

21.º do 74.º Ano

Lisboa, 16 de Janeiro de 1962

Número 1778

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

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 320158 — LISBOA

HENSCHEL

LOCOMOTIVAS HENSCHEL-GM DIESEL-ELÉCTRICAS

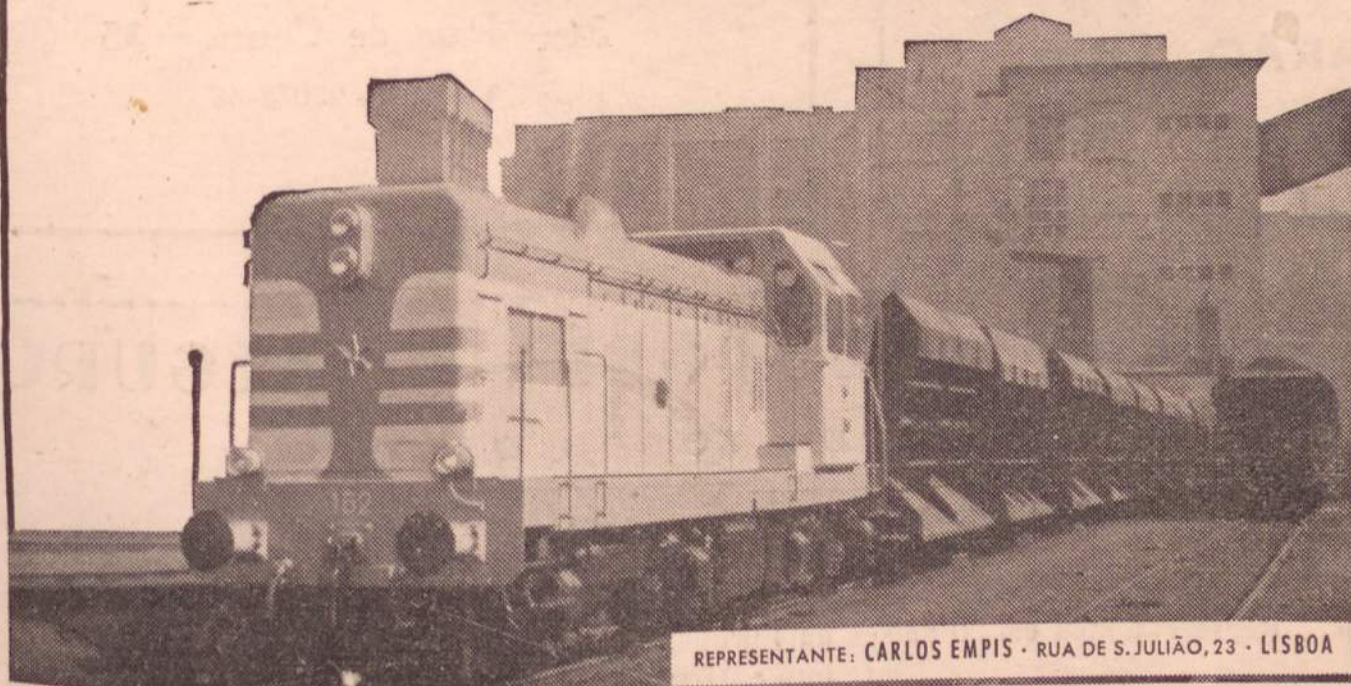
Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

Tipos mais recentemente saídos das **FÁBRICAS DE KASSEL**:

EGIPTO: Henschel-G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P

GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P

HOLANDA E AUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P



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



HENSCHEL-WERKE GMBH KASSEL

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



*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



AÇOS FINOS
Para todos os fins
STOCK PERMANENTE

UNIVERSAL

LISBOA

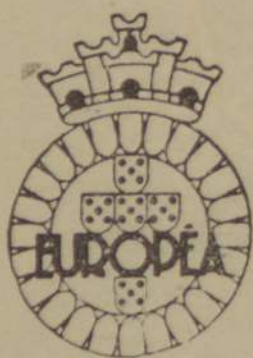
85 — Rua de S. Paulo — 87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31 — Rua de Ceuta — 33

Telefones 25045-46



COMPANHIA EUROPÊA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e África do Norte.

End. Teleg. EUROPÊA

TELEFONE: 2 0911

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS
— 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 32 01 58; Direcção: 3275 20

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA — Marqués de Urquijo, 10 - 1.º Dt.º — Madrid

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. Luís, Estados Unidos, 1904

1778



16—JANEIRO—1962



ANO LXXIV

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0.

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

A 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
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR

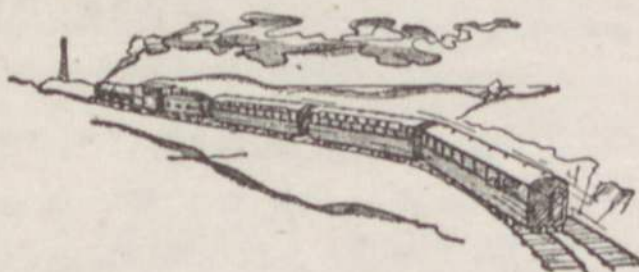
COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

Os Caminhos de Ferro continuam a acompanhar o progresso de Angola	431
Os Caminhos de Ferro da Federação das Rodésias e da Niassalanda, pelo <i>Eng.º A. SIMÕES DO ROSÁRIO</i>	433
Imprensa	435
Parte Oficial.	435
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i>	436
Imprensa Técnica	436
Há 50 anos	437
Aviação, por <i>FERNANDO ALMIRO VALE</i>	439
Caminhos de Ferro Ultramarinos	440
Os nossos mortos	440
Brindes e Calendários	440
Recortes sem comentários	441
Linhas Estrangeiras	442
Os nossos colaboradores.	442
Publicações recebidas	443
Dicionário Biográfico Universal de Autores	443
Curiosidades e distracções da Gazeta	444



Os Caminhos de Ferro continuam a acompanhar o progresso de Angola

O presente n.º 16 do «Boletim Trimestral do Banco de Angola» é referente a Outubro, Novembro e Dezembro de 1961.

Para o estudo e conhecimento da nossa província ultramarina de Angola, representa esse Boletim um elemento bastante valioso, pois nele se encontram informações e números que nos colocam não só perante as imensas possibilidades desse grande mundo em formação, mas também perante realizações que nos dão a medida da capacidade civilizadora dos portugueses. Angola, embora isto pese a muitos países, é um prolongamento de Portugal.

Abre este número do Boletim com algumas palavras de protesto contra a agressão covarde com que a União Indiana nos arrebatou os territórios portugueses de Goa, agressão em que tivemos de lutar sòzinhos contra forças imensamente superiores às nossas.

Em seguida o Boletim informa-nos acerca do Balanço Comercial de Angola, que se processou, ao longo dos três primeiros trimestres de 1961, em termos bem mais favoráveis que no ano anterior, tendo apresentado, no final de Setembro, um saldo positivo de mais de meio milhão de contos.

À testa dos clientes de Angola colocam-se o Reino Unido, os Estados Unidos da América, a Metrópole, a Holanda e a República Federal da Alemanha. Quanto aos fornecedores, é a Metrópole que se coloca á frente de todos, seguindo-se-lhe, por ordem decrescente, o Reino Unido, os Estados Unidos da América e a República Federal da Alemanha.

Tem interesse o que o Boletim refere sobre a produção de café. O cálculo oficial para a produção de 1961 previa o volume «record» de 201 950 toneladas. Em virtude dos acontecimentos terroristas no Norte da Província a colheita foi menor, mas, mesmo assim, está computada em cerca de 168 000 tons., número este que a situa como a mais elevada de todos os tempos.

São também expressivos os números respeitantes ao movimento ferroviário e ao movimento portuário. Examinemos esses números.

No 3.º trimestre de 1961, transitaram no Caminho de Ferro de Benguela 166 938 passageiros, 981 697 toneladas de carga e 3678 cabeças de gado, que produziram a receita de 156 803 contos; no Caminho de Ferro de Luanda, 30 029 passageiros, 127 099 toneladas de carga, 82 cabeças de gado, tendo sido a receita de 14 484 contos; pelo Caminho de Ferro de Moçâmedes, fizeram-se transportar 16 898 passageiros, 31 447 toneladas de carga, 9 573 cabeças de gado, tendo-se realizado 3 621 contos de receita. Pelo Caminho de Ferro de Amboim, o número de passageiros foi de 1 292, tendo sido transportados 8 242 toneladas de carga, 21 cabeças de gado, tendo a receita atingido 1 023 contos.

O movimento dos navios entrados nos seis principais portos de Angola, durante o 3.º trimestre de 1961, oferece-nos estes números:

Luanda, 302; Lobito, 288; Moçâmedes, 103; Novo Redondo, 31; Lândana, 11; Cabinda, 131.

A totalidade da carga manuseada nesses portos é representada por 659 197 tons. O

movimento de passageiros pelos dois primeiros portos foi o seguinte: Luanda—embarcados—5 700; desembarcados, 5 296; Lobito—embarcados, 4 155; desembarcados, 2 973.

Angola é um mundo em formação. O número de habitantes que era, em 1940, de 3 738 010, passou, dez anos decorridos, para 4 145 266 e em 1960 subiu para 4 832 677. Dentro de breves anos, com as obras do fomento, da urbanização, com a dotação de várias verbas para melhoramentos em todos os sectores das suas actividades, a população de Angola ultrapassará os 6 milhões. O Caminho de Ferro, as estradas e os portos desta próspera Província acompanharão o seu progresso.

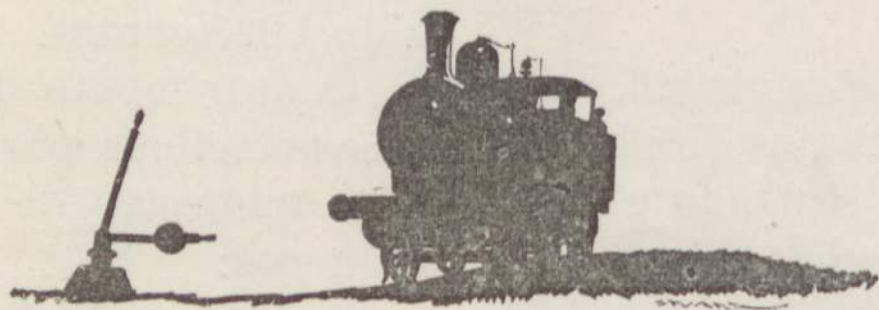
Na Assembleia Geral Extraordinária do Banco de Angola, reunida em 24 de Setembro, e cujos trabalhos prosseguiram no dia 4 de Outubro, o sr. Governador, Dr. José Nosolini, entre outras afirmações, disse, referindo-se aos acontecimentos da nossa província angolana:

«Senhores accionistas: Já que estou no uso da palavra entendo que vos devo algumas sobre Angola. Setembro findou há pouco. Nesta quadra que se iniciou após a rapidíssima preparação que se seguiu a 13 de Abril, desarticulou-se o ataque terrorista, reocuparam-se centros fundamentais para o desenvolvimento da vida pacífica que Angola sempre conheceu. Chegou-se às linhas da fronteira. Mas há ainda os fogachos da desorganização subversiva. Isso

constitui tarefa que nos custa sangue, mas não nos mói a alma. Basta olhar a Argélia. Além disso, nós estamos habituados, através de gerações, até das que ainda não estão muito distanciadas da nossa, a saber o que é o sacrifício de restabelecer a paz sem destruir as gentes. Teria sido para Portugal sempre mais fácil seguir exemplos alheios decidindo-se simplesmente a deixar sobreviver alguns nativos como figurantes de museu, numa nesga de selva, ou a ignorar a sua existência e deixá-los perdidos na imensidão misteriosa e cerrada dos sertões. Talvez a consciência de muitos que nos acusam saiba reconhecer estes malefícios de que são culpados! Mas nós somos o que sempre fomos — missionários. Não vendemos, não compramos, não matamos, nem ignoramos povos. E nessa Angola imensa onde se vivia desarmado e onde cruzando a província se passava em paz, criou-se um ambiente de convivência pacífica que é a primeira grande prova e a verdadeira característica de civilização.

«Construiu-se tudo isso que a cobiça internacional quer destroçar. Mas continuar-se-á. E diz-se assim sem orgulho. Diz-se apenas com dignidade e preocupação. É, porém, uma preocupação que vive mais pelo interesse alheio do que pelo próprio».

Tenhamos confiança no Governo da Nação e em todos os bons portugueses que se encontram à frente dos interesses superiores da nossa província de Angola.



Os Caminhos de ferro da Federação das Rodésias e da Niassalanda

Pelo Eng.º A. SIMÕES DO ROSÁRIO

A Federação das Rodésias e da Niassalanda foi constituída em 1953 pela reunião de três territórios britânicos da África Central: a colónia com governo próprio da Rodésia do Sul e os protectorados da Rodésia do Norte da Niassalanda. Este vasto país, de imensos recursos, tanto mineiros, como agrícolas, como pecuários, mantém, com a nossa Província de Moçambique, as mais estreitas relações, visto ser, principalmente pelos nossos portos da costa oriental africana, que são feitas quase todas as suas exportações e importações.

A sua rede ferroviária compreende duas partes distintas: uma, na Niassalanda, e outra, nas Rodésias. A primeira, como já referimos em artigo publicado nesta revista, explorada pelos Nyasaland Railways Ltd., compreende a parte do Caminho de Ferro da Beira a Salima, sita em território da Niassalanda, e os serviços de navegação no Lago Niassa. A segunda, explorada pelos Rhodesia Railways, empresa federal, inclui as linhas férreas que servem às duas Rodésias.

A Niassalanda desenvolve-se aproximadamente na direcção Norte-Sul ao longo da margem ocidental do Lago que lhe deu o nome. O Caminho de Ferro é o seu eixo de comunicações e, juntamente com a navegação lacustre, proporciona ao território os seus transportes de base, servindo designadamente Blantyre e Limbe, as duas mais importantes cidades da Niassalanda, recentemente reunidas numa única Municipalidade. As ligações com os restantes centros urbanos do território são asseguradas por empresas de camionagem de passageiros e de mercadorias; neste domínio, a Nyasaland Transport Company disfruta do monopólio quanto aos serviços de passageiros e ela mesma fiscaliza a actividade das concessionárias das carreiras de carga. Os serviços de camionagem ligam em muitos pontos com o Caminho de Ferro e possuem uma rede que inclui todos os aglomerados populacionais de alguma importância, entre os quais destacaremos: a capital da Niassalanda, Zomba, situada no sopé do planalto do mesmo nome, idílico local de repouso e de vilegiatura, e as cidades de Ncheu, Dedza e Lilongwe. Os serviços rodoviários da Niassalanda asseguram ainda ligações com a fronteira portuguesa e do Tanganhica.

Além de diversos comboios, com 3.^a e 4.^a classes apenas, destinados às populações indígenas, circulam semanalmente, entre a Beira e a Niassalanda, um expresso de noite em cada sentido e uma automotora diurna também em cada sentido. Esta, particularmente recomendável pela sua comodidade, faz o percurso entre a Beira e o Limbe em pouco mais de treze horas.

A rede dos Rhodesia Railways compreende, em primeiro lugar, a linha da fronteira portuguesa de Machipanda, no Caminho de Ferro da Beira, a Salisbúria, capital da Federação e também da Rodésia do Sul, seguindo para Bulavaio, principal centro industrial do país, e daí para o Norte, passando sobre o rio Zambeze numa notável ponte imediatamente a jusante das célebres Cataratas de Vitória. Esta é, por assim dizer, a espinha dorsal ferroviária das Rodésias e muito contribuiu para o desenvolvimento das regiões por ela servidas. Pode-se mesmo dizer que o Caminho de Ferro abriu para a civilização toda a vasta zona por onde passa, não havendo mesmo centro urbano algum de importância afastado da via férrea.

Saindo de Machipanda, última estação portuguesa, a linha atravessa a fronteira e encontra logo uma das principais cidades da Rodésia do Sul: Umtali, importante centro ferroviário, industrial e comercial. Salisbúria é origem de dois ramais para regiões agrícolas; é também o centro da indústria rodesiana de tabaco — aí se realizam os maiores leilões de todo o Mundo das valiosas folhas. A linha serve em seguida numerosos aglomerados urbanos que devem a sua importância quer à agricultura quer a riquezas do sub-solo, e, particularmente, quanto a estes, Gwelo, origem do ramal para Fort Victoria. Em seguida, entronca nesta linha o Caminho de Ferro do Limpopo, procedente de Lourenço Marques, ficando, assim, todos os pontos desta linha a partir daqui quase equidistantes dos dois portos: Beira ou Lourenço Marques. Em Bulavaio, têm os Rhodesia Railways a sua sede e as suas principais oficinas; é também o maior entroncamento da Federação: aí convergem, igualmente, a linha procedente da África do Sul e da Bechuanalanda e o ramal de West Nicholson.

Depois de Bulavaio, a linha prossegue para NW,

servindo as grandes minas de carvão de Wankie — de que os próprios Caminhos de Ferro são grandes consumidores. Passa, em seguida, à vista duma das maiores maravilhas do Mundo: as Cataratas de Vitória, nas quais o Zambeze se precipita, ao longo de quase dois quilómetros para profunda garganta. O Zambeze demarca a fronteira entre as duas Rodésias e, ao atravessá-lo, o Caminho de Ferro passa para a Rodésia do Norte e, logo a seguir, encontra a sua antiga Capital, Livingstone — que hoje vive principalmente dos turistas que visitam as Quedas de Água que lhe ficam a curta distância.

Depois de Livingstone, a linha dirige-se para NE, passando em várias povoações que devem o seu progresso à proximidade da via férrea e que são, sobretudo, centros agrícolas.

Atravessa, em seguida, o rio Kafue, afluente do Zambeze, e chega a Lusaca, a actual capital da Rodésia do Norte, que substituiu Livingstone, devido

cobre; aí, a linha ramifica-se, continuando um dos ramos para Catanga, com ligação, portanto, com as redes congoleza e angolana, enquanto os outros servem as cidades mineiras do Copperbelt: Luanshya, Nkana-Kitwe, Chingola, Bancroft e Mufulira.

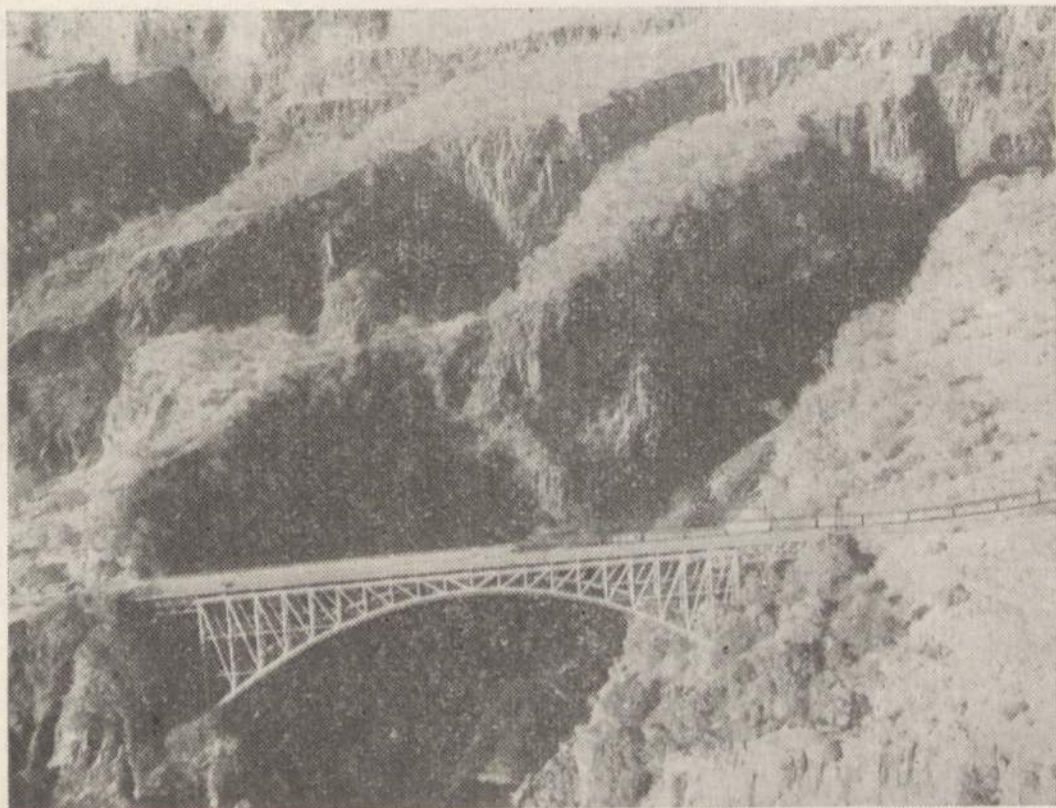
Os Rhodesia Railways, a fim de aumentarem a capacidade das suas linhas principais têm vindo a instalar o Comando de Tráfego Centralizado nas secções mais carregadas. A seu tempo toda a linha de Umtali a Ndola estará equipada com CTC; então, 10 salas de comando dirigirão o tráfego nos dois mil quilómetros que separam as duas estações.

Nas suas artérias mais importantes, os Rhodesia Railways mantêm ligações expressas para passageiros, com material moderníssimo. Como em toda a África, as carruagens das classes superiores são sempre dotadas de assentos conversíveis em camas, para os percursos nocturnos, sem que por isso seja devida qualquer sobretaxa. Apenas pelo aluguer da

✱

A famosa ponte das Cataratas de Vitória, sobre o rio Zambeze. Este precipita-se, a montante desta ponte, para profunda garganta e continua depois em zigue-zagues, como se vê na gravura. O Zambeze separa as Rodésias do Norte e do Sul e, portanto, ao atravessar esta ponte o comboio passa de um para o outro dos dois membros da Federação Centro-Africana

✱



a ser o seu clima muito mais salubre e ficar em posição mais central. Daí partem carreiras de camionagem para a parte oriental da Rodésia do Norte, exploradas por uma das maiores empresas de transportes rodoviários da África Meridional — Central African Road Services, Ltd.. A sede desta importante Companhia é na vizinha cidade de Broken Hill, que o comboio serve, depois de, em Lusaca, tomar a direcção N. É um notável centro mineiro de zinco e chumbo, tendo derivado o seu nome do da cidade mineira australiana de formação semelhante. Broken Hill é também o ponto de transbordo de passageiros e mercadorias destinados às localidades da parte setentrional da Rodésia do Norte, servidas pelos transportes rodoviários acabados de referir.

Finalmente, a linha atinge Ndola, centro comercial e distribuidor da grande zona mineira do Copperbelt, uma das regiões do Globo mais ricas em

roupa de cama — cuja utilização é, aliás, facultativa — é cobrado um módico suplemento.

Com notável êxito, os Rhodesia Railways vêm explorando também um serviço expresso — designado pelo sugestivo nome de *Railstar* — entre Salisbúria, Bulavaio e Ndola. Trata-se duma ligação de grande velocidade entre os principais centros produtores e consumidores das Rodésias, muito apreciada pelo público e que muito veio beneficiar a economia da Federação. Quanto ao restante tráfego de mercadorias dos RR, ele é, principalmente, constituído pelas exportações de minérios e de produtos agrícolas e pelas importações de produtos manufacturados, movimento este que se faz quase exclusivamente pelos nossos portos de Lourenço Marques e da Beira.

O parque de material tractor comporta locomotivas de vapor e Diesel-eléctricas. Como é usual nos caminhos de ferro de pequena bitola de intenso trá-

Imprensa

«O Século»

No dia 4 do corrente mês de Janeiro «O Século» entrou no seu 82.º ano de publicação. Felicitamos, muito cordialmente, por esse facto, não só os seus ilustres Directores srs. João Pereira da Rosa e dr. Guilherme Pereira da Rosa, mas todos quantos, nas suas várias secções, lhe dão constante e prestimosa colaboração.

Fiel ao programa da sua actuação, «O Século» mantém-se ao lado das forças vitais e sãs portuguesas, para que o momento grave, que o País atravessa, se possa ultrapassar e a Pátria «surja mais forte, na força serena que nada destrua.»

fego — e este é o caso das vias africanas — empregam-se, na Rodésia, locomotivas articuladas Garratt.

Além dos serviços ferroviários, os Rhodesia Railways exploram, ainda, transportes por estrada na Rodésia do Sul, hotéis, os restaurantes e cantinas das suas estações e, ainda, as carruagens-restaurantes dos seus comboios.

Os serviços rodoviários dos RR compreendem uma vasta rede de complemento que estende os benefícios do Caminho de Ferro às povoações e estabelecimentos agrícolas, mineiros ou fabris afastados do contacto directo com a via férrea. São, contudo, limitados à Rodésia do Sul.

Um Departamento próprio dos Caminhos de Ferro da Rodésia ocupa-se dos serviços de carácter hoteleiro que acima referimos. Entre os hotéis dos RR, conta-se o das Cataratas de Vitória, estabelecimento de primeira ordem, conhecido em todo o Mundo e que proporciona cómodo alojamento a quantos visitam aquela maravilha de que Livingstone, o seu descobridor, afirmou: «Tão belo cenário é para ser observado pelos anjos nos seus voos». Hoje, qualquer turista pode também voar sobre as famosas Cataratas, em pequenos aviões bimotores que levam pequenos grupos a gozar esse inolvidável espectáculo.

O desenvolvimento dos Caminhos de Ferro da Rodésia prossegue acompanhando de perto o desenvolvimento de toda a Federação. Assim, conquanto por hora não se considere ainda a construção de novas linhas num futuro próximo, os RR têm em execução um vastíssimo plano destinado a melhorar, modernizar e reapterechar a sua rede — mais uma evidente manifestação da perenidade do Caminho de Ferro em todas as partes do Mundo.



PARTE OFICIAL

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

Caminho de Ferro da Beira

Concurso público n.º 13/VO/CFB/61

O «Diário do Governo», n.º 7, III Série, de 9 de Janeiro de 1962, publica o seguinte:

Faz-se público que, em virtude de se reconhecer ser necessário introduzir algumas alterações às condições técnicas do caderno de encargos e às peças desenhadas, foi prorrogada para as 15 horas do dia 26 de Fevereiro de 1962 a data da abertura das propostas do concurso público n.º 13/VO/CFB/61, no edifício do serviço de via e obras do caminho de ferro da Beira, para a arrematação da empreitada para apresentação do projecto e construção das fundações do transbordador das oficinas gerais do caminho de ferro da Beira, que havia sido anunciada pelo *Boletim Oficial* n.º 39, 3.ª série, de 30 de Setembro de 1961, mantendo-se as demais condições do referido anúncio.

Os novos elementos referentes às alterações a introduzir encontram-se à disposição dos concorrentes no edifício do serviço de via e obras no caminho de ferro da Beira.

O programa do concurso, modelo de proposta, caderno de encargos e desenhos encontram-se patentes: em Lisboa, na Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações; em Lourenço Marques, na divisão de estudos e construção; em Inhambane, nos armazéns de Inhambane; na Beira, na secretaria do serviço de via e obras do caminho de ferro da Beira; em Quelimane, nos armazéns de Quelimane, e no Lumbo, nos armazéns de Moçambique.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, Lourenço Marques, 25 de Novembro de 1961. — Pelo Engenheiro Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

Armazéns gerais

2.ª Secção

Concurso n.º 220/61

O «Diário do Governo», n.º 8, III Série, de 10 de Janeiro de 1962, publica o seguinte:

Para os devidos efeitos se esclarece que em todas as posições do concurso n.º 220/61, para o fornecimento de mudanças de via, se prevê o fornecimento dos respectivos aparelhos de manobra.

O aparelho de manobra para as posições n.ºs 10, 11, 12 e 13 deverá ser conforme o desenho n.º 40/19 108, tipo *B Williams*.

O aparelho de manobra para as posições n.ºs 4, 5, 14, 15, 24, 25, 26 e 27 deverá ser do tipo conforme desenho n.º 247/44A.

Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, Lourenço Marques, 29 de Novembro de 1961. — O Director dos Serviços, *Brazão de Freitas*.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

Mais uma vez este ano, apareceu totalmente recamada de fruto, a «figueira sagrada» que existe em Behar, perto de Bengala, há 2 462 anos, junto da qual o príncipe Santama, «iluminado», concebeu a sua doutrina «numa noite de luta contra as potências do mal», e se tornou Buda. Próximo da árvore construiu-se o templo de Buda, um dos mais belos monumentos do sul da Índia, mandado edificar pelo Imperador Asoka. O budismo conta, já, mais de 600 milhões de crentes.

(de *Cote Basque-Soir* – Bayonne)

Na biblioteca da Assembleia Nacional Francesa é proibido fumar. Não se trata, porém, de uma medida de prevenção por causa de possível risco de incêndio, mas sim de uma precaução para evitar que o fumo e a nicotina afectem os célebres tectos pintados por Delacroix.

(de *Il Faro* – Palermo)

O artigo 6.º da secção 16.ª dos Estatutos da Liga dos Cortadores de Vidro, de Bucarest, tem o seguinte texto: «O tesoureiro tem direito de empregar uma estenógrafa. A que escolher deve ser do agrado do presidente».

(de *Republika* – Zagreb)

Estatísticas publicadas recentemente revelam que a União Indiana é o país em que se realizam casamentos entre pessoas mais jovens, e que a Irlanda é o país em que os noivos são mais idosos. O indiano casa-se aos 20 anos e a sua noiva tem, em média, 14 ou 15 anos. Na Irlanda, o noivo conta 31 a 34 anos e a noiva 25 a 26.

(do *Echo de Bearn*)

Córneas de olhos humanos «vivos» são agora transplantadas em operações cirúrgicas de urgência para os olhos dos operados. A experiência tem sido coroada de êxito nos hospitais da Suécia.

(do *New-Road* – Londres)

Um restaurante de N. Iorque em sinal de protesto contra os «snaks-bars», honra-se de ser o mais caro do Mundo: 100 dolares (2.800 escudos) por uma refeição para duas pessoas!

(do semanário *Paravan* Goteburgo)

O arqueólogo dr. Lekey descobriu em Oldwai, nas planícies do Tanganica, o esqueleto quase completo de um dinotério gigante, tipo de elefante pré-histórico (tem cerca de 500 mil anos). O esqueleto ostenta presas de metro e meio de comprimento, partindo da maxila inferior, em curva, na direcção do peito.

(do diário *Voix de la Corieze* – Tule)

As autoridades belgas que superintendem no trânsito, recomendam que se coloquem ao longo das estradas rectas, esculturas abstractas, para evitar que os automobilistas se aborreçam e adormeçam.

(da revista *Dedalo* – Bari)

Na costa do Nortemberland os mexilhões, atraídos pela água atirada para o porto pelas condutas da central eléctrica, agarram-se a estas e em vários pontos formam bancos com metros de espessura, ameaçando interromper o funcionamento daquela instalação que custou cerca de três mil contos.

(do *Tokio Nichimichi* – Toquio)

O recorde mundial da indústria hoteleira pertence a Waikiki (ilhas Haway): 300.000 turistas passam anualmente pelos seus hotéis, muitos dos quais dispõem de 800 a 1.000 quartos.

(de *El Pueblo Vasco* – Bilbau)

Imprensa Técnica

Revista «Transportes»

Acaba de nos ser comunicado que a excelente revista «Transportes», fundada em 1926, e era editada, em Madrid, pelo Instituto del Transporte, suspendeu a sua publicação, por tempo indeterminado.

O Instituto del Transporte vai, porém, procurar que a comunicação com os seus subscritores e o intercâmbio profissional com as entidades e órgãos da Imprensa, nacionais e estrangeiras, que figuram no círculo das suas relações, seja suprida durante a ausência daquela velha publicação, com a edição de estudos retrospectivos, monografias, comentário, sínteses informativas e outros textos análogos, que irão saindo em datas oportunas.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Janeiro de 1912)

Na zona central

Foi ha mezes determinado que uma comissão technica revisse o plano das linhas complementares da zona central do paiz, compreendida entre o Mondego e o Tejo, a fim de se modificar e completar a sua classificação. Está correndo o inquerito, pelo que vem a proposito algumas considerações sobre a principal modificação por aquella commissão proposta.

Como é sabido, o plano resultante do inquerito de 1904 comprehendia várias linhas de via larga, ligando as linhas de Oeste com a de Leste e com o ramal de Cascaes, e um numeroso grupo de via reduzida a saber:

Rio Maior a Santa Comba, passando por Alcanena, Torres Novas, Entroncamento, Thomar, Louzã e Arganil.

Entroncamento à Chamusca.

Arganil a Gouveia, passando por Ceia.

Mangualde a Gouveia.

Santa Ovaia á Covilhã e Caria, atravessando a serra da Estrella na portella da Teixeira e passando por Tortozendo

Thomar a Salvaterra do Extremo, por Ferreira do Zezere, Certã, Proença a Nova, Castello Branco e Idanha a Nova.

Idanha a Penamacor, ramificação da anterior.

Sobreira a Villa Velha de Rodam, ramificação da de Thomar a Salvaterra.

Tromar á Nazareth, por Ourem, Porto de Moz e Alcobaça.

Porto de Moz a Leiria, ramal da precedente, passando pela Batalha e entestando na linha de Oeste.

Havia neste plano linhas cuja directriz soffria contestação, não devendo a sua escolha ser definitiva sem um reconhecimento sob o ponto de vista technico e economico.

O plano da commissão foi submetido ao juizo da Commissão superior de guerra e do Conselho superior de Obras Publicas, sendo divergentes os pareceres emitidos no que respeitava a algumas linhas.

Seguidos esses tramites, chegou afinal o processo em 1907 ás mãos do minitro d'então, conselheiro Malheiro Reymão, que por decreto de 19 de agosto daquelle anno, classificou parte das linhas propostas. No relatório que o precedeu ponderava-se que, em vista da divergencia de opiniões das corporações consultivas ácerca de algumas linhas, convinha classificar apenas desde logo que as tivessem obtido conformidade de votos, adiando a classificação de outras:

«que se não afiguram de utilidade immediata ou parecem de duvidosa exequibilidade pela desproporção entre o seu elevado custo e diminuto rendimento, que por certo não constituiria incentivo para a organização d'empresas ou companhias que se abalançassem á sua construção sem garantia de juro ou outra forma de subvenção, que não permittem nem as circumstancias do Thesouro nem a procedencia que devem ter para as linhas complementares das do Estado as quantias disponiveis do fundo especial dos caminhos de ferro. Não tem portanto o plano que tenho a honra de submeter ao elevado criterio de Vossa Majestade a pretensão de ser um delineamento completo da rêde ferroviária da rêde central do paiz; elle representa apenas a fixação das linhas de mais reconhecida vantagem para essa região. A natural evolução economica do meio e os demorados reconhecimentos a que é conveniente proceder irão sucessivamente ajuntando outras linhas que convenha addicionar ao plano proposto, analogamente ao

que se deu com a rêde ao sul do Tejo, á qual foram, posteriormente á sua decretação, additadas as linhas de Portalegre e do Sorraia e os ramaes de Aldegallega a Montemor».

Relevem-me os leitores a citação, por demais extensa talvez, conveniente porém para restabelecer a verdade dos factos e recordar o criterio a que aquelle ministro subordinou o decreto. Nenhum fundamento ha para lendas, que attribuem a influencia de *caciques* a resolução que resultou unicamente dos pareceres das estações consultivas.

O decreto classificou pois, alem das linhas de via larga propostas, as seguintes de via reduzida:

Entroncamento a Gouveia por Thomar, Miranda, Louzã, Arganil e Ceia.

Santa Ovaia á Covilhã.

Arganil a Santa Comba.

Mangualde a Gouveia.

Logo após a classificação surgiram varios pedidos de concessão da linha do Entroncamento a Gouveia.

Pela sua parte as Companhias Real e a da Beira Alta protestaram de antemão contra essa concessão, por seguir a linha parallelamente á do Norte primeiro e depois á da Beira Alta, dentro das respectivas zonas de protecção.

O Conselho superior de Obras Publicas foi de parecer que não convinha conceder a linha sem se achar resolvida essa questão previa posta pela Companhia.

Mais tarde em 1909, tratava-se de continuar a linha do Sado, para o que se perdera em 1907 o ensejo de haver recursos disp. níveis para o respectivo encargo ao fundo especial e offerta para a realização do emprestimo em optimas condições. Era preciso auctorização parlamentar para os adeantamentos do Thesouro ao fundo especial, caso fossem necessarios, pelo que se elaborou e foi apresentado uma proposta de lei, que abrangia pela mesma forma a conclusão dos trabalhos mais urgentes do prolongamento do Barreiro a Cacilhas.

Tinha o conselheiro Barjona de Freitas o maior empenho de promover a construcção da linha, cujo alcance economico reconhecia. Para remover embaraços no seio da Commissão de Obras Publicas, acceitou pois o inopinado enxerto, no projecto, de um artigo e uma base, auctorizando o primeiro a construcção das linhas de via estreita classificadas pelo decreto de 1907 e a segunda destinando aos encargos respectivos a importancia do imposto de transito sobre a pequena velocidade nas linhas do Norte e Leste, que a partir de Abril de 1911 reverteria para o Thesouro.

O mais curioso é que reterindo-se a base ao artigo 2.º que se dera o n.º 2 no projecto, esse artigo passou a ter o n.º 3, por ter sido acrescentado durante a discussão outro, que lhe occupou o lugar, relativo á construcção do ramal de Sines. Esqueceram-se porem de emendar a base 6.ª, que manteve a referencia á numeração primitiva dos artigos, de modo que aquella receita ficou attribuida ao ramal, o qual porém só pôde ser construido quando o excesso do rendimento da linha do Sado comporte o encargo da annuidade.

E assim passou o encargo na camara dos deputados, na dos pares, na commissão de redacção, até sair a carta de lei com esse erro flagrante.

Não termina porém aqui a historia.

A receita do imposto de transito ficou por lei com destino especial, não podendo pois ter outra applicação. No orçamento de 1911-1912, segundo a regra da unidade do orçamento que abrange todas as receitas e encargos, devia ser aquella descrita na receita, mas na despesa devia ser reservada para o fim especial que a lei lhe attribue. E como, segundo a lei da contabilidade, o orçamento deve ser apenas a traducção em numeros, das leis vigentes, não sendo licito alteral-as, explicita ou implicitamente, pela lei de meios, esse preceito foi infringido por omissão no orçamento ultimamente votado.

Figura, com effeito, na capitulo 2.º, art.º 44.º das receitas,

imposto de transito, a quantia de 93:600\$000 réis sob a rubrica: *imposto no preço de condução de mercadorias em pequena velocidade nas linhas de Norte-Leste.*

Na despesa nada. Some-se pois aquella receita na vora-gem do Thesouro, sendo assim desviada da sua applicação legal, o que não viram as varias entidades que intervieram na elaboração e aprovação do orçamento, apesar de haver no Parlamento quem se tenha interessado vivamente pela cons-trucção das linhas da zona central.

Feche nos este parenthesis, que tem o seu interesse, para prosseguir o exame da questão.

Perante novos pedidos de concessão, que se tem succe-dido, um qualquer dos cinco ministros que desde outubro de 1910 têm gerido a pasta do fomento nomeou, como atraz referi, uma commissão technica para a revisão do plano.

Submetteu esta a inquerito uma linha de via larga do Entroncamento a Leiria por Torres Novas, Alcanena, Porto de Moz e Batalha, com um ramal para Nazareth, em substitui-ção do grupo de via reduzida proposto, *depois de vasto inqu-e-rito*, pela primeira commissão: Thomar á Nazareth, ramal de Leiria, e Entroncamento a Rio Maior, ligando a linha de Setil a Peniche com a do Entroncamento a Gouveia.

Seja-me licito emittir o meu parecer, por desautorizado que seja, sobre o caso. Discordo da alteração proposta, já pela directriz seguida, já pela largura da via adoptada.

A linha de Nazareth a Thomar, completada com o troço Thomar-Entroncamento, constituia uma das mais importantes linhas de turismo. E' sabido que já hoje são numerosos os excursionistas estrangeiros, que em rapida visita ao paiz, abri-angem na mesma excursão Alcobaça, Batalha e Thomar ou Leiria, Batalha e Thomar.

A linha da Nazareth a Thomar satisfazia plenamente essa necessidade. O passageiro que ia de Lisboa pela linha de Oeste tomaria a transversal nas alturas da Nazareth podendo visitar esta praia se lhe aprouvesse, ou ir logo emprehender a romaria historica e artistica por Alcobaça, Batalha e Thomar, indo a Leiria e voltando, e retrocedendo de Thomar ao Entron-camento para voltar a Lisboa. O ramal seria pois apenas da Batalha a Leiria.

Não é a região destinada de valor economico, de modo que o trafego proprio não seria despiciendo, mas avultaria nelle o excursionismo, podendo atingir muitos milhares de passageiros por anno. Havia que atravessar a cumeada que separa o valle da Batalha de Villa Nova de Ourem podendo ser que conviesse, para uma construcção economica sem excessivos alongamentos, o recurso a uma linha mixta com alguns troços de cremalheira, a que se recorre com tanta fre-quencia em casos analogos.

Quando se julgasse conveniente servir Torres Novas e Alcanena por caminho de ferro, lá estava para isso o troço do Entroncamento a Rio Maior, de via estreita, não isolado, mas continuando o que vinha de Thomar. E em região tão accidentada como a do centro estava naturalmente indicado o largo emprego da via reduzida com a facilidade de adapta-ção ao terreno, que lhe dá o baixo limite dos raios das curvas, descendo a 100^m e mesmo 75 ou 80^m sem inconveniente e com-portando ainda o recurso á cremalheira para certas secções de maior difficuldade, que não comportem obras de arte excepcionalmente dispendiosas.

Em vez da linha de turismo tão racionalmente delineada e constituindo o commodo e facil itinerário por Alcobaça, Batalha e Thomar, como romaria adicional a Leiria, propõe-se uma linha que parece principalmente destinada *primo* a servir Torres Novas, *secundo* a ligar Leiria com o Entroncamento, deixando Thomar fora do itinerário directo do turismo e cons-tituindo para este objectivo adicional e separado, pouco commodo para visitar portanto. A passagem da serra de Minde que descae abruptamente para Porto de Moz, tornará decerto a linha sinuosa alongando-a bastante.

O emprego da via larga parece dictado pela preocupação de evitar baldeações e facultar o aproveitamento do material circulante das linhas existentes, embora mediante considerável agravamento do custo da construcção, que pode não ser grande em região de planície, mas que avulta muito em terreno accidentado.

E' preciso, porém, reduzir ás justas proporções essas razões que se costumam invocar a favor da via larga.

Para os passageiros o trasbordo nos entroncamentos das transversaes é quasi sempre inevitavel, e é com o trafego de passageiros que mais se deve contar naquella linha. Essa necessidade pode até constituir um bem, levando a empregar em linha de turismo, com percursos curtos, material adequado para se poder ver a paisagem, e muito diverso nas suas exi-gencias do que se destina a viagens longas.

Para a mercadoria, salvo excepções, o onus da baldeação pouco vale e pode ser bem balanceado pela economia na cons-trucção. Se na zona entre as linhas do Norte e do Oeste se renuncia á via estreita, que no plano primitivo fazia aliás systema com as outras linhas planeadas, não ha razão para a manter na zona a Nascente, cujos caminhos de ferro, custar-ão, com a via larga, quantias muito superiores ao que aconselha a sua modesta, mas util, funcção. Os beneficios da via-ção acelerada terão de se restringir e mais uma vez o optimo terá sido inimigo do bom.

Em vez desta alteração de uma linha, que só levantava objecções nimamente meticulosas de estrategicos de gabi-nete, quando se previa a sua continuidade até á fronteira, offerecendo caminho aos Malbournough que nos viessem visi-tar em som de guerra, preferiria ver estudada a fundo a ques-tão da viação acelerada na bacia do Zezere com reconheci-mentos technico-economicos da região, não pela elaboração *secundum artem* de ante-projectos minuciosos, mas por estu-dos largos apoiados no exame de carta e do terreno e basea-dos no conhecimento dos elementos provaveis do trafego.

Deve-se ir de Thomar á Certã com um simples ramal? Vale a pena prolongar essa linha até á da Beira Baixa, quer na direcção da Covilhã, quer na de Castelo Branco? Deve-se limitar a linha do Entroncamento a Gouveia ao troço que vae até Miranda e Arganil e substituir o resto por ramal ou ramais, que venham a alimentar a linha da Beira Alta, aproveitando, ou não, o leito de estradas e a energia das quedas de agua para a tracção electrica?

Esse é, a meu ver, o problema de grande alcance, que se queria estudado a longos traços com a segurança de vistas e bom criterio. Enquanto o não fôr, faltarão as bases para o delineamento seguro de boa parte da rede complementar do centro. Dos esclarecimentos obtidos resultaria a escolha das melhores directrizes e a fixação do tipo de via, que, mais racionalmente, se poderia adoptar.

Diz-se que o homem é um animal racional. E', com effeito ilumina-o a luz da razão, mas quase sempre pelas costas. Em materia social, o racional é o improvavel.

J. Fernando de Sousa

Linhas Portuguezas

Valle do Vouga. — As camaras municipais de Vouzella, Oliveira de Frades e S. Pedro do Sul representaram ao governo pedindo para que a commissão nomeada para apreciar as diversas representações feitas sobre o traçado desta linha dê com urgência o seu parecer.

— O conselho superior de obras publicas deu parecer favoravel ácerca da nova conta da garantia de juros da linha ferrea do Valle do Vouga, relativa ao anno de 1910 a 1911.

Lourenço Marques. — Vae ser aberto concurso para o fornecimento de 4 locomotivas do typo *Mallet*, de 6 eixos conjugados 3 a 3, e 4 cylindros, sendo 2 de alta e 2 de baixa pressão, desenvolvendo grande esforço de tracção, a fim de serem utilizadas no serviço de mercadorias, desta linha.

Aviação

Por FERNANDO ALMIRO VALE

Os manuais e catálogos do «DC-8» fizeram da «Douglas» uma grande firma editora

A maior editorial americana para lá do Mississipi é uma fábrica de aviões. Trata-se da Douglas Aircraft Corporation, cuja editora em Rawndale, na Califórnia, emprega mais de 1.200 pessoas na composição e impressão de Manuais, não só para a Scandinavian Airlines System, como para outros clientes da referida fábrica.

Só para o gigantesco DC-8—a aeronave almirante da frota de jactos puros da S. A. S.—edita a «Douglas» dezasseis publicações diferentes. Para a utilização e manutenção dos «DC-8»—que voam agora em todas as rotas intercontinentais daquela Companhia—existem nos seus arquivos mais de duas toneladas de importantes catálogos e manuais dos quais o principal é o «Guia de Estudo» com 3.000 páginas e 15 centímetros de espessura. O «Guia de Estudo» destina-se ao treino dos mecânicos e técnicos e abrange matéria que vai desde a descrição da cabine de pilotagem até à limpeza dos «toilettes».

Há depois o «Manual de Manutenção», um volume de 5.600 páginas e 16 quilos de peso, cada exemplar.

O Manual ficaria incompleto sem o «Catálogo Ilustrado de Componentes», que no seu texto e gra-

vuras descreve as peças—cerca de um milhão—que fazem parte de um jacto «DC-8».

Segue-se o «Guia de Estudo de Voo» e o «Manual de Operação» repleto de dados para o Comandante e outros tripulantes da cabine do «DC-8».

O complemento destes manuais sob um grande número de outras publicações: «Catálogo de preços de peças sobressalentes», «Manual de Revisões», «Manual de Reparações da Estrutura», «Manual de Sobressalentes Desmontáveis» e «Manual Ilustrado de Instrução».

O XXV aniversário da «Revista do Ar»

A «Revista do Ar», órgão do Aero Clube de Portugal, a mais completa publicação da especialidade que se publica em Portugal Continental e Ultramarino, acaba de completar o seu 25.º aniversário.

Felicitemos vivamente a direcção da Revista na pessoa do seu esforçado director e editor, sr. Coronel Pedro Pinheiro Corrêa.

Um tempo recorde no voo Rio de Janeiro-Lisboa

Um avião da «Panair do Brasil» bateu há dias o recorde de velocidade no percurso Rio de Janeiro-Lisboa, travessia que efectuou em 8 horas e 25 mi-



O comandante e a tripulação do «Douglas DC-8 da Panair» que bateu o recorde de velocidade no voo Rio de Janeiro-Lisboa

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

Na linha férrea de Moçâmedes foi inaugurado em Dezembro passado um troço entre Cuchi e Vila Serpa Pinto, capital do novo distrito de Cuando-Cubango.

O novo troço ferroviário, que tem a extensão de 95 quilómetros, aumentou a linha férrea de Moçâmedes para 750 quilómetros, concorrendo assim para assegurar àquela vasta região do sueste de Angola novas possibilidades de progresso.

Presidiu à inauguração o Governador-Geral de Angola, General Venâncio Deslandes que no discurso que proferiu afirmou que o facto constituía uma demonstração de que Portugal estava firmemente decidido a permanecer nos seus territórios de África.

Disse ainda o sr. Governador-Geral que o Governo tem em estudo a aplicação de outros meios para facilitar e promover o desenvolvimento da região, devendo Vila Serpa Pinto ser largamente beneficiada pela realização de um plano de estradas que já está a executar-se.

nutos de voo (menos 9 minutos que o recorde anterior). Tratava-se do «DC-8» — Matrícula PP-PDS — comandado pelo piloto Vilhena, 1.º oficial Rocha, 2.º oficial Fraga, navegador Liboes, etc.; a bordo viajava o sr. dr. Paulo Sampaio, presidente da «Panair».

Primeira ligação aérea Paris-Santiago do Chile

A primeira ligação semanal, pela Air France Paris-Santiago do Chile (via Lisboa) Santa Maria, Pointe-à-Prite, Caracas, Bogotá e Lima realizou-se no passado dia 2 de Novembro, com um Boeing-Intercontinental, viagem em que tomaram parte o sr. Joseph Roos, presidente da Companhia, M.^{me} Guillaumet, viúva de Henry Guillaumet, piloto da «Aèro-postale» e pioneiro desta linha, assim como dois outros outros pioneiros dos tempos heróicos Charles Ruhert e Oliver Courtand, navegador, o oficial-rádio, da «Aèro-postale».

Relatório e contas de 1961, da TAP

Está publicado o Relatório e Contas do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal dos Transportes Aéreos Portugueses, referente ao exercício de 1960. Bem elaborado documento, ele salienta, duma maneira clara, o franco desenvolvimento daquela Companhia Nacional, a sua evolução, os problemas da vida interna, o reapetrechamento da sua frota, o panorama aeronáutico português, a política Aérea Nacional, análises sobre as linhas do Porto, Madeira, Guiné e África, actividades, serviços, etc. Extenso e elucidativo parecer, é um documento vivo que honra o seu Conselho de Administração, que felicitamos na pessoa do seu ilustre presidente, sr. eng.º Alfredo Vaz Pinto.

Os nossos mortos

Comendador Álvaro Portela

A notícia, por inesperada, do falecimento do nosso querido amigo e colaborador, sr. Álvaro Portela, causou-nos a mais dolorosa impressão. O seu estado de saúde não era assim tão grave que causasse sérias apreensões sobre o resultado da operação a que se submetera numa famosa clínica de New York e que decorrera com êxito. Infelizmente, o nosso saudoso amigo foi vítima de outra doença que se manifestou dias após a intervenção cirúrgica.

O cadáver do sr. comendador Álvaro Portela,



que exercia, no Porto, o cargo de cônsul da Colômbia, veio de avião dos Estados Unidos para Lisboa, sendo daqui conduzido, em carro funerário, para a capital do Norte, tendo ficado depositado, até à hora do saimento do funeral para o cemitério de Agramonte, nos Laboratórios «Bial», de que o extinto era fundador e director.

À família do ilustre extinto, e em especial a sua viúva, sr.^a D. Maria do Carmo Carmona Costa Portela, e a seu filho, sr. António Emílio Martins Portela, apresentamos os nossos pêsames.

Brindes e Calendários

Para o decorrente ano de 1962, tiveram a amabilidade de oferecer excelentes calendários, alguns deles ilustrados com sugestivas estampas, as seguintes firmas e entidades: Direcção Geral do Turismo Espanhol, Instituto Missionário dos Sacerdotes do Sagrado Coração [Coimbra], Papelaria Fernandes, Estores Vitória, Lumiar (ENAE), Henschel-Werke GMBH [Germany] e Manuel Reis Morais & Irmão.

Os nossos agradecimentos.

Recortes sem comentários

Escândalo dum especialista em cirurgia plástica

O Dr. Roberto Farina, especialista em cirurgia estética, provocou um escândalo em São Paulo anunciando, na Sociedade de Medicina desta cidade brasileira, que modificara a boca de algumas senhoras de sociedade, tomando como modelo a da Brigitte Bardot.

«Graças a mim, afirmou, várias senhoras, que até agora tinham lábios vulgares acrescentaram aos seus encantos o «beicinho» infantil da célebre actriz francesa».

Não se contentando em pregar a «Bardotização» dos lábios, o Dr. Roberto Farina declarou aos seus colegas que consegue fazer outra operação para dar relevo às maçãs do rosto e dar forma de «amêndoa» aos olhos, que emprestam aos rostos femininos sedução mais exótica, tipo mongol, que, na sua opinião, se harmoniza bastante com o «beicinho» Bardot.

Os membros da Sociedade de Medicina de São Paulo não se mostraram impressionados com as operações do Dr. Farina e declararam que eram experiências sem interesse para a ciência.

Embora a Sociedade se recuse a dar a menção honrosa que o Dr. Farina sonhara, a sala de espera do cirurgião está cada vez mais concorrida...

(Do Jornal do Médico)

A população portuguesa ascendeu em 1960 a 9.532.107 indivíduos

O «Anuário Estatístico» relativo a 1960, apresenta os números do movimento anual das diversas actividades nacionais.

Neste capítulo são apresentados elementos respeitantes a áreas, situação geográfica, extensão das fronteiras, rios, serras e clima do território metropolitano.

Durante esse ano realizaram-se 60.457 casamentos, os nascimentos totalizaram 213.895 e os óbitos 95.007.

A população do continente e ilhas, acrescidas dos excedentes de vidas de 1951/60 computar-se-ia, em fins de 1960, em 9.532.107.

Pelas fronteiras do continente entraram 696.939 passageiros e saíram 716.397, sendo o movimento de passageiros com as províncias ultramarinas traduzido por 32.028 pessoas embarcadas e 21.613 desembarcadas. Houve 32.318 emigrantes, 1.860 emigrantes retornados e 20.514 estrangeiros que legalizaram a sua residência no continente e ilhas adjacentes.

A tatuagem no Estado de Nova Iorque

O Departamento de Saúde Pública do Estado de Nova Iorque proibiu a tatuagem do corpo humano para evitar hepatites.

33 casos de hepatite, um deles mortal, foram assinalados nos últimos três anos em Nova Iorque, devidos a tatuagens praticadas com agulhas esterilizadas e com corantes impuros.

Segundo um informador daquele departamento, entre 6 a 10 mil pessoas fazem-se tatuar anualmente em Nova Iorque. Seis «salões» de tatuagem, instalados em Brooklyn, Coney Island e em Manhattan, encontram-se permanentemente abertos ao público.

(Do Jornal do Médico)

Mais mulheres do que homens

Existem poucos homens em disposição de se casarem tanto na Alemanha Oriental como Ocidental — mas, em França, as raparigas desfrutam de excelentes oportunidades de contrair matrimónio.

As últimas estatísticas oficiais revelaram que existem 11.571.000 mulheres e 11.639.000 homens entre as idades de 20 a 59 anos em França, mas na Alemanha Oriental há 56 por cento mais de mulheres do que de homens, e na Alemanha Ocidental 17 por cento mais em relação ao sexo masculino.

Os únicos outros países além da França com um equilíbrio estável de sexos são o Brasil, Dinamarca e Suécia.

Os Estados Unidos possuem 1.500.000 mulheres a mais do que homens. A superioridade numérica do sexo feminino sobre o masculino é igualmente notada em Portugal, México, Coreia, Japão, Áustria, Bélgica, Grã-Bretanha, Espanha, Finlândia, Itália, Suíça e Jugoslávia.

(Do Jornal do Médico)

As injeções entram em descrédito no Japão...

Mais um doente de Tóquio, uma rapariga de vinte e dois anos, faleceu em consequência de uma injeção de penicilina.

As estatísticas mostram que, em 1959, quatrocentas e dezasseis pessoas morreram no Japão devido a reacções violentas e graves provocadas pela administração de injeções, não só daquele antibiótico como de outros medicamentos. As vítimas referentes a 1960 totalizaram cento e quarenta e sete. Por esse motivo, as formas de administração por via oral estão a merecer uma progressiva preferência.

(Do jornal O Médico)

Paixão pelo Caminho de Ferro

SAN SEBASTIAN, 25 de Dezembro — Faleceu ontem, nesta cidade, José Maria Mencos Rebolledo de Palafox, duque de Saragoça, conde dos Arcos, marquês de Canazar e de Lhezana, duas vezes Grande de Espanha.

Contava 85 anos.

O seu nome foi extremamente popular, antes da queda da Monarquia, quando se oferecera para maquinista dos comboios especiais em que viajava a Família Real.

A sua lealdade aos Reis e a sua paixão pelos caminhos de ferro foram pontos essenciais da sua personalidade. — ANI.

Um caso pouco vulgar

ROMA, 28 de Dezembro — O alfaiate Pelli, que está em precária situação financeira, resolveu pôr termo à vida. Escolheu uma rua deserta da cidade para executar o triste projecto e disparou o revólver dentro da boca... Mas, nada aconteceu. O homem ficou de pé, sem perder uma gota de sangue! A bala ficou entalada na nuca e obstruiu a ferida. Surpreendido e assustado por continuar vivo, Pelli dirigiu-se para uma paragem dos «eléctricos», tomou um carro e passada meia hora apeou-se em frente ao hospital. O médico de serviço só admitiu a verdade depois de ter radiografado o curioso caso.

Linhas Estrangeiras

FRANÇA A Sociedade de Estudos da Ponte sobre o Canal da Mancha concluiu um projecto de construção e exploração de uma ponte de 33 200 metros de extensão a 70 metros de altura sobre o mar, entre Dover e o cabo Blanc-Nez, próximo de Calais, no qual serão instaladas duas linhas férreas e cinco faixas para camionagem e mais duas para veículos de duas rodas.

Este projecto já foi entregue pelo presidente da referida Sociedade de Estudos da Ponte sobre a Mancha, M. Jules Moch, aos membros do Governo que têm atribuições para examinar este projecto técnico e suas consequências económicas para a expansão da Europa em geral e da França em particular.

ITALIA Os Caminhos de Ferro Italianos conseguirão evitar quase completamente os desastres devidos às passagens de nível, com as obras em curso para a eliminação das mesmas e, em primeiro lugar, das 500 mais perigosas. Com essas obras, que prevêm uma despesa de 25 biliões de liras, será melhorada, ainda mais, a segurança do tráfego nos caminhos de ferro italianos, onde já são raríssimos os desastres.

As estatísticas indicam ter-se verificado, até agora, apenas um desastre em cada 700 mil «comboios-quilómetro».

O programa completo das obras de renovação nos caminhos de ferro italianos, prevê uma despesa total de 800 biliões de liras.

SUIÇA A modernização dos serviços ferroviários na Suíça foi dotada recentemente com duas grandes contribuições: a aquisição de equipamento electrónico para controlo estatístico e de tarifas, e a entrada em tráfego de quatro novos comboios de passageiros, cada um com cinco carruagens, tipo TEE (Trans Europe Express), capaz de operar sob quatro diferentes sistemas de tracção eléctrica.

Essas composições têm tido grande aceitação na Europa Ocidental e fazem hoje a ligação entre 80 cidades de diversos países.

Procedeu a uma operação de urgência — e, agora, é que o estado do pobre alfaiate é grave. — (F. P.).

Foi proibida na Itália a publicidade do tabaco

A Comissão de Saúde Pública do Parlamento italiano aprovou um projecto de lei que proíbe a publicidade do tabaco.

Um informador da Comissão disse que essa decisão foi motivada pelo comprovado perigo que o tabaco representa para a saúde.

(Do Jornal do Médico)

Os nossos colaboradores

António Emílio Martins Portela

Pelo falecimento de seu pai, nosso saudoso amigo, sr. Álvaro Portela, que durante muitos anos colaborou connosco, como secretário da Redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», assume esse cargo o nosso querido amigo sr. António Emílio Martins Portela.

Jovem, dinâmico, viajado, bastante culto, que já, na qualidade de instrutor dirigente da Mocidade Portuguesa, dera provas de homem de acção, o sr. António Emílio Martins Portela, cursou algumas



cadeiras da Faculdade de Farmácia do Porto, fez um curso especial no «Conservatoire National des Arts et Métiers» de Paris, e realizou estágios e visitas de estudo em diversos centros científicos e industriais de alguns países da Europa (Inglaterra, França, Bélgica, Holanda, Alemanha, Itália, Suíça, Dinamarca e Suécia) e da América do Sul (Brasil e Argentina).

Dirige actualmente, no Porto, os Laboratórios Bial e a firma Rolim Comercial S. A. R. L.

É, por tudo, um valor que entra para o serviço desta nossa publicação.

É também, desde 1952, chanceler do Consulado da Colômbia, no Porto.

É este o nosso novo colaborador que, desde o presente número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», assume o cargo de secretário da Redacção.

Publicações recebidas

Transportes Terrestres—*Anuário Estatístico (1960)*

A Direcção-Geral dos Transportes Terrestres acaba de distribuir o «Anuário Estatístico» referente a 1960. Trata-se, como é bem de ver, de um documento de bastante interesse. A simples leitura dos diversos capítulos que constituem o Plano ou o Índice da publicação presente é suficiente para provocar esse interesse. Na Parte I—Transportes—o Título I contém matéria referente aos Caminhos de Ferro (Rede e material circulante, Exploração e Circulação). É esse o título que mais nos interessa.

De 1945 a 1960 a rede da C. P. foi acrescentada com as seguintes novas aquisições:

Na via larga:

Locomotivas a vapor—26; locomotivas Diesel Eléctricas—29; locomotivas eléctricas—15; automotoras com motor de explosão—5; automotoras Diesel—27; automotoras Diesel Eléctricas—25; automotoras eléctricas—25; tractores Diesel—6; tractores Diesel Eléctricos—30; carruagens—94; vagões—1.030; vagões particulares—64; furgões—5;

Na via estreita:

Automotoras com motor de explosão—5; automotoras Diesel—3; automotoras Diesel eléctricas—10; carruagens—8; vagões—65; furgões—3.

No mesmo período de tempo, as aquisições novas da linha da Sociedade Estoril foram estas:

Locomotivas eléctricas—1; automotoras eléctricas—14; carruagens—20; vagões—9.

O movimento de passageiros tanto na rede da C. P. como na Linha da Sociedade Estoril desde 1956 vem subindo sensivelmente. Com efeito, o número de passageiros (em milhares) que, na C. P. foi, em 1956, de 55 051, subiu, no ano seguinte, a 59 715, a 65 280, em 1958; a 70 493, em 1959, e a 76 787, em 1960.

Na Linha da Sociedade Estoril, o número registado de passageiros (em milhares) em 1956 foi de 17 273; em 1957, de 18 647; em 1958, de 19 844; em 1959, de 21 184, e 22 006, em 1960.

No referente a transporte de mercadorias, o volume (em toneladas) foi diminuindo de 1956 a 1960.

Na rede da C. P., o volume de mercadorias transportadas em 1956 foi de 3 974 008; em 1957, foi de 3 952 687; em 1958 foi de 3 739 717; em 1959, o número de toneladas registou mais uma queda: 3 732 459; em 1960, uma nova queda: 3 698 119.

Na Linha do Estoril, o volume das mercadorias transportadas que, em 1956, atingira 36 898 toneladas, desceu para 31 121, em 1958; subiu em 1959 para 36 283 e, em 1960, não foi além de 31 643 ton.

Não há tempo a perder... (1976... 1971... 1968... 1962...) — Pelo Dr. Armando Gibert

O sr. Doutor Armando Gibert, um dos principais directores da Companhia Portuguesa de Indústrias Nucleares, reeditou, recentemente, em separata do «Boletim» daquela Companhia, o artigo da sua autoria e intitulado *Não há tempo a perder...*

Esse artigo foi escrito a propósito de a Companhia Portuguesa de Indústrias Nucleares ter entregue ao Governo, na pessoa do sr. Ministro da Economia, Prof. José Ferreira Dias, uma exposição e requerimento, acompanhados de um conjunto de Estudos e de Notas Técnicas, reunindo em cerca de 4.000 páginas, agrupadas em 40 volumes, o essencial dos trabalhos realizados pela C. P. I. N. no quadro da 1.^a fase da consecução dos seus objectivos sociais.

Esse conjunto de trabalhos é precedido de uma Memória Descritiva que procura cumprir as suas funções próprias num resumo de 27 páginas apenas.

O trabalho do sr. Doutor Armando Gibert termina com estas palavras:

«Em conclusão, a não existência próxima, em Portugal, de uma central nuclear experimental (pequena ou grande, não é o que aqui está em causa) pode privar-nos por algumas décadas de quaisquer velocidades de independência no sector nuclear e pode amarrar-nos, no jogo circunstancial da oferta e da procura, ao tempo das decisões, a soluções menos interessantes, eventualmente até dispersas, para resolver o problema iniludível da garantia de formação do pessoal operacional, independentemente das vantagens de ordem económica-industrial já antes assinaladas».

Dicionário Biográfico Universal de Autores

Como já noticiámos, vão Realizações Artis, em colaboração com a casa editora Valentino Bompiani, de Milão, publicar o «Dicionário Biográfico Universal de Autores». Contudo, e apesar da sua completíssima documentação crítica, biográfica e iconográfica nas suas várias edições estrangeiras, resolveram os editores tornar esta obra definitiva na parte respeitante à vida cultural luso-brasileira, ampliando-a aos interesses e necessidades do público a que se destina agora, buscando colaboradores que, pela qualidade e valor incontestados, pudéssemos ombrear com os nomes prestigiosos da crítica literária, científica, artística e musical que haviam preparado este já hoje famoso Dicionário. A escolha recaiu nos Drs. Luís Albuquerque, João de Freitas Branco, Jacinto Prado Coelho e Armando Vieira Santos que, pelo que representam em cada um dos sectores a que se dedicam, são garantia insofismável do nível e da seriedade do trabalho para que foram chamados. Assim, estamos certos, a publicação em Portugal do «Dicionário Biográfico Universal de Autores» constituirá para além do excepcional interesse que tem um empreendimento desta natureza, um instrumento cultural indispensável, cujo valor didáctico preencherá uma lacuna importante da nossa bibliografia.



Como viajavam as feras há mais de meio século

Não é de hoje o comércio de feras, quer para as companhias de circo quer, principalmente, para as colecções dos jardins zoológicos da Europa.

Aí por 1900, a casa Hagenbeck, que representava um dos mais importantes comerciantes de feras, tinha em todas as partes do Mundo agentes fornecedores, ou sejam caçadores de animais vivos.

Estes fornecedores encarregavam-se não só de caçar os animais mas também de tratar deles até ao momento da expedição e de os levar até ao porto mais próximo: Calcutá, Aden ou Cabo e ali embarcá-los para a Europa ou para a América.

Do local de captura até ao desembarque as feras eram levadas em jaulas sobre carros de bois, ao passo que os camelos, os elefantes e as girafas faziam a sua viagem «pedibus calcantibus».

Na Índia, então chamada Índia Inglesa, as companhias de caminhos de ferro tinham adoptado um tipo de vagão para transporte de elefantes recém-capturados e ainda não domesticados. Eram umas plataformas, cada uma comportando dois animais, rodeadas de fortíssimas grades de ferro, que resistiam às mais bruscas investidas. A precaução era, todavia, desnecessária, pois que os paquidermes ao sentirem-se transportados com desusada rapidez, através de campos e selvas, ficavam aturdidos e não pensavam em fazer mal a ninguém.

O embarque de feras num porto marítimo era sempre difícil e com frequência perigoso. Os bichos, metidos em pequenas jaulas, que eram apenas uns grandes caixotes de madeira com um dos lados descoberto e fechado por fortes barras de ferro, evidenciavam a mais viva inquietação, como se temessem a travessia, e estendiam as garras pelas grades, procurando apanhar o que lhes estivesse mais próximo.

Os camelos eram içados para bordo por meio da cábrea como se fossem fardos e os elefantes passavam por cima de um estrado ou ponte móvel. No entanto, quando um elefante era capturado de fresco e, por esse facto, ainda selvagem, também se fazia uso da cábrea, encerrando o animal numa enorme jaula de madeira e içando tudo para bordo.

Embora as feras não enjoem no mar, requeriam especiais atenções, pois as doenças eram neles frequentes devido, com certeza, a serem pouco ventilados os lugares que ocupavam durante a viagem. As grandes serpentes, por exemplo, deviam viajar perto dos tubos de vapor para que tivessem uma temperatura tropical. Os veados, quando adoeciam, precisavam de beber leite de cabra todas as vezes que comiam.

As jaulas colocavam-se, de ordinário, em duas filas, deixando a meio uma estreita coxia, e iam dispostas de maneira que não fosse fácil caírem. O pior é quando havia tempestade. Então os caixotes batiam uns contra os outros, abriam-se às vezes com a violência do choque e podiam dar-se graves acidentes como o que sucedeu em Novembro de 1901 a bordo do vapor *Bolívia*.

Durante um temporal, caiu de lado uma das jaulas, ocupada por um enorme leopardo, e, ao dar-se a pancada, saltaram as tábuas do fundo. A fera soltou-se, furiosa, e quis atirar-se a um tigre, o qual soltou um rugido medonho. Ao ruído, acudiu um dos guardas, entreabrindo a escotilha para ver o que se passava; imediatamente sentiu uma pancada no braço, que era uma carícia da fera, que lhe levou a manga do casaco nas garras. Depois, o leopardo saltou sobre um elefante, que o derrubou com a tromba, e dispunha-se a prosseguir nas suas façanhas, quando o agente o derrubou com uma bala.

Mais de dois dias se gastaram a sossegar os outros animais, aos quais o exemplo do seu companheiro de viagem parecera ter tornado loucos furiosos.

Noutra ocasião, escapou-se um tigre (puma) para a coberta do navio, quando esta se encontrava cheia de passageiros; mas a vista do oceano causou-lhe tal espanto que, em vez de se lançar sobre as pessoas, todas transidas de pavor, começou a tremer e a uivar lastimosamente. Trouxeram-lhe a jaula com um pedaço de carne dentro, e imediatamente o animal se meteu nela com a cauda entre as pernas.

Os elefantes não são perigosos durante a viagem, mas sim quando chegam a terra. Não se sabe porquê, então saem fora de si pela coisa mais insignificante e um pedacinho de papel que o vento arraste bastará para produzir uma catástrofe.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS 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

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO EX-BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMI-
RÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA
SALA DE JANTAR COM COZINHA
DE PRIMEIRA ORDEM

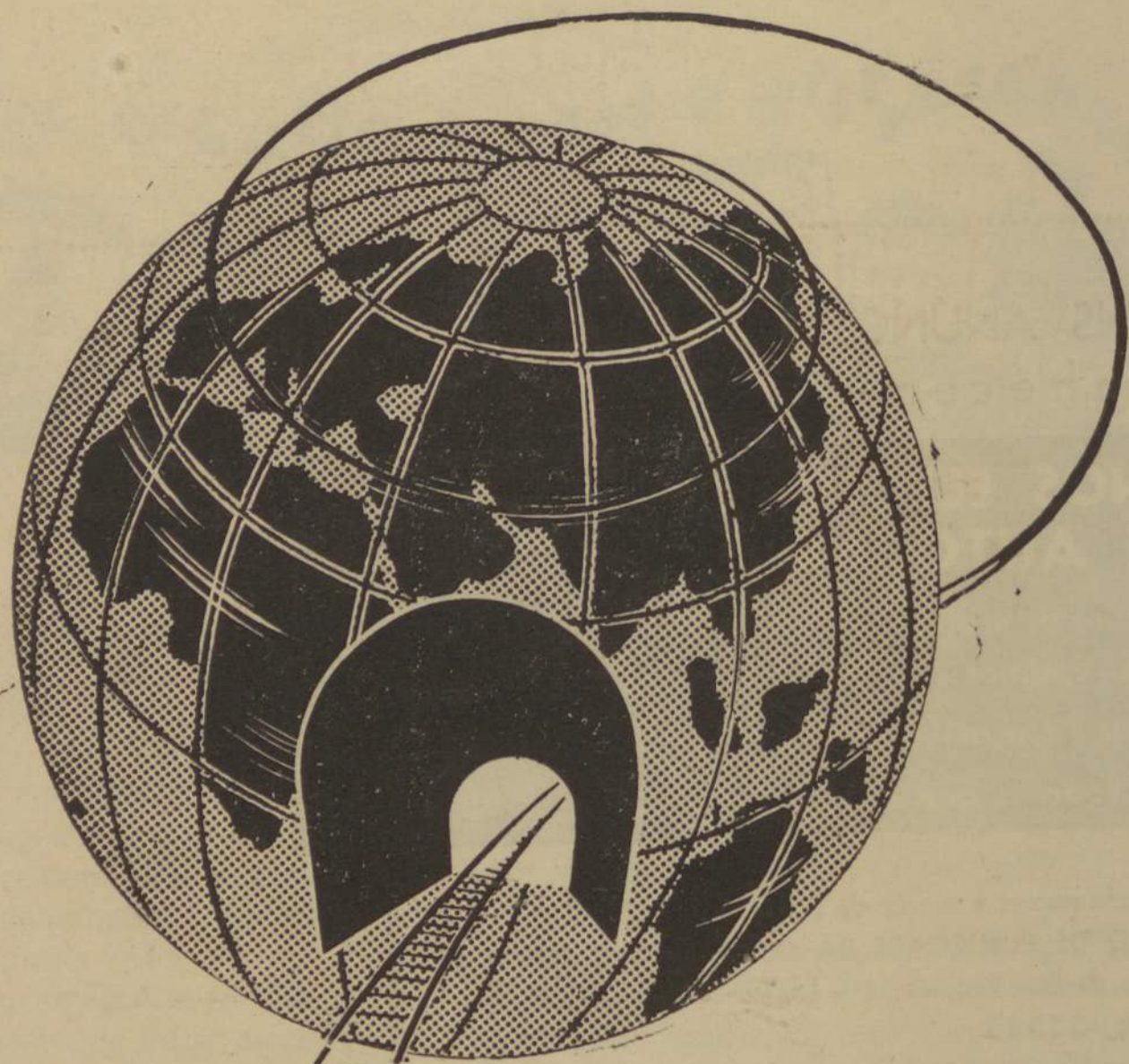
HOTEL ALENTEJO—ELVAS

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 32 65 19

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro—Cirurgia—Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Nelson de Figueiredo—Rins e vias urinárias—às 16 horas
Dr. Romão Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas
Dr. António Ferrão—Doenças dos olhos—às 14 horas
Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 18 horas
Dr. Pinto Bastos—Boca e dentes, prótese—às 10 horas
Prof. Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 16 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas
Dr.ª Maria José Leão—Análises clínicas—às 9 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE