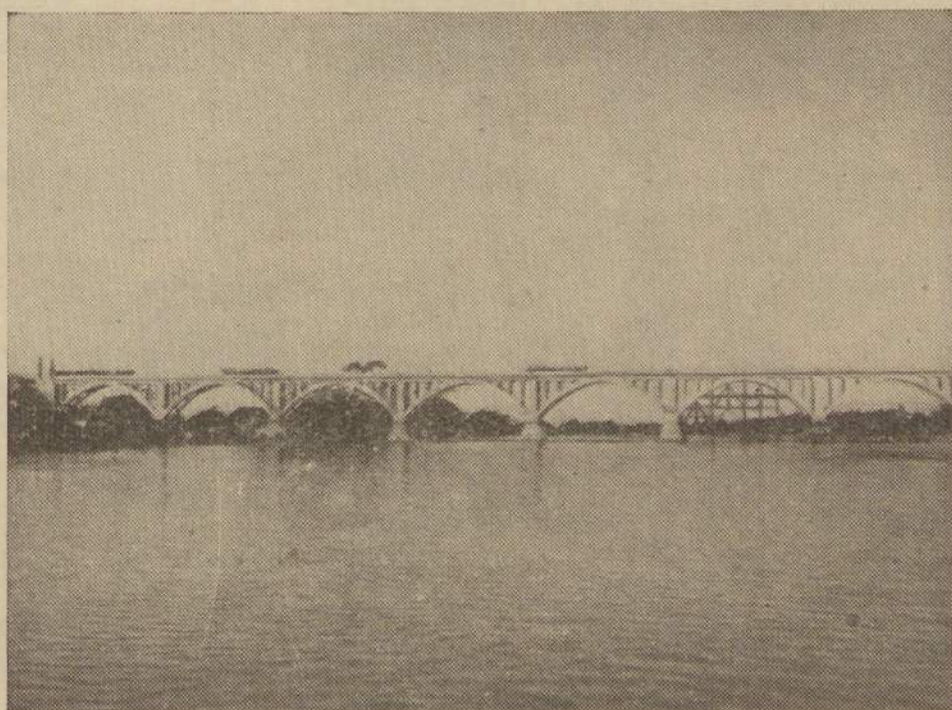


MOÇAMBIQUE — Ponte sobre o rio Malena

boios mistos, incluindo naquele número as automotoras, ou reduzido tudo a trens-quilómetros de passageiros temos 732 535, em comparação com 718 132 em 1952 e 699 059 em 1951. Compreendendo as automotoras-quilómetros, o número de carruagens-quilómetros foi de 4 398 129, em comparação com 3 800 057 em 1952 e com 3 922 em 1951. O número médio de comboios de passageiros por dia e por quilómetro foi de 0,022, em comparação com 0,021 no ano anterior e com 0,021 em 1951. Este número mostra a fraca densidade de tráfego de passageiros.

É a linha de Ressano Garcia a que tem maior densidade de comboios de passageiros — 5,76 — seguindo-se a de Vila Luísa com 4,22 e sendo a de menor densidade a linha de Tete com 0,25. Em relação à circulação de carruagens, a densidade destas continua a ser maior na linha de Ressano Garcia com 44,56, seguindo-se a linha de Marracuene com 29,29, a linha de Quelimane com 11,09; a de Limpopo com 8,61, a de Goba com 5,34 e a de Moçambique com 3,06, sendo a de menor densidade a linha de Gaza com 1,64.

O número de passageiros transportados em caminho de ferro foi de 1 215 633, em comparação com 1 143 306 em 1952 e com 1 300 886 em 1951, ou seja



MOÇAMBIQUE: Ponte Marechal Carmona sobre o Incomati

mais 6,3% em relação a 1952 e menos 6,6% que em 1951. O número de passageiros-quilómetros foi de 64 919 510, em comparação com 59 908 276 em 1952 e de 68 926 922 em 1951, ou seja mais 8,4% que no ano anterior e menos 5,8% que em 1951.

Em outro artigo neste mesmo número, ocupamo-nos do Relatório dos Caminhos de Ferro da Beira referente ao exercício de 1953.



LOURENÇO MARQUES — Estátua Equestre de Mouzinho

A' memória de dois heróis

João e
Sebastião Roby

Décadas volvidas, Sebastião Roby irmanava-se ao mais velho nos heroísmos da ocupação africana. Este era pundonoroso oficial do Exército Português; servia em Angola, e já sua carreira se ia tecendo de glórias como a do outro irmão seu modelo. Nas confusões do tempo, cuida-se

numa operação que restabeleça a ordem perturbada por actividades do inimigo. E Sebastião Roby marcha para enfrentar os combatentes. Mas estes não têm o brio português, é numa emboscada que preparam a sua acção de guerra, e o herói cai ferido de traiçoeiros tiros, sem ter ensejo, então, de manejar com eficácia a espada de fina têmpera, cujo corte, todavia, alguns dos inimigos experimentaram, pagando com a vida a audácia de hostilizarem as quinas lusitanas.

A esses dois heróis bracarenses, mais recentes elos de longa sucessão de bravos, prestaram homenagem a Câmara e Cidade de Braga no dia 3 de Julho de 1955.

O Governo de Portugal esteve presente no significativo preito; os Ministros do Ultramar e do Exército, ao representá-lo, fizeram transcender a homenagem aos Irmãos Robys do plano local para o Nacional. As forças do Exército e da Marinha, ao prestarem, na inauguração do monumento, singelo mas expressivo, as devidas honras, saudavam a memória de dois heróis que tinham dignificado as duas corporações, terrestre e naval, da Nação armada, da Defesa Nacional.

A Igreja celebrou o incruento Sacrifício por alma dos dois briosos militares; depois, com a presença do Venerando Arcebispo Primaz, deu o brilho do seu prestígio, o fulgor da sua púrpura e do seu báculo à homenagem, na qual ecoou a voz autorizada do Governo, nas expressões vibrantes do Ministro do Ultramar, a voz patriótica da Cidade no entusiástico verbo do Presidente da Câmara, e, agradecida, a voz da Família, o eco da voz dos Heróis, nas enternecidas palavras do Sobrinho; este ultimou a oblação dos Tios entregando à Pátria a impoluta espada de João Roby, que nunca fora desembainhada sem motivo, nem restituída à bainha sem que a glória e a honra a dourassem de imortais reflexos.

O monumento em Braga à memória dos irmãos Roby

A Câmara de Braga, a par dos arranjos urbanísticos que, de muitos modos, tem melhorado o trânsito na cidade e ainda nas zonas convergentes, tem dedicado também cuidados especiais ao conveniente adorno de algumas artérias com a erecção de monumentos, de bustos e estátuas.

Recentemente foram colocadas significativas placas, com efígies em relevo, dada melhor colocação a bustos anteriormente erguidos, levantadas estátuas ou previstas.

A Avenida Central, agora modernizada, em algumas das suas disposições, foi o lugar escolhido para se erigir um monumento à memória de dois heróis bracarenses, irmãos no sangue, irmãos na carreira das armas que seguiram, irmãos no valor militar, irmãos no sacrifício tremendo da própria vida, nas lutas da ocupação africana: João e Sebastião Roby.

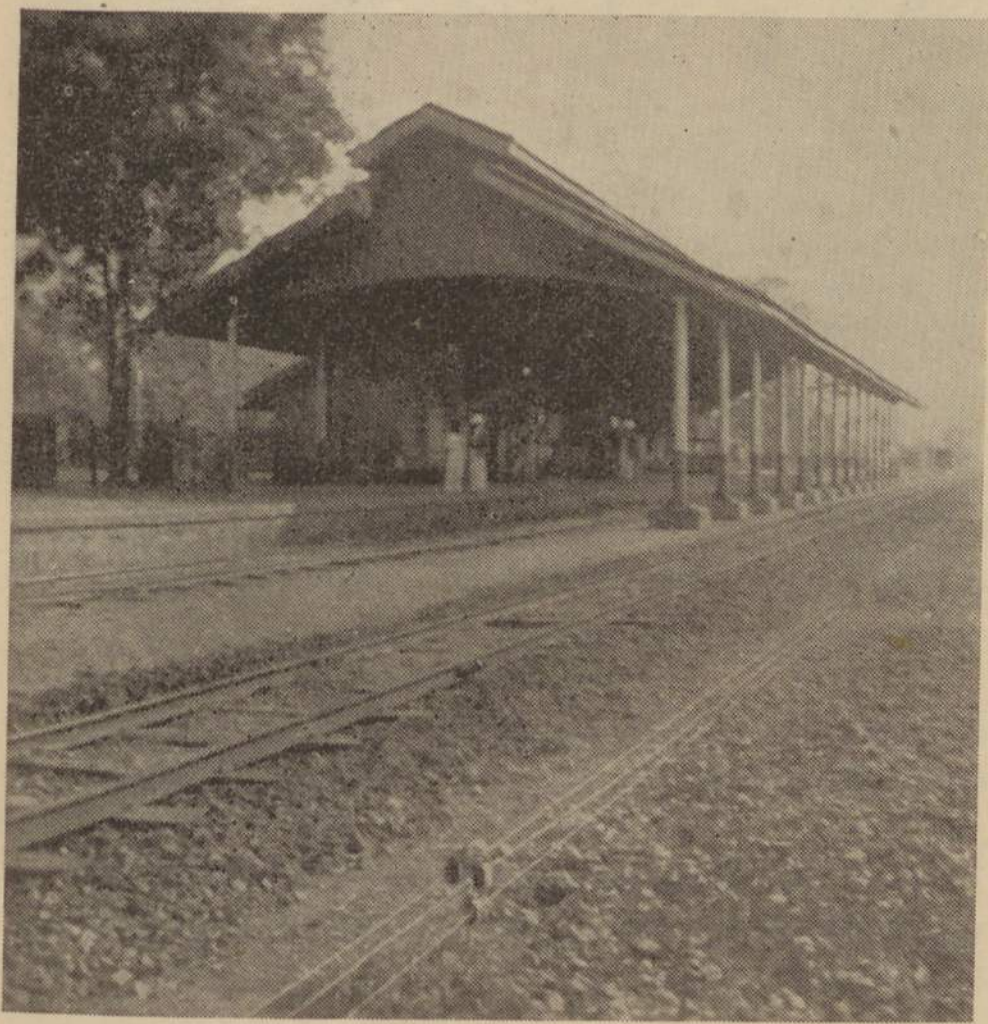
Foi o primeiro oficial distintíssimo da Armada, serviu a Pátria, embarcado nas plagas moçambicanas. E, desembarcado, pelejou com Mouzinho, nas lutas que Portugal teve então que sustentar. Ali se cobriu de glória, ali a Torre e Espada lhe esmaltou o peito, merecida em épicas proezas, que seus irmãos de armas comovidamente recordam e celebram.

Um dia, vinha de longada ao reino em gozo de licença. Mas como em Angola urgia uma acção para defesa do nome português e do território nacional contra o gentio levantado a impulsos de manejos revoltosos, ei-lo que espontaneamente se oferece e se alista para continuar no ocidente africano a epopeia que no oriente iniciara. Mas foi inumerável a multidão com que os portugueses tiveram que bater-se, a mole ingente desabou sobre os heróis. E então o herói desprende da mão a espada, cujo corte tanta vez o inimigo tinha sofrido até então.

ÍNDIA PORTUGUESA

Caminho de Ferro e Porto de Mormugão

**Um pouco de história. A fiscalização do Estado Português.
Obras de Arte. Movimento de passageiros e mercadorias**



Estação «Vasco da Gama», que pode considerar-se como estação tipo de linha

O Caminho de Ferro da Índia Portuguesa tem apenas 68 anos de existência. Com efeito, a construção do Porto e Caminho de Ferro de Mormugão foi concedida à Companhia Inglesa «West of India Portuguese Guaranteed Railway Company Limited (W. I. P. R.)», por contrato de 18 de Abril de 1881, que lhe dava o exclusivo de construção e exploração das instalações portuárias na baía de Mormugão e sua ligação ferroviária à fronteira.

Quase seis anos após a assinatura do contrato, isto é, a 15 de Janeiro de 1887, fez-se a inauguração parcial da obra e em 31 de Janeiro de 1888 realizou-se a ligação à rede da Southern Mahratta Railway.

Este caminho de ferro destinou-se principalmente a servir uma vasta região da então Índia Inglesa que, por imposições geográficas e pela diferença de bitolas dos caminhos de ferro indianos — só podia ser servido economicamente pelo Porto e Caminho de Ferro de Mormugão.

O serviço ferroviário iniciou-se com 12 locomotivas, 37 carruagens e 147 vagões, e estes números por si só bastam para se formar uma ideia da importância deste caminho de ferro e da região que começou a ser por ele servida.

O custo da infraestrutura excluindo as expropriações foi de £ 11.900 por quilómetro.

Todavia, devido a uma guerra de tarifas promovida, sistematicamente, à W. I. P. Rly, pelas companhias ferroviárias da Índia Inglesa, a exploração tornou-se absolutamente ruínosa e o Estado Português viu-se a braços com dificuldades para satisfazer todos os compromissos assumidos pelo contrato inicial e pelo primeiro contrato adicional, feito e assinado em 1892 para regular questões financeiras, sem que os benefícios imaginados para Goa tivessem qualquer realização.

O Governo Português, ponderando estes factos, foi levado a aceitar a sugestão da W. I. P. R. e aprovou o acordo de exploração de 1902 entre esta companhia e a Southern Mahratta Railway pelo qual esta companhia tomava conta da exploração da linha em território nacional, que era incorporada, para todos os efeitos de exploração na sua rede.

Este acordo foi feito por cinco anos e tem sido sucessivamente, prorrogado até nos dias de hoje, sendo o último despacho ministerial de 15 de Dezembro, que autoriza a continuação do acordo até ao fim de 1955.



Vista duma ponte metálica de tabuleiro inferior

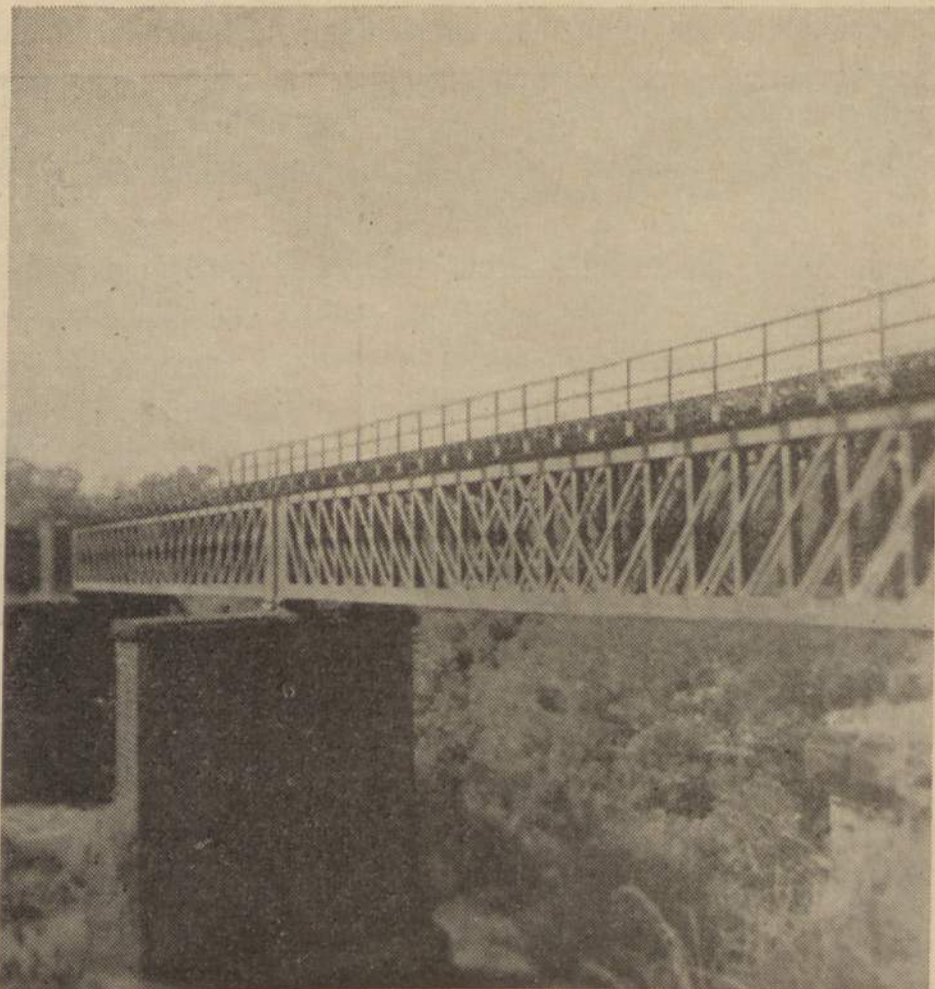
Em 1929, porém, devido a forte incremento do tráfego, houve necessidade absoluta de se proceder à realização de ajustamentos nos contratos existentes e de efectuar-se o 2.º contrato adicional.

A fiscalização do Estado Português é realizada por intermédio de duas individualidades: um director «ex-offício», residente em Londres e um Engenheiro inspector do Porto e Caminhos de Ferro de Mormugão, residente na Índia Portuguesa.

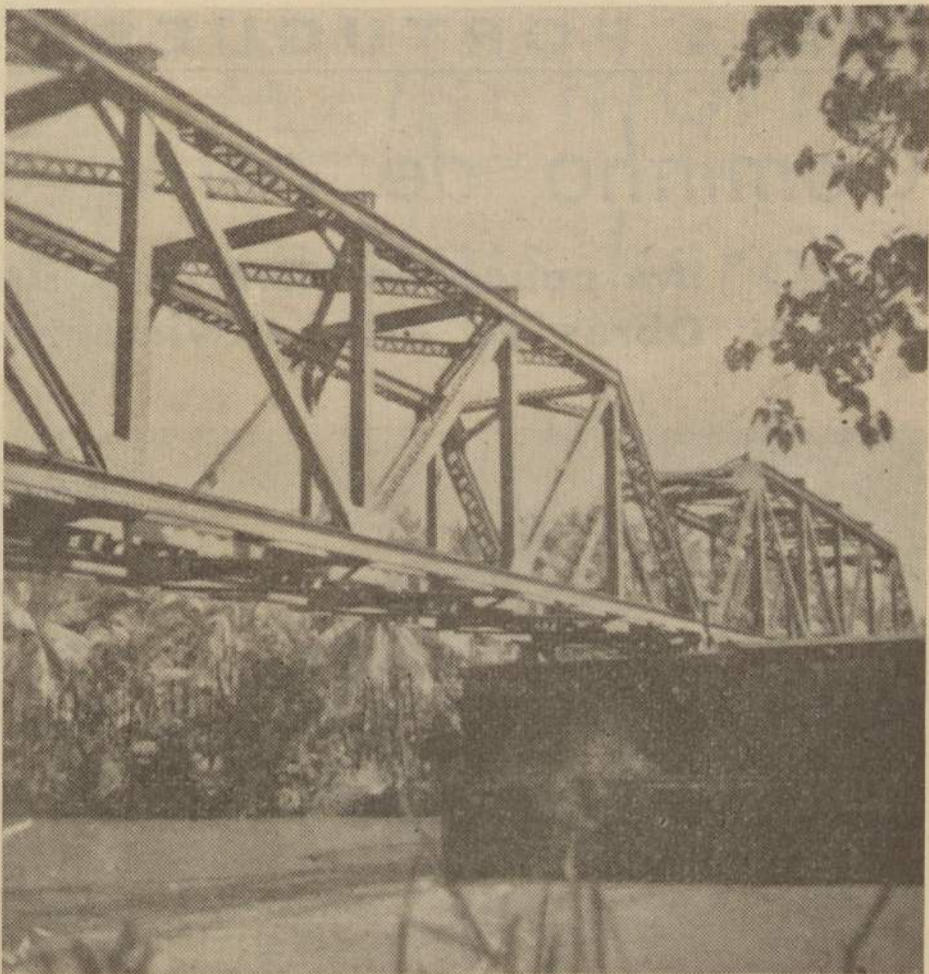
É tempo de apresentar algumas das principais características do caminho de ferro da Índia portuguesa. O caminho de ferro de Mormugão é de via métrica e desenvolve-se em via única entre o porto e a fronteira numa extensão de 51 milhas. As principais estações são Mormugão, Vasco da Gama, Margão, Sanvordém e Cólém, as três últimas, porque a elas afluí todo o tráfego de minério de ferro e manganés, que, actualmente, é muito importante. Na estação de Colém, a 19 milhas da fronteira estão instalados todos os serviços aduaneiros.

Entre esta estação e a fronteira, a linha desenvolve-se em terreno acidentadíssimo para travessia da cordilheira dos Gates.

A inclinação máxima dos trainéis nesta secção é de 1/40 e as estações de Sonanlim, Dugha-Sagar e Caranzol servem unicamente como extremos da secção do bloco para regulação da circulação dos comboios, a qual é feita pelo sistema de bloco absoluto. Os avanços são concedidos por meio de bastão-pistola armazenados nas estações em aparelhos eléctricos Theobald.



Uma ponte de tabuleiro superior, tipo primitivamente existente e que tem vindo a ser substituído pelas do tipo anterior



Outra vista da ponte metálica de tabuleiro inferior

Neste caminho de ferro existem, naturalmente, muitas obras de arte. As mais importantes são as pontes metálicas de 30 m. de vão e numerosos túneis na secção dos Gates, túneis esses que foram estabelecidos, prevendo-se já a instalação de via dupla.

Vejamos, agora, através de dois mapas, quais foram, respectivamente, os movimentos de mercadorias e de passageiros nos anos de 1951, 1952, 1953 e 1954 (9 meses).

MAPA N.º 1

Mercadorias transportadas por Caminho de Ferro						
Ano	Minério de		Carvão	Petróleo	Diversas	Totais
	Manganés	Ferro				
	Ton.	Ton.				
1951	146 905	179 501	125.112	56 057	87.418	594.993
1952	162 388	147.752	76.710	49.758	62.246	506.157
1953	240 597	178 518	141.514	59 377	43 209	623 415
1954	120.083	112 964	71.713	43 705	32.176	380 641

MAPA N.º 2

Movimento de tráfego de passageiros				
Classe	Número de bilhetes			
	1951	1952	1953	1954
Primeira. . . .	5.229	3 646	3.024	656
Segunda. . . .	24.887	25.009	24 509	15.251
Intermediária .	104 615	105.039	90.180	64 445
Terceira. . . .	1.189.141	1.130.910	1.130.264	766 297
Total . . .	1.323.873	1.264.599	1.247.977	846.649

Caminho de Ferro da Beira

Números e factos mais importantes no exercício de 1953

O sr. Eng.º Pereira Leite, ao apresentar, na sua qualidade de Director dos Serviços, o Relatório do Caminho de Ferro da Beira, referente ao ano de 1953, ao sr. Governador-Geral de Moçambique, declara o seguinte:

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

Sobre o capital de Estabelecimento, receitas e despesas da exploração, etc., o Relatório presente informa-nos:

«O capital de Estabelecimento, em 31 de Dezembro de 1953, era de 763.605 contos e o valor dos materiais em depósito era de 19.370 contos, enquanto que, em 1952, eram, respectivamente, de 744.875 e de 17.680 contos. As receitas da exploração foram de 240.372 contos, ou seja um aumento de 3,4 % sobre a previsão calculada de 232.258 contos. A despesa foi 127.865 contos, ou seja mais 13,2 % da despesa prevista, que era de 112.894 contos».

Os resultados da exploração entrando em conta com as receitas estranhas ao tráfego e as despesas da administração geral, foram os seguintes:

	Valor em contas		
	1953	1952	1951
Receita	247.591	224.526	185 717
Despesa	128.018	104 299	109 052
	119 573	120.227	76 665
Coefficiente da exploração	51,7 %	46,5 %	58,7 %

Comentando este quadro, o sr. eng.º Pereira Leite escreve:

«Consideramos estes resultados muito bons, principalmente se levarmos em consideração que, devido a um acidente nas minas de Moatize e as minas de Wankie terem diminuído muito em 1953 o fornecimento de carvão ao caminho de ferro da Beira, tiveram que ser adquiridas grandes quantidades de carvão na África do Sul e transportá-lo, por via marítima, de Lourenço Marques, para a Beira, carvão este que, evidentemente, ficou muito

caro, obrigando a despesa com combustível a subir para 32 835 contos, ou seja um aumento de 15.985 contos sobre a previsão feita para esta despesa em 1953 de 16 850 contos, e muito superior à despesa feita com carvão, em 1952, que foi de 17 427 contos. Houve assim nítida melhoria na exploração da linha, verificando-se um aumento de receita de 22 268 contos em relação a 1952, e um aumento de despesa de 23 914 contos, que pouco foi superior ao aumento de receita, apesar de incluir o custo anormal do carvão acima referido.»

O caminho de ferro da Beira continuou a merecer a atenção e o interesse da Administração, que procurou melhorar activamente a sua exploração, não só executando e estudando as obras necessárias para aumentar a sua capacidade, como ainda preparando cuidadosamente o pessoal da exploração e melhorando, simultaneamente, a organização e eficiência dos diferentes serviços.

Em 1953 completou-se a construção de casas para o pessoal ao longo da linha, principalmente em Gondola onde, no entanto, continua bastante difícil o problema da habitação dos ferroviários. Além disso, procedeu-se também à instalação de sanitários, construção de fossas e abastecimento de água a todas as casas do caminho de ferro da Beira, construídas pela antiga Beira Railways que não as possuíam.

Melhoraram-se as linhas das estações e dos desvios para o cruzamento dos comboios; iniciou-se a construção de armazéns nas estações de maior movimento; procedeu-se à instalação da sinalização eléctrica da estação da Machipanda, assim como a construção do posto de comando, melhoramento esse que veio aumentar a eficiência do trabalho naquela importante estação da fronteira.

Todas essas obras e outras foram realizadas pelo Fundo de Melhoramentos e Renovação.

Tanto as instalações como o equipamento do caminho de ferro da Beira têm sido objecto de aturados estudos, com o fim de se aumentar a capacidade da linha da Beira. Acompanhando esses estudos, executaram-se, simultaneamente, projectos das obras mais necessárias para o maior rendimento e eficiência da linha, como a construção de mais desvios para cruzamento de comboios, estações e melhoria das rampas mais acentuadas e das

curvas mais apertadas que, numa linha em terreno tão acidentado, como o da Beira, em que na sua construção quase que a implantaram no terreno sem grandes movimentos de terras, pela sua correcção tanto irá facilitar a tracção — como se lê no Relatório —, aumentando imenso a sua capacidade e, paralelamente, reduzindo o desgaste do material de via, tracção e circulante.

Em obediência a este programa de melhoramentos, iniciou-se a gare da estação do Dondo, que ficou concluída em 1954, tendo-se beneficiado também as instalações da estação de Gondola com a construção da carvoeira, cinzeiros e fossas de inspecção do novo depósito de máquinas.

Em relatórios anteriores, o sr. Engenheiro Pereira Leite acentuara a necessidade da construção das oficinas gerais do Caminho de Ferro da Beira e a aquisição de todo o seu equipamento oficial, porque não se podia contar com a Rodésia para a reparação das locomotivas, tanto mais que em Março de 1953 terminou a assistência que as oficinas de Umtáli têm dado ao caminho de ferro da Beira. Tratava-se, como acentua o Relatório, de uma obra necessária, urgente e inadiável.

Essa obra, felizmente, começou a ser uma realidade nesse mesmo ano, com a construção do edifício do primeiro hangar das oficinas de montagem, o primeiro pavilhão de depósito de materiais e a aquisição de diverso equipamento oficial.

A Administração conta, nos próximos anos, com a renovação anual de 20 quilómetros de via, pois os carris sofrem um desgaste considerável devido ao intenso tráfego e às características da linha de grandes e difíceis rampas e de curvas apertadas. Os carris retirados em melhor estado servirão para a substituição frequente dos carris das curvas de pequeno raio, que se gastam rapidamente e serão também aplicados na conservação normal da via.

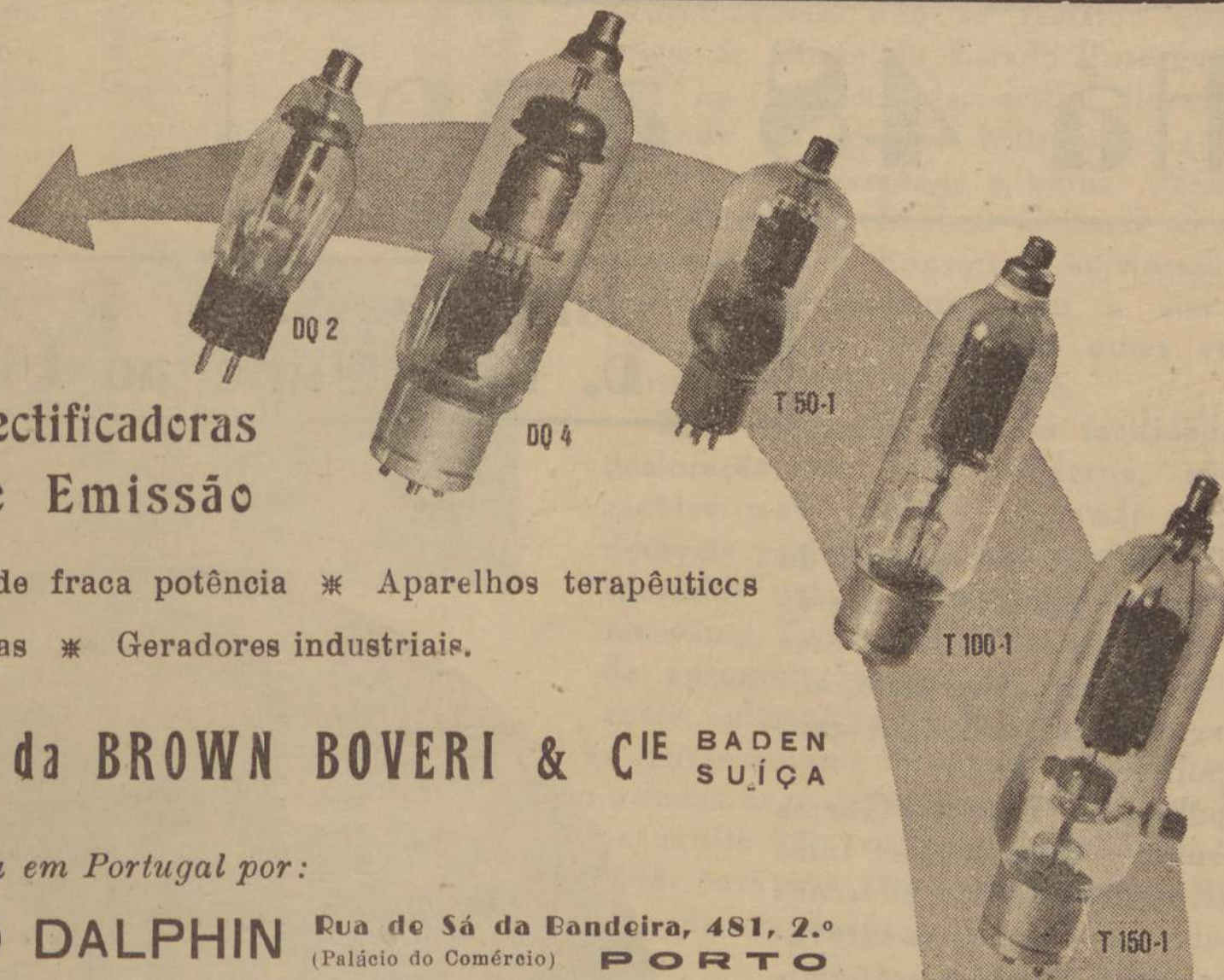
A extensão da linha férrea assente, de via normal de 1,067 m., era, no fim do ano de 1953, no caminho de ferro da Beira — Beira a Umtáli — de 327 quilómetros e mais 75,611 de linhas de serviço e desvios, ou seja um total de 402,611 quilómetros. Em serviço interno transportaram-se 55.736 passageiros e no combinado 193.839, o que perfaz um total de 249.575, ao passo que em 1952 se transportaram em serviço interno 58.483 e 209.881 em serviço combinado, num total de 268.364, e em 1951 transportaram-se, respectivamente, 78.971 e 199.201, perfazendo o total de 278.172. As mercadorias transportadas atingiram o montante de 2.538.960 toneladas, sendo 219.202 em serviço interno e 2.319.758 em serviço combinado, e em 1952 o total transportado foi de 2.363.992 toneladas, sendo 262.929 em serviço interno e 2.101.063 em serviço combinado. Em 1951 transportaram-se 2.148.402, sendo 223.562 em serviço interno e 1.924.840 em serviço combinado.

As receitas de tráfego próprias do caminho de ferro foram em 1953 de 240.372 contos; em 1952 foram de 218.105 contos e 179.419 contos em 1951, o que representa uma diferença para mais de 22.268 contos em relação a 1952, e de 60.954 contos em relação a 1951.

Ao serviço do caminho de ferro da Beira encontravam-se, em 31 de Dezembro de 1953, 3.227 agentes, sendo 807 europeus e 2.420 indígenas. Do pessoal europeu 229 transitaram da extinta companhia concessionária, tendo sido admitidos 520, sendo destes 242 contratados, 278 assalariados e 58 destacados dos quadros dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.

Em resumo, são estes os números e factos mais salientes do Relatório de Caminho do Ferro da Beira, referente ao ano de 1953.

Porto Borges & Irmão



Válvulas Rectificadoras Triodos de Emissão

para emissores de fraca potência * Aparelhos terapêuticos
de ondas curtas * Geradores industriais.

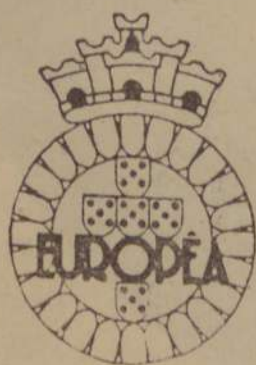
Construção da **BROWN BOVERI & C^{IE}** BADEN
SUÍÇA

Representada em Portugal por:

EDOUARD DALPHIN Rua de Sá da Bandeira, 481, 2.º
(Palácio do Comércio) **PORTO**

Preços vantajosos. Segurança de serviço. Rendimento elevado. Longa duração utilizável até ondas muito curtas
Para cada potência de emissão o tipo de válvula que mais convém. Fornecimento rápido.

*Peça V. Ex.^a indicações sobre a aplicação adequada das nossas válvulas nos vossos
emissores de rádiodifusão*



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

Capital: 5 MILHÕES DE ESCUDOS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEA
TELEPHONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

SEDE RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

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

PRODUTO V. A. P. — PORTUGAL
FORMULA INÉDITA

GLYCOL

O IDEAL DA PELE

A' venda nas boas casas das especialidades e principais far-
mácias. QUEIRA ENVIAR **5\$50** em selos do Correio, nome e
morada, para receber UMA AMOSTRA, aos Depositários Gerais:

VENTURA D'ALMEIDA & PENA

Rua do Guarda-Mór, 20, 3.º, Esq
(a Santos) — **LISBOA**
Telefone 66 4972

Há 48 anos

III

A visita de S. A. R. o Príncipe D. Luís Filipe ao Ultramar

ATÉ ao último quartel do século passado as nossas Províncias Ultramarinas estiveram, por assim dizer, no esquecimento dos governos metropolitanos.

Empobrecido o País pela Guerra Peninsular e depois pelas lutas liberais, assoberbados os governos por problemas ideológicos agravados por sérias questões económicas e financeiras, os nossos vastos territórios ultramarinos estiveram ao abandono, servindo muitas vezes de motivo a polémicas parlamentares, sem que se providenciasse qualquer medida em seu benefício.

Stanley e Cameron, que atravessaram a África em 1877 e 1878, nas suas crónicas não pouparam Portugal e o seu desleixo.

Em resposta a estas viagens, os valorosos exploradores Serpa Pinto, Capelo e Ivens, viajam de uma costa à outra, reconhecendo terras e gentes, elaborando relatórios de interesse geológico, zoológico, botânico e económico.

Luciano Cordeiro, historiador de mérito e honesto, com intuitos de propaganda do Além-Mar, funda com alguns amigos a Sociedade de Geografia.

Em 1885, dá-se a conferência de Berlim, e, apesar de termos afirmado os nossos incontestáveis direitos, fez-se a partilha de África onde vastos territórios nos foram esbulhados.

A arbitragem de 1905 estabeleceu os actuais limites, não sem grande trabalho da nossa diplomacia e alguns conflitos, que nos trouxeram grandes dissabores.

Em 1887 já se pensava numa viagem oficial ao Ultramar do Príncipe Herdeiro ao Trono. Era este o desejo de El-Rei D. Luís, no qual era apoiado por Barros Gomes, então Ministro do Ultramar.



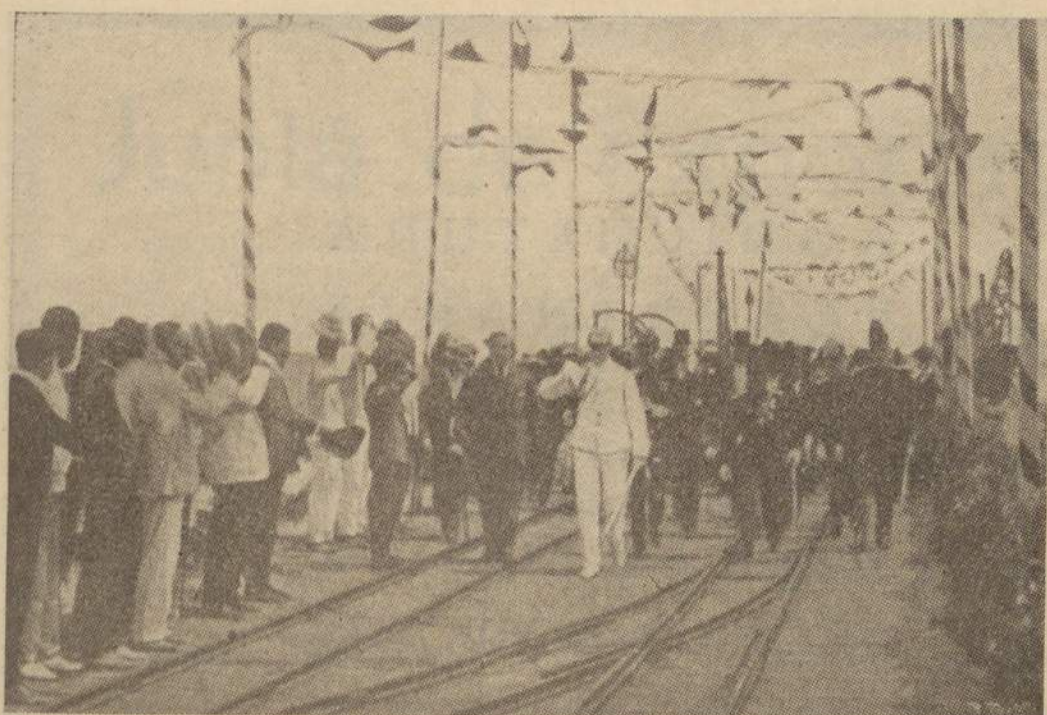
D. Luís Filipe

Vencidas as campanhas de Gaza e dos Namarras e estando em bom caminho a campanha contra os Cuamatos e Cuanhamas, no sul de Angola, pensou-se, 20 anos depois da ideia primitiva, na viagem do Príncipe Real às Províncias Ultramarinas.

Viagem de paz e de assistência moral aos portugueses da Metrópole e naturais dessas terras, constituiu um êxito retumbante que mais aproximou esses pedaços de terra portuguesa à Pátria comum.

Em 1 de Julho de 1907, a bordo do paquete «África» largou do Tejo Sua Alteza Real o Príncipe D. Luís Filipe.

Acompanhava-o o Ministro da Marinha e Ul-



Chegada de S. A. o Príncipe D. Luís Filipe a Benguela

tramar, de então, conselheiro Ayres de Ornellas, um dos homens que à África deu o melhor do seu esforço heróico e que melhor que ninguém seria o seu guia.

S. Tomé e Príncipe, Luanla, Lourenço Marques, já em pleno desenvolvimento, Moçambique e Quelimane, foram pontos de escala em que S. Alteza viu com os seus próprios olhos a fé e o patriotismo de todos os portugueses que labutavam por aquelas paragens.

Seguiu depois tão Augusta pessoa, em missão diplomática de boa vizinhança para o Transval, visitando Joanesburgo, Pretória, Durban, Kimberley e Cidade do Cabo. Em todo o percurso, nestes territórios, hoje União Sul Africana, lhe foram prestadas as honras devidas a um Príncipe que representava o Chefe do Estado da Nação Portuguesa, além de significativas e carinhosas manifestações por parte dos elementos oficiais e populares.

Do Cabo iniciou o regresso por Moçamedes, Benguela, visitando as obras do Caminho de Ferro, em pleno progresso, Catumbela e Luanda, onde reembarcou no «África» com destino a Lisboa.

Para fecho das visitas às possessões portuguesas, o Príncipe D. Luís Filipe parou ainda em Praia e S. Vicente de Cabo Verde, lastimando o povo e autoridades destas cidades que S. Alteza se não demorasse uns dias para que assistisse às festas e homenagens que lhe estavam preparadas.

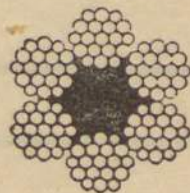
* * *

Veio a República, e apesar de toda a propaganda em prol das nossas Províncias

Ultramarinas, não se registou qualquer visita do Chefe do Estado Português, até que na vigência da actual situação foi coroada de enorme êxito a viagem do Presidente Carmona; o actual Presidente da República, Senhor General Craveiro Lopes, também honrou já as nossas Províncias Ultramarinas com a sua presença, estando já marcada outra viagem para o próximo ano de 1956.

Bem sabemos que as facilidades de deslocação, na vida moderna, são de moldes mais rápidos, obstando a consideráveis prejuízos de tempo e transtornos causados pela antiga morosidade da via marítima. Todavia é de salientar o esforço de aproximação que se procura realizar entre todos os povos do Império.

E as visitas oficiais do primeiro Magistrado da Nação a todas as parcelas dos nossos vastos domínios, em muito têm contribuído e continuarão a contribuir para que essa aproximação seja uma realidade cada vez maior.



Placa de Prata oferecida a S. Alteza o Príncipe D. Luís Filipe pela Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, quando da sua visita às obras daquele caminho de ferro

TUDO PARA :

AGRICULTURA
VETERINARIA
INDÚSTRIA
FARMÁCIA
LABORATÓRIOS
MÉDICOS e HOSPITAIS
BANCOS DE SANGUE

CONSULTE :

Mundinter

INTERCÂMBIO MUNDIAL DE COMÉRCIO, S. A. R. L.

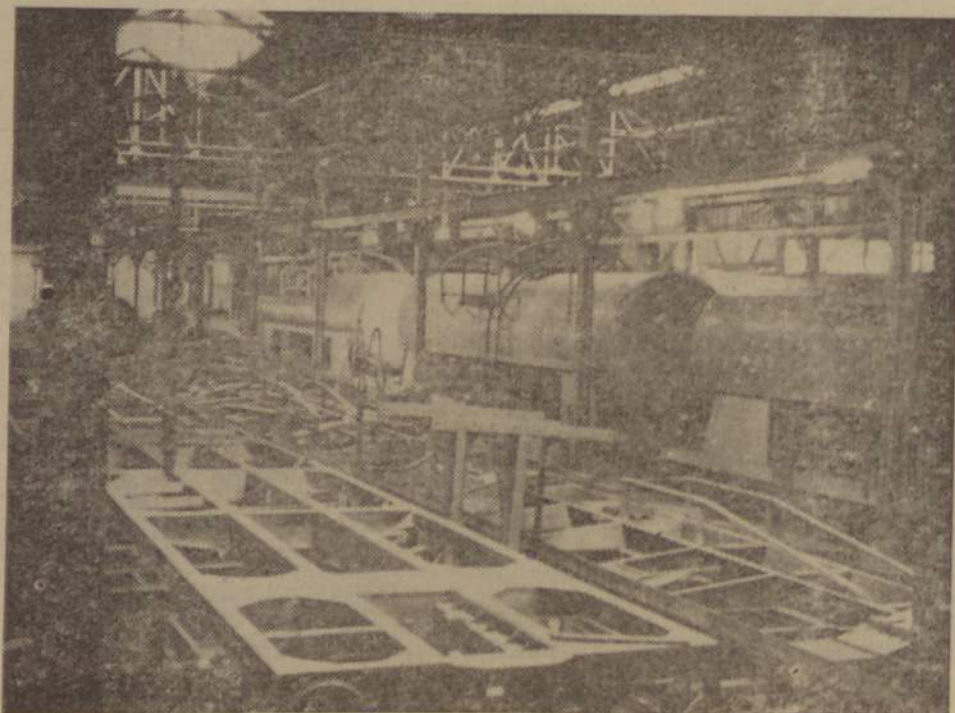
End. Tel. MUNDINTER ■ LISBOA-PORTUGAL ■ Telfs. 5 4533 - 4 — Apartado 761

L. DARGENT, L.^{DA}

Travessa Conde da Ponte, 43

LISBOA

TELEFONE P. P. C. 37006/7



ESTRUTURAS METÁLICAS
CALDEIRAS
RESERVATÓRIOS
CONDUTAS E TUBAGENS
VAGÕES DE C. F.
PONTES ROLANTES
GUINDASTES

Junta de Exportação da Província de Moçambique

**SEDE: LOURENÇO MARQUES — Caixa POSTAL 708
(Edifício dos Organismos de Coordenação Económica)**

PRAÇA 7 DE MARÇO

Telegramas: EXPORTAÇÃO // Telefones: PRESIDENTE, 5626 — SERV. GERAL, 6091, 6092, 6093 e 6922

Delegações: BEIRA — QUELIMANE — MOÇAMBIQUE

Subdelegações: INHAMBANE e PORTO AMÉLIA

Postos de Fiscalização: ANTÓNIO ENES, VILA PERY e MOCIMBOA
DA PRAIA

Armazéns e Câmaras de Expurgo: *Em Lourenço Marques, Guijá, Leonde, Inhambane,
Maxixe, Quelimane, António Enes, Porto Amélia e Mocimboa da Praia*

**Para esclarecimentos de pormenor devem os interessados dirigir-se à sede desta Junta
ou às suas dependências.**

ECSAL

(EMPRESA DE COMÉRCIO SUL-AFRICANA, LDA.)

SECÇÃO DE COMÉRCIO-GERAL—Importação e Exportação

Rua Eng.º Joaquim Lapa, N.º 17-I.º—Caixa Postal N.º 974—Telegramas «ECSAL»—Telefones 2076 e 2077

LOURENÇO MARQUES

FORNECEDORES DE: — Material ferroviário e de tracção; equipamento de Portos, Guindastes eléctricos, Armazéns
Metálicos, etc.. — Dragas e Embarcações de todos os tipos — Materiais de construção — Ferro.

SECÇÃO AGRÍCOLA — Rua 1.º de Maio, N.º 206 — Telefone 5408 — Tractores «DAVID BROWN» — Tractores
«BRISTOL» — Alfaias — Bombas — Debulhadoras — Material para Vacarias — Material para Aviários — Material para Jardins
Adubos — Insecticidas — Pulverizadores — Material «TRAMAGAL»

SECÇÃO ÓPTICA — R. Alexandre Herculano N.º 28 — Material Óptico «ZEISS» — Aparelhos de Precisão — Material
Topográfico — Máquinas fotográficas «ZEISS» — Binóculos «HENSOLDT» — Máquinas de somar «VICTOR» — Máquinas
de calcular «CURTA» — Material de Laboratório — Equipamento para Hospitais

SUCURSAL em: Rua Mouzinho de Albuquerque — Caixa Postal N.º 32

Telefone N.º 75 — Vila de João Belo

FIRMAS ASSOCIADAS:

S. T. R. O. L. — Rua Braancamp, N.º 88, 2.º-Dto. — LISBOA

STRUL (África), LDA. — Caixa Postal N.º 1358 — LUANDA

DUAS MARCAS AO SERVIÇO DO PROGRESSO!



Telefones e Centrais Telefônicas.
Material de Sinalização e Comunicação para os Caminhos de Ferro. Relógios de Ponte e para Estações. Rádios e Material de Rádio. Material de Via, etc.



DEUTZ

MOTORES «DIESEL»
GRUPOS ELECTROGÊNEOS
CAMIÕES «MAGIRUS»
LOCOMOTIVAS «DIESEL»
Etc.

Agente para Moçambique:

J. MARTINS MARQUES

PRÉDIO FONTE AZUL — 1.º ANDAR ■ CAIXA POSTAL 56

LOURENÇO MARQUES

ORGANIZAÇÕES EDMUNDO DE SOUSA

A MELHOR ORGANIZAÇÃO HOTELEIRA DA PROVÍNCIA

HOTEL GIRASSOL

Dois anexos em edifícios também modernos, com quartos com banhos privativos

TAVERNA GIRASSOL

«Boîte com ambiente distinto».
Aberta todas as noites

ORQUESTRA PRIVATIVA
«BAR» À AMERICANA
MÚSICA DE SALÃO E DE «JAZZ»
RESTAURANTE À CARTA

LOURENÇO MARQUES

TELEFONE 4011

(4 linhas)

HOTEL AVENIDA

No centro da cidade



Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique

4.262 kms. de Linhas Aéreas Internas

1.367 kms. de Linhas Aéreas Internacionais

2.353 kms. de Linhas do Caminho de Ferro

5.000 kms. de Linhas de Camionagem Automóvel

Explora os seguintes Portos:

LOURENÇO MARQUES
INHAMBANE
BEIRA
QUELIMANE
LUMBO
NACALA
PORTO AMÉLIA

Em 1954

Passaram pelos diversos Serviços	2.591.114 passageiros
Foram transportadas	7.189.649 toneladas
E foram manuseadas nos Portos .	7.582.046 toneladas

RAPIDEZ



ECONOMIA



RESISTÊNCIA

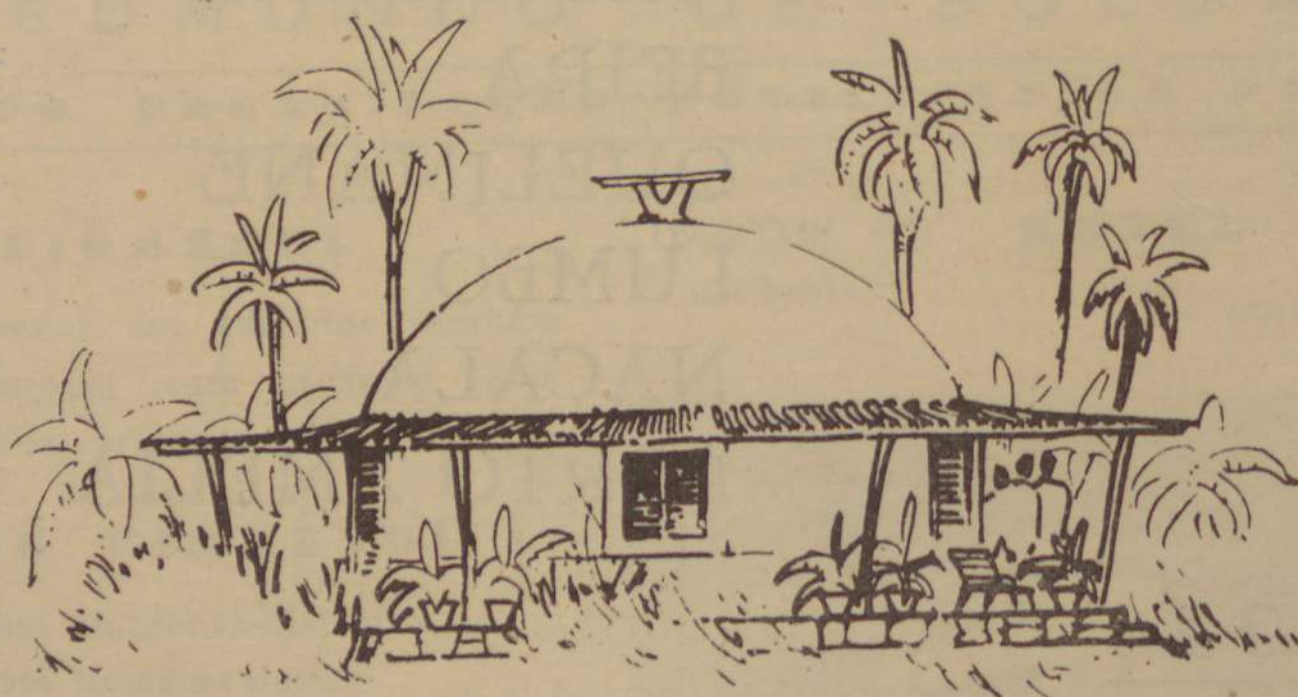
CONSTRUÇÕES

AIRFORM

SISTEMA PATENTEADO

EM ANGOLA:

- Casas para europeus
- Aldeamentos indígenas
- Armazéns — Silos
- Quartéis — Piscinas
- Hospitais, etc.



CONCESSIONÁRIOS EXCLUSIVOS PARA ANGOLA:

COBEPROL — CONSTRUÇÕES DE BETÃO PROJECTADO, LDA.

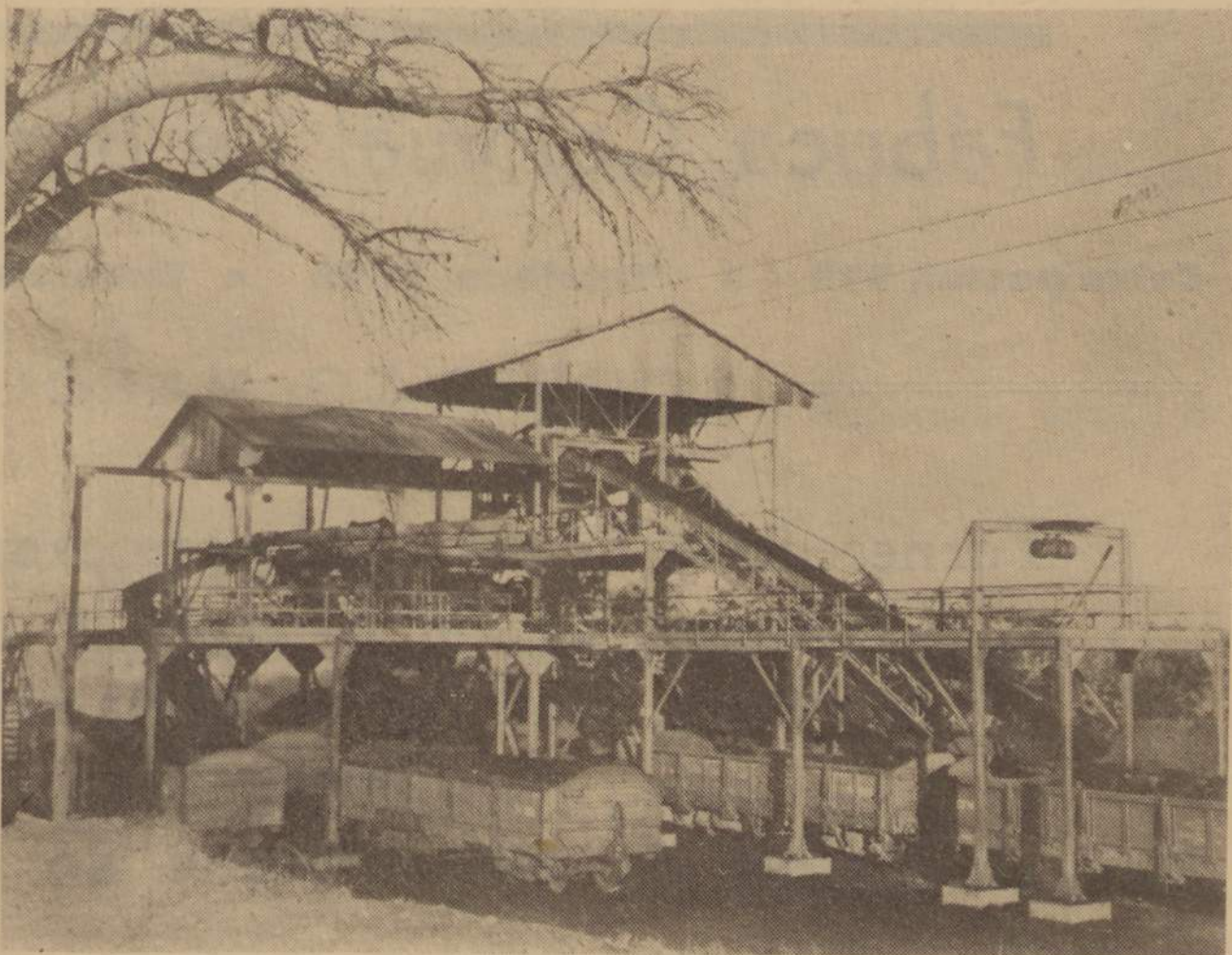
AVENIDA SIDÓNIO PAIS, 8—LISBOA

OBRAS PÚBLICAS — BETÃO ARMADO — MOVIMENTOS DE TERRAS — VALAS DE IRRIGAÇÃO E DRENAGEM

MINAS DE CARVÃO DO MOATIZE

Em pleno coração do distrito de Tete encontram-se as importantes minas de carvão do Moatize.

Se bem que remotas no conhecimento dos homens, podem considerar-se modernas quanto à sua exploração que, só em 1950, começou a conhecer uma fase de grande desenvolvimento.



Triagem mecânica e carregamento simultâneo de vagões

É concessionária do jazigo a Companhia Carbonífera de Moçambique, S. A. R. L., que tem elevado a um alto grau a mecanização das minas.



Perfuradora eléctrica em actividade

O carvão de Moatize constitui, hoje, fonte segura de abastecimento dos Caminhos de Ferro da Beira e de Tete, assim como das indústrias locais. É, por outro lado, uma riqueza de considerar na economia da Província, e ponto de partida para novos empreendimentos.

FACOBOL

Fábrica Colonial de Borracha, L.^{da}

Caixa postal, 979 ■ Telefone, 2709 ■ Endereço telegráfico: «FACOBOL»

LOURENÇO MARQUES

Fornecedores de material para caminhos de ferro
(Mangueiras de conduta e para freios
de vácuo, diafrágmás, anéis rolantes, etc.)

Uma indústria de Moçambique ao serviço da Nação

Octávio R. Lobo, Lda.

Caixa postal 526

LOURENÇO MARQUES



ARMAS E MUNIÇÕES

ARTIGOS FOTOGRÁFICOS

ARTIGOS PARA PESCADORES

ARTIGOS DE DESPORTO

BICICLETAS E ACESSÓRIOS

PEÇAS PARA AUTOMÓVEIS

TUDO PARA O CAÇADOR



CONSULTE OS NOSSOS PREÇOS

NAUTICUS

SEGUROS

LOURENÇO MARQUES

CAPITAL E RESERVAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1954

61.236 CONTOS

Organização constituída inteiramente por vontade de 475 colonos, todos residentes na Província de Moçambique, dos quais 91,2% são portugueses

SEDE:

Av. da República, 49, 1.º - Tels. 2095 e 2099
CAIXA POSTAL, 696 || END. TELEG. **SEGUROS**

DELEGAÇÕES:

Portugal Continental:

LISBOA - R. do Ouro, 87, 2.º E.

Província de Angola:

LUANDA - R. Governador Eduardo
Costa, 69, 1.º, D.

Província de Moçambique:
Manica e Sofala

BEIRA - Caixa Postal, 736

Zambézia:
QUELIMANE - Caixa Postal, 3

Niassa:
NAMPULA - Caixa Postal, 7

AGENTES:

VILA DE JOÃO BELO - Caixa Postal, 74

MAGUDE

INHAMBANE - Caixa Postal, 78

CHINDE

BREYNER & WIRTH, LDA.

LOURENÇO MARQUES

Fornecedores de:

Equipamento SIEMENS de

Sinalização — Rádio comunicações — Telefónico

Máquinas MATISA para

Construção, Conservação e Reparação de VIA

Material STONE para

Iluminação e Ar Condicionado em Caminhos de Ferro

Mobiliário de aço SANKEY SHELDON para

Escritórios e Armazéns

Construtora Electro Mecânica
Oriental, L.^{da}

Lisboa — R. Morais Soares, 15-A-15-B

Instalações eléctricas e de ventilação
Construção de quadros e material de
✱ comando e controle eléctrico ✱

A maior organização de fabrico de armaduras
fluorescentes — Material Sylvania

Boror Comercial, S. A. R. L.

Comércio Geral de Importação e Exportação
Estabelecidos em:

Quelimane L. Marques Moçambique

Agentes da:

Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Trans-
portes; Holland-Afrika Lijn; Christensen Cana-
dian-African Line; Kawasaki Kisen Kaisha;
Paillaad & Cie, — Mat. cinematogr., etc. Geigy
S. A., — Insecticidas e medic.; Acrow Engineers—
Materiais de Construção, etc.

**A A MANHA PRODUZ!
E O MUNDO COMPRA!**



A SUA MÁQUINA DE ESCREVER E DE SOMAR

REPRESENTANTES

OLYMPIA MAQUINAS DE ESCRITORIO, LDA.

STAND EXP.

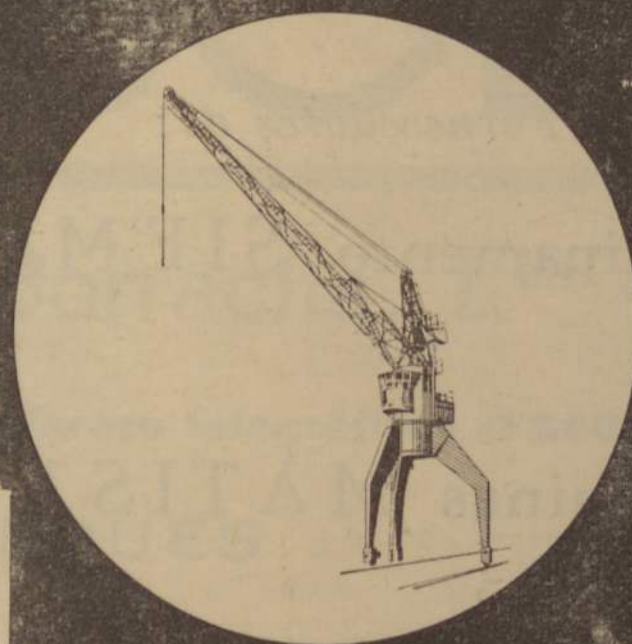
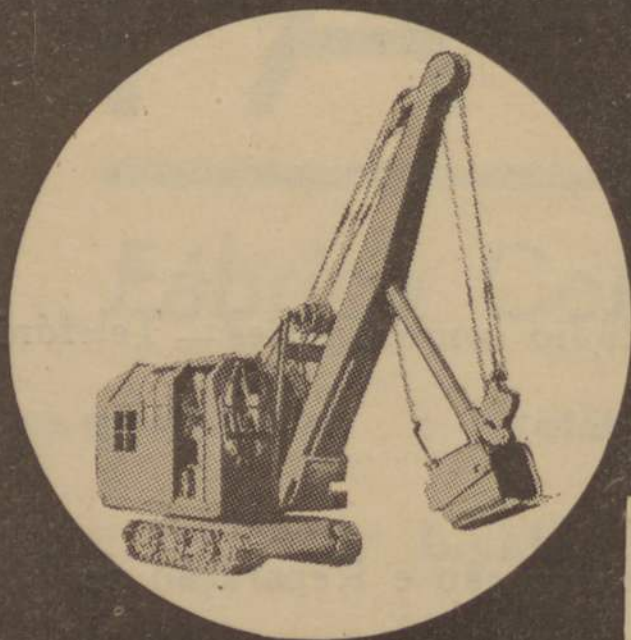
ESCRITORIO

AV. ALMIRANTE REIS, 205-D

ALAMEDA D. AFONSO HENRIQUES, 56/E.

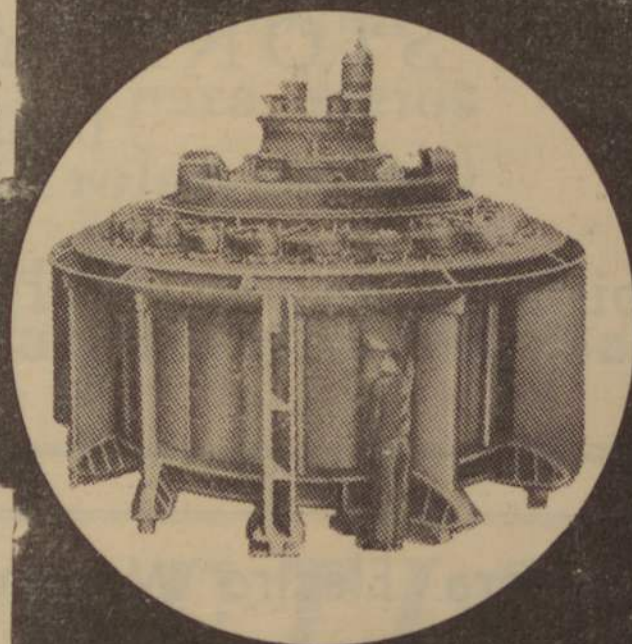
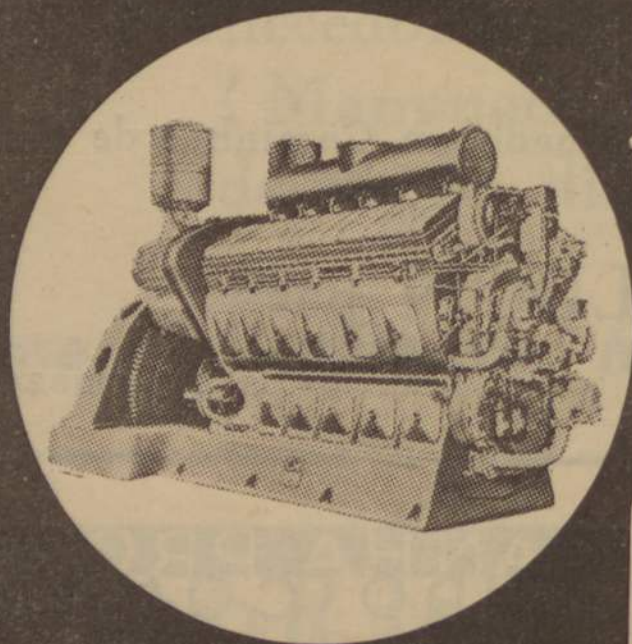
T E L E F O N E : 5 2 1 4 9

EQUIPAMENTOS INDUSTRIAIS

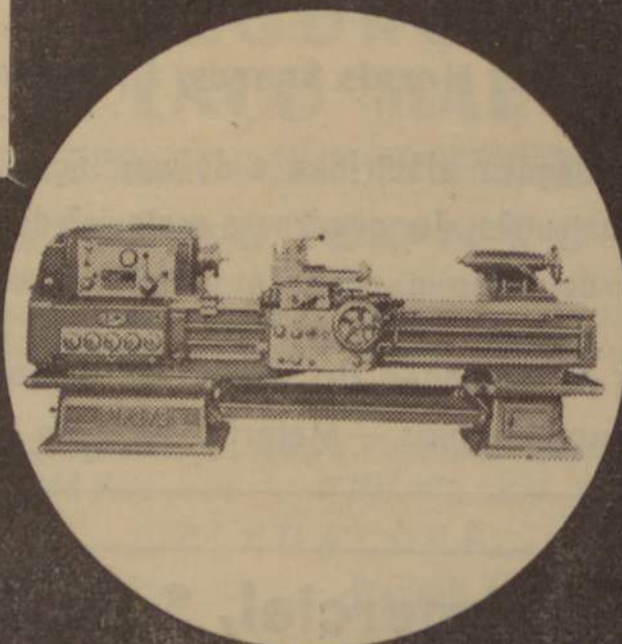
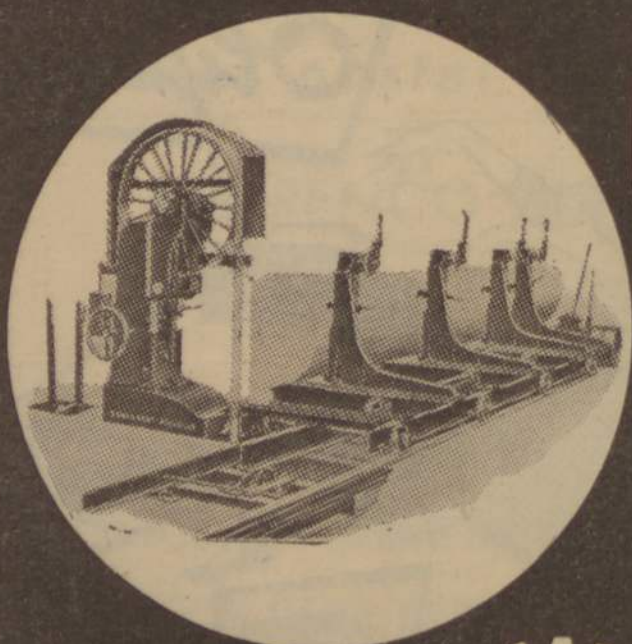


**Compressores
Máquinas
de Soldar**

**PONTES
ROLANTES**



**Gabinete Técnico
composto por
Engenheiros
Especializados
no Estrangeiro**



ROMAR
UMA ORGANIZAÇÃO AO SERVIÇO DA INDÚSTRIA

LISBOA — RUA DA BOA VISTA, 83 — Telf. 6 1527-6 5966 — RUA SA' DA BANDEIRA, 589 — Telf. 2 5871 — PORTO

FILIAIS

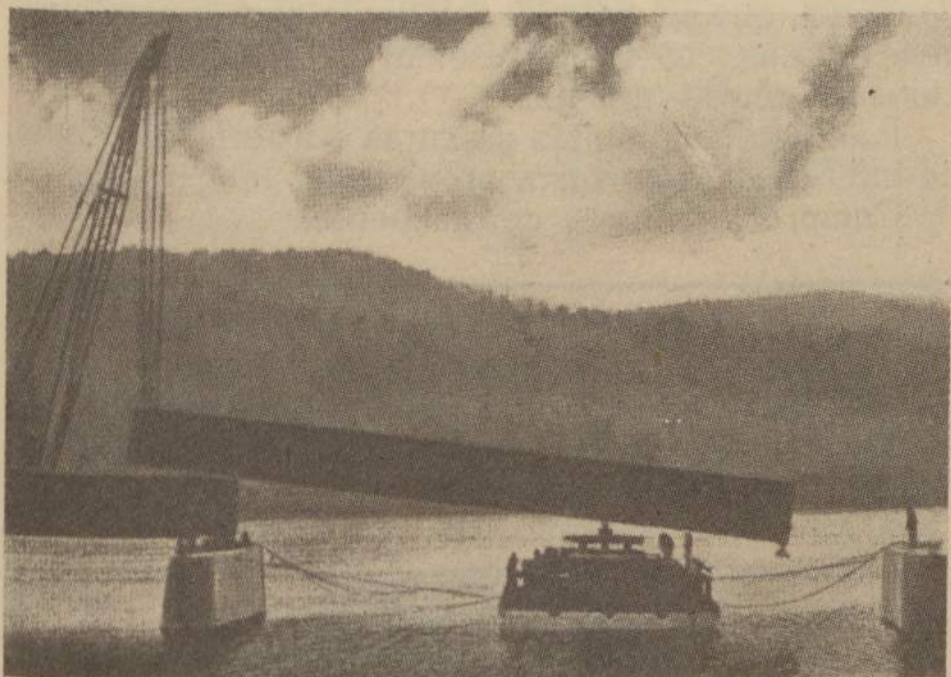
LUANDA

LOURENÇO MARQUES

Um processo novo de construir pontes para caminhos de ferro

usando apenas um guindaste, uma «bogie» central de parafuso e uma barcaça-pontão

Os seus esforços para construir mais e mais depressa, os americanos acabam de, por um processo de engenharia inteiramente novo, lançar uma ponte sobre o rio James, perto da cidade de Snowden, na Virgínia. Em 1900, a companhia de caminhos de ferro Chesapeake & Ohio Railway havia construído uma ponte para via única sobre o rio James, cujas margens bastante acidentadas forçaram os engenheiros a lançar a linha em ambas as margens com duas apertadas curvas à entrada e à saída da ponte, forçando assim os comboios a ter que reduzir consideravelmente a sua marcha. Isto constituía um grande atraso horário e a companhia procurou resolver o problema rápida-



Uma barcaça pontão auxiliando a colocação de um lance de uma ponte em construção

mente, sem que fosse obrigada a interromper o tráfego.

Os engenheiros, feitos os necessários cálculos, procederam previamente nas oficinas à construção dos vários lances da ponte, e uma vez estes prontos, fizeram-nos transportar numa barcaça para o local dos trabalhos. Ao meio da barcaça montaram um aparelho munido de um forte parafuso onde cada secção da ponte foi cuidadosamente assente. E... o resto foi fácil e rápido.

Os novos pilares foram alteados, o traçado da linha foi modificado de maneira a que as curvas passassem a ser menos apertadas, e com o auxílio de um poderoso guindaste iniciou-se a obra.

A barcaça transportou as várias secções da ponte e fundeando entre os pilares, permitiu assim que o

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

O tráfego da nova linha do Caminho de Ferro de Limpopo continua em progressão ascendente, prometendo, num futuro próximo, resultados muito animadores.

A União Sul Africana já está colhendo benefícios com o grande movimento de importações de produtos da Rodésia.

A Lourenço Marques chegou um importante carregamento de lingotes de cobre proveniente deste País, que será transportado num navio português, com destino a um porto da África do Sul.

Esperam-se outros carregamentos, o que faz prever que serão atingidos os objectivos estudados para a construção da linha.

ANGOLA

No gabinete do sr. Ministro do Ultramar, Prof. Raúl Ventura, foi assinado o contrato para o fornecimento e transporte de três locomotivas (Diesel) de manobras destinadas aos caminhos de ferro de Moçâmedes e de Luanda. Outorgaram, por parte do Estado, aquele membro do Governo, e por parte da firma adjudicatária — a Motores Oleos Pesados, Lda., (Motop), — o sr. Kurt Volz.

O encargo total deste contrato é de 3.016.300\$00, devendo a entrega das três locomotivas fazer-se no prazo de um ano.

FABRICA DE TECIDOS DE ALGODÃO «AVENIDA»

Cobertores para Exportação e Continente, Lenços, riscados, etc.

BAIRRO—VILA NOVA DE FAMALICÃO

Telefone — POSTO PÚBLICO

Estação C. Ferro—CANIÇOS Correio: BAIRRO—Minho II

guindaste as erguesse e as colocasse sobre esses pilares, a que foram imediatamente fixadas, enquanto outro grupo de trabalhadores assentava logo em seguida os carris.

À maneira que a extensão da ponte aumentava, o guindaste ia avançando, outra barcaça chegava com outro lance da ponte e a operação repetia-se. Quando o guindaste erguia um extremo de uma secção, o outro extremo baixava, necessariamente, o aparelho com o parafuso que era posto a trabalhar e fazia erguer esse outro extremo até ao nível dos pilares. A seguir, o guindaste avançava um pouco, a barcaça deslocava-se na direcção do outro pilar onde já estava o pessoal necessário para proceder à fixação e tudo se fazia com uma economia de tempo admirável.

Apesar da ponte ter um comprimento de mais de cem metros, os trabalhos estavam concluídos em menos de quatro meses e o tráfego passou a fazer-se podendo já acelerar a marcha, economizando combustível e reduzindo horários.

CAMINHO DE FERRO DO LIMPOPO

Exposição fotográfica dos trabalhos de assentamento desta nova linha, no Palácio Foz

Num dos salões do Palácio Foz, a Agência Geral do Ultramar, com a colaboração do Secretariado Nacional, organizou uma exposição de fotografias dedicada ao Caminho de Ferro do Limpopo.

Essas fotografias constituem um interessante documentário dos trabalhos que foram necessários para que a nova linha de caminho de ferro, que liga a Federação das Rodésias e da Niassalândia ao porto de Lourenço Marques, se tornasse uma das grandes realidades da nossa província de Moçambique.

Os trabalhos de assentamento da linha foram iniciados em Maio de 1953, por decisão do Ministro do Ultramar, sr. Comandante Sarmento Rodrigues, sendo Governador Geral de Moçambique o sr. Comandante Gabriel Maurício Teixeira. A construção foi superiormente orientada primeiro pelo sr. Eng.º Francisco Pinto Teixeira e depois pelo actual Director de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, sr. Eng.º Arnaldo Pereira Leite.

Este caminho de ferro entrou em exploração provisória no dia 1 de Agosto de 1955, sendo Ministro do Ultramar o sr. Prof. Raúl Ventura.

A propósito do acto houve troca de mensagens entre o Primeiro Ministro da Federação das Rodésias e da Niassalândia, Lord Malvern e o Presidente do Conselho de Ministros de Portugal, sr. Prof. Doutor Oliveira Salazar.

Comandante Sarmento Rodrigues

O artigo de abertura deste segundo número extraordinário da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» é subscrito pelo ilustre comandante sr. Sarmento Rodrigues, que, no momento em que o redigiu, desempenhava ainda as altas funções de Ministro do Ultramar.

Figura de alto relevo da política nacional e um dos homens mais cultos do nosso tempo, foi com desvanecimento que recebemos o seu notável artigo, e a sua publicação, nas páginas desta revista, constitui para nós uma honra e um título de alto preço.

Ao antigo Ministro do Ultramar, que soube realizar uma obra perdurável, de ampla projecção e de fortalecimento dos laços fraternos da comunidade lusitana, aqui deixamos expresso o nosso reconhecimento pela honra com que quis, generosamente, distinguir as nossas colunas.

Imprensa

O Sul de Angola

O semanário *O Sul de Angola* que, sob a direcção do sr. Mário A. Tralinho, se publica em Moçamedes, editou, por ocasião do 106.º aniversário da fundação daquela florescente cidade, um número extraordinário.

Com colaboração variada e de interesse, inúmeras gravuras ilustram as suas páginas, dedicadas quase todas elas aos grandes problemas do distrito, entre os quais o prolongamento do Caminho de Ferro de Moçamedes até Vila Paiva Couceiro, o futuro do porto de Moçamedes, etc.

Entre os colaboradores figuram D. Daniel Gomes Junqueiro, Bispo da Nova Lisboa, Mimoso Moreira, capitão-tenente Fragoso de Matos, Francisco Relvas, Dr. Rui Coelho, etc.

Rodoviária (Revista de Transportes e Turismo)

Sob a direcção do sr. M. Oliveira Santos, também seu proprietário e editor, acaba de iniciar-se, em Lisboa, a publicação de uma nova revista—*Rodoviária*, que se propõe colaborar com a camionagem e ao mesmo tempo estudar os problemas relacionados com o turismo.

Ilustrada com muitas gravuras e inserindo artigos de interesse, *Rodoviária* promete ter longa vida.

Cumprimentamo-la cordialmente.

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 —

No Centenário dos Caminhos de Ferro em Portugal

Algumas notas sobre a sua história

Pelo Eng.^o FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO

I — Introdução

Os caminhos de ferro na vida e na história

«Todos nós, ferroviários, se o somos de coração e a valer, se tivemos o contacto e exercício da profissão, sabemos bem como esta função aliciante apaixonava e absorve, se encorporea em nós mesmos com as suas dificuldades, os seus sacrifícios e os seus triunfos, nos cria, através da vida, uma psicologia especial que nunca mais se perde nem se esquece».

(Eng. Manito Torres)

«Nenhuma corporação conservou mais alta ideia do dever profissional, abnegação, fidelidade, mais permanentes; os ferroviários têm-no sabido provar, na paz como na guerra. Em contrapartida, as responsabilidades são imensas: enquanto que uma falta ligeira não tem consequências de maior na indústria, na exploração ferroviária pode representar numerosas vítimas».

(Pierre Devaux, «Les Chemins de Fer»)

1) O problema dos transportes não é dos que o grande público melhor pode apreciar, dada a sua complexidade; mas é, por certo, dos que mais interessa e até por vezes apaixonava a opinião pública. E natural é que assim seja, porque nenhuma actividade nacional pode talvez ser-lhe comparada pela sua importância económica e humana.

Mas, dentro do problema geral dos transportes, o dos caminhos de ferro, tomando sem dúvida o primeiro plano, nem sempre é apreciado com a elevação, a imparcialidade e a justiça a que tem direito.

O lançamento à água ou a chegada às águas nacionais de um novo barco, de uma grande unidade da marinha mercante, são sempre festivamente recebidos; as naves e os homens do ar oferecem à alma humana o atractivo da novidade, a excitação do perigo, até certo ponto mesmo do raro ainda.

Não vimos nós, não há muito, o senhor Presidente do Conselho, tão sóbrio sempre nas suas manifestações, deslocar-se ao aeroporto de Lisboa para visitar e dar relevo com a sua presença à apresentação das novas unidades para inauguração da carreira Lisboa-Luanda? Seria ele capaz, deslocar-se-ia algum dia para ver uma nova locomotiva, um material ferroviário mais moderno?

A estrada, com o automóvel, conseguiram captar todas as atenções, toda a predilecção do público. Parece-nos que, na idade actual, só o futebol, como desporto, poderá rivalizar, em entusiasmo contagioso para o público em geral, com o automóvel e a estrada. E, por alargamento, a camioneta e a carreira de serviço público.

Mas o caminho de ferro, quem se entusiasma com ele, quem o olha mesmo com interesse, senão o próprio ferroviário, se verdadeiramente o é, de alma e coração?

Para os seus usuários, para aqueles que dele se aproveitam diariamente, as carruagens são *sempre* sujas, as tarifas *sempre* caras, os horários *sempre* mal estudados, o serviço *sempre* mal feito, os comboios *sempre* vagarosos e incómodos, os empregados *sempre* indelicados ou pouco amáveis, os técnicos *sempre* incompetentes, os atrasos *sempre* de esperar...

Vêm os dias de grande movimento, as festas, as férias, as excursões; o movimento passa das centenas para os milhares, e o público, no seu egoísmo, natural e humano, mas injusto, esquece-se de que o pessoal ferroviário, homens como ele, se multiplica, se desdobra, se esforça, se esgota, para o servir o melhor que sabe e o melhor que pode.

Conheço pessoas que, com mais ou menos snobismo, aceitam, como a coisa mais natural, o atraso de duas horas a um avião, ou que uma carreira seja interrompida ou desviada do seu curso por motivo do mau tempo, mas não perdoam dez minutos de atraso a um comboio de longo curso.

No fundo, em última análise, inconscientemente, isto é afinal o elogio do caminho de ferro, ao qual

se exige uma regularidade que aos outros meios de transporte se sabe que se não pode exigir.

Mas não deixa de ser também uma atitude de injustiça.

O problema dos transportes está, assim, na base de todos os problemas económicos, sociais e humanos, e, por isso, o seu interesse, a sua ânsia e a exigência tantas vezes intransigente e egoísta.

O usuário ignora quanto esforço, quanta inteligência, quanta iniciativa, quanta dedicação são precisas para o sevir, sob regulamentos rigorosos, ordens severas, actividade ilimitada, para que ele seja servido o melhor possível, em conjunto harmónico, desde a direcção superior até ao mais modesto dos agentes.

«... um mister — escreveu Robert le Besnerais⁽¹⁾ — em que se podem exercer plenamente todas as faculdades humanas, pois que faz apelo a todas as faculdades do corpo e do espírito. Com uma condição, porém: dar-se inteiramente, sem reservas, ao seu mister de ferroviário. Não é um daqueles em que se pode vencer acantonando-se na rotina quotidiana. É um mister difícil, mas cujas dificuldades mesmo fazem a sua grandeza. É feito de trabalho e de abnegação, exige grande espírito de solidariedade e camaradagem, enfim uma subordinação completa ao interesse geral. Este mister forja aos seus homens uma alma comum».

E, em verdade, o caminho de ferro, por mais aperfeiçoadas que sejam as máquinas e por mais delicadas e precisas as instalações, é essencialmente uma obra de homens. O homem intervém na execução desse serviço público mais intensamente talvez do que na grande maioria das indústrias. O trabalho humano sobrepõe-se e domina as máquinas, as instalações, toda a orgânica ferroviária.

«Um grande caminho de ferro é possivelmente a mais complicada organização do mundo e deve ser, por certo, a mais sensível»⁽²⁾.

E, de facto, quando rolamos a mais de cem à hora, sem solavancos, com a possível comodidade, com segurança não igualada, com regularidade quase proverbial e, sobretudo, sem preocupações nem pensamentos de perigo, lembrar-se-á alguém, por um momento sequer, dessa multidão de seres humanos, seus iguais, que, em conjunto harmónico de dedicações, de boas vontades, de esforços e de fidelidade a regras rígidas e imperativas, se aliam e trabalham para lhe dar e garantir essa comodidade, esse conforto, essa segurança e essa confiança?

Indústria essencialmente de pessoal, pois, esses homens, de dia e de noite, ao sol e à chuva, com bom tempo ou sob as tempestades, não pensam, não têm um momento para pensar em si, curvados sobre a manobra das agulhas, a vigilância dos sinais, o cuidado das linhas, a direcção dos comboios, a pilotagem das locomotivas.

Permita-se-me ainda uma transcrição mais e um pouco longa:

«São as necessidades do serviço, as grandezas e a própria servidão da profissão que se encarregam de formar a mentalidade ferroviária.

«Na base encontramos o amor do ofício. Muitas vezes é muito cedo que essa vocação se revela, por razões de família ou outras; mais tarde são vantagens materiais, etc.

«Se o ferroviário ama a sua profissão, é também porque se sente orgulhoso dela. E é orgulhoso dela, porque tem o sentimento de assegurar um serviço público, porque tem a noção da importância da sua tarefa diária para a vida do país e ainda porque conhece bem as responsabilidades que assumiu.

«É preciso respeitar o horário, é preciso fazer os transportes nos prazos marcados, é preciso conduzir passageiros e mercadorias com segurança e regularidade. Um pequeno erro, a menor falta de atenção podem ter as mais graves consequências.

«O ferroviário é orgulhoso na sua profissão porque vê a sua nobreza e lhe conhece as dificuldades: dificuldades de execução em condições muitas vezes penosas, seja qual for o tempo, seja qual for a hora do dia ou da noite, esteja de serviço ou de folga.

«Responsabilidades assim pesadas exigem disciplina absoluta, não muito distante da disciplina militar; é esse sentimento das responsabilidades que desenvolve no ferroviário o sentimento do dever. E com raras excepções, felizmente muito raras, a corporação dos caminhos de ferro é uma daquelas em que o sentimento do dever é mais desenvolvido».

Se se quisessem, na verdade, citar todos os actos de dedicação dos ferroviários, grossos volumes teriam de se escrever. Em vez disso, basta citar o seguinte trecho de louvor em Ordem do Exército do general Hunziger, em 15 de Novembro de 1940:

«... «No decurso desta grande batalha, ao preço de um esforço considerável do pessoal, algum do qual se conservou mais de 45 horas consecutivas sobre a locomotiva, ou no seu posto, não obstante as pesadas perdas de mais de 1000 agentes mortos ou desaparecidos e de mais de 2000 agentes feridos, os caminhos de ferro dominaram todas as dificuldades resultantes do deslocamento contínuo da frente de batalha e de mais de 500 destruições provocadas por ataques da aviação»⁽³⁾.

«Criador da mobilidade» lhe chamou alguém e, de facto, o caminho de ferro pôs em movimento toda a população do mundo, fez circular todos os produtos da terra; provocou a ocupação de grandes zonas quase desérticas como as regiões do norte da América, das estepes da Ásia e, nos velhos países largamente habitados, nas grandes bacias industriais, nas regiões agrícolas e nos centros urbanos, foi como a rede arterial que a toda a parte

leva o fluxo do sangue, o renovo da vida, a agitação da riqueza.

Por isso a história dos transportes e, dentro dela, a história dos caminhos de ferro, da sua origem, evolução, vicissitudes dos traçados e desenvolvimento, é assim — supomos — um dos capítulos mais curiosos e aliciantes da história da vida do homem e das condições sociais do meio.

Dentro da História de cada país, a história dos seus caminhos de ferro poderia bem ser um capítulo essencial da história da sua evolução e da sua vida económica e social.

A história dos caminhos de ferro em Portugal está ainda por fazer e não seremos nós, por certo, que teremos a estulta pretensão de a realizar.

Há muitos anos já, escrevia o engenheiro Fernando de Sousa no elogio histórico de Adolfo Loureiro:

«Onde está a história tão curiosa e necessária dos nossos caminhos de ferro, abrangendo o relato dos debates parlamentares que originaram?».

E, tantos anos depois, não nos consta que tal se tenha tentado a sério. Nem é agora também que ficará feita...

*

As páginas, que se seguem, não são mais, nem mais petendem ser, do que uma série de notas, mais ou menos organizadas, da história dos caminhos de ferro em Portugal.

Não pormenorizam nem estudam a vida interna, especialmente a vida financeira, das empresas e administrações, nem mesmo da Companhia Real, apesar de ser a mais importante do país; e, contudo, muito haveria a dizer e muitos aspectos curiosos ou importantes a salientar. Pretendeu-se apenas anotar, nas suas linhas gerais, a história dos nossos caminhos de ferro, nas suas origens, evolução, razão de ser dos traçados e a lenta e, por vezes desconexa, formação da nossa rede.

São apenas uma colecção de materiais, relativamente vasta, que pode servir de base para estudo mais largo e, possivelmente, mais completo.

Percorri grande número de livros, colecções de revistas, mas faltam-me, por carência de tempo, os jornais e outras publicações da época, o jornal oficial, os extractos das sessões parlamentares, que de tão sugestivo interesse devem ser, e, sobretudo, a busca nos arquivos, quer das companhias quer do Estado.

Pesquisando, com vagar e paciência, os relatórios, projectos e mais documentos desses arquivos, certamente muitos elementos mais, mais completos e pormenorizados, viriam valorizar estas notas.

Não tive, porém, nem tempo nem possibilidade de o fazer.

Um trabalho desta vastidão, que, mesmo assim deficiente, cremos ser único entre nós, no aspecto

geral de querer abranger todo o período da história dos nossos caminhos de ferro, desde as origens até hoje, feito nas condições referidas, não pode deixar de ter inevitáveis lacunas, perplexidades e até certo desequilíbrio na própria concepção geral.

Longe, bem longe pois, de serem completas, se, contudo, estas notas derem a alguém o desejo e o interesse de as ampliar e fazer a necessária síntese, terão tido já algum valor.

A mim, deram-me algumas horas de prazer e de repouso ao espírito.

E já não foi pouco!

2) Os transportes terrestres antes do caminho de ferro

O primeiro agente de transporte, de que se deve ter servido o homem, teria sido o próprio homem. E os caminhos, que utilizava, teriam sido as veredas rudimentares que mais favoráveis se lhe ofereciam.

Um dia, porém, — quem sabe quando e quem sabe porquê? — ter-lhe-á surgido a ideia de lançar sobre o ombro o seu tosco cajado e de lhe suspender nas extremidades as cargas a transportar, metidas talvez em qualquer coisa que teria sido o primitivo cesto.

Assim duplicaria a capacidade de transporte, facilitada pelo equilíbrio das cargas.

Mais tarde, os troncos de árvore, que a corrente dos rios transportava rapidamente, ter-lhe-ão inspirado o aproveitamento dos cursos de água como novo, cómodo e, sobretudo, rápido meio de transporte.

Viria a seguir a utilização de certos animais, mais robustos do que ele e mais aptos para suportarem grandes cargas e grandes fadigas, pela sua concepção anatómica e pelo apoio sobre quatro patas.

E, assim, à medida que os foi domesticando, o burro, o cavalo, o boi, o camelo terão sido os seus melhores auxiliares. Transporte lento, por certo, mas transporte seguro, económico, para grandes cargas, e, contudo, não tão lento como o do próprio homem.

Parece demonstrado que o primeiro animal, que o homem conseguiu domesticar, foi o burro, a que logo se seguirá aquele que mais notáveis serviços lhe havia de prestar, o cavalo. (1)

É de presumir que tenham sido utilizados, primeiro, com cargas sobre o lombo, à semelhança do que o próprio homem primitivo fazia; mas também é natural que, dentro em pouco, esses animais tenham sido empregados para arrastarem as cargas, como ele o teria também já feito por certo, mas aproveitando agora a força muito superior do animal.

Surge depois a primeira grande fase da locomoção terrestre com a invenção da *roda*, que hoje nos parece talvez banal e a que mal prestamos atenção, mas que viria revolucionar profundamente as condições dos transportes.

A roda foi, pois, o grande progresso, mas não resolvia ainda o problema dos transportes a distância.

Seria a via fluvial que de momento o resolveria.

Aproveitando as correntes, depois o remo, mais tarde a força do vento por meio da vela, o homem tinha o meio de transporte mais prático, mais rápido, se não mais seguro. Mas a via fluvial, como mais tarde a via marítima, subordinada às correntes, aos ventos e ao percurso forçado, tornava esse transporte demasiado dependente dessas circunstâncias e, por isso, pouco maleável. Só a estrada e, mais tarde, o caminho de ferro haviam de tornar baratos e fáceis os transportes a grandes distâncias e independentes da natureza do terreno e dos acidentes geográficos.

Antes da roda, todo o esforço, quer do homem quer do animal, se perdia mais em vencer os atritos do terreno do que propriamente em fazer deslocar a carga.

Depois da sua invenção, tudo mudou: o esforço necessário diminuiu, os pesos a deslocar aumentaram, a velocidade tornou-se muito maior. Com a roda, nasceram os carros primitivos, os veículos mais ligeiros, os automóveis mais velozes, os comboios mais rápidos.

Quem foi o seu inventor? Quando e como teria nascido no cérebro dos nossos longínquos antepassados? Não se sabe ao certo. Terá surgido possivelmente da utilização do rolo, feito de algum tronco roliço, empregado já como auxiliar da deslocação das cargas pesadas.

Mas, como teria nascido essa ideia de utilização do rolo? Sabe-se apenas que 6.000 anos a. C. não era conhecida nem a roda nem o rolo. (4) A figura mais antiga de uma roda, de que há notícia, data de 4.000 anos a. C., um carro puxado por felinos (4).



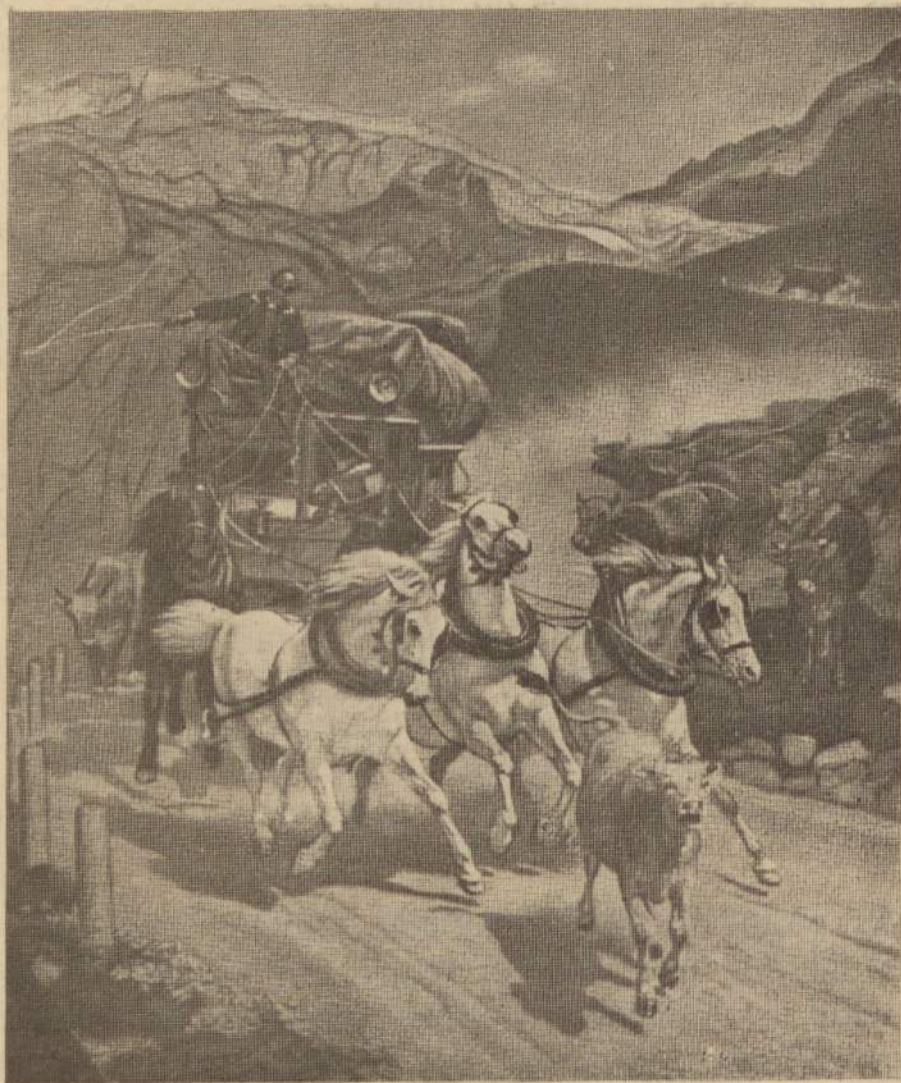
A figuração mais antiga da roda

A segunda grande fase dessa evolução dos transportes terrestres nasceu de outro passo decisivo no progresso da utilização do animal: a *atrelagem* e a *ferradura*.

A atrelagem parece ser originária da China, on-

de, na sua forma racional, teria sido descoberta pelos anos 200 a. C. até o ano 200 d. C.; mas só pelo século X foi introduzida na Europa. Só então se pode dizer que verdadeiramente estava descoberta a tração animal (4).

Com a ferradura, todo o esforço animal pôde



A «diligência» do St. Gothard, quadro de Rudolf Koller, no Museu de Zurich

ser utilizado e o seu rendimento tornou-se realmente prático. Esta, porém, só aparece no começo da Idade-média (4).

Nova exigência, porém, havia de surgir no progresso dos transportes: a comodidade.

As estradas, se tal nome se podia dar aos caminhos, que se ofereciam então aos veículos, davam tão mau piso e aos pobres viandantes tão maus tratamentos, que, até ao século XVII, só as carroças de carga nelas se aventuravam. O transporte de passageiros fazia-se, quase exclusivamente, pela via fluvial ou a dorso dos cavalos ou muares.

É, então, que, com a invenção da *mola*, terceira fase se abre para a locomoção terrestre.

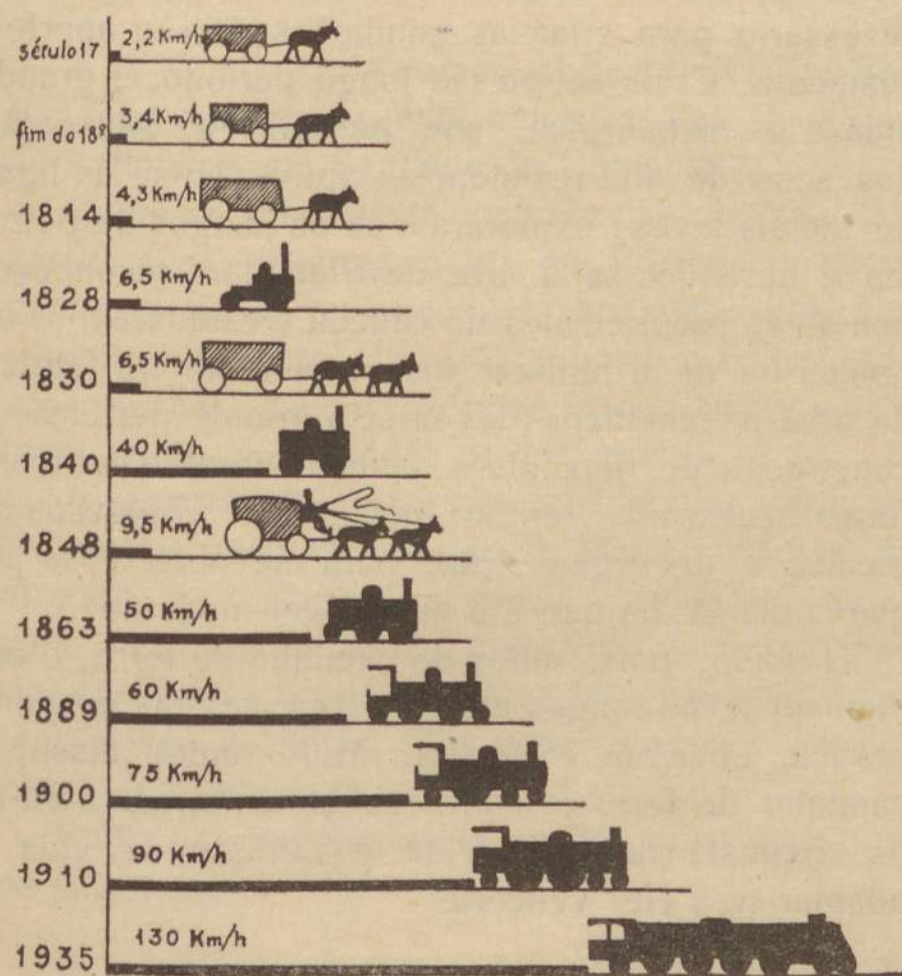
E temos, assim, as três grandes fases do progresso dos transportes terrestres: a roda, a atrelagem e a ferradura, e, finalmente a mola.

Com este último progresso, esses transportes sofrem rápida evolução. As estradas adaptam-se à sua nova função; à *cadeirinha*, transportada a dorso de homens ou de animais, sucedem-se a *sege*, a *liteira*, a *berlinda*, o *carro particular*, a *diligência*, e a *mala-posta*.

Um curioso gráfico (4) mostra-nos o progresso dos transportes desde o século XVII até 1935, com o

aumento de velocidade obtido, e outro gráfico (4) ilustra-nos sobre o progresso que, para facilidade do transporte das cargas, representou o invento do carril, o triunfo da «via férrea».

Não foi, porém, só o aperfeiçoamento da estrada



Progressão da velocidade nos transportes terrestres

e, mais tarde, a invenção do carril que influiu decisivamente na evolução dos transportes terrestres.

Assim como à estrada ordinária sucedeu a «estrada de ferro» e a verdadeira utilização desta só se fez com a invenção e o progresso da locomotiva, também naquela o veículo procurou novas formas e novos princípios. Com o motor de gás, de Lenoir, em 1858, e com motor a quatro tempos de Beau de Roches, em 1861, surgiu o antepassado longínquo do motor de explosão e, com ele, o novo veículo para estrada, que, muitos anos mais tarde, se havia de tornar no admirável automóvel de hoje e revolucionar os transportes terrestres de tal forma e tão profundamente que toda a vida social e económica lhe sofreria as consequências e o próprio caminho de ferro havia de ser profundamente influenciado.

Mas não se julgue que a invenção do caminho de ferro precedeu a do automóvel e que este foi como que inventado para combater e talvez para destruir aquele.

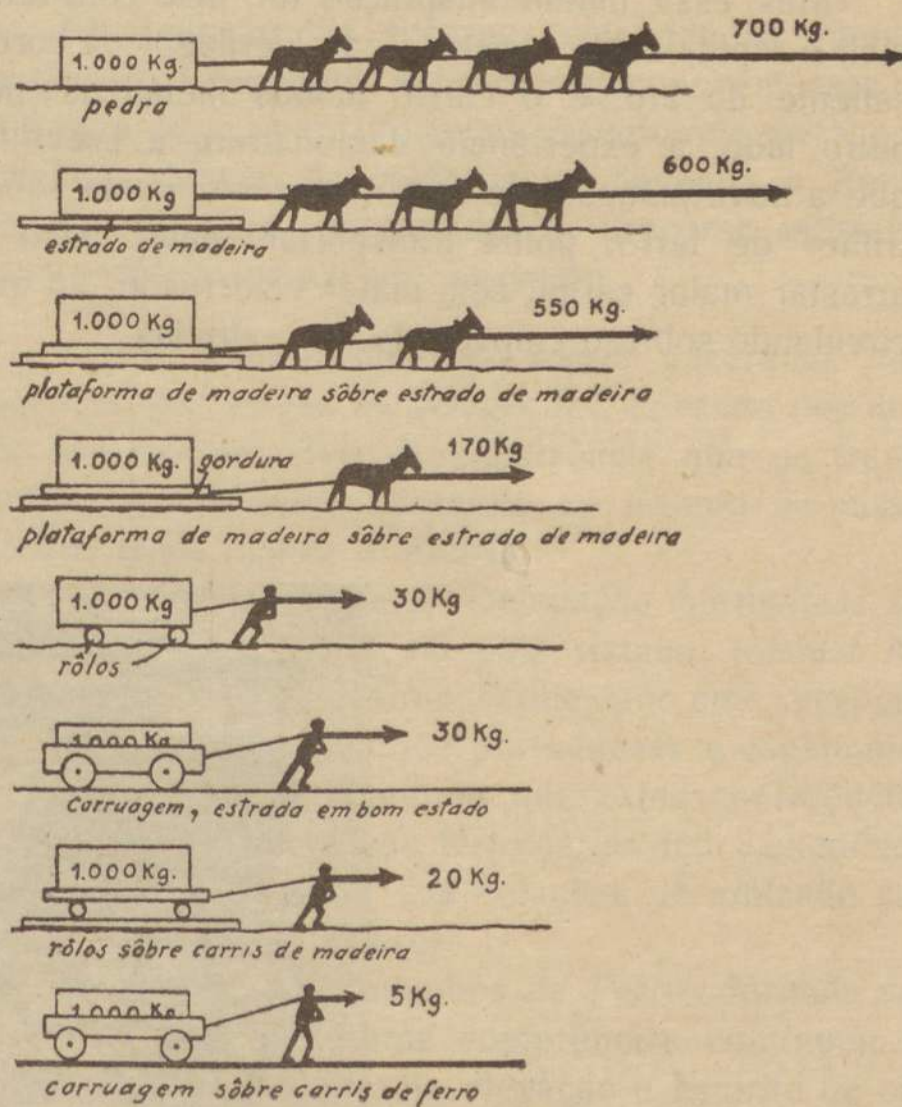
Transcreve-se do Professor Vicente Ferreira (5):

«Não julguem que me estou referindo ao informe tractor inventado por Cugnot em 1769, que deu umas voltas nas ruas de Paris e logo recolheu desconjugado a um museu. Tão pouco me refiro ao embrião do triciclo automóvel, construído alguns anos depois pelo inglês Murdock e que não teve aplicação prática. Refiro-me, em primeiro lugar, à locomotiva de estrada de Ricardo Trevithic, experimentada em

1801 e que o inventor levou de Camborne, em Cornwall, a Londres, rebocando 10 toneladas de ferro em um vagão, e 75 homens em 5 vagons, e que andava uns 8 quilómetros (5 milhas) por hora.

«Trevithic não aperfeiçoou o seu automóvel, porque achou preferível dedicar-se à invenção de locomotivas para caminhos de ferro; mas outros inventores retomaram a ideia e levaram-na a tal perfeição que em 1828, Sir Goldworth Gurney conseguiu estabelecer entre Londres e Bath, num percurso de 170 quilómetros, uma carreira regular de ônibus automóveis a vapor, que circulavam no macadame da estrada com a velocidade máxima de vinte quilómetros à hora, coisa maravilhosa para aquela época.

«Um pouco mais tarde, cerca de 1831, outro inglês, Hancock, construiu uma série de modelos de viaturas a vapor, uma das quais, «The Infant», foi empregada no transporte público de passageiros entre Londres e Stratford. Foi o primeiro *autobus* de Londres. Outra viatura do mesmo inventor, «The Automaton», circulou regularmente entre Londres e Paddington. E o entusiasmo pelo novo meio de transporte foi tal que, segundo um historiador, no



Progressão decrescente do esforço necessário para reboque de um peso de 1000 kg

período de 1830 a 1840, circulavam automóveis a vapor em quase todas as grandes estradas da Inglaterra».

Não foi, pois, o caminho de ferro o primeiro a ser inventado. Simplesmente a invenção do automóvel foi prematura e, durante dezenas de anos, todas as deficiências e até mesmo inconvenientes, que se pudessem apontar ao caminho de ferro,

eram de longe superados por estas qualidades que ainda hoje não foram excedidas por qualquer meio de transporte: a regularidade e, sobretudo, a segurança. A própria liberdade de acção e relativa independência, que nos dá o transporte de automóvel, não são suficientes para levar de vencida aquelas indiscutidas qualidades do caminho de ferro.

E note-se que essa independência e liberdade de acção são atributos do carro particular, porquanto os grandes veículos de transporte colectivo — e é com estes que temos de fazer a comparação — têm de sofrer a mesma sujeição à rígida disciplina dos horários, dos regulamentos, dos itinerários e das tarifas.

Voltemos a transcrever do Prof. Vicente Ferreira:

«Para que o progresso dos transportes em automóvel fosse possível, era indispensável que, no começo do século XIX, se tivesse já realizado, entre o rodado da viatura e a estrada, aquela adaptação, resultante de mútuas reacções, que só a técnica moderna torna possível. Com a velha estrada de macadame e rodas de aros metálicos, a adaptação foi impossível; os aros retalhavam os pavimentos.

«Mas essa mútua adaptação foi, pelo contrário, fácil e rápida entre o rodado com verdugo, ou bordo saliente do aro, e o carril, ambos metálicos; por outro lado, a experiência demonstrara a Trevithic que a nova máquina de andar, uma vez posta sobre trilhos de ferro, podia transportar maior peso e arrastar maior carga, com maior velocidade, do que circulando sobre o empedrado das estradas.

«Estava assim descoberto o meio de transportar por baixo preço, a longas distâncias, grandes toneladas de mercadorias.

«Entre a inauguração do primeiro caminho de ferro, em 1825, e a realização prática do automóvel moderno, medeia quase um século; foi o tempo necessário para criar as condições do seu aperfeiçoamento. Criou-se, nesse longo período, a grande indústria metalúrgica, que permitiu a fabricação dos aços de alta resistência; obtiveram-se as ligas de metais leves; exploraram-se os jazigos de petróleo e aprendeu-se a arte de o destilar; reconheceram-se as propriedades do caucho e estudaram-se os processos de o utilizar industrialmente no fabrico de aros pneumáticos; levou-se a grande perfeição a construção de dínamos e acumuladores eléctricos; foram necessários, enfim, incontáveis progressos de técnica e de organização, para se obter essa pequena maravilha que é o automóvel moderno».

Nascido, pois, antes do caminho de ferro, o automóvel levou longos anos a tornar-se uma máquina prática, eficiente e segura. Muito antes disso, o caminho de ferro evoluíra rapidamente, adaptara-se às circunstâncias e à vida e obrigara a vida a adaptar-se a ele. Vencera!

Nota de Redação: A longa bibliografia consultada, indicada no texto pela respectiva numeração, será publicada no final deste trabalho.



Primeiro automóvel entrado em Portugal

IV Conferência Comercial Ferroviária Espanha - Portugal

A IV Conferência comercial Ferroviária Portugal-Espanha realizou-se, este ano, nos dias 13, 14 e 15 de Setembro, em Santiago de Compostela.

Como se sabe, estas conferências realizam-se todos os anos, alternadamente em Portugal e em Espanha, nelas se tratando dos problemas que dizem respeito a assuntos de carácter comercial, tráfego de passageiros e de mercadorias, e nos quais, em comum, estão interessados os dois países.

A importância destas conferências foi sublinhada na sessão inaugural pelo sr. D. Manuel Macias, sub-director da Renfe, que presidiu à delegação do seu país, pois, além dos seus objectivos de ordem material concorrem também para as boas relações de entendimento entre as duas administrações ferroviárias.

Entre os assuntos tratados, os principais foram os seguintes:

1) Adaptação da tarifa de passageiros Portugal-Espanha ao novo Convénio Internacional de Passageiros (C. I. V.) e à Tarifa Comum de Passageiros (T. C. V.).

2) Competência da via aérea, no tráfego de passageiros entre Lisboa e Madrid.

3) Regime de reserva de lugares entre Portugal-Espanha.

4) Serviço de veraneio em Portugal.

5) Serviço combinado por estrada, para passageiros e bagagens, de e para Sevilha e Huelva, em ligação com o serviço ferroviário português em Vila Real de Santo António.

6) Transporte de grupos entre Espanha e Portugal.

7) Exame do projecto da Tarifa Espanha-Portugal para transporte de mercadorias de detalhe em pequena velocidade, tendo sido fixada para o dia 1 de Março de 1956 a entrada em vigor deste diploma tarifário.

Os nossos colaboradores

Engenheiro Frederico de Quadros Abragão

O sr. Eng.º Frederico de Quadros Abragão, chefe do Serviço de Obras Metálicas e Pontes da C. P. e nosso ilustre colaborador, inicia no presente número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» a publicação de um interessante e valioso trabalho dedicado ao próximo centenário do caminho de ferro em Portugal.

Felicitando o nosso prezado amigo e colaborador pela sua monografia, «Gazeta dos Caminhos de Ferro» confessa-se também de parabéns pela honra que lhe foi dada com a sua publicação nestas colunas.

8) Tarifa europeia de mercadorias de detalhe.

9) Admissão e circulação em Portugal de vagões de propriedade particular, estrangeiros.

10) Redução dos encargos com que os agentes aduaneiros espanhóis sobrecarregam as remessas em trânsito de, ou para Portugal, assunto que mereceu a melhor atenção da conferência, devendo a Renfe, dentro das suas possibilidades, procurar satisfazer aos pedidos que a C. P. formulou.

Todos estes problemas foram encarados com atenção por ambas as delegações, devendo nós destacar o que se refere à concorrência que os transportes aéreos estão causando ao tráfego de passageiros entre Lisboa e Madrid.

Como de costume, a Delegação portuguesa foi fidalgamente recebida no país vizinho, tendo o Alcaide de Santiago de Compostela dado uma recepção em honra dos ferroviários portugueses e espanhóis. No seu discurso, acentuou que estas conferências entre as duas empresas ferroviárias têm concorrido para o estreitamento das relações de amizade das duas nações peninsulares.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» formula votos para que as futuras conferências continuem a realizar-se com a mesma elevação e espírito de camaradagem das que já se efectuaram e deram, felizmente, excelentes resultados.

ORATOL

MEDICINAL

Eficaz contra estomatites, gengivas sangrentas, dor de dentes, mau hálito

À venda nas Farmácias e Drogarias do Continente e Ultramar



Laboratório SIDUS

Rua de S. Paulo, 108-110

LISBOA

Pendray, Souza & C.^a, L.^{da}

LOURENÇO MARQUES

CAIXA POSTAL 497 ■ TELEFONES 2041/44

III

Agentes para a Província de Moçambique de:

Pneus Mabor

Motores Perkins

Caminhetas e Caminhões Bedford

Automóveis, camionetas e caminhões Chevrolet

III

OFICINAS DE REPARAÇÕES

Velosa

Vitória

L. M.

Favel

Caravela

Fabrica Velosa

Amarshi Gokaldas & Co., Ltd.

Manufacturers

— Money —

Representatives

Exchangers

Importers & Exporters

Telegraphic Address: «Sucess»

Telephone 6594 — P. O. Box 116

Importadores e exportadores — Comissões e Consignações

Cambistas

REPRESENTANTES DE FÁBRICAS

Rua Consiglieri Pedroso, 61 — **Lourenço Marques**

VIDAGO & C.^{IA}, L.^{DA}

IMPORTADORES

COMÉRCIO GERAL

Materiais de construção ; Ferragens para edifícios
Ferragens para móveis

Tubagem e Acessórios ; Ferro em chapa, barra, cantoneira
Ferramentas manuais

Tintas preparadas : Tintas em pó : Tintas esmalte

Endereço Telegráfico «GOVIDA»

Caixa Postal 222

LOURENÇO MARQUES

Spence & Weedon, (Moç) (Pty) Ltd.,

LOURENÇO MARQUES

SUCURSAIS EM INHAMBANE E BEIRA

Comissões, Consignações e Conta própria

Distribuidores da :

SABOEIRA INDUSTRIAL DE MOÇAMB'QUE, LDA.

Conselho Directivo

da

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COM o falecimento do General Raúl Esteves, antigo colaborador da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e que, durante anos e após a morte do Engenheiro José Fernando de Sousa, presidiu ao nosso Conselho Directivo, lembramo-nos não só de preencher a vaga deixada pelo saudoso extinto, mas, também, de alargar, com novos nomes, o quadro do mesmo Conselho Directivo.

Assim, de hoje em diante, o Conselho Directivo da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» passa a ser constituído pelos senhores: Engenheiro Raúl da Costa Couvreur, Engenheiro Manuel J. Pinto Osório, Comandante Alvaro de Melo Machado, Engenheiro António da Silveira Bual, Major de Engenharia Mário Costa, Professor Doutor João Faria Lapa e General Júlio Botelho Moniz.

As quatro primeiras destros ilustres individualidades já faziam parte do nosso Conselho Directivo, as restantes três figuravam como colaboradores.

A uns e outros, que nos honram com a sua amizade e tanto prestígio dão com o seu nome e os seus escritos à revista fundada por L. de Mendonça e Costa, desejamos prestar, mais uma vez, público testemunho da nossa admiração.

Engenheiro Raúl da Costa Couvreur

Engenheiro Civil e de Minas pela Escola do Exército, em 1902, desde cedo começou a prestar relevantes serviços ao País, como ferroviário. Com efeito, foi em 1904 que entrou, na qualidade de Engenheiro Praticante, para os Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. Depois de ter trabalhado no Serviço de Tracção e Oficinas, passou para o Serviço de Estudos e Construção.

A sua alta competência é posta à prova brilhantemente com a construção das linhas do Pinhal Novo a Montijo e de Tavira a Vila Real de Santo António e da Estação do Terreiro do Paço. De Chefe de Secção passou, sucessivamente, a Engenheiro Adjunto, Subchefe e Chefe dos Serviços de Via e Obras, Engenheiro Subdirector, e, na Direcção Geral dos Caminhos de Ferro tem já a categoria de Eng.º Chefe

de Divisão de Via e Obras (estação nova do Terreiro do Paço e outras obras); é, depois, nomeado vogal da Comissão Técnica dos Caminhos de Ferro, vogal do Conselho Superior do Caminho de Ferro. Autor de trabalhos importantes sobre assuntos ferroviários, turismo e numismática.

Como numismata insigne publicou estudos que revelam vastos conhecimentos históricos.

Na Associação Internacional dos Congressos dos Caminhos de Ferro representou Portugal de 1930 a 1950, tendo tomado parte nos congressos de Roma, Londres, Madrid, Cairo, Paris, Lucerna e Roma. A sua actuação notável confere-lhe um grande prestígio.

Assim, devido às suas diligências, é em Lisboa que se realiza, com grande concorrência de ilustres ferroviários estrangeiros, a reunião preparatória da XV sessão do Congresso Internacional que se levou a efeito, poucos meses depois, em Roma, de 25 de Setembro a 4 de Outubro de 1950. O País não pode esquecer esse grande serviço de propaganda que o sr. Engenheiro Raúl da Costa Couvreur lhe prestou.

Na Administração Geral dos Correios, Telégrafos e Telefones também prestou serviços como Engenheiro Adjunto e Engenheiro Chefe da Secção de Engenharia Civil.

Nos Serviços das Obras Públicas ocupou também altos cargos, tendo sido Engenheiro, Inspector Superior, Presidente do Conselho Superior, Secretário Geral do Ministério e Presidente da Comissão de Fiscalização dos Levantamentos Topográficos Urbanos.

O sr. Engenheiro Raúl da Costa Couvreur tem sido distinguido pelos seus méritos e desempenho exemplar dos seus cargos com os seguintes galardões:

Oito louvores por diversos serviços, nomeadamente nos Caminhos de Ferro; Grã Cruz de Cristo; Comendador da Instrução Pública; Oficial de S. Tiago e Cavaleiro da Legião de Honra.

Além de membro de Honra da Comissão Permanente Internacional dos Congressos de Caminhos de Ferro, o nosso ilustre amigo é sócio da Associação dos Arqueólogos Portugueses, Vogal da Junta Nacional de Educação, sócio correspondente da Real Academia de Ciências, Artes e Letras de Córdoba, sócio

correspondente da Real Academia de História de Madrid e sócio honorário da Sociedade Numismática de S. Paulo.

Engenheiro Manuel J. Pinto Osório

O sr. Eng.º Manuel J. Pinto Osório possui uma larga folha de serviços prestados ao País, como ferroviário, como militar e como político. Antigo combatente do C. E. P., na primeira Grande Guerra, exerceu cargos de responsabilidade política, como Governador Civil do Porto e Ministro do Comércio e Comunicações, no Governo de Sidónio Pais. Antigo Presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, Secretário Geral Administrador da C. P., exerce actualmente o lugar de Vice-presidente do Conselho de Administração desta Companhia.

Comandante Alvaro de Melo Machado

Oficial da Marinha Portuguesa, o sr. Comandante Álvaro de Melo Machado tem marcado brilhantemente a sua acção como Administrador Delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, à qual a nossa florescente Província de Angola tanto deve.

Em 1910, sendo bastante novo, foi nomeado Governador interino da Província de Macau, cargo que desempenhou com muita inteligência e zelo patriótico, do qual, a seu pedido, foi exonerado em 22 de Março de 1913.

Em 1933, por portaria de 17 de Maio, foi nomeado, como Delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela, para constituir a Comissão de Defesa do Porto do Lobito, criada pelo Decreto n.º 22491 de 10 de Maio desse mesmo ano.

O sr. Comandante Álvaro de Melo Machado foi distinguido, em 1919, com o Grau de Cavaleiro da Ordem Militar de Aviz; em 1920, com o Grau de Comendador da Ordem Militar de Aviz; em 1926, é autorizado a aceitar e usar as insígnias do Grau de Oficial da Academia Francesa, com que foi agraciado pelo Governo Francês; em 1938, é galardoado com o Grau de Grande Oficial da Ordem Militar de Cristo.

Engenheiro António da Silveira Bual

O sr. Eng.º António da Silveira Bual concluiu em 1930, com altas classificações, no Instituto Superior Técnico, os cursos de Engenharia Electrotécnica e Engenharia Mecânica, entrou no ano seguinte, para a Sociedade Estoril, como Engenheiro-Chefe de Serviço de Tracção e Electricidade. Em Setembro de 1944 ascende, nessa mesma Sociedade, à categoria de Engenheiro Subdirector, e em 1 de Janeiro de 1949 é nomeado Engenheiro Director.

Escreveu Ramalho Ortigão que servir exemplarmente um cargo, com entusiasmo, o melhor possível, é um acto de patriotismo.

A Sociedade Estoril se é hoje um dos nossos grandes valores turísticos e se tem contribuído notavelmente para o progresso desta zona suburbana de Lisboa, deve-o a homens de boa vontade e competência, entre os quais figura o nosso ilustre amigo, sr. Engenheiro António da Silveira Bual.

Engenheiro Mário Melo de Oliveira e Costa

O major de Engenharia Mário Melo de Oliveira e Costa, natural de Silves, antigo assistente da Escola Militar e antigo Director dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, exerce, há anos, o alto cargo de Administrador-Delegado da C. P.

Se a sua passagem pelos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste foi assinalada pela sua competência e pelo desejo de bem servir, não tem sido menos brilhante a sua acção, na qualidade de Administrador-Delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Autor de vários trabalhos científicos e profissionais, é com alegria que vemos o sr. Major de Engenharia Mário Costa, nosso ilustre colaborador, entrar agora para o quadro do nosso Conselho Directivo.

Distinta figura do Exército e da Engenharia, o sr. Major Mário Costa tem sido distinguido com as seguintes condecorações: Oficial da Ordem Militar de Aviz, Medalha de Prata da classe de comportamento exemplar; Cavaleiro da Ordem Militar de Cristo; Mérito Militar de Espanha, Medalha Militar de Campanha do Exército Espanhol, e Ordem de S. Silvestre, do Vaticano.

Professor Doutor João Faria Lapa

Natural de Lisboa e filho de ferroviário, o Doutor João Faria Lapa entrou para o serviço da C. P. em 1923, como contratado, na Divisão de Construção. Dois anos depois, licenciou-se em Ciências Económicas e Financeiras, (4 secções) com a classificação final de 15 valores, tendo sido contemplado com o prémio «Almeida e Albuquerque», por ter obtido, no ano de 1920-21, a mais elevada classificação na cadeira «Economia Política. Legislação Industrial».

Em 1928 entrou para o Quadro da C. P., passando então a prestar serviço na Divisão da Exploração. Em Janeiro de 1937 é nomeado Subchefe do Serviço do Tráfego, e em 1940 Chefe desse mesmo Serviço. Finalmente, em 1 de Janeiro de 1947 é nomeado Chefe da Divisão Comercial.

Foi no ano lectivo de 1926/27 que o sr. Doutor João Faria Lapa iniciou a sua carreira pedagógica, no ensino técnico profissional, tendo leccionado na Escola Comercial de Ferreira Borges, primeiro como professor provisório, depois como professor agregado e por último como professor efectivo, tendo depois transitado para a Escola Comercial de Rodrigues Sampaio,



Eng.º Antônio da Silveira Bual



Eng. Raúl da Costa Couvreur



Com.º Alvaro de Melo Machado



Eng. Manuel J. Pinto Osório



Doutor João Faria Lapa



General Júlio Botelho Moniz



Major de Engenharia Mário de O. Costa

Em Junho de 1946 doutorou-se em Ciências Económicas e Financeiras, com a alta classificação de 19 valores. Em Dezembro desse mesmo ano foi contratado como 1.º Assistente do Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras e encarregado da regência da cadeira «Métodos Gerais, Físicos e Químicos de Análise».

Nesse mesmo Instituto, desempenhou, desde o ano lectivo de 1947-48, o cargo de professor extraordinário, interino, sendo depois colocado no 2.º Grupo de Cadeiras por despacho Ministerial de 1 de Novembro de 1949. Em 1954, em concurso, é aprovado Professor Catedrático do referido 2.º grupo de cadeiras.

Naquele Instituto foi encarregado, em Maio de 1952, da regência da cadeira «Organização e Exploração de Transportes. Mercados Comerciais», e em Outubro desse mesmo ano, rege as cadeiras «Economia e Legislação Industriais» e «Economia dos Transportes».

A sua actividade, como ferroviário, tem sido notável. A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses encarregou-o de missões de estudo em Paris (1929) e em Madrid (1934 e 1947), tendo feito parte da delegação portuguesa às conferências: do Tráfego luso-hispano-franco-italiano (Madrid, 1940; do Tráfego luso-espanhol (Madrid, 1941; Lisboa, 1942); da «Union Internationale des Chemins de Fer» (Biarritz, 1948; Oslo 1949).

Foi o delegado português às conferências: do tráfego luso-espanhol: Vila Real de Santo António, 1943; Figueira da Foz, 1945; da «Union Internationale des Chemins de Fer» (Bruxelas, 1946; Estocolmo, 1947).

Chefiou as delegações portuguesas às conferências:—do tráfego luso-espanhol (Lisboa, 1952; Salamanca, 1953; Lisboa, 1954); do tráfego luso-hispano-francês (Marrakech, 1948); da «Union Internationale des Chemins de Fer» (Paris, 1950; Eastbourne, 1951; Lausanne, 1952; Nápoles, 1953; Hamburgo, 1954; Amsterdão, 1935).

Em 1953 foi pessoalmente convidado pelo Director dos Caminhos de Ferro Alemães (Deutsche Bundesbahn) para assistir, como hóspede dos mesmos Caminhos de Ferro, a uma conferência internacional em que Portugal não tinha representação.

Com larga colaboração em vários órgãos da Imprensa portuguesa e estrangeira, sobre assuntos da sua especialidade, o sr. Professor Doutor Faria Lapa tem publicado, em volume, alguns trabalhos importantes, entre os quais figuram: «O Caminho de Ferro, elemento de turismo»; «O preço de transporte de mercadorias por caminho de ferro, em face da concorrência automóvel»; «Aspectos económicos de um problema nacional, Transportes Terrestres, Concorrência e coordenação», etc.

De dois notáveis trabalhos seus, publicados na

«Gazeta dos Caminhos de Ferro», em 1952 e 1954, fizeram-se separatas.

Membro do Centro de Estudos Económicos, do Instituto Nacional de Estatística; vogal do Conselho Superior de Transportes Terrestres, membro do legação Nacional Portuguesa), o sr. Doutor João «Comité do Título de Transporte Internacional Combinado», da Câmara de Comércio Internacional (De-Faria Lapa é ainda membro da «Association Internationale d'Experts Scientifiques du Tourisme».

No congresso da «Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer», realizado em Lisboa, em 1949, representou o País, como relator especial da Secção «Exploração».

Professor eminente e ferroviário que tem marcado a sua actuação com grande brilho e competência, a «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que tem no sr. Doutor João Faria Lapa um dos seus mais dedicados amigos, ufana-se de hoje em diante em o ter no seu Conselho Directivo, na companhia de outros amigos ilustres.

General Júlio Botelho Moniz

O sr. General Júlio Botelho Moniz, que terminou o curso de Estado Maior no ano lectivo de 1935-1936, com a classificação de distinto, ingressou no Corpo do Estado Maior em 25 de Abril de 1938. Fez parte, como adjunto, da missão militar às Colónias de Angola e Moçambique, para estudo de defesa dos respectivos territórios, sendo também extensivo o referido estudo ao arquipélago de Cabo Verde. Permaneceu no Ultramar por períodos, de Junho de 1938 a Maio de 1941; foi professor interino do 2.º grupo da matéria do Curso do Estado Maior nos anos lectivos de 1940-1943; professor catedrático da 13.ª Cadeira da Escola do Exército em 1940/41; nomeado para se deslocar ao estrangeiro em missão de serviço relacionado com o plano de rearmamento do Exército, em várias ocasiões, de uma missão a Espanha, em 1942, e prestou serviço na Repartição do Gabinete do Ministério da Guerra no mesmo ano.

Exerceu o cargo de Chefe do Gabinete do Ministério da Guerra de 14 de Fevereiro de 1944 até à data em que passou a exercer o cargo de Ministro do Interior (6 de Setembro de 1944). Exerceu as funções de Chefe do Estado Maior, interino, da 3.ª Região Militar, de 20 a 26 de Novembro de 1937. Foi nomeado professor efectivo do 2.º grupo de matérias dos cursos do estado-maior em 9 de Fevereiro de 1944; cessou a comissão de serviço como Ministro do Interior em 5 de Fevereiro de 1947. Desempenhou o cargo de adido militar junto da Embaixada de Portugal em Madrid, de 27 de Outubro de 1947 até 2 de Setembro de 1950, data em que foi nomeado adido militar e aeronáutico junto da Embaixada de Portugal em Washington, com representação nos organismos do Pacto do Atlântico até 3 de Novem-

bro de 1951 em que veio frequentar o curso de Altos Comandos do Instituto de Altos Estudos Militares, o qual concluiu com a classificação de «Muito Apto».

Nomeado Inspector da 1.^a Inspeção da Artilharia em 12 de Agosto de 1952. Em 12 de Fevereiro de 1953 foi nomeado para o cargo de Secretário Adjunto da Defesa Nacional. No mesmo ano foi designado para acompanhar o Sr. Presidente da República na sua visita oficial a Espanha, em 14 de Maio. Desempenhou, por virtude do seu cargo, várias missões oficiais ao estrangeiro, fazendo parte do Conselho dos Estados Maiores dos países do P. A. N.. Foi nomeado vogal do Conselho Ultramarino, por portaria de 18 de Julho de 1953. Foi nomeado procurador à Câmara Corporativa na VI Legislatura. Presidiu à Delegação militar portuguesa à 2.^a reunião inter-estados-maiores peninsulares que, no quadro da preparação para a defesa da Península, se realizou em Lisboa de 4 a 11 de Novembro de 1954. Por portaria de 16 de Março de 1955 foi nomeado para o alto cargo de Chefe do Estado Maior General das Forças Armadas.

Entre as obras de carácter militar que tem publicado figuram as seguintes: *Nação em Guerra* (1959); *O Serviço de Informações em Campanha* (1940); *Conduta de Operações Coloniais* (1941), tendo dado

também a sua colaboração a dois relatórios: um sobre a Missão Militar às Colónias, e outro sobre a Missão à Frente Oriental.

A acção e a vida do sr. general Júlio Botelho Moniz têm tido, merecidamente, a consagração das seguintes distinções: Medalha de Prata da classe de comportamento exemplar, (1927); Cavaleiro da Ordem Militar de Avis (1928); Oficial da Ordem Militar de Aviz (1940); Cruz de 2.^a Classe do Mérito Militar, com distintivo branco, do Governo Espanhol, em 1943; Medalha Militar de Prata da classe de Bons Serviços, (1944); Comendador da Ordem Militar de S. Tiago da Espada, (1944); comendador da Ordem Militar de Aviz (1944), comendador da Ordem Militar de Cristo, em 1943; Medalha Militar de Ouro de Serviços Distintos (1946); Grã-Cruz da Ordem Militar de Cristo (1947); Medalha de Mérito Militar de 1.^a classe (1947); grande-oficial da Ordem Militar de Aviz, (1951); Cruz de 3.^a classe do Mérito Militar, com distintivo branco, de Espanha (1952); Comenda de Número da Mui Distinta Ordem de Carlos III de Espanha (1952); Oficialato da Legião de Mérito dos Estados Unidos da América do Norte (1952); Medalha Militar de Ouro da Classe de Comportamento Exemplar, em 1953; a Grã Cruz de Mérito Militar, com distintivo branco, de Espanha, em 1953.

Publicações recebidas

Bibliografia Inglesa — *The Railway Engineers*. By O. S. Nock. London, Batsford. 1955

O Sr. Eng.^o Nock, um dos mais abalizados técnicos de engenharia ferroviária de Inglaterra, acaba de publicar o seu 15.^o livro sobre o assunto da sua especialidade, que constitui ao mesmo tempo uma das grandes paixões da sua vida: os caminhos de ferro. Além de obras de carácter puramente técnico, tem também escrito com autoridade sobre o lado histórico deste palpitante assunto como o demonstram «Os Caminhos de Ferro da Grã-Bretanha», «Os Comboios britânicos—seu passado e seu presente», etc.

O presente trabalho dedica-o ele inteiramente à história dessa nova raça de homens, uma pléiade de engenheiros dos caminhos de ferro, que, com engenho e arte, ciência e paciência, conseguiu resolver um dos mais importantes e graves problemas suscitados pela revolução industrial do século XIX—qual seja o de transportes, contribuindo assim dum modo decisivo para o progresso da humanidade—e à grande obra técnica por eles realizada, vencendo mil e um obstáculos à primeira vista insuperáveis, tornando, assim, possível o actual estado de segurança, comodidade e rapidez que os serviços ferroviários nos apresentam hoje em todo o mundo.

Em termos humanos, passam-nos pela mente as

figuras históricas de Stephenson, Brunel, Joseph Locke, Thomas Brassey, William Cubitt, Daniel Gooch, Vignoles, Nicholas Wood e seus coladores, todos eles pioneiros dessa maravilhosa obra de transportes, e os formidáveis problemas que eles tiveram que resolver — e com que mestria o fizeram! — não só no assentamento das linhas, na construção de pontes e de viadutos, na abertura de túneis, como no aperfeiçoamento desse nável meio de transportes, tanto no que se refere à velocidade, como à comodidade dos passageiros e acondicionamento das mercadorias.

Profusamente ilustrado com desenhos, fotos, litografias e mapas, este livro aparece em momento oportuno para nós—na ocasião em que se prepara o centenário dos transportes ferroviários em Portugal.

C. E.

Normas Científicas da Alimentação—Pelo Dr. Ludgero Lopes Parreira

Em Outubro de 1954, o sr. Dr. Ludgero Lopes Parreira proferiu na Delegação do Porto da Sociedade Portuguesa de Ciências Veterinárias, uma conferência sobre «Normas Científicas da Alimentação», que a Liga Portuguesa de Profilaxia Social, com a colaboração da referida Delegação, acaba de editar.

Merece leitura atenta este pequeno livro de 68 páginas, pois fornece-nos indicações interessantes acerca do valor nutritivo de vários géneros alimentícios.



PARTE OFICIAL

DIRECÇÃO DOS SERVIÇOS DOS PORTOS, CAMINHOS DE FERRO E TRANSPORTES DA PROVINCIA DE MOÇAMBIQUE

Concurso n.º 207/55

O «Diário do Governo», n.º 207, III série, de 6 de Setembro de 1955, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 30 de Novembro de 1955, para o fornecimento de:

Para entrega no cais de Lourenço Marques - 820 encerados de 9,90 m x 7,90 m.

Para entrega no cais da Beira - 2000 encerados de 8,60 m x 4,50 m.

Para entrega no cais de Nacala:

30 encerados de 8 m x 6 m.

100 encerados de 9,90 m x 7,90 m.

20 encerados de 10 m x 7 m.

O programa do concurso, modelo da proposta do caderno de encargos encontram-se patentes: em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane; nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira, em Quilimane, nos armazéns de Quilimane; no Lumbo, nos armazéns de Moçambique; e em Lisboa, na Repartição das Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral do Fomento.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 300.000\$00.

A abertura das propostas terá lugar, no dia e hora acima

mencionados, no edificio dos armazéns gerais em Lourenço Marques.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 30 de Julho de 1955. — O Director dos Serviços, *Pereira Leite*.

Concurso n.º 210/55

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 30 de Novembro de 1955, para o fornecimento de:

Para entrega em Nacala:

1. — 1 023 carris de 12 m. pesando 30 kg/m, perfil baixo, conforme desenho n.º 2.

2. — 2 872 *éclisses* para carris de 30 kg/m, perfil baixo, conforme desenho n.º 4.

3. — 5 778 parafusos de junta, com anilha de mola, para material de 30 kg/m, perfil baixo, conforme desenho n.º 6.

4. — 44 508 tira-fundos galvanizados, conforme desenho n.º 14.

5. — 5 mudanças de via, completas, com todo o material que possa encontrar-se no interior do comprimento das mudanças, como sejam chapas e capins de assentamento, coxins, *éclisses* e respectivos parafusos de junta, incluindo aparelhos de manobra, lança, etc., para material de 30 kg/m, com cróxima monobloco de aço manganês de 1:9, direitas conforme desenhos n.ºs 2 e 13.

6. — 7 mudanças de via, completas, idem, idem, para material de 30 kg/m, com cróxima monobloco de aço manganês de 1:9, esquerdas, conforme desenhos n.ºs 2 e 13.

Para entrega em Quelimane:

7. — 10 mudanças, de via, completas, idem, idem, para material de 30 kg/m, com cróxima monobloco de

O GRUPO DE COMPANHIAS ASSOCIADAS DA INTERNATIONAL TELEPHONE AND TELEGRAPH COMPANY, NEW-YORK, LOCALIZADAS NOS ESTADOS UNIDOS E NA EUROPA FABRICAM E FORNECEM TODOS OS EQUIPAMENTOS NECESSÁRIOS PARA

SINALIZAÇÃO COMANDO E COMUNICAÇÕES PARA CAMINHOS DE FERRO

SISTEMAS TELEFÓNICOS — «TRAIN DISPATCHING» —
SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO E COMANDO —
TELEIMPRESSORES, ETC.

Standard Electrica



AV. DA ÍNDIA LISBOA

aço manganês de 1:11, direitas, conforme desenhos n.ºs 2 e 11.

8. — 10 mudanças de via, completas, idem, idem, para material de 30 kg/m, com cróxima monobloco de aço manganês de 1:11, esquerdas, conforme desenhos n.ºs 2 e 11.

A circular, programa de concurso, modelo da proposta, caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes: em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane; no Lumbo, nos armazéns de Moçambique, e em Lisboa, na Repartição das Obras Públicas, Porto e Viação da Direcção-Geral do Fomento

O depósito provisório para admissão ao concurso é de:

Para carris	35.000\$00
Para éclisses	7.000\$00
Para parafusos	} 5.000\$00
Para tira-fundos.	
Para mudanças de via.	25.000\$00

O depósito de garantia será restituído após trinta dias, a contar da data da recepção definitiva, e depois de ter sido assinado o respectivo auto.

A abertura das propostas terá lugar, no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns gerais em L. Marques.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, em Lourenço Marques, 29 de Julho de 1955 — O Director dos Serviços: *Pereira Leite*.

O «Diário do Governo», n. 222, III série, de 23 de Setembro de 1955, publica o seguinte:

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 12 de Dezembro de 1955, para:

Fornecimento e montagem de um sistema de comunicações telegráficas e telefónicas para os Caminhos de Ferro do Limpopo:

O [programa] de concurso, modelo da proposta, caderno

de encargos e desenhos encontram-se patentes: em Lourenço Marques, na secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane; no Lumbo, nos armazéns de Moçambique, e em Lisboa, na Repartição das Obras Públicas, Portos e Viação da Direcção-Geral do Fomento e na Agência-Geral do Ultramar.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 62.500\$.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns gerais em Lourenço Marques.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e transportes da província de Moçambique, em Lourenço Marques, 11 de Agosto de 1955. — O Director dos Serviços, *Pereira Leite*.

Recebem-se propostas, até às 15 horas do dia 13 de Dezembro de 1955, para o fornecimento de:

Material para montagem de duas linhas de cobre entre Lourenço Marques e Pafúri.

O programa de concurso, modelo da proposta, caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes: em Lourenço Marques, na 2.ª secção dos armazéns gerais desta Direcção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, nos armazéns da Beira; em Quelimane; no Lumbo, nos armazéns de Moçambique, e em Lisboa, na Repartição das Obras Públicas, Portos e viação da Direcção-Geral do Fomento e na Agência-Geral do Ultramar.

O depósito provisório para admissão ao concurso é de 140.000\$.

A abertura das propostas terá lugar no dia e hora acima mencionados, no edifício dos armazéns gerais em Lourenço Marques.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da província de Moçambique, em Lourenço Marques, 13 de Agosto de 1955. — O Director dos Serviços, *Pereira Leite*.

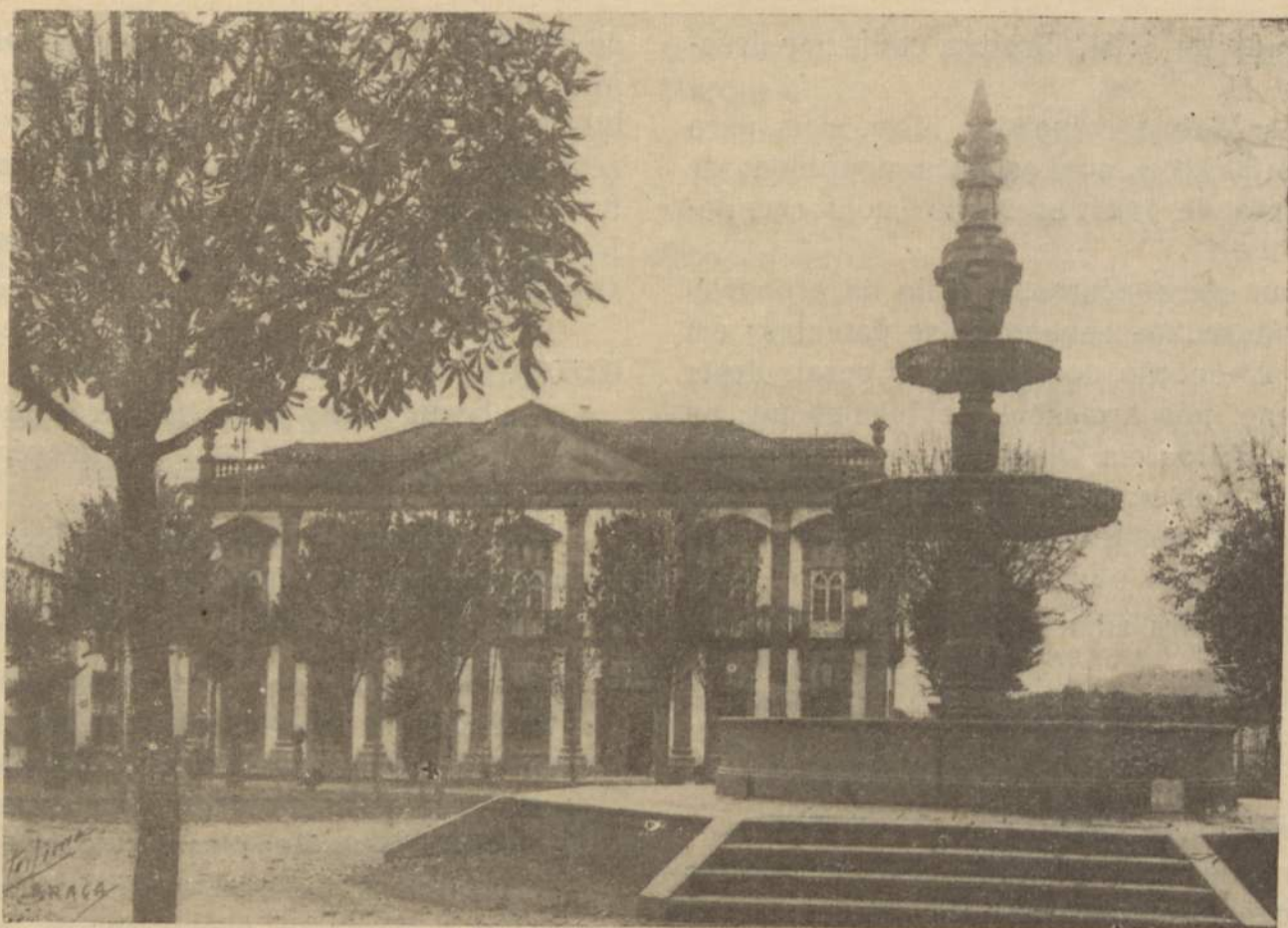


*Locomotiva «MIKADO»
fornecida em 1954
para Niassalândia*

Programa de fabricação de Locomotivas:
Locomotivas a vapor para linhas principais, fins industriais e de construção
Locomotivas a vapor sem fogo / Locomotivas de condensação HENSCHEL
Locomotivas eléctricas - Locomotivas diesel-eléctricas Henschel-General-Motors / Locomotivas diesel-hidráulicas

HENSCHEL & SOHN GM
BH **KASSEL**

REPRESENTANTE: **CARLOS EMPIS** - RUA DE S. JULIAO, 23 - LISBOA



BRAGA — Chafariz do Campo das Hortas e Casa Cunha Reis

Braga vive num acelerado ritmo de transformação e progresso

NO ritmo impressionante em que se tem desenvolvido ultimamente a expansão e alindamento da cidade de Braga, torna-se difícil escolher um ou outro melhoramento, apontar uma ou outra obra mais notável, à consideração dos que intentem pesquisar a actividade do Município.

A dificuldade procede da multidão dos temas que surgem, tantas são as obras que se apresentam, sucessivas as maiores, simultâneas as de menor vulto, embora qualquer destas fosse bastante a exaltar um período de administração.

Ainda não se podia considerar acabada a Avenida Marechal Gomes da Costa, rompida em 1952, e a seguir prosseguida, e ainda centro de actividade construtiva, pelas edificações que vão sendo erguidas ao longo do trajecto de mais de um quilómetro a unir o centro da cidade com o Estádio, e já se lançavam os fundamentos de Novo Mercado

Municipal, edifício vasto, com todas as dependências convenientes, cuja conclusão se avizinha, e que para o ano será inaugurado. Obra é esta, em que se dispendem alguns milhares de contos, e que, sob o ponto de vista urbanístico, tem dois resultados esplêndidos.

O primeiro é dotar a cidade do Mercado moderno, racional, e de que bastante carecia. O segundo é libertar a elegante Praça Municipal, até agora pejada por um pavilhão deveras inconveniente, de mercado mau gosto, sobretudo ao considerar que oculta a perspectiva de dois belos edifícios do século XVIII: os Paços do Concelho, a poente; os antigos Paços Arqueiepiscopais, hoje restaurados para Biblioteca, a nascente.

Está a preparar-se já—entregue a Architecto notável o projecto e estudo da Praça—a transformação do recinto, orlado de edifícios alguns bem característicos, e que tem ainda, como prolongamento, a bela

ruazinha eng. José Frederico Ulrich, e do qual se vê também, no último plano, o Jardim de Santa Bárbara, um dos mais belos recantos da cidade.

O arranjo da Praça Municipal, que se vai efectuar logo que o pavilhão do antigo Mercado se possa demolir, e já está a ser preparado minuciosamente, conclui, deste modo, um conjunto de obras sumariamente indicadas neste artiguinho.

Mas enquanto se procedia à construção do Novo Mercado, e se ultimavam estas e outras obras, a Câmara não limitava com elas a sua actividade. Depois de concordar com o Estado a edificação de uma grande Escola Técnica, cuidou na urbanização, que decorre, de uma vasta zona à volta da mesma Escola, situada entre a Avenida Salazar, Largo da Senhora a Branca, a rua de São Victor e a rua Bernardo Sequeira, artérias a que fica ligada por amplos arruamentos.

Esta obra, que só por si era bastante a ocupar a actividade duma Câmara, fica, assim, colocada, cronologicamente, como simultânea com outras importantíssimas da actividade municipal.

Algumas já estão indicadas, mas outras convém recordar, com a abertura de uma Estrada que corre ao longo do Rio Cávado, na extrema do concelho, e a ligar duas Es-

tradas Nacionais, de 1.^a ordem, desde a Ponte do Prado à Ponte do Bico; a abertura de mais um troço duma estrada que designam de cintura, que vai rodeando por longe a cidade, permitindo a intercomunicação das freguesias da zona rural. O troço agora em curso entra no sistema Avelleda-Celeiro-Veiga do Penso, e fica ligado à cidade por várias estradas convergentes.

Também é de notar-se o arranjo das entradas da cidade, feito nestes últimos anos, e como consequência das obras indicadas. Tais foram o que se operou junto do Estádio, em remate da Avenida Marechal Gomes da Costa, e o das entradas de Infias - Monte d'Arcos.

Outro destes arranjos, ainda não completo, é o da rua Andrade Corvo. Ligando a cidade donde sai pelo Arco da Porta Nova, à estação do caminho de ferro, testa do ramal de Braga, essa artéria, aberta quando começou a actividade ferroviária

— há um século — tornou-se naturalmente de intenso tráfego; o aspecto estético não primava pela elegância, mais atenta a população à utilidade do comércio. Mas a rua que, ao inaugurar-se, foi oficialmente designada rua "do Corvo", segundo os hábitos da toponímia local, e, muito recentemente, chamada por extenso rua Andrade Corvo, via-se insu-



BRAGA — O Monumental Arco da Porta Nova

ciente para o movimento mais intenso do presente.

Cuidou a Câmara em beneficiar esta artéria que constitui a entrada nobre da cidade. Foi estudado o seu alargamento, e o arranjo urbanístico das suas margens, obra que é feita em fases sucessivas. Para começar foi elaborada a transformação do antigo Campo das Hortas, cujo nome multi-secular se mantém, transformado, porém, em delicado jardim, que determinou o novo perfil da rua do Corvo. Este prosseguiu-se, onde o terreno, só de cultivo, o facilitou. Neste momento está a fazer-se recuar o gaveto da rua, já a ligar ao Largo da Estação, que é constituído por uma jóiazinha arquitectónica, de clássico recorte. Faci-

litou a mudança a dedicada compreensão do seu proprietário, o sr. Dr. Alberto Feio. Daqui para diante não oferece dificuldades o arranjo; um pouco mais e a cidade estará ligada à estação do caminho de ferro por uma artéria elegantíssima, de interantíssimas perspectivas.

À utilidade do movimento, tornada mais ampla a rua Andrade Corvo, alia-se a beleza que preside à sucessiva transformação das entradas da velha urbe, que sabe modernizar-se sem rasgar antigos pergaminhos.

E as obras apontadas, que o revelam, são apenas algumas, colhidas um pouco ao acaso, das que há seis anos vêm constituindo a história do Município Bracarense.



BRAGA — A Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, aspecto tomado da Arcada



BRAGA — Paços do Concelho

Recortes sem Comentários

O «António Preto»

Faleceu na sexta-feira, à tarde, no hospital do Espírito Santo, onde se encontrava internado, António Joaquim Gomes, mais conhecido pelo «António Preto». Contava aproximadamente 60 anos e era natural de Bolama.

Fogueiro de sua profissão, uma vez — já lá vão mais de trinta anos — tendo o barco em que andava, abordado ao porto desta cidade, o sr. António desembarcou e por cá ficou. Sendo um grande entusiasta por toiros, várias vezes a praça Carlos Relvas se encheu para presenciar as suas divertidas brincadeiras, em vacadas nas quais tomava parte juntamente com o seu bemfeitor Afonso Tavares, o «Chulipa». Tornou-se uma figura popular em Setúbal o sr. António, que, no final de contas, era bom homem.

O funeral do pobre «António Preto», ainda a expensas do seu amigo e bemfeitor sr. Afonso Tavares, realizou-se ontem, de manhã, da capela do Socorro para o cemitério de Nossa Senhora da Piedade.

(De «O Setubalense»)

A ostra e o caranguejo

FERROL, 11. — Algumas pessoas, que se encontravam instaladas num rochedo junto ao mar tiveram ensejo de observar a astúcia de um caranguejo para comer uma ostra. Aquele espera, com uma pedrinha nas antenas, que a ostra abra as conchas e, para que as não torne a fechar, introduz rapidamente entre elas a pedra. Desta forma fica a abertura necessária para poder comer a ostra.

Brincando aos mortos

EVORA, 26 — Uma serviçal do proprietário eborense sr. João Martins Correia Patinhas, da qual só se sabe chamar-se Joaquina e ter 20 anos, natural de Redondo, inventou um processo muito pitoresco (e algo macabro) para saber ao certo se era ou não amada pelo seu namorado.

Mandou expedir por outra serviçal um telegrama ao seu bem-amado, que reside no Redondo, com o breve texto seguinte: «Joaquina faleceu». A portadora da mensagem, por não saber escrever, pediu ao moço de recados Domingos Fernandes que escrevesse e assinasse o que ela ditava.

Este é o prólogo. Depois surge a história com todas as suas cenas melodramáticas: O namorado da Joaquina, banhado em lágrimas, participou o óbito aos familiares daquela, os quais se vestiram de luto, tomando o mais rápido transporte para Évora, a fim de acompanharem a «morta» à sua última morada.

Porém, ao baterem à porta do patrão da Joaquina, ficaram surpreendidos com a presença desta, dando-se, então, cenas de choro e desmaios, e a interrogação natural:

— Então tu não estavas morta?

O resto decorreu como é de calcular. A «morta-viva» explicou o acontecido, declarando que tudo quanto fizera fora para brincar e saber se era amada...

Mas quem não gostou muito da brincadeira foi o namorado da Joaquina, congeminando, naturalmente, que ela bem podia ter-se certificado do seu amor de um modo mais simples.

(Do «Diário Popular»)

Morre à porta da cadeia...

PARIS — Numa propriedade próximo de Condé-en-Brie (Aisne), Médleric Arluison, de 30 anos, matou sua prima, Madalena Lefevre, com quem vivia há algum tempo. Depois de a esfaquear (70 facadas foram contadas), envenenou-se e fugiu. Percorreu 10 quilómetros até que caiu nas mãos da polícia.

Na sua primeira declaração, disse que Madalena, depois de um passeio a seguir ao almoço, o ameaçou de escândalo se regressasse às colónias, para onde de facto tencionava partir, e discutiram durante algum tempo.

O estado do criminoso agravou-se e faleceu precisamente no instante em que, detido, chegava às portas da prisão.

(Dos jornais)

Televisão

A comissão encarregada dos respectivos estudos concluiu que haverá televisão em Portugal dentro de um ano.

Por outro lado, o Rádio Clube Português, estação emissora particular do País, anuncia que pode já montar a rede da TV.

E por último, na Feira Popular do Porto, na inauguração do Pavilhão da Alemanha, as autoridades distritais assistiram a um programa televisionado.

Agora, pode dizer-se já que a TV é uma realidade em Portugal.

De resto em Moçambique, estão já em curso os estudos para a montagem da primeira estação emissora da televisão.

(Da «Gazeta de Cantanhede»)

Gesto nobre

TROFA — Ao atravessar a linha ferroviária, uma desconhecida não se apercebeu que, vertiginosamente, se aproximava o comboio rápido n.º 5012, que passa nesta localidade às 12,50. Valeu-lhe, no entanto, o chefe da estação, sr. Narciso Alves de Oliveira, que estava sinalizando o referido comboio, e afastou da via a imprudente desconhecida, com riscos da própria vida. Mais uns segundos, e o comboio teria trucidado a passageira, se não fora a intervenção decidida do chefe da estação, atitude que foi muito louvada por quantos presenciaram o que se poderia ter tornado num desastre fatal.

(Do Diário do Alentejo, 22-8-55)

O EMPREGO DE AR COMPRIMIDO PARA AS MAIS VARIADAS APLICAÇÕES ESTÁ HÁ MUITOS ANOS RESOLVIDO E CONSTANTEMENTE RENOVADO, SEGUNDO OS PRECEITOS DA TÉCNICA MODERNA, PELA FÁBRICA SUECA

Atlas Diesel

REPRESENTADA POR

JAYME DA COSTA, L.^{DA}

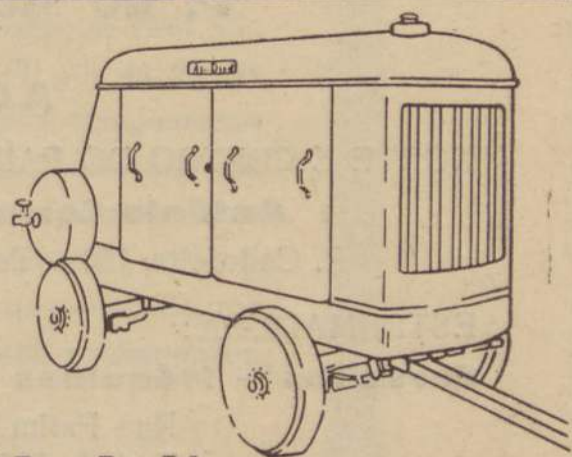
LISBOA — PORTO

R. CORREIROS 14 — P. DA BATALHA 12

EM ARMAZEM

COMPRESSORES DE AR
MARTELOS — MÁQUINAS E FERRAMENTAS PNEUMÁTICAS
GRANDE DEPÓSITO DE PEÇAS DE RESERVA

BARRANAS SANDVIK-COROMANT



FORNECEDORES DAS PRINCIPAIS EMPRESAS MINEIRAS E EMPREITEIROS DAS BARRAGENS HIDRO-ELÉCTRICAS



A vossa Máquina do Presente e do Futuro...
 Na vanguarda das Máquinas de escrever
 Expoente máximo da Indústria alemã
Representante exclusivo para Portugal Continental, Insular e Ultramarino:

SOCIEDADE RIBATEJO, LDA.

P. do Município, 13-2.º : Telef, 26992 : LISBOA

AGENTES DISTRIBUIDORES:

NORTE E CENTRO DO PAÍS:

António Correia Pinto

R. Cedofeita, 156 — Telef. 21087 — PORTO

ESTREMADURA:

Corveiras — Máquinas do Ribatejo, Lda.

Rua Palha Branco, 73 — Telef. 359
 VILA FRANCA DE XIRA

RIBATEJO:

Carlos Pais Cabral

TORRES NOVAS

ALTO E BAIXO ALENTEJO:

Bento Rosado Correia

R. Cap. Mouzinho de Albuquerque, 1 — Telef. 74
 ODEMIRA

ALGARVE:

Lusassul, Lda.

R. Infante D. Henrique, 46-48—Telef. 504 — FARO

ANGOLA:

Casa Confiança, de Lino Ambrósio

LOBITO

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Outubro de 1905)

Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar — Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com a proposta do governador geral da provincia de Angola: ha por bem determinar o seguinte;

Artigo 1.º A' commissão do caminho de ferro de Malange creada pelo decreto com força de lei de 3 de Setembro de 1903, são conferidas em relação ao caminho de ferro de Mossamedes attribuições eguaes ás que tem para o caminho de ferro de Malange, com excepção das que constam do n.º 3.º do artigo 2.º do referido decreto.

§ unico. Os assuntos relativos aos dois caminhos de ferro serão sempre tratados independentemente, com actas, relatórios e correspondencia em separado.

Art. 2.º E' approvada para ter applicação á construcção do caminho de ferro de Mossamedes, e em condições analogas, a série de preços approvada por portaria de 10 de Setembro de 1903 para a construcção do caminho de Ferro de Malange.

O que o mesmo Augusto Senhor manda communicar ao

governador geral da provincia de Angola, para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço em 7 de Setembro de 1905. — *Manoel Antonio Moreira Junior.*

Chella

Seguem com grande incremento os trabalhos na linha de Mossamedes a Chella, chegando frequentemente da Europa muito material.

Mil serviçaes pretos vão ser empregados nos trabalhos. Parece que foi encontrada uma passagem aproveitavel para o planalto.

ARNALDO BARBOSA

Serração de NINE

Especialidade em caixotaria

Telefone n.º 11

LUIZ RIBEIRO & FILHOS

Tecidos de algodão

TELE } fone, 8
gramas, ZIUL DELÃES - Minho II

LUIZ DA SILVA ARAUJO

AUTOMÓVEIS E CAMIÕES—Transporte de Camionagem—Automóveis de aluguer—Compra e vende automóveis usados

Telefone, 33 (Riba de Ave)

DELÃES

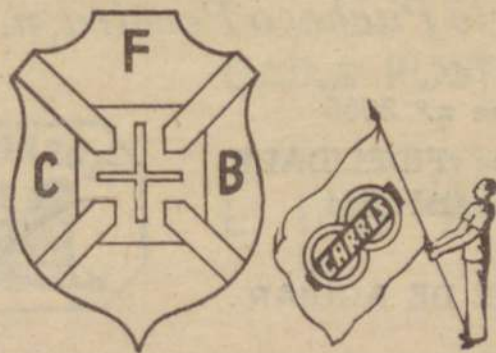
Lisboa desportiva

CLUBE DE FUTEBOL OS BELENENSES

5

O Clube de Futebol «Os Belenenses» deixou há muito de ser um clube de bairro, para se tornar uma das maiores associações desportivas de Portugal. Fundado em 23 de Setembro de 1919, o Belenenses orgulha-se de ter saído vencedor, em futebol, na categoria principal, dos Campeonatos de Lisboa de 1921/22, 1925/26, 1928/29, 1929/30, 1931/32, 1943/44; dos Campeonatos de Portugal de 1926/27, 1928/29, 1932/33; do Campeonato Nacional de 1945/46; da Taça de Portugal de 1941/42; e da Taça de Lisboa de 1953/54—isto para só falarmos no Desporto Rei, por se tornar impossível discriminar todas as vitórias deste clube, em Andebol (cinco campeonatos de Lisboa e um de Portugal), Voleibol, Basquetebol, Óquei em Campo, Ténis de Mesa, Ciclismo, Atletismo, etc.: inúmeros triunfos que lhe deram a glória de possuir mais de 760 taças e troféus conquistados com o maior brilhantismo desportivo.

O Belenenses anda presentemente empenhado na construcção de um novo estádio que possa servir as necessidades e aspirações do clube cada vez mais instantes e prementes. A vontade inquebrantável da massa associativa, a boa orientação dos dirigentes e o valor de numerosos atletas que orgulhosamente ostentam nas camisolas a gloriosa Cruz de Cristo, hão-de superar todas as dificuldades que possivelmente surjam; e o Clube de Futebol «Os Belenenses» orgulhar-se-á, dentro em breve, de ter contribuído com mais um elemento da máxima importância para a valorização do Desporto português.



Graham

Fábrica de Tecidos da Boa Vista PORTO

- Panos Crus e Brancos
- Pano para lençóis
- Toalhas, Lonas, etc.

Fábrica de Estamparia e Tintu- raria de BRAÇO DE PRATA

- Caquis, zuartes, brim sarjado
- Toda a classe de fantasias estampadas
- Lenços crepe 6/4.

Fábrica de Papel da Abelheira TOJAL

- Papéis e Cartolinas
- Sacos de papel multifolhas
- Saquetas

R. dos Fanqueiros, 7

LISBOA

Tel. 20066 / 9 — Estado 63

G.^{ME} GRAHAM JNR. & C.^A

R. dos Clérigos, 6

PORTO

Tel. 26951 / 2 — Estado 93



Em 1857, terminado o período inicial da sua expansão na Metrópole, Ilhas Adjacentes e Brasil, a

FIDELIDADE

estabelecia a sua primeira Agência em Luanda.

Dependência própria em Luanda:

Rua Duarte Pacheco Pereira, n.º 8-3.º.

Telefone n.º 3665

End. telegráfico «FIDELIDADE»

Caixa Postal 2544

Delegado:

HENRIQUE DE AGUIAR



SÃO DOMINGOS

Premiado com medalha de ouro
no I Concurso Nacional de Vinhos de Marca



**Vinho
espumante
natural
e Brandy**



**Caves do Solar de São Domingos
SEMEDO & FILHOS, L.^{DA}**

Sede: FERREIROS — ANADIA — Telef. 168

ADMINISTRAÇÃO EM LISBOA:

Rua de Campo de Ourique, 75

Telef. 6 63622

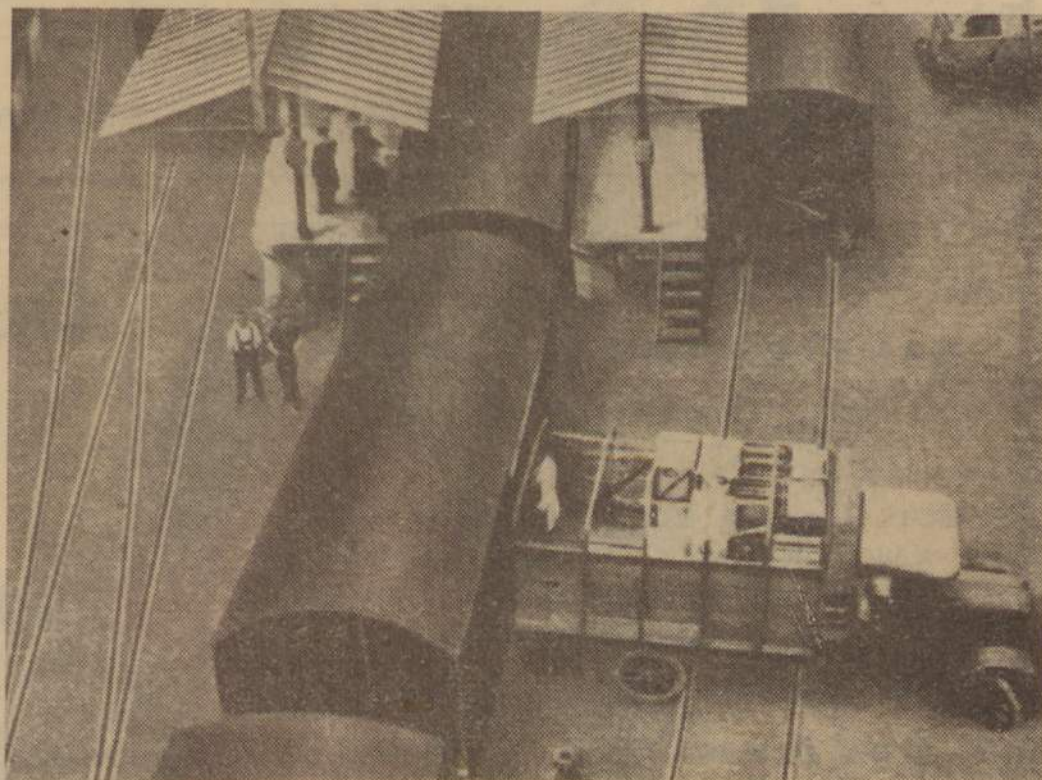
Para PORTOS e RAMAIS

Os carris S. E. I. permitem os transbordos directos entre a via férrea e qualquer outro meio de transporte.

Exponha-nos o vosso caso, ele será rapidamente resolvido pelos nossos serviços técnicos.

Société de Construction et d'Embranchements Industriels

80, RUE TAITBOUT
P A R I S (IX)



Para a via soldada

L'ALUMINOTHERMIQUE S. A.

(Procédés BOUTET)

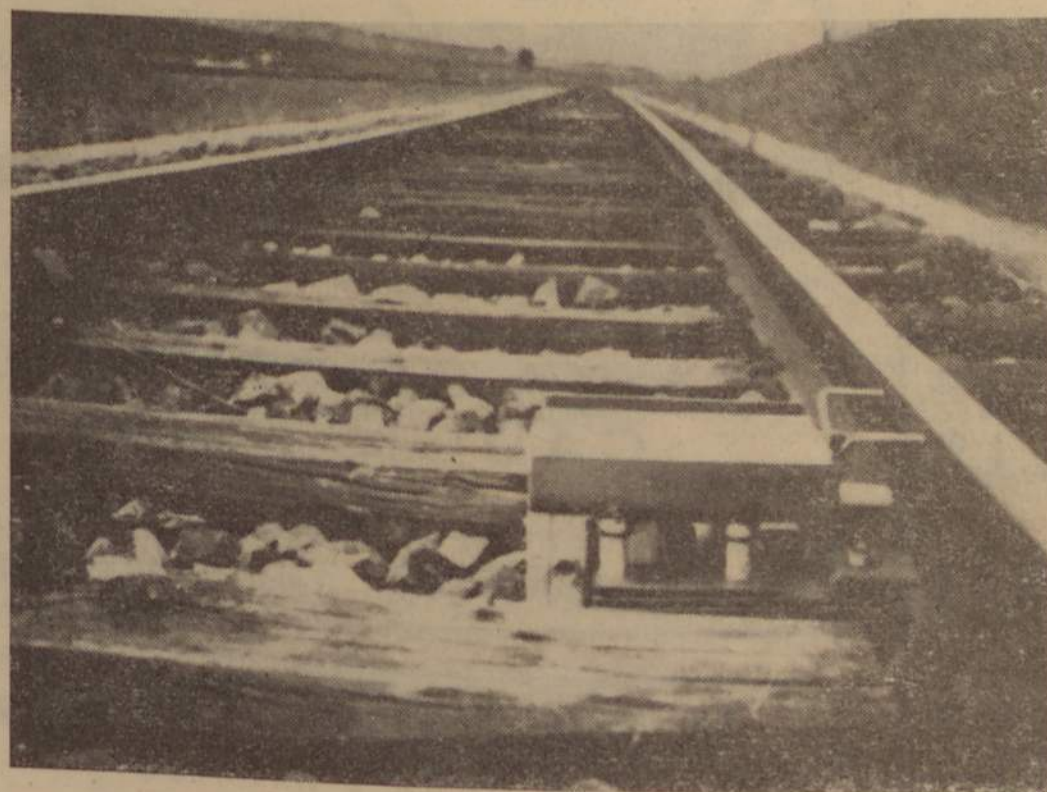
Rue de Chabrol, 15 et 17 — P A R I S

Para a sinalização

S I L E C — SIGNALISATION

Société Industrielle de Liaisons Électriques

64, bis, Rue de Monceau — P A R I S (VIII)



Pedal S I L E C para sinalização em via única



Agente Geral Exclusivo para Portugal
e Províncias Ultramarinas

J. C. da Silva Júnior

CAIXA POSTAL 928

L I S B O A

Grande Hotel Duas Nações

Magníficos quartos, com casas de banho e sala privativa — Telefone nos aposentos, elevador
para todos os andares

AQUECIMENTO CENTRAL

Magníficos Salões — Bar Americano — Hall
Telefone P. B. X. 20410 — 29311 — 29312 — 29444

Telegramas: Duasnações — LISBOA

Dirigido pelo seu proprietário VICTOR MARQUES SIMÕES

Rua Augusta Rua da Vitória, 41 LISBOA

Empresa Moderna, Lda.

A organização mais completa do Ultramar
no campo das

ARTES GRÁFICAS

Lourenço Marques - Beira - Inhambane

J. A. RIBEIRO & C.^A, L.^{DA} RIBEIRO OCULISTA

CASA FUNDADA EM 1858

Representantes de:

EMIL BUSCH - Lentes. CHR. BECK - Microscópios e Binóculos.
COOKE, TROUGHTON & SIMUS L.da - Microscópios e Instru-
mentos Geodésicos. PAUL FUNKE & C. - Material para análises
de leite e centrífugas de sedimentação.

Instrumentos Científicos e Vidraria de Laboratório

222—Rua Aurea, 226—LISBOA

R. Eduardo Costa, 65—C.P. 1394—LUANDA

Casa «Dominginhos»

Drogaria fundada em 1820

Sucessor

ANTÓNIO JUNQUEIRA

Praça Municipal, 56

BRAGA

Fábrica de Fiação e Tecidos de Délães

PINHEIRO, MARQUES & MADEIRA, LDA.

Riscados — Cotins — Zéfires — Fantasias

Fábrica:

DELÃES — FAMALICÃO

Escritório:

Rua de Aviz, 13-1.º D. — PORTO

Telefone 20 461

Telegr. Fabridélães

PORTO

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

Telef. 3

Telegr. VIEIRACRUZ

Manuel Vieira da Cruz & Filhos, L.^{da}

CASA FUNDADA EM 1888

Sede: PRAIA DO RIBATEJO

Fornecedores da C. P.

Caixotaria em tosco e aplainada para toda a espécie
de embalagem. Madeiras de pinho para construção
Travessas de caminho de ferro — Lenhas

Fábricas de serração: Praia do Ribatejo, Pombal,
Mogofores, Luso, S. Pedro do Sul e Muge

CAIXA DE CRÉDITO CAUCIONADO

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia—JURO DE LEI
Rua da Assunção, 88-1.º—Telef. 25334—LISBOA

Espingardas DE CAÇA E RECREIO

Recebem-se como penhor na

CAIXA DE CRÉDITO CAUCIONADO

(Acomodações especiais)

Rua da Assunção, 88-1.º—Telef. 2 5334—LISBOA

ZARCÃO



SENTINELA
PORTUGAL



NAVEGAÇÃO



OLARIAS E FAIANÇAS



SENTINELA
PORTUGAL



ESTRUT. METALICAS



CRISTAIS



BATERIAS



CABOS

FABRICADO NOS SEGUINTE TIPOS:

"C"=27% PbO₂

"O"=28A30% PbO₂

"AC"=30A32% PbO₂

"NS"=33% PbO₂

"HD"=34% PbO₂

- TODOS OS TIPOS OBEDECEM RIGOROSAMENTE ÀS ESPECIFICAÇÕES INTERNACIONAIS
- FABRICAÇÃO UNIFORME
- EMBALAGENS DE: 50 100 E 250 Kgrs.

FABRICO ELECTRO-QUIMICO
DA

METAL PORTUGUESA, L^{DA}

SEDE E FÁBRICAS
CASTANHEIRA DO RIBATEJO

ESCRITÓRIOS EM LISBOA
AV. 24 DE JULHO, 54-1.ª ESQ.

TELEF 665538 - 671532

TELEG ZARCÃO - LISBOA

- A VENDA NOS GRANDES ARMAZENISTAS E REVENDEDORES DE DROGAS

TOSSE?

