

18.º do 71.º Ano

Lisboa, 1 de Dezembro de 1958

Número 1703

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

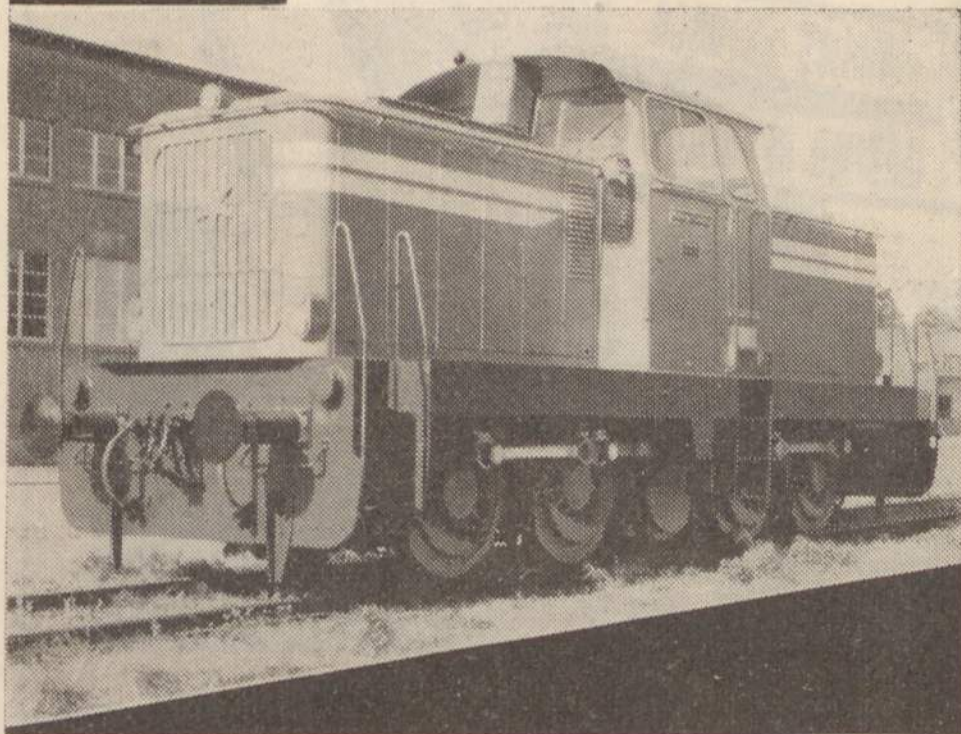
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA



HENSCHEL

LOCOMOTIVAS
DIESEL-HIDRAULICAS

Fabrico de **HENSCHEL-WERKE** nas potências compreendidas entre
180 e 2 200 HP.



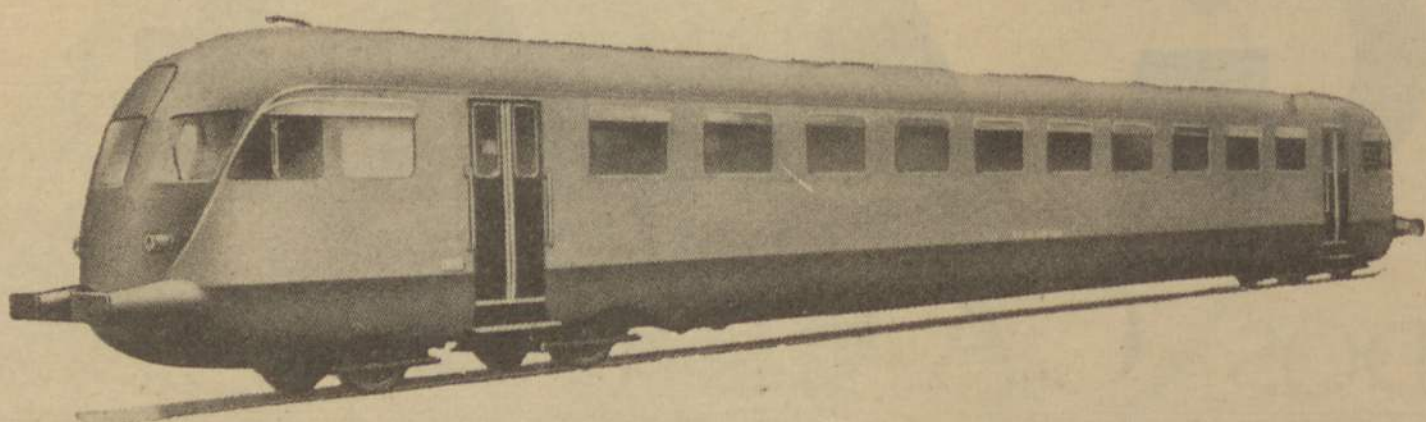
Em todas as combinações de rodados e eixos-motores, desde os mais simples de 2 eixos-motores, até às mais potentes máquinas com 2 bogies de 2 eixos ou de 3 eixos cada (B-B ou C-C).

Além destes tipos "STANDARD" **HENSCHEL-WERKE** pode construir 2 tipos mais pela combinação de dois dos referidos modelos, conforme com as exigências das condições da linha e do serviço a que se destinem.

Podem oferecer-se modelos até **3.600 HP** para casos especiais.

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

HENSCHEL - WERKE GMBH KASSEL



BREDA FERROVIARIA S.p.A.

Representante exclusivo:

«UNIVERSAL»

Sociedade de Aços, Máquinas e Ferramentas, Lda.
PORTO — LISBOA

**NOVOS
TEMPOS
NOVA
VIDA**

PARA UM LAR MAIS
CONFORTAVEL

MENOR CONSUMO
MAIOR EFICIENCIA

2
PRECIOSOS
AUXILIARES DAS
BOAS DONAS
DE CASA

MÍNIMO ESFORÇO
MÁXIMO RENDIMENTO

Vactric

Aspirador Enceradora

ORGULHO DA INDÚSTRIA INGLESA
AO SERVIÇO DA ECONOMIA DOMÉSTICA

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS EM PORTUGAL:

AGÊNCIA COMERCIAL SUECA, LDA.
AV. FONTES PEREIRA DE MELO, • TELEF. 59181 (3 LINHAS)

À VENDA NAS BOAS
CASAS DA ESPECIALIDADE



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 - 2 — 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, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, Estados Unidos, 1904

1703

1 — DEZEMBRO — 1958

ANO LXXI

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1,5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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 VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

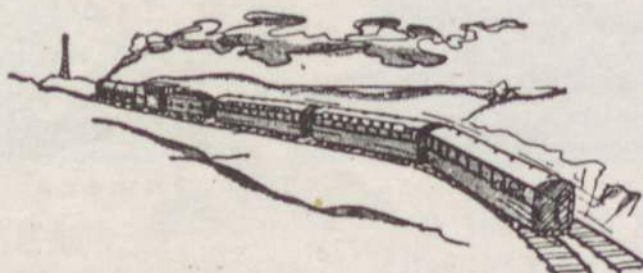
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º D. GABRIEL URIGUEN
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

Conclusões definitivas aprovadas na 17.ª sessão da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro . . .	511
Há 50 anos	516
O gato do «Sud Express», por CARLOS DE BRITO LEAL . .	317
Parte oficial.	320
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	521
Os Caminhos de ferro de Angola e o papel que desempenham na economia da Província	522
Curiosidades históricas	524
Espectáculos	524



Conclusões definitivas

aprovadas na 17.^a sessão da Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro

SECÇÃO III — EXPLORAÇÃO

TEMA 5

a) *Facilidades de manutenção nos armazéns de mercadorias para volumes, cargas incompletas, «containers». Disposição geral dos armazéns. Ligações entre os encarregados da facturação e da manipulação.*

b) *Problemas que se apresentam aos Caminhos de Ferro para a entrada em vigor da pale-tização geral dos volumes em detalhe.*

I. Generalidades e organização do conjunto

1. A importância relativa do tráfego de detalhe difere sensivelmente de um país a outro. Vai a par com a estrutura económica e social de cada país, e também, evidentemente, com a da organização geral dos seus transportes.

Cada Administração não deve perder de vista estes paralelismos, porque a evolução destas estruturas influi no tráfego do detalhe e suscita as decisões de organização e as medidas de adaptação a tomar.

2. O objectivo permanente a observar é melhorar o transporte do detalhe no plano da qualidade (rapidez e regularidade do transporte, ausência de avarias, mercadorias de «porta a porta») e sobre os preços de custo.

A este respeito é essencial:

— reduzir as operações de manutenção; mecanizar esta manutenção; utilizar convenientemente os vagões.

3. A organização «clássica» por zonas e centros de zonas, baseada nas vantagens resultantes da concentração de volumes, por estrada e por caminho de ferro, em pontos de passagem pouco numerosa e da formação de vagões directos a grande distância, é adoptada por todas as Administrações de certa importância.

Limita o número de escalas e permite, se os centros de zona coincidem com as localidades de tráfego importante, transportar um grande número de volumes sem transbordo.

4. Para assegurar as relações regulares directas pode ter interesse a adopção das frequências bi ou trissemanais ou ainda efectuá-las com camiões.

As redes muito extensas, principalmente, não podem, no entanto, com risco de um desgaste inaceitável e má utilização do material, estabelecer relações com vagões directos entre todos os seus centros de zonas. Operações de transbordo intermédias são inevitáveis para um certo número de expedições a longa distância. Há interesse em concentrá-las num número pouco elevado de pontos que se podem escolher e equipar de maneira conveniente.

É interessante que estes pontos coincidam com os centros de zona.

5. Dentro da organização clássica pode deixar-se uma liberdade maior ou menor às estações para criar vagões de detalhe não regulares. As condições de marcha de tais vagões hão-de relacionar-se com a extensão dos percursos que devem efectuar, e uma melhor utilização dos vagões terá de ser tentada quando estes percorrerem distâncias maiores. Este processo, que pode aplicar-se à saída de todas as estações de expedição, permite evitar o transbordo (na estação central de zona de saída ou na estação-centro da zona de chegada).

Algumas Administrações aplicam-no igualmente nas estações de transbordo, mas o emprego racional de vagões não regulares supõe então um conhecimento prévio do tráfego real que se obtém:

— por armazenagem, com a devida antecedência, dos volumes que se encontrarem nos cais, o que implica uma manutenção suplementar;

— ou por uma preparação do trabalho dos depósitos efectuada com a ajuda das documentações quando estas acompanham os vagões ou é assegurada por uma planificação dos transportes por detalhe.

— Algumas Administrações utilizam as documentações para regular os percursos dos volumes. Realizada segundo modalidades muito diversas, esta organização permite mais facilmente o seguinte:

— determinar as causas e fixar as responsabilidades nos casos de atraso, perdas ou avarias;

— organizar e controlar o trabalho de manutenção.

Nos outros países, as documentações são enviadas independentemente dos volumes e não se juntam a eles até ao momento do reconhecimento à chegada. Esta disposição simplifica e acelera notavelmente as operações de carga e descarga dos vagões à saída e em trânsito.

7. Em muitos países, as operações de reconhecimento na partida e na chegada foram muito simplificadas para assegurar o trabalho reduzindo o preço do custo.

II. Depósitos de detalhe

8. Nos depósitos onde não se realiza transbordo, é vantajoso agrupar num mesmo edifício as instalações de «chegada» e de «expedições».

Esta disposição permite reduzir o pessoal de manipulação e facilitar a alimentação da instalação das expedições em material vazio (vagões e paletas).

Tal disposição permite fazer frente às variações de tráfego, em determinados períodos, por meio da aplicação de uma instalação a expensas da outra, ou mesmo excepcionalmente e sob reserva de que a entrega dos volumes ao domicílio se efectue pelo serviço de camionagem, e de utilizar as mesmas secções para as chegadas de manhã, e as expedições à noite.

No interesse dos usuários deve-se evitar, nas expedições, a utilização de edifícios separados, affectos a destinos diferentes.

9. Nas estações que dispõem de um transbordo e principalmente nos centros de zona, há interesse, para realizar uma concentração de maior número de volumes, em juxtapor: — os depósitos de «transbordo» e «chegadas» ou de transbordo e expedições, segundo a importância dos tráfegos susceptíveis de serem fusionados.

— e, de preferência, reunir num só todos os depósitos.

10. — Os depósitos de caminhos de ferro devem, quanto possível:

— ser implantados nas proximidades dos bairros industriais e comerciais das cidades servidas;

— dispor de cómodos acessos por estrada e cais de carga para os camiões, susceptíveis de ser ampliados segundo o possível desenvolvimento dos serviços de camionagem;

— dispor de enlases ferroviários fáceis, com linhas de recepção e deformação dos comboios de detalhe; para este efeito, as secções de manobra deverão estabelecer-se, se for possível, nas proximidades dos armazéns.

11. — A maior parte dos armazéns de tráfego fraco ou de média importância estabelecem-se segundo uma disposição alargada susceptível de ser

servida por uma só via, ou duas, o máximo. Os armazéns importantes e principalmente os que têm um sector de transbordo devem, pelo contrário, ser concebidos segundo um dispositivo agrupado que reduza os percursos dentro dele; são, pois, servidos por várias linhas.

Os dispositivos que comportam vias mortas e cais frontal evitam as preferências entre a circulação interior e as operações de colocação e de retirada dos vagões.

12. — Quando é necessário franquear as vias para passar de um cais a outro (é o caso dos cais muito intensos ou servidos pelas duas extremidades), pode-se efectuar o transporte passando através dos vagões de detalhe ou utilizar vagões com plataformas, próprias para efeito, ou, em instalações importantes, recorrendo a pontes fixas de tabuleiro móvel.

13. — A forma, a superfície necessária e a divisão das áreas de manutenção dependem principalmente dos factores seguintes:

— da quantidade de mercadorias a manipular e a importância relativa das pontas de tráfego;

— a proporção das expedições, chegadas, transbordo;

— o número de destinos entre os quais se reparte o tráfego e o número de sectores de entrega;

— a existência de serviços de colecta e de entrega pertencentes aos Caminhos de ferro ou dependentes deles;

— o sistema de remessa;

— o método de trabalho adoptado com ou sem mecanização das manutenções.

14. — A tendência mais generalizada para a disposição das instalações dos grandes cais é a seguinte:

— Instalações de «expedições» limitadas aos locais necessários para a recepção e a classificação das expedições antes de serem carregadas nos vagões;

— Instalações de «chegadas» amplas em razão da grande superfície necessária para depositar os volumes a entregar.

Deve observar-se que:

— a entrega na estação exige mais superfície que a entrega por camionagem;

— o depósito no fim da semana das expedições que não podem ser entregues por motivo do encerramento dos armazéns exige geralmente cada vez mais espaço devido à evolução social.

Pelo que respeita aos cais que servem as vias, a sua largura varia em função da mecanização, da manutenção e da necessidade de depositar no cais um maior ou menor volume, antes de efectuar a carga.

15. — O desenvolvimento da mecanização da manutenção necessita que os cais não tenham obstáculos e apresentem amplas superfícies de rolagem. Em quase todos os países, a altura dos cais corresponde à dos pisos dos veículos ferroviários.

rios (1,15 m. a 1,20 m.), de modo que permita a manipulação ao mesmo nível. Por parte da camionagem, visto que os países dos camiões particulares e dos veículos da camionagem têm níveis muito variáveis.

Para poder manipular volumes pesados, as paletas e os pequenos «containers», algumas administrações utilizam, apesar destas diferenças de nível, pontes fixas ou móveis com tabuleiro movido por macaco.

Para este efeito é de desejar que se produza uma normalização das diferentes categorias de veículos de camionagem.

III. Manipulação Tradicional

16. — As carretas, os tabuleiros e os carros de mão, utilizadas correntemente nas pequenas estações, bastam também nos grandes cais para todas as manipulações em lotes de pequeno peso ou pequeno volume que se efectuem num curto raio de acção.

17. — Nas grandes instalações, quando os percursos de carretagem são mais longos, torna-se indispensável, para reduzir as despesas, agrupar os volumes em unidades de transporte interiores mais importantes e mecanizar o seu carreto. Organizam-se, quer por meio de monta-cargas automotoras, ou por carrinhos de reboque ou semi-reboques não automotoras que se acoplam aos tractores. Alguns países utilizam também transportadores mecânicos de carrinhos com cabo aéreo ou subterrâneo. As cintas transportadoras raras vezes se utilizam nesta espécie de transporte.

18. — A constituição de unidades importantes de manutenção implica geralmente operações de classificação prévia por destino.

Nas grandes instalações onde a repartição dos volumes se faz em numerosas direcções, há que criar um ou vários sectores de classificação especializada e a consentir, por esse facto, manutenções suplementares.

Estas operações podem efectuar-se igualmente realizando uma primeira classificação simplificada na descarga e utilizando depois «carros distribuidores», verdadeiros elementos de cais móveis circulando ao alcance dos veículos a carregar (armazéns sem cais).

19. — A classificação dos volumes pode facilitar-se:

— na zona de descarga dos veículos, graças ao emprego de bombas transportadoras ou de máquinas de descarregar.

— nos sectores de classificação de pequenos volumes, graças ao emprego de bandas transportadoras.

20. — Salvo algumas raras excepções os aparelhos especiais de manipulação interessam essencialmente os volumes pesados.

Nas grandes instalações os aparelhos diferen-

ciais suspensos rolantes utilizados anteriormente para este efeito, são progressivamente substituídos, quer por elevadores de forcado, quer para os volumes muito pesados, por meio de gruas móveis de uma a três toneladas trabalhando no interior dos cais ou elevadores de forquilha de grande capacidade.

IV. Manipulação por paletas

21. — Empregada como elemento de transferência no interior da instalação, a paleta apresenta as vantagens seguintes:

— a manutenção dos volumes pesados, difícil com os carros devido à altura do piso obrigado, é mais fácil:

— a paleta permite armanezar os volumes que aguardam o embarque, seja por meio de depósito de paletas ou por colocação nos prateleiros; o emprego da paleta é pois interessante nos armazéns onde há falta de lugar.

22. — Para serem económicos, a manipulação e o carreto devem realizar-se:

— em distâncias curtas, por transpaletas a braço, roletas, ou, de preferência, com «bogies» ou então com elevadores de forquilha com condutor não montado;

— para distâncias médias (de 50 a 150 m.) por meio de elevadores de forquilha motorizados, com condutor montado;

— para percursos de maior distância, combinações de carros transportadores eléctricos de bagagem e trens de plataformas. Os elevadores de forquilha podem ser utilizados como tractores, quando são potentes e bastante rápidos. Para este efeito pode-se utilizar igualmente correntes de tracção que puxam os transportadores carregados de paletas ou elevadores à mão carregados.

23. — Os elevadores motorizados são equipados com motores térmicos ou eléctricos. Os primeiros têm um menor valor de compra mas um preço de custo mais elevado. Em geral são mais rápidos, o que os torna preferidos nos cais muito extensos; as Administrações que os utilizam não mencionam maiores inconvenientes derivados da saída de gases de combustão.

As características dos guindastes dependem das dimensões das paletas utilizadas e das dos veículos em serviço (largura dos vagões, largura e altura das portas, etc.).

A carga que podem manipular está limitada pelas resistências dos pisos dos vagões: uma carga de uma tonelada parece correcta e suficiente para a maioria das Administrações ferroviárias.

Deve assinalar-se o emprego de dispositivos, de dispositivo de forquilha móveis (orientáveis ou retrácteis) destinadas a facilitar as evoluções dos aparelhos vazios ou carregados.

24. — Muitas Administrações desejariam encon-

trar no mercado, para equipar as suas pequenas instalações, transpaletas e guindastes mais simples e menos custosos, em princípio de comando puramente mecânico.

Deseja-se igualmente a melhoria dos guindastes de forquilha do ponto de vista do peso morto e da facilidade de manobra (raio giratório, e avançamento).

25. — Se os vagões existentes têm em geral características suficientes para permitir a evolução dos guindastes de forquilha, pode também aceitar-se, como acabam de decidir as Administrações — membros da U. I. C., prever para o material futuro algumas melhorias tais como:

- reforço da resistência nos pisos;
- aumento da largura e, sendo possível, a altura das portas.

A este respeito assinalam-se interessantes experiências de vagões de paredes deslizantes.

V. Camionagem

26. — Numerosas Administrações interessam-se pela retirada e muitas outras mais pela entrega ao domicílio das expedições de detalhe.

Às vezes, estas últimas operações estão incluídas no preço de transporte por caminho de ferro, e assegurando frequentemente a execução, directamente ou por intermédio de sociedades filiadas; na falta destas, as Administrações estabelecem contratos com firmas particulares, reservando-se, no entanto, o direito de fiscalizar os serviços prestados por elas (prazos de execução, preço).

27. — É necessário sincronizar as operações de camionagem e os horários do caminho de ferro. Esta condição impõe-se especialmente no que se refere à escolha no domicílio e à saída dos comboios de detalhe.

No respeitante às chegadas, as consequências dos atrasos eventuais do caminho de ferro são atenuados pelo facto de, em geral, se realizar dois turnos de entrega por dia nos centros importantes.

28. — As condições de transferência das expedições pelos serviços de camionagem estão ligadas aos métodos da distribuição ao domicílio. Na maioria das vezes, os volumes são carregados nos veículos de entrega na ordem inversa do turno de distribuição. Em geral, os agentes de serviço conhecem melhor a ordem a seguir para a distribuição:

- recolhendo — é o caso mais frequente — os volumes já classificados pelos agentes de caminho de ferro e depositados nas secções dos diversos bairros da cidade;

- chamando os volumes, de que possuem as respectivas folhas — sendo então conduzidos pelos agentes de manutenção do armazém, do lugar onde se encontram depositados para o veículo de entrega.

Excepcionalmente, as expedições são carregadas nos veículos do serviço ao domicílio. Os agentes

do cais podem, neste caso, logo à chegada dos volumes, colocá-los directamente sobre as plataformas dos veículos, o que permite reduzir a manipulação e a superfície do cais coberto, necessário para o serviço de chegadas.

Quanto às «saídas», só nos casos excepcionais é que se exige dos serviços de camionagem a classificação das expedições. Isto faz-se unicamente nas estações que comportam expedições múltiplas afectas a destinos diferentes, ou então quando somente se dispõe de muito pouco tempo para assegurar a saída dos volumes numa determinada direcção. Em caso particular é o dos «armazéns sem cais» de algumas Administrações; quando os carros de serviço de camionagem podem chegar àquelas instalações já classificadas, transportam o seu carregamento directamente aos vagões.

29. — No plano técnico, é conveniente que os veículos do serviço de camionagem possam receber e distribuir os volumes pesados, os pequenos «containers» e as paletas.

Do ponto de vista de manipulação nas instalações dos utentes que não disponham de cais, são bastantes favoráveis as soluções experimentadas: gruas pequenas montadas em camiões, plataformas, guindastes, reboques de piso baixo.

VI. Paletização

30. — Independentemente da sua utilização como meio de transferência dos volumes para o interior dos armazéns, a paleta pode servir de suporte às mercadorias, quer somente durante o transporte nos vagões (paletização interior no caminho de ferro) ou então ao longo de toda a cadeia de transporte, desde o domicílio do remetente ao do destinatário (paletização geral).

A paletização geral está reconhecida como a mais interessante; no entanto exige a cooperação da clientela, não se praticando de maneira exterior senão em poucos países.

Mais numerosos são os países que, prosseguindo este objectivo, praticam ou desenvolvem a paletização interior no caminho de ferro.

A grande maioria das Administrações empreendeu estudos e experiências a este respeito.

31. — As Administrações que possuem experiência em matéria de paletização interior no caminho de ferro, ou geral, sublinham as vantagens da «paleta» para o transporte dos volumes pesados ou das remessas agrupadas; estas Administrações consideram que, mediante uma formação conveniente de pessoal, a paletização permite obter:

- uma melhoria considerável na qualidade do transporte (aceleração do trajecto, redução de avarias e de perdas);
- economia de mão-de-obra;
- uma redução da fadiga do pessoal e dos acidentes de manutenção;

Além disso, a paletização geral permite à sua clientela;

— realizar economias na manutenção, na expedição ou na entrega das mercadorias;

— facilitar e tornar mais económica a armazenagem das mercadorias;

— aliviar as suas embalagens quando se utilizam as paletas-caixas ou paletas com escalas.

32. — À conta da paletização, convém levar:

— os suplementos de gastos resultantes da compra das paletas e dos elementos que servem para a sua manipulação, assim como os gastos de conservação correspondentes;

— a despesa de mão-de-obra resultante da colocação dos volumes nas paletas e nas paletas caixas, que deve ser efectuada com muito cuidado;

— o aumento de peso morto a transportar por caminho de ferro e por estrada;

— os transportes em vazio.

33. — A influência da paletização sobre a carga média dos vagões é objecto de controvérsias; numerosos países têm ainda uma experiência insuficiente e as apreciações que se puderem formular dependem igualmente do carregamento médio dos vagões realizado antes da paletização. Alguns países verificaram uma baixa da carga média, mas consideram que daí não resulte um grande inconveniente nos percursos não muito importantes. É essencial agrupar as paletas para se obter uma boa utilização da capacidade do material. Por outro lado, a utilização da paleta, que permite tanto transbordar como armazenar de maneira económica, pode favorecer a boa utilização dos vagões.

— o barateamento do preço de custo das operações de transbordo pode permitir a renúncia a certos transportes por vagões directos de média ou reduzida tonelagem;

— as facilidades de armazenagem em «saída» podem permitir o prever-se no referente às relações a grande distância de tráfego reduzido — a colocação em circulação de vagões directos de reduzida frequência (bi-semanais ou tri-semanais) bem carregados.

34. — É elevada a proporção de tráfego paletizável; os países em que a paletização interior no caminho de ferro é praticada de maneira corrente, estimam que a mesma atinge 70% do tráfego e às vezes mais.

Contudo, a importância do número de expedições de dimensões reduzidas ou de escassa densidade e de volumes não empacotados assim como a densidade ainda existente no ponto de vista da forma dos enfardamentos põem problemas que se resolvem assim:

— quer pela fixação nas paletas simples da carga que nas mesmas se coloca (super-posição cuidada dos volumes, enfardamento, bandas adesivas);

— quer pela utilização de paletas caixas. Todavia, o preço das paletas-caixas é elevado e os resultados económicos de paletização são tanto mais favoráveis quanto mais paletas simples se possam empregar, medida que será facilitada por uma normalização racional do enfardamento.

35. — Do ponto de vista da execução do transporte ferroviário, os tipos de paletas devem ser pouco numerosos e apresentar dimensões de base normalizadas. Estas dimensões derivam das dimensões interiores dos vagões.

As paletas devem ser de construção sólida para resistir às fadigas derivadas das numerosas operações de manutenção e de transporte que as mesmas devem suportar. As paletas-caixas são em geral metálicas e têm na parte superior dispositivos de enxaixe permitindo assim um melhor empilhamento dos volumes. Algumas podem dobrar-se, mas são mais frágeis e caras.

As paletas-caixas abertas compreendem três tipos: paletas-caixas rígidas com abertura em V; paletas-caixas rígidas, com lados que se podem abaixar; paletas-caixas de paredes desmontáveis.

As paletas-caixas fechadas substituem vantajosamente os pequenos «containers», tanto para as relações internas como para as relações internacionais (transporte sob selo da Alfândega).

36. — A paletização recebeu um acolhimento favorável da parte do pessoal; especialmente os agentes encarregados de constituir as paletas compreenderam perfeitamente que a delicada tarefa que lhes é confiada tem como consequência reduzir os esforços físicos do pessoal encarregado da manipulação.

37. — É difícil estabelecer o balanço da paletização, mas, em conjunto, as Administrações consideram-na economicamente favorável no referente ao caminho de ferro.

Além disso, a paletização proporciona um meio de reduzir consideravelmente a manutenção num momento em que muitos quase experimentam dificuldades em recrutar pessoal para trabalhos desta natureza. Estas Administrações estão igualmente persuadidas do interesse que representa a paletização no plano da economia geral e do desenvolvimento desta técnica no comércio e na indústria. Por conseguinte, é muito importante que o caminho de ferro, já colocado para aproveitar este desenvolvimento em razão das características favoráveis do seu material, reforce esta boa posição inicial susceptível de fazer frente à concorrência, tomando as medidas comerciais convenientes.

38. — Com o fim de ajudar os expedidores que paletizam as suas remessas e para beneficiar das vantagens que obtêm das mesmas, as Administrações adoptaram um certo número de disposições nas suas tarifas:

— dedução da taxa das paletas na determinação

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 1 de Dezembro de 1908)

Inauguração da linha do Valle do Vouga

Realizou-se a inauguração d'esta linha, ha tanto tempo desejada pelos habitantes d'aquella fertil e populosa região, no dia 23 do mez passado, com assistência de S. M., presidente do conselho, ministros das obras publicas, do estrangeiro e da Justiça.

Em seguida a um lauto almoço gentilmente offerecido pela companhia exploradora da linha, «Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation de Chemins de Fer à l'Étranger», poz-se o comboio a caminho, por entre as acclamações do povo que enchia as immediações da estação, o estralejar dos foguetes, ao som do himno nacional e dos silvos penetrantes da locomotiva.

Era meio dia e meia hora.

O comboio, formado pelo salão real, salão para os ministros, e duas carruagens para os convidados, saiu da estação, sob um sol estival que dourava os campos, estendendo-se a perder de vista.

O numero de convidados foi muito restricto devido a não ter ainda chegado o material circulante da linha que só chegou no dia 25.

O material para a formação do comboio inaugu-

ral foi emprestado pela administração dos Caminhos de Ferro do Estado, e pertencente á linha do Valle do Corgo.

Houve paragem em todas as estações. Filarmónicas e numeroso povo saudavam com calorosas manifestações o rei e o comboio. Pelas cristas das trincheiras, pela base dos taludes, contorno das estações, a multidão apinhava-se, saudando entusiasticamente o monarcha que, sorridente e gentil, agradecia commovido aquella homenagem tão sã, tão verdadeira, que lhe prestavam as populações ingenuas, alheias a tricas de politica partidaria.

S. M. desceu na estação da Feira, visitando a villa, onde se demorou mais de uma hora, tendo sido recebido com um entusiasmo e carinho commoventes.

Tornando a subir, deu S. M. ordem para seguir o comboio, descendo por fim em Oliveira de Azeiteis.

O regresso fez-se ás seis horas e meia, chegando o comboio a Espinho pelas oito horas da noute.

Em todo o percurso viam-se as povoações illuminadas, e não havia casa por muito humilde que fosse, por mais perdida que estivesse na vastidão dos campos onde não brilhasse uma luz, que traduzia uma saudação ao rei um protesto de simpatia ao jovem monarcha portuguez.

A linha, espera-se, será aberta ao publico hoje, havendo dois comboios ascendentes e outros tantos descendentes, diariamente.

O percurso é feito em uma hora e dezeseis minutos.

de peso a taxar, com o estabelecimento de um valor diminuto.

— taxação liberal dos retornos em vazio para as paletas pertencentes aos usuários;

— pôr à disposição, na viagem, paletas de caminho de ferro gratuitamente ou a um preço baixo.

Algumas destas vantagens são ligeiramente modificadas para favorecer os que utilizam paletas de tipos semelhantes aos adoptados pelas próprias Administrações.

Além disso, estabelecem-se limites de peso superiores e inferiores, para, por um lado, ter em conta a potência dos elementos de manipulação, e, por outro, para obter a densidade sufficiente da carga.

39.— Com o fim de reduzir os retornos sistematicos em vazio das paletas pertencentes aos clientes, todas as Administrações constituíram ou tratam de estabelecer associações de exploração de paletas. Torna-se necessário que os usuários interessados empreguem paletas rigorosamente idên-

ticas às do caminho de ferro. Nos contratos fixam-se prazos nos quais o fornecimento e a demora devem compensar-se. Algumas Administrações aceitam o princípio de compensação immediata que, sendo favorável aos utentes, implica, às vezes, também vantagens para o caminho de ferro.

40.— Em vista do desenvolvimento dos tráfegos internacionais, o acordo geral das Administrações é facilitar os intercâmbios de carregamentos paletizados, transportados sob este regime e até a formação de Associações de exploração, com o fim de reduzir o movimento das paletas vazias.

Esta medida permitiria, por outro lado, ampliar o raio de acção e o interesse desta Associação aprovada por cada Administração no plano nacional, para facilitar a passagem de fronteiras (manutenção e operações na alfândega). Mas os «pools» internacionais, assim como as Associações com os usuários, implicam uma modificação nos tipos e dimensões de paletas utilizadas, tendo-se já iniado alguns acordos a este respeito.

O gato do "Sud Express"

Por CARLOS DE BRITO LEAL

MUITO perto da gare de Austerlitz e do outro lado do Sena, no «boulevard» Diderot, antes de chegar à gare de Lyon, há um pequeno restaurante daqueles que, em Paris, ostentam orgulhosamente o letreiro: *le patron fait la cuisine*.

O seu pessoal compõe-se apenas de duas pessoas, que são monsieur Maurice Chernier, o dono da casa, que exerce também as funções de cozinheiro, e madame Madeleine Chernier, sua mulher, que serve os fregueses, cobra o pagamento das despesas, confere a caixa e faz a escrita do estabelecimento. Até há pouco tempo, outra entidade fazia também parte da família: o *Charmant*, um daqueles gatos que só em França se encontram; cinzento, muito felpudo, os braços curtos, a cauda como a de uma raposa, orelhas pequenas bem plantadas numa cabeça redonda, com uma cara simpática e bochechuda, o nariz curto e achatado, os olhos grandes e redondos, cor de âmbar e sobre uma boca bem desenhada, um grande bigode branco à mosqueteiro.

É, pois, no pequeno restaurante de madame e monsieur Chernier que eu, todas as vezes que vou a Paris, e antes de, às 13.35, tomar o *Sud Express* para Lisboa, costumo ir almoçar uma boa *soupe à l'oignon gratinée*, uma sopa de cebola com queijo, seguida de um *tournedos sauce madère et champignons*, bife com molho de vinho da Madeira e cogumelos, mais duas fatias de queijo Camembert, tudo regado com uma bela meia garrafa de «Beaujolais».

Sucede, porém, que durante a refeição, o *Charmant*, que parecia já me conhecer e entender a língua portuguesa, costumava saltar para uma cadeira ao meu lado, sentava-se e, com um grande aprumo, aguardava, silencioso, a possibilidade de compartilhar comigo o *tournedos*.

Dessa vez, terminado o almoço e feitas as despedidas, dirigi-me para a gare e foi então, ao atravessar a ponte para a outra margem do Sena, que eu notei que, a certa distância, era seguido pelo *Charmant*. Voltei-me, pensei em pegar nele e ir levá-lo ao restaurante, mas essa demora far-me-ia correr o risco de perder o *Sud*; tentei fazer-lhe compreender que

eu ia para muito longe e ele não poderia acompanhar-me. O *Charmant* abriu mais os olhos, as orelhas abriram-se voltadas para mim e, dir-se-ia que sorridente, sentou-se encostado aos varões da ponte, como quem fica à espera do que der e vier. Falei-lhe em francês, talvez me compreendesse melhor, mas tudo em vão. O *Charmant* não se moveu e eu acabei por resolver não lhe ligar mais importância e ir tomar o expresso.

Faltavam dez minutos para a partida quando cheguei ao cais de embarque, tempo suficiente para ir até à locomotiva eléctrica que deveria rebocar a composição.

Era uma CC da série 7000, irmã daquela outra CC 7147, que no ano passado, na linha Paris-Lião, bateu o recorde de velocidade, a 150 quilómetros à hora.

Os mecânicos revistavam o *tablier* e a CC 7120 preparava-se para devorar, apenas em cinco horas, directa e sem paragens, e a uma média horária de 117 quilómetros, os 581 quilómetros que medeiam entre Paris e Bordéus.

Faltavam cinco minutos quando fui tomar o meu lugar. À porta do vagão azul, o *facteur*, bolsa a tiracolo, controlava os bilhetes; lá dentro a costumada babel de idiomas que se ouvem em todos os comboios internacionais e pouco depois o *Sud* arrancava vagarosamente.

Ao meu lado, junto à janela, senta-se uma senhora francesa que vai a ler o *Figaro*, os cabelos todos brancos e bem penteados, um colar de pérolas ao pescoço; nos dois lugares, do outro lado da coxia, à minha esquerda, vão duas americanas a fumarem cigarros incessantemente; nos dois assentos na minha frente, um casal inglês de meia idade, ele lê atentamente o *Financial Times* e ela um magazine, o *World Digest*.

Passámos Les Aubrais, a gare de Orleães fugiu-nos como um relâmpago e logo me veio à memória a figura dessa tão bondosa rainha mártir do meu país, que de Orleães era duquesa.

Ora foi, quando a CC 7120 entrava a 130 à hora na recta que vai de Maillé a Poitiers, que se deu a grande ocorrência.

Com espanto de todos os passageiros, uma das americanas à minha esquerda exclamou:

— Look at a cat!!!

Olha um gato!!! Eu olhei também e senti um calafrio percorrer-me a espinha.

Era o *Charmant* que, com a maior naturalidade, como se ainda estivesse no restaurante do «boulevard» Diderot, avançava vagarosamente ao longo do vagão, parando apenas para fungar as calças dos passageiros e as meias das passageiras. Quando chegou à minha altura, olhou-me e sem pedir licença entrou para o intervalo entre o meu assento e os assentos seguintes na minha frente e sentou-se, impávido e sereno, com uma expressão que parecia dizer-me:

— Ora cá vamos!!!...

Ao meu lado a senhora francesa ria ruidosamente, as americanas riam também e até o inglês do banco de diante interrompera a leitura do *Financial Times* e voltara-se para trás, sorridente.

Só eu não achava graça nenhuma ao acontecimento. Só eu não ria.

Pois que iria suceder se o *facteur*, agora na sua cabina a conferir os bilhetes e o *bordereau* postal, aparecesse? Qual seria o destino do pobre *Charmant*? Adivinha-se: a porta do vagão logo aberta e... adeus *Charmant* que és lançado à linha, sem paraquedas e de um comboio a 135 quilómetros à hora.

Expliquei isto à senhora francesa, ao meu lado, e ela logo me sossegou:

— Vous aimez les chats, monsieur?

— Se gosto de gatos, madame? Admiro-os imensamente. Eu sei que há pessoas que não gostam de gatos e afirmam que eles são animais sem memória, que a ingratidão é uma sua segunda natureza, que não conhecem o dono, que só esperam que lhes dêem de comer e conhecem somente as casas onde podem alimentar-se e abrigar-se, indiferentes às pessoas que lá possam viver.

Mas a madame interrompeu-me:

— Isso não é tanto assim. Eu adoro os gatos. Moro em St. Cloud, num chalet rodeado por um jardim e por isso posso ter quantos gatos queira. Tenho quatro.

E fazendo uma festa ao bichano que continuava sentado aos meus pés, acrescentou:

— Se o *facteur* aparecer, nós escondemo-lo aqui, entre nós ambos e o senhor cobre-o com o jornal que ia a ler, o *Ici Paris*, que tem muitas páginas.

— E depois, madame? Á chegada a Irun?

Ela tranquilizou-me:

— Não se importe. Eu vou para Biarritz e apeio-me em Baiona. Levo-o comigo e adopto-o. É mais um. Tanto mais que ele parece ser um gato admirável.

E fazendo-lhe outra festa, concluiu:

— Qu'il est charmant!

O nosso companheiro sem bilhete olhou logo para ela, saltou-lhe para o colo e eu expliquei:

— Mas ele chama-se *Charmant*. Travámos relações num restaurante do «boulevard» Diderot, onde costumo ir almoçar antes de tomar o *Sud Express* para Lisboa, e ele seguiu-me. Mas como chegou até aqui ao vagão, não sei.

A madame respondeu-me:

— Há gatos tanto ou ainda mais inteligentes que muitos cães, que monopolizaram a fama de serem os animais domésticos mais fiéis ao dono.

E de ali em diante, a nossa conversa versou só só sobre gatos.

Quando passámos por Angoulême, eu já sabia que a senhora francesa se chamava Durand, madame Durand, e eu passei a ser para ela monsieur Loyal.

— Tenho um gato muito curioso, disse-me ela. A sua dona era uma senhora de idade, minha amiga, que vivia perto de Versalhes e a única companhia era aquele gato. Compreendiam-se maravilhosamente de dia e de noite; ele sentava-se numa cadeira à sua mesa, comia com ela e dormia na mesma cama aos seus pés. Seguiu-a pelo jardim quando ela ia tratar das flores, com mais paciência e discrição que o mais fiel dos cães. Um dia, a minha amiga morreu e eu, penalizada, levei o gato para o meu chalé. E agora oiça o que sucede: Todos os anos, próximo da data em que a minha amiga faleceu, o gato abandona o meu chalé e sai em peregrinação até à vila deserta onde vivia a sua antiga dona. Espera nos degraus da porta que chegue a mulher que vai, duas vezes por semana, fazer as limpezas e arejar a casa.

Mal esta entreabre a porta corre para o interior da casa, sobe ao primeiro andar, ao quarto da sua falecida dona, funga e cheira os cantos, os rodapés, solta uns miaus tristes e após a visita de uma hora, volta para o meu chalé que fica situado a uns bons quatro quilómetros de distância. Chega, salta para uma cadeira de almofadas, enrosca-se e fica-se quieto com os olhos fechados, como que a carpir a perda da sua dona.

Todos os anos, em Setembro, a peregrinação repete-se. Que força oculta e extraordinária faz lembrar a esse animal, dito irracional, que é chegada a data em que perdeu a sua dona amiga?

E madame Durand continuou:

— Tenho estudado bem a psicologia dos gatos. São, de todos os animais domésticos, os mais populares, porque são sempre os que vivem em nossas casas mais próximo de nós. São mais curiosos e bisbilhoteiros que muitas mulheres. É vê-los logo que chegamos a casa com um embrulho, um qualquer volume, que eles nunca tenham visto. Aproximam-se, cheiram em volta, às vezes dão-lhe mesmo uma leve sapatada para verificar se lá dentro há qualquer coisa que mexa. Quando se trata de uma pessoa que nos visita, a quem nunca foram *apresentados*, olham primeiramente o visitante a uma distância em que não possam correr o perigo de uma agressão. Depois aproximam-se vagarosa e silencio-

samente, cheiram as calças ou as meias da pessoa para eles um estranho, quer se trate de um homem ou de uma mulher e conforme o acolhimento, passam a corresponder. Os gatos são os únicos animais que mostram um curioso interesse pelo movimento dos veículos e transeuntes da rua onde vivem. Vão para a janela e ficam horas inteiras muito entretidos a ver o que passa e, se a janela está fechada, encostam-se à vidraça e tanto lhes basta.

Madame Durand aconchegara melhor o *Charmant* no seu colo e prosseguiu no seu colóquio em defesa dos gatos:

— Os gatos são o melhor barómetro que pode haver numa casa. Quando está para vir uma tempestade, mostram-se sempre agitados e não param de lambem-se se a trovoadá está próxima.

Isto explica-se porque o pêlo dos gatos, quando está bem seco, é um verdadeiro condensador da electricidade estática da atmosfera e animal sente-o. Se molha a pata e a passa por detrás da orelha é porque tenta acalmar-se e procura mitigar os efeitos das intensas vibrações eléctricas que lhe estão atravessando o corpo e principalmente os tímpanos, porque os ouvidos dos gatos são verdadeiras estações receptoras, verdadeiros detectores de ondas, não só sonoras, como também eléctricas e até de outras gamas que o ouvido humano é incapaz de de acusar.

E os seus olhos? Os gatos nascem com os olhos fechados e quando os abrem, depois de alguns dias de vida, passam a ver nas trevas mais cerradas, na maior escuridão, enquanto que aos seres humanos só é dado poder ver onde há luz. A sua retina é de uma grande sensibilidade e acusa vibrações cuja origem se ignora, e a iris dos seus olhos dilata-se com uma facilidade que o homem não possui, nem qualquer outro animal que não seja da raça felina.

— Atenção, disse eu. Vem aí o *facteur*.

E logo o *Charmant*, sempre disciplinado e obediente, passou para o intervalo entre os dois assentos e foi coberto pelas grandes páginas do *Ici Paris*.

O perigo afastou-se e o *Charmant* tornou para o colo de madame Durand e continuámos a falar de gatos.

— O gato não é um animal ingrato como muitos pensam, disse-me madame Durand. Se o acarinharmos e ele se convence que o dono ou dona só lhe querem bem, passa a ser um companheiro dócil, correspondendo às festas que lhe fazem lambendo-nos as mãos, porque assim é a sua maneira de nos beijar. À pessoa que lhe bate ou o trata mal, responde usando todos os seus instrumentos de defesa: morde e arranha e — estranho caso — essas unhas surgem como por encanto nos dedos das suas mãos, onde jamais alguém poderia imaginar que elas estavam ocultas. Não é covarde; quando é atacado por um cão seu inimigo procura uma posição estratégica

conveniente, contra uma parede ou o tronco grosso de uma árvore e aguarda o ataque.

O cão tenta amedrontá-lo, ladrando constantemente e ele, sem um miau, prepara-se para a resistência e às vezes, para assim parecer um animal maior, procurando competir com as dimensões do agressor, põe-se nas pontas dos dedos, estica os braços e as pernas, arqueia o dorso e sopra violentamente para fazer ver ao atacante que tem uma boca com bons dentes caninos que, quando mordem, penetram fundo na carne do inimigo. Se vê que a sua defesa é ineficaz e vai ser vencido, olha disfarçadamente em volta, escolhe o terreno e a direcção para a retirada e parte como uma flecha para o abrigo mais conveniente.

Madame Durand calara-se para olhar a paisagem, enquanto a CC 7120 afrouxava a sua marcha vertiginosa. Eram 18 horas e 15 minutos e aos 22 íamos parar durante quatro minutos em Bordeus.

Ao sentir que o comboio parara, o *Charmant*, levantou a cabeça, olhou em volta e eu propus que talvez fosse mais conveniente tornar a colocá-lo no intervalo entre os dois assentos e cobri-lo com o *Ici Paris*.

Madame Durand que, certamente, já lhe ganhara amizade, concordou e o nosso felino companheiro de viagem voltou a ser escondido com o maior cuidado.

Minutos decorridos, o *Sud Express* deixava Bordeus e em breve retomava a sua velocidade anterior.

E a conversa voltou a ter por tema os gatos.

— Os gatos, continuou madame Durand, por muito estranho que isto pareça às pessoas que não os estudam e não os compreendem, os gatos falam.

— Falam??? — inquiri sem poder acreditar.

— Oui, monsieur Loyal. Os gatos falam e falam um idioma que embora a humanidade não possa perceber, serve admiravelmente para eles se entenderem uns aos outros e até para se fazerem compreender pelas pessoas da sua maior amizade.

Possuem um imenso vocabulário baseado nos mais variados sons e entoações. Falam não só com a sua voz, como com todo o seu corpo e a sua cauda. Qualquer pessoa que tenha vivido com um gato sabe perfeitamente distinguir um miau alegre, como uma gargalhada humana, um derruum de agradecimento ao ser-lhes dado qualquer coisa que eles pedem ou gostam, de um miau choroso e triste, de um miau que chama o seu dono para ver qualquer coisa ou um miau a revelar um estado de ira, de surpresa, de medo, de fome ou de sede, ou de frio.

— Analisados com um pouco de atenção — continuou madame Durand — todos podemos verificar que eles conversam uns com os outros, ora a bem, num tom conciliatório, ora a mal, insultando-se ameaçadoramente, aos gritos ou com prolongados mugidos que terminam num berro de raiva, logo seguido de um sopro capaz de apagar uma tocha.

— Mas, madame Durand, não nega que todos eles são grandes ladrões? — insisti eu.

Ela explicou:

— Não são ladrões. Obedecem apenas a uma influência atávica resultante dos tempos em que viviam nas florestas e que para subsistirem e poderem resistir aos perigos que os rodeavam, tinham que caçar e procurar o seu alimento onde ele poderia ser encontrado. Um gato que entra sorrateiramente numa cozinha e silenciosamente, pé ante pé, salta para uma mesa e, sem fazer barulho algum, rouba um bife que vê no prato, quando verifica que a cozinheira está atendendo a outras coisas, não é mais ladrão que um ladrão, ser humano, que à socapa entra na cozinha de um restaurante, ou num talho, e faz exactamente o mesmo, com a agravante enorme de ser um animal racional, com a consciência de que comete um crime punido pela lei.

E Madame Durand calou-se e ficou a olhar-me para ver os efeitos do seu argumento.

Quanto a mim, não encontrei resposta a dar-lhe e declarei-me vencido.

Já tínhamos passado Dax e estávamos próximos de Baiona, porque a CC 7147 começara a diminuir de velocidade.

Madame Durand passara o *Charmant* para os meus braços, tirou da mala um saco de rede, forrou-o com as páginas de um jornal e pegando no *Charmant*, sempre dócil e tranquilo, meteu-o no saco.

Pouco depois, o Sud Express parava em Baiona, eu levei a sua mala até ao cais e ela o saco de rede com o *Charmant*. Despedimo-nos afectuosamente e eu vi-a atravessar a gare e tomar o pequeno comboio que a conduziria a Biarritz-Plage, fazendo-me um último gesto de despedida.

Já em Lisboa, escrevi para Paris, e, como não sabia o número da porta dos Chernier, enderecei a carta para boulevard Diderot, restaurante de monsieur Maurice Chernier, narrando o sucedido e tranquilizando-os, porque o *Charmant* tinha sido adoptado por uma senhora rica e muito amiga de gatos.

Nunca mais recebi uma resposta à minha carta que, estou certo, chegou ao seu destino, e assim dei por liquidado o assunto.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

O «Diário do Governo» n.º 260, III Série, de 6 de Novembro de 1958, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27 665, de 24 de Abril de 1957, foi aprovado por despacho desta Direcção-Geral de 28 do corrente, um projecto de aditamento à tarifa especial n.º 2-C — Passageiros, destinado a alterar, alargando-o, o período de utilização dos bilhetes de «Fim de Semana», apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e pela Sociedade Estoril.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 28 de Outubro de 1958. — O Engenheiro Director-Geral, José António Miranda Coutinho.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

Peça informações e tabela de preços à
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS
Calçada da Bica Pequena, 4 — Lisboa
Telefone: 3 50 35

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Homenagem de Coimbra a Antero de Quental

No dia 18 de Abril de 1929, inaugurou-se, solenemente, no Jardim da Estrela, um busto, admirável, do altíssimo poeta Antero de Quental, obra do talentoso escultor Diogo de Macedo. Esse busto tem uma história. Oferecido a Lisboa pelo «Diário dos Açores», de Ponta Delgada, com a colaboração dos municípios açorianos, não se demorou muitos anos naquele belo jardim, como também não permaneceu ali muito tempo o pequeno monumento de Teófilo Braga, outro notável vulto açoriano. Ambos os bustos foram removidos ingloriamente para os depósitos da Câmara Municipal de Lisboa. O de Teófilo Braga, por ocasião do centenário do nascimento do historiador da Literatura Portuguesa, foi, por feliz diligência do Dr. Manuel Carreiro, um dos directores do «Diário dos Açores», para Ponta Delgada. Ao de Antero, foi agora, finalmente, dado melhor destino. A Câmara Municipal de Lisboa, em nome dos municípios açorianos e, implicitamente, também em nome do mais antigo quotidiano do Arquipélago, ofereceu o busto à cidade de Coimbra, em cuja Universidade estudou o genial poeta dos *Sonetos*. A escultura de Diogo de Macedo foi colocada no Parque do Dr. Manuel Braga e a inauguração — que, por sinal, é a segunda — efectuou-se no domingo, 23 de Novembro, perante ilustres entidades. Como da primeira inauguração, em 18 de Abril de 1929, em Lisboa, esteve também presente, em Coimbra, o escultor Diogo de Macedo.

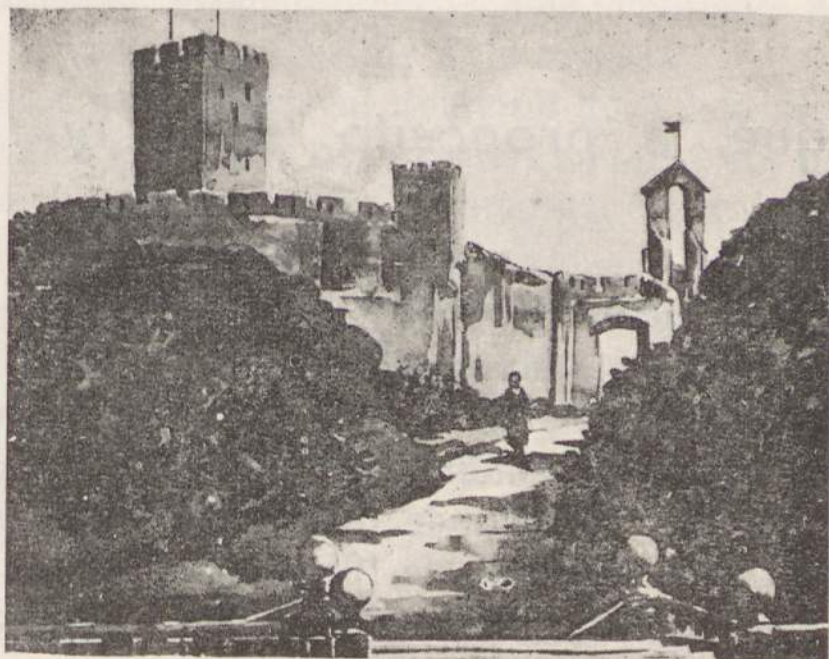
Três discursos: o do sr. coronel Nogueira Pestana, governador civil do distrito; o do sr. Prof. Dr. Manuel Lopes de Almeida; o do estudante universitário Eduíno de Jesus, poeta e ensaísta, natural da Ilha de S. Miguel.

Terminou a sessão com o descerramento do busto pelo sr. coronel Salvação Barreto, ilustre presidente da Câmara Municipal de Lisboa.

«A devoção anteriorana — disse o sr. Dr. Manuel Lopes de Almeida — proveio em grande parte da poderosa personalidade do poeta, dos rasgos de insinuação da sua psique rara, da sua capacidade e instinto de tolerância, da sua compreensão reflectida em face da dor impessoal».

Coimbra devia a Antero de Quental uma homenagem. O excelso Poeta mereceu-a inteiramente. Agora, com a colocação do monumento do autor dos *Sonetos* num dos seus jardins, ficou resgatada uma grande dívida.

Os nossos artistas



CASTELO DOS TEMPLÁRIOS

Aquarela de ROSA RODRIGUES



ANGÚSTIA

*Penso, neste Natal, nas crianças tristes,
sem brinquedos, sem doces e sem lar:
— nas pobres crianças que hoje mesmo vistes
quando brinquedos bons fostes comprar...*

*Penso na dor aguda que sentistes
e que custastes tanto a disfarçar:
— crianças que, à força do destino, — ouvistes?
já não têm mais quem tanto as possa amar...*

*Pensai, neste Natal, na doce Criança
que encheu a vossa vida de esperança
mesmo tendo o destino ásperos trilhos.*

*Ajudai — eu vos rogo — os anjos tristes
que, sem ter Céu — o lar — hoje bem vistes —
são tão humanos como os vossos filhos...*

Jorge Azevedo
(Brasileiro)

Os Caminhos de ferro de Angola e o papel que desempenham na economia da Província

O que, a propósito, se lê no Relatório de 1957 do Banco de Angola

O Governo do Banco de Angola continua a distinguir-nos com a oferta dos seus notáveis Relatórios, o que muito agradecemos. Como os anteriores, o Relatório presente, referente ao exercício de 1957, traz-nos, além dos resultados da Gerência de 1956 e dos números provisórios relativos a 1957, um panorama, muito vasto, das extraordinárias possibilidades económicas da nossa província ultramarina.

Como os caminhos de ferro representam um dos grandes fatores do desenvolvimento económico e social de Angola, o Relatório inclui, todos os anos, algumas páginas dedicadas a esse sistema de transporte.

Vamos resumir, aqui, como habitualmente temos feito, as informações que o referido Relatório nos patenteia.

A rede ferroviária de Angola totalizava, em 1957, 2 847 quilómetros de extensão, a saber:

Caminho de Ferro do Amboim	123
» » » de Benguela	1.348
» » » » Luanda	667
» » » » Moçâmedes	709

O movimento de passageiros e de carga é representado pelos seguintes números:

	Passageiros	Carga (ton.)
C. de F. do Amboim	8.122	26.197
C. de F. de Benguela	828 674	2.787.367
C. de F. de Luanda	305.308	271.541
C. de F. de Moçâmedes	52.720	245.340
	1.194.824	3 330.445

Destes 4 Caminhos de Ferro, o que deu maior rendimento foi evidentemente o de Benguela (14 941 contos em passageiros e 437.245 contos em carga), seguindo-se-lhe o de Luanda (8.860 contos e 36.509 contos, em passageiros e carga, respectivamente).

Sobre o Caminho de Ferro do Congo vejamos o que o Relatório nos diz:

Já se encontra concluído o primeiro troço do Caminho de Ferro do Congo — Luanda/Panguila —

na extensão de 30 quilómetros. O segundo troço — Panguila/Lifune — na extensão de 60 quilómetros, cuja construção já foi adjudicada, sai da biburcação Caxito - Barra do Dande.

Esta nova linha vai ser um fator muito eficiente do desenvolvimento de vastas regiões do Norte da Província e facilitará, também, o escoamento de produtos do Congo Belga. Já está feito o reconhecimento do seu prolongamento de Nova Caipemba até à povoação fronteiriça de Buela, na extensão de 130 quilómetros, cerca da qual se verificará a ligação com a linha férrea belga Léo/Matadi.

Adquiriu-se o seguinte material: 4 vagões frigoríficos; 2 furgões; 6 vagões cisternas e 2 locomotivas de manobras.

A segunda linha férrea de Angola, em valor económico, é o Caminho de Ferro de Luanda; porém, com a abertura à exploração do troço Matala/Vila Artur de Paiva, do Caminho de Ferro de Moçâmedes — 154 kms. — em breve perderá a favor deste — prevê o Relatório — a sua primazia em extensão as linhas do Estado. Está a proceder-se à modificação do seu difícil traçado e ao alargamento da sua bitola de 1,00 m. para a bitola internacional africana de 1,067 m. Este caminho de ferro vai ser bastante beneficiado. Em 200.000 contos estão orçadas as suas beneficiações: construção de novas estações e apeadeiros, instalação de modernos circuitos telefónicos e telegráficos e a aquisição de equipamento de via e de tracção. No seu prolongamento em direcção ao Lui, já se encontravam concluídos, em 1957, os trabalhos de terraplenagens do troço Caxito/Caculama, estando quase concluídas as suas instalações oficiais, que bem necessárias se tornavam. Este apetrechamento envolverá o dispêndio de uma centena de milhar de contos. Estão previstas importantes aquisições de material já com as medidas da nova bitola.

Sobre o prolongamento para Leste, do Caminho de Ferro de Moçâmedes, informa-nos o Relatório que se encontram em bom ritmo de execução os respectivos trabalhos.

Na Rodésia estão a ser empreendidos levantamentos aéreos com o objectivo de se escolher o local para a ligação ferroviária rodesiana com o Caminho de Ferro de Moçâmedes, o que encurtará 2.000 milhas marítimas o percurso entre a Rodésia do Norte e a Europa. Desta maneira Angola fica com mais uma grande via férrea de categoria internacional.

Além do interesse económico que para a Província representa a perspectiva de um tráfego intenso com a Rodésia, aponta-se a enorme contribuição que o Caminho de Ferro de Moçâmedes poderá oferecer para a valorização de toda a zona do Sul de Angola, pelas facilidades que criará ao escoamento dos produtos da região que se destina a servir — comenta ainda o Relatório do Banco de Angola.

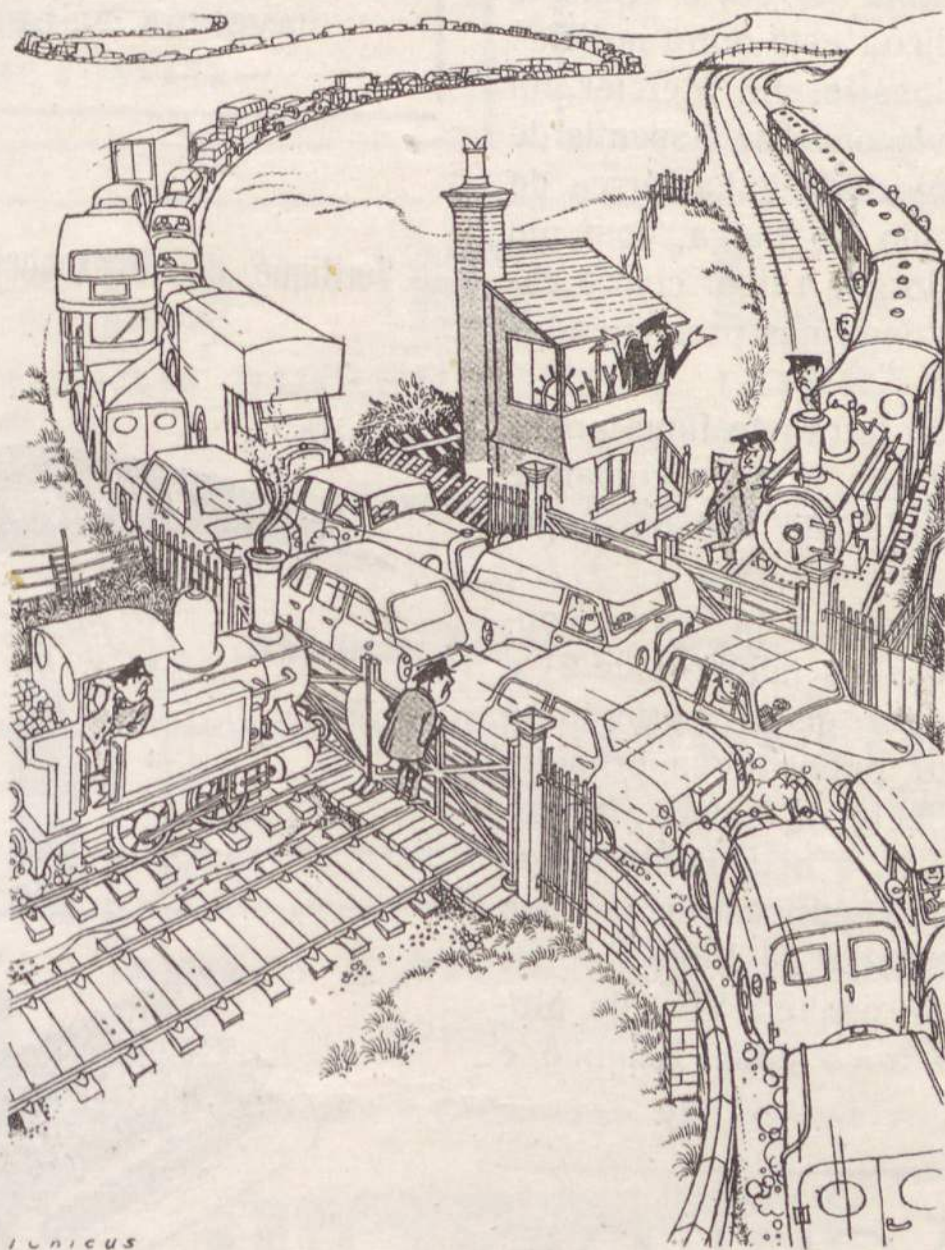
E o mesmo documento acrescenta seguidamente:

«De facto, está para breve a abertura à exploração do troço Matala/V. Artur de Paiva, na extensão de 154 quilómetros, que serve a região das Gan-

guelas — zona propícia à agro-pecuária e já com regular produção. A drenagem dos seus produtos, que se faz por camionagem para Nova Lisboa e utiliza o Caminho de Ferro de Benguela passará certamente a convergir para o porto de Moçâmedes, do qual dista 522 quilómetros, por melhores condições de transporte e de frete».

Durante o ano de 1957 o parque do Caminho de Ferro de Moçâmedes foi aumentado com 6 carruagens de passageiros, 2 furgões, 1 vagão guindaste e 1 locomotiva, estando prevista uma importante aquisição de material circulante e de tracção.

Eis o que do notável Relatório do Banco de Angola extraímos sobre os caminhos de ferro, aos quais aquela nossa província ultramarina deve grande parte do seu progresso e que continuam a concorrer para a economia daquele «grande mundo em formação», como chamam a Angola todos quantos a visitaram, estudaram os seus problemas, admiraram as suas realizações e conhecem as suas extraordinárias possibilidades.



Curiosidades Históricas

Como, há 50 anos, o semanário regionalista "Correio da Feira", noticiou a inauguração do Caminho de Ferro do Vale do Vouga

O «Correio da Feira», que conta 62 anos de existência e é dirigido pelo seu administrador, proprietário e editor, sr. José Soares de Sá, na sua interessante secção «Há 50 anos», e referente ao mês de Novembro de 1908, inseriu acerca do Caminho de Ferro do Vale do Vouga duas notícias, que passamos a reproduzir. Eis a primeira (7 de Nov.):

«Está oficialmente fixado o dia 23 do corrente para a inauguração do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, lanço de Espinho a Oliveira de Azeméis.

A inauguração do pequeno troço de Aveiro seguir-se-á no dia 27.

El-Rei instalar-se-á em Espinho na carruagem luxuosa que a Companhia para este fim adquiriu.

No seu percurso até Oliveira de Azeméis haverá junto de todas as estações festivas demonstrações, expressando a satisfação que os habitantes sentem pelo melhoramento que é levado a efeito».

Sob o título — *A nova linha férrea*, o «Correio da Feira», (14 de Nov.) publicou esta outra notícia:

«Pelo respectivo concessionário, mr. Mercier, foi incumbido o sr. engenheiro visconde de Assentis de proceder aos estudos da projectada linha férrea de Vila Nova de Gaia a Sobrado de Paiva, com um ramal para as Caldas de S. Jorge, a ligar com o caminho de Ferro do Vale do Vouga nas proximidades desta Vila.

De esperar é que a nossa terra não fique prejudicada com esta ligação. Desde já deve cuidar-se do assunto para que mais tarde não tenhamos que nos lamentar».

Além destas notícias, o «Correio da Feira», consagrou ao acontecimento os seus números de 21 e de 28 de Novembro. No número de 21, portanto na ante-véspera da inauguração, publicou na primeira página, em homenagem ao Chefe do Estado, a fotografia de El-Rei D. Manuel II, e ocupou-se, largamente, nas três restantes, do significado económico do caminho de ferro. O n.º de 28 de Novembro foi quase todo dedicado à estada, naquela Vila, do Monarca, e à inauguração do troço entre Espinho e Oliveira de Azeméis.

ESPECTÁCULOS

CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30, 18,15 e 21,30 — «A Ponte do Rio Kwai»
OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — «Sete Homens para Matar»
COLISEU — Às 21,30 — Grande Companhia de Circo.



**Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.**

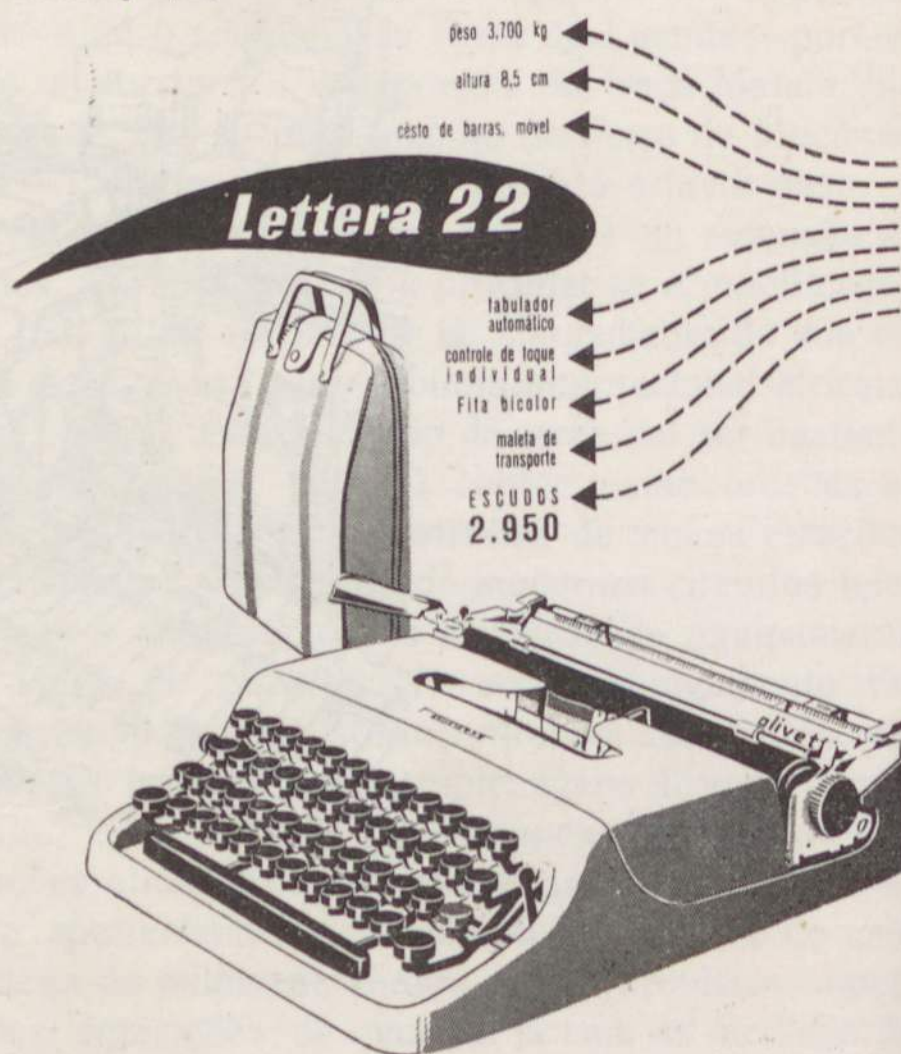
**Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores**

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

Verifique, que é excepcional...



olivetti

ESTABELECIMENTOS *Sida*, LIMITADA
RUA DE S. NICOLAU, 44-48 • TELEF. 33027



VINHOS DE MESA
AGUARDENTES VELHAS
LICORES

Armazéns em Lisboa (Filial):
Av. Infante D. Henrique II - Circular
Telf. 381596 e 382155

CIMENTO
«TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FABRICA COM QUATRO LINHAS DE FABRICO
SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

PARA OBRAS HIDRÁULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO
COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º — Tel. 28953

LISBOA

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA



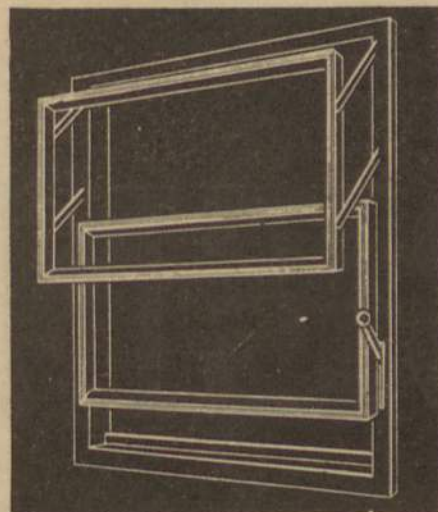
**JANELAS E STORES EM ALUMÍNIO
ANODIZADO**

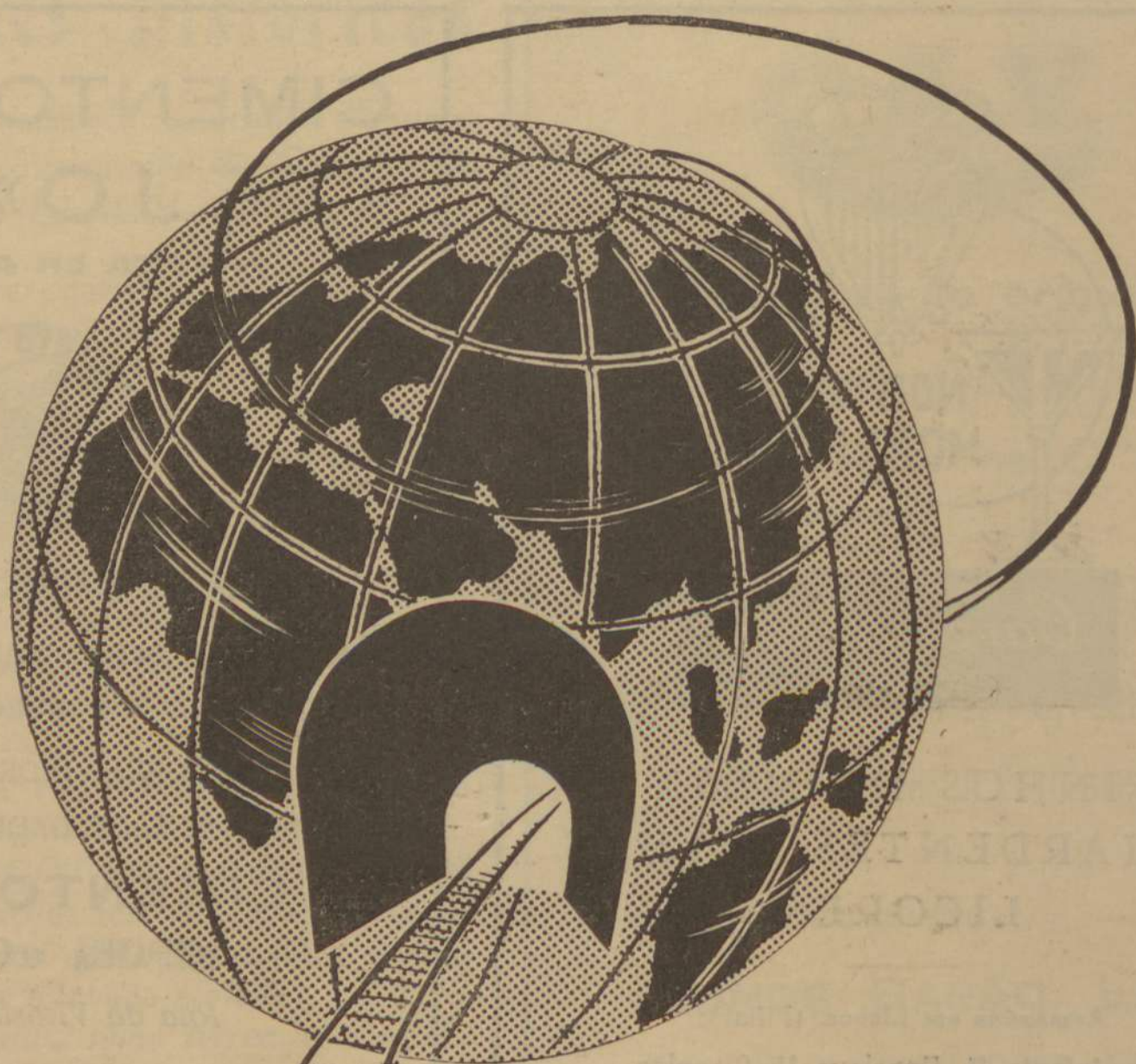
Anodização e Coloração do Alumínio

LUZARPURO

Sociedade de Construções e Representações Luzarpuro, L.^{da}

Rua Gualdim Pais, 88 — LISBOA — Telef. 84 25 87





O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE