

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PÚBLICAS  
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7, 1.º — LISBOA — Telefone: P B X 2 0158; Direcção: 2 7520

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934  
Liège, 1906; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luiz, (Estados Unidos), 1904

Correspondent no Porto: ALBERTO MOUTINHO, Rua Rodrigues Sampaio, 194

Delegado em Espanha: JUAN B. CABRERA, Apartado 4069, Madrid

1482



16 — SETEMBRO — 1949



ANO LXII

Número avulso: Esc. 5\$00. Assinaturas: Portugal  
(semestre) 30\$00 Africa (ano) 72\$00. Números  
atrazados 7\$50 — Números Especiais (avulso) 25\$00

REVISTA QUINZENAL



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

General RAÚL ESTEVES  
Coronel ALEXANDRE LOPES GALVÃO  
Engenheiro RAÚL DA COSTA COUVREUR  
Engenheiro AUGUSTO CANCELA DE ABREU  
Engenheiro LUIZ FERNANDO DE SOUZA

DIRECTOR:

CARLOS D'ORNELLAS

REDACÇÃO:

Engenheiro ARMANDO FERREIRA  
ALVARO PORTELA  
REBELO DE BETTENCOURT

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA  
Coronel de Eng.<sup>a</sup> CARLOS ROMA MACHADO  
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES  
Coronel de Engenharia ABEL URBANO  
Major de Engenharia MÁRIO COSTA  
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN  
Capitão de Engenharia JAIME GALLO  
Major-Aviador HUMBERTO CRUZ  
ANTONIO MONTÊS  
Engenheiro Capitão ADALBERTO FERREIRA PINTO  
Dr. MANUEL MÚRIAS  
GUERRA MAIO  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
CARLOS C. S. GONÇALVES  
CARLOS BIVAR  
J. L. COELHO DOS REIS  
Professor VIDAL CALDAS NOGUEIRA

COLABORADOR ARTÍSTICO:

STUART DE CARVALHAIS



S U M Á R I O

Caminhos de Ferro de Singapura e de Bornéu, por <i>CARLOS BIVAR</i> . . . . .	599
Problemas Sociais, pelo <i>Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA</i> . . . . .	601
Notas da Quinzena, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> . . . . .	603
Confraternização de ferroviários . . . . .	604
Economia colonial . . . . .	606
Vida Ferroviária . . . . .	606
Publicações recebidas . . . . .	606
Há 50 anos. . . . .	607
Caminhos de Ferro Coloniais . . . . .	607
Parte Oficial . . . . .	608
Recortes sem comentários. . . . .	610



# CAMINHOS DE FERRO

## de Singapura e de Bornéu

P o r C A R L O S B I V A R

SINGAPURA, ilha situada na extremidade sul da Península de Malaca, apesar da sua situação de futura preponderância, no Estreito do seu nome, não obteve especial predilecção por parte das autoridades supremas que, desde 1911, governaram aquela parte da A'sia.

Anteriormente a esta data, em que os portugueses apareceram por aquelas paragens, a ilha estava sujeita, como todas as outras dos arquipélagos vizinhos, às contingências que a condição humana vinculou como fatalidade da sua existência, e assim a lenda atribui-lhe os mesmos percalços que outras nações suportaram e estão suportando. Guerras entre rivais, com alternativas de posse e perda de poderio, impedindo o progresso nativo, acompanhadas da correlativa imposição de servência.

É evidente que, fazendo Malaca parte integrante do império português do Oriente, e Singapura distante apenas de algumas dezenas de léguas de Malaca, a arribada dos barcos portugueses era fatal. Mas as circunstâncias impuseram o desvio das atenções para a defesa da nova conquista

concentrando-as numa outra ilha, reino e cidade, Bintão, (Bintan), situada ao sul do Estreito, onde estava refugiado o sultão após a conquista do seu reino e cidade por Afonso de Albuquerque, ilha que era governada por outro sultão, amigo do vencido, os quais não se poupavam a esforços de toda a ordem para guerrearem os recém-vindos, tornando quase impossível a regularidade do trânsito pelo Estreito, que era demasiado perigoso para os navios que por ele tinham que navegar, embora sem a armação de emboscadas, que o conhecimento das várias condições da ilha sugestionava aos inconciliáveis.

E, só em 1525, a normalidade da navegação pelo Estreito pôde ser restabelecida, imposta pelo aniquilamento do poderio do potentado insular de Bintão, pelo Governador Pero de Mascarenhas, não obstante tal situação ter sido obtida à custa de pesadas perdas pessoais e de graves prejuízos materiais originados no afundamento de numerosos navios e respectiva artilharia.

João de Barros diz na sua Década II do L.º VI, que «Cingapura, *falsa demora*, foi antigamente a cidade mais ilustre do país



de Malaca, situada no ponto mais meridional da A'sia.» Mas, a verdadeira cidade só foi fundada em 1819, por Sir Stamford Raffles, sub-governador de Bencoolen, na Ilha de Samatra. Constitui actualmente uma Colónia Britânica, com uma superfície de 220 milhas quadradas incluídas as ilhotas adjacentes e uma população avaliada, em 1937, em 651.486 habitantes. Foi sede dos antigos Estabelecimentos do Estreito. Do seu vasto e bem apetrechado porto partem barcos de todas as tonelagens e de diferentes nacionalidades mantendo carreiras para os portos próximos, de Bornéo e outros e para os distantes da Austrália, etc.

Os Caminhos de Ferro de Singapura estão ligados ao sistema ferroviário da Federação da Malaia e com a linha de Bangkok, na Tailândia, a que já nos referimos no artigo anterior «Caminhos de Ferro da Malaia».

### Bornéo

Em 1521, após episódios desastrosos, alguns dos barcos que restavam às tripulações da armada de Fernão de Magalhães, em seguida à sua viagem de circum-navegação, arribaram à Ilha de Bornéo, onde «João Lopes Carvalhinho, português, piloto-mór da dita armada, fôra eleito capitão-mór, após a morte traiçoeira de Fernão de Magalhães, durante uma bôda do rei de uma das ilhas onde primeiro aportaram, nas Filipinas.

O Carvalhinho negociou com o rei de Bornéo sendo, por fim, posto a ferros pelos seus e substituído por um outro piloto que os levou a Ternate e a Tidore, nas Molucas. Mas, pela necessidade que tinham de um piloto que pusesse a navegar os barcos, que ainda mal conservavam, restituíram a capitania ao Carvalhinho para os conduzir ao porto de partida, o que não pôde realizar, por haver falecido depois de

nova arribada a uma das Molucas. E, tendo arrostado com variadíssimos contratempos, apenas um minguado número de tripulantes (13), da esquadra de Magalhães, desembarcou em S. Lucar de Barra-meda <sup>(1)</sup>».

O Bornéo Britânico compreende três territórios distintos: Bornéo Norte, antiga «British North Borneo Company». Colónia desde 15 de Julho de 1946, ocupando uma área de 76.090 quilómetros quadrados, incluindo a pequena ilha de Labuan, e com uma população de 210.000 habitantes, inclusa a dita Labuan, dos quais 340 europeus. Brunei, com 5.750 quilómetros quadrados de extensão e 39.000 habitantes. Sarawak com 129.495 quilómetros quadrados de superfície e uma população de 500.000 habitantes, tendo por capital Kuching. Os seus vastos campos petrolíferos foram alvo de grandes devastações quando ocupados pelos japoneses durante a última guerra.

A pequena ilha de Labuan é povoada por uns 9.000 habitantes tendo por capital, Victória, cuja importância deriva dos produtos dos seus jazigos carboníferos. A população compõe-se de 2.000 habitantes. Nos principais produtos do Bornéo Britânico incluem-se as madeiras, tabaco, borracha, peixe seco, goma, rezina, cana de Malaca, ouro, etc. A capital é Sandakan, povoada por cerca de 14.000 habitantes. Bornéo, uma das maiores ilhas do mundo, ocupa 690.000 quilómetros quadrados de superfície, dois terços da qual estão incluídos nas «Índias Neerlandezas».

Os Caminhos de Ferro do Bornéo Britânico ocupam uma extensão de 315 quilómetros circulando os respectivos comboios entre Jesselton-Beaufort-Melalap, 233 quilómetros, com um ramal de 33 entre Beaufort e Weston.

(1) Lendas da Índia — Tomo II, pág. 628 a 633.







B R A G A — Redondel, no Parque de S. João da Ponte

## PROBLEMAS SOCIAIS

# Um alvitre sobre o Turismo Nacional

Pelo Prof. VIDAL CALDAS NOGUEIRA

O problema de hoje não é essencialmente de natureza social, mas sim de ordem estética. A sua realização, porém, traria consigo benefícios esplêndidos de feição social, sobretudo no que respeita a dar ocupação activa e profícua a muitos técnicos de arquitectura e engenharia, ou desempregados ou até colocados em actividade menos compatível com a sua preparação artística e científica.

Eis, pois, uma breve memória descritiva do problema.

Nos últimos anos tem-me sido dado visitar, com aprazimento, algumas estâncias de turismo, sobremaneira as do norte do país.

Impressões várias calaram em mim alguns comentários. Começarei pelo Bom Jesus de Braga, que mais uma vez visitei. Mantém uma frescura quase vitalícia, porquanto a natureza é pródiga em facultar-lhe cambiantes.

Nota-se, todavia, nessa estância uma quietude que as exigências turísticas deviam condenar.

Já na Penha de Guimarães, éden perdido na montanha altaneira como ninho de águia no penhasco, o sublime da estância vale por si. Penedos sobre penedos, vestígios duma era remota, e a altitude, suavizada por ventania gostosa, são as únicas características da riqueza turística local. O templo e o hotel são dois traços débeis para definir e dar cor a essa riqueza.

No Bom Jesus, como na Penha, o turismo é resultado de tradição.

Acontece em Viana outro tanto.

Santa Luzia, esse recanto delicioso que brinca com o céu e se reflecte no rio, que se mostra à cidade lá do alto e faz negaças à imensidão do mar, por minha opinião, não é uma estância com turismo. Será, então, um ponto de cota elevada, do qual se disfruta a mais linda e a mais portuguesa das paisagens — uma fusão

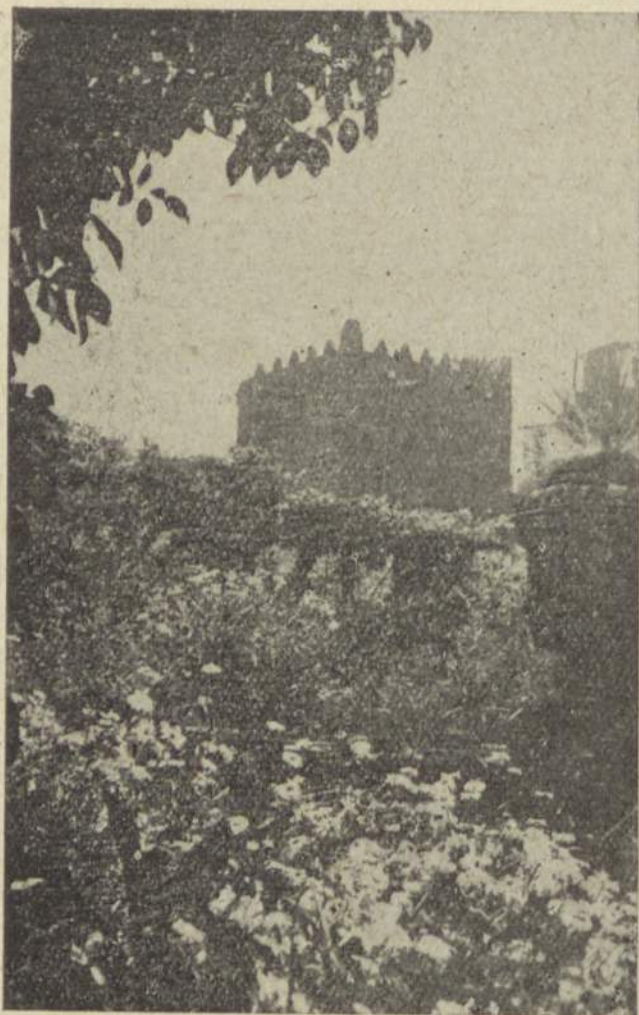


mágica de água e luz e serra, movimento e cor!

Mas Santa Luzia, com o seu templo majestoso, que parece conversar com o Infinito, tem pretensões a estância notável de turismo. E hoje que é Santa Luzia se não um recanto de contrastes, em que o zimbório sobressai ao lado de velharias e tugúrios sombrios?

Poderia enumerar mais. No entanto, do que fica dito já se conclui que o Bom Jesus, a Penha, Santa Luzia, como tantas outras estâncias de turismo, de propagandeada reputação, não satisfazem ainda pelos requisitos que as devem impor.

Acusar as comissões particulares ou as juntas de turismo da apatia ou abandono, a que se aludiu, é o mesmo que exigir duma criança o esforço hercúleo dum gigante.



BRAGA—Tôrre das Muralhas, junto ao Arco da Ponte Nova

E o nosso país, que hoje goza duma posição preponderante na vida internacional, dado o acolhimento que tem dispensado aos que o visitam e dada a acção renovadora e eficaz do Governo, precisa estar na testa do progresso. E progresso, a que assista um plano de obras em teor moderno e architectónico, é condição necessária para existir turismo.

Quero dizer que as juntas de turismo e as comissões administrativas não podem enfrentar tais planos, já porque não têm recursos materiais para o primeiro impulso, já porque se debatem em bairrismos de politiquice local. Um caso e outro travam o desenvolvimento da estância.

Parecia-me, antes, que, se essas comissões ou essas juntas se reunissem dentro do país em três zonas (Lisboa, Coimbra e Porto), os esforços concentrar-se-iam, ganhando em robustez.

Assim as três importantes Comissões de Turismo, munidas dum corpo de architectos e engenheiros, tratariam directa e globalmente da renovação desses pedaços de Portugal, que deliciam os sentidos e confortam o visitante.

A par da questão técnica e artística, para edificar e manter harmónica a fisionomia local, a orgânica dessas Comissões, que acabei de considerar, seria estudada pelas entidades competentes de modo a satisfazer as exigências imperiosas do turismo português em matéria de transportes especialmente organizados, informação, interpretação de idiomas, fiscalização, etc., e que aqueles pequenos organismos, porque são pequenos, não poderão cabalmente realizar.

Fica o alvitre atirado nas suas linhas muito gerais.



BRAGA — A cascata no Bom Jesus



# Notas da Quinzena

Por REBELO DE BETTENCOURT

## Actor Carlos Santos

COM 77 anos bem contados, faleceu no dia 11 de Agosto o actor Carlos Santos. Era um dos últimos sobreviventes de uma notável geração de artistas e ele mesmo filho de duas das maiores figuras da cena portuguesa de outros tempos: José Carlos Santos e Amélia Vieira. Tive a honra de conhecer pessoalmente o ilustre actor e escritor que acaba de desaparecer, não já da cena do palco, de onde, pela idade avançada, se havia retirado, há anos, mas da cena da vida, onde também, uns melhor do que outros, se representam comédias, dramas e farsas. Dele conservo não apenas uma excelente e indelével recordação do seu fino trato, da sua cultura, do seu espírito, mas também um exemplar, com dedicatória amabilíssima, datada de Novembro de 1942, do seu livro «Poeira do Palco», prefaciado por Júlio Dantas.

Tenho, neste momento, esse livro na minha mesa. É uma obra ligeira, escrita com elegância, que se lê com encanto, desenfasiadamente, mas onde o autor, por vezes, nos dá indiscretamente opiniões críticas e mordazes sobre os artistas do seu tempo.

Tinha o Curso Superior de Letras, poderia ter seguido a carreira diplomática, poderia, se quisesse, ter sido professor dos liceus — mas foi o teatro, sempre o teatro, que o apaixonou, que o absorveu. Foi actor notável e grande ensaiador, conheceu noites de glória e contribuiu, com a sua exemplar camaradagem e seus ensinamentos para os êxitos de muitos dos seus colegas. Além do livro «Poeira do Palco», em que reuniu comentários e anedotas, escreveu mais dois livros notáveis, sobre a arte de dizer e representar.

D. Carlos, que o protegeu e considerava, ofereceu-lhe um quadro, que o actor colocou em lugar destacado no seu gabinete de trabalho, que era um pequeno museu de recordações, de livros e objectos de arte.

Para que a sua presença de homem de espírito se faça sentir um pouco nesta página, vou transcrever do seu livro «Poeira do Palco», páginas 118:

«Representava-se em D. Maria a peça «Camões», de Cipriano Jardim, a quando da celebração do tricentenário do grande épico. Uma das mais gloriosas atrizes de então, no entre-acto de um ensaio, reportando-se ao título da peça, pergunta a outra, num sincero movimento de curiosidade: «Ele era mesmo Camões ou chamavam-lhe assim por ser cego de um olho?».

Pergunta-se agora: Como é que, no tempo de

Carlos Santos, as atrizes analfabetas podiam ser gloriosas?

A resposta é fácil: nesse tempo, a direcção das companhias entregava-se sempre a ensaiadores competentes, como foram José Carlos dos Santos, o Santos Pitorra, como foi o seu próprio filho, de quem me ocupo agora nesta crónica, como foram Augusto Rosa, Augusto de Lacerda, António Pinheiro e Araújo Pereira, e eram esses mestres que, com a sua cultura, a sua experiência, davam talento ou auxiliavam a intuição dos artistas pouco cultos mas que tinham contudo a vocação do palco.

## Honradez e egoismo

N O «Diário de Notícias», de 19 de Agosto, encontro duas informações da província que passo a transcrever textualmente. Refere a primeira, proveniente de Ladoeiro, sob o título de «Jogou a vida para salvar uma criança»: «Quando se queimava fogo de artifício, desprende-se uma bomba de foguete, para a qual correu uma criança, no intuito de a apanhar. O fogueteiro, ao ver o perigo, correu mais depressa e apanhou a bomba. Esta, porém, explodiu imediatamente e esfacelou-lhe a mão. O infeliz recolheu ao hospital de Idanha-a-Nova».

A esta notícia, inserta na primeira página, acrescento outra, publicada na página seguinte, e enviada do Crato, com o título «Um homem honrado»: — «Há poucos dias o trabalhador Rui Alameda, que é muito pobre, achou uma carteira com documentos e 132\$00 e, logo que soube quem a perdera, foi entregá-la ao seu dono. Este mostrou-se agradecido, mas nada lhe deu. Ontem, na feira da Flor da Rosa, o Alameda achou outra carteira, esta com 20 contos. Verificando pelos cartões de visita que ela pertencia a um engenheiro, foi prontamente entregá-la. Radiante de contentamento, o engenheiro quis gratificá-lo com cinco escudos, mas o trabalhador recusou».

Ainda há homens generosos que arriscam a vida para salvar a do seu semelhante e ainda há trabalhadores honrados e humildes, como o Rui Alameda, que acham dinheiro e o entregam integralmente aos seus donos, assim como há engenheiros egoístas que entendem que cinco escudos bastam para gratificar quem lhes foi entregar uma carteira com vinte contos.

O leitor que comente como entender estes casos de honradez e de egoismo.



# Confraternização de ferroviários

## Uma homenagem ao «Boletim da C. P.» e ao seu editor António Montês

O sr. António Montês, chefe do Serviço de Turismo e Publicidade da C. P. e editor do respectivo Boletim, teve, na tarde de 10 de Setembro, num almoço que lhe foi oferecido no «Tamariz, do Estoril, uma grande roda de amigos a testemunhar-lhe não apenas a sua consideração e amizade, mas também os seus sentimentos de viva gratidão pela maneira como organizou o passeio turístico e cultural da Caravana dos Ferroviários Portugueses que, por iniciativa daquele Boletim, foi a França em Junho deste ano.

Efectivamente, foram os componentes dessa Caravana que lhe ofereceram, na tarde daquele dia, um almoço de homenagem, a que assistiu também um dos redactores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*.

Quando o «Boletim da C. P.», anunciou, pela primeira vez, uma excursão de funcionários a França, o sr. António Montês escreveu: «Esta viagem a França será o início de uma série de excursões que o «Boletim da C. P. vai organizar para para agentes de todas as categorias, sempre com o objectivo de elevar o nível cultural e profissional dos Ferroviários Portugueses».

A viagem realizou-se com êxito absoluto, para o qual também concorreu, na qualidade de seu dirigente, o Inspector Principal, sr. Augusto da Costa Murta.

Decorreu o almoço num ambiente de franca e familiar camaradagem, com a presença das seguintes pessoas, além dos srs. António Montês e Inspector Principal Augusto da Costa Murta: Srs. Manuel P. Novo da Cruz e esposa; António Cardoso Seixas e esposa, D. Alice F. Guédes, D. Júlia Ramos Costa, Basílio Pereira Velinho, Crisogno Gomes Júnior, António Cortinhas Pinto, Joaquim Miranda, António Maria Canhão, Júlio Afonso Rôlo, José Joaquim S. Bravo, João Viseu, José Marques Ribeiro, Manuel da Silva Júnior, Lourenço Pessoa Martins, Firmo Nogueira Soares, José Ascensão Monteiro e esposa, Artur Rodrigues Antunes Maia, Mário Monteiro, José Júlio Moreira, Alípio Silva e esposa, Carlos M. Mira, Joaquim Ribeiro Pinho, e Mário Ribeiro Sanches,

tendo enviado telegramas e cartas outras pessoas que, por motivos alheios à sua vontade, entre os quais o facto de residirem longe da capital, não puderam deslocar-se até ao Estoril.

Nessas três horas de convívio e de sã camaradagem reviveram-se outras horas de encantamento, passadas na inolvidável viagem a França. Alguém lembrou, com inteira aprovação da assistência, que viajar em terra alheia é uma maneira de educar o espírito e de amar, com mais consciência, a nossa própria pátria.

O convívio deu, como era natural, pretexto a alguns discursos em que se recordou, com viva saudade, aquela viagem. Vamos, em seguida, dar uma ideia, em resumo levíssimo, do que ali se disse. O sr. José de Ascensão Monteiro, chefe de Repartição Principal de Material e Tracção, que foi o primeiro a fazer uso da palavra, depois de se dirigir ao sr. António Montês para lhe render homenagem, em nome dos presentes, pela realização do passeio, e ao sr. Inspector Principal, Augusto da Costa Murta, que foi um elemento precioso, recordou a visita a Sua Majestade a Rainha



O sr. José de Ascensão Monteiro, saudando, em nome da Caravana, o sr. António Montês

Senhora Dona Amélia de Orleans e Bragança, na sua residência, em Versalhes.

O sr. José Júlio Moreira, subchefe de Repartição dos Serviços Gerais da Divisão de Via e Obras dissertou, com interesse, sobre a lição da visita a França e recordou também a ida a Versalhes, onde os ferroviários foram recebidos fidalgamente pela rainha D. Amélia. A certa altura do seu discurso, o orador fez esta afirmação: «Esta excursão teve o condão de unir mais os ferroviários: fomos como camaradas; regressámos como família».

Falaram ainda os srs. Inspector Francisco Mónica; Manuel Parente Novo da Cruz, chefe da estação de S. Bento, do Porto; Alberto Canhão, da Covilhã e José Júlio Moreira.

Vamos, em seguida resumir os discursos dos dois homenageados. O sr. António Montês, referindo-se ao interesse turístico e cultural das viagens, afirmou que os alemães, em tempos que não vão longe, diziam que «férias sem viagens não são férias, pois entendiam, e muito bem, que as viagens constituem um prazer espiritual que, além de tudo, contribuem para melhorar a instrução dos que as utilizam.

Depois de descrever paisagens e museus da França, fez o elogio da terra portuguesa, que encerra valores turísticos extraordinários. E rematou o seu discurso deste modo:

«Falta dizer-vos, que a Direcção do «Boletim da C. P.», que aqui represento, se sente satisfeita com os resultados alcançados, e também, como já vos foi dito, com o aprumo, a compostura, a apresentação, em terras de França, dos representantes de trinta mil ferroviários portugueses.

Pela minha parte, não posso deixar de me sentir feliz, por me ver rodeado de camaradas que, em terra estranha, tiveram, como única ambição, contribuir para o prestígio da profissão, de forma a honrar Portugal.

Os ferroviários portugueses são, hoje, já uma família numerosa, que no campo cultural e artístico tem dado as melhores provas. O «Boletim da C. P.», dentro do programa traçado, sente-se satisfeito por ter despertado nos seus dezasseis mil



O sr. António Montês, lendo o seu discurso

leitores, o interesse pelas viagens. A excursão a França, constituiu, graças aos ferroviários que nela participaram, um verdadeiro sucesso.

Posso assegurar-vos que, em anos futuros, novas iniciativas surgirão, e que a realização de digressões culturais e turísticas encontra na Direcção do «Boletim da C. P.» o melhor ambiente e a melhor coadjuvação.

Supondo interpretar o pensamento de todos vós, peço me acompanhem, numa saudação muito sincera ao Director do «Boletim da C. P.», Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes, que simboliza todos os ferroviários portugueses, camaradas que na linha, nas oficinas, nas estações, nos escritórios e nas locomotivas procuram, com disciplina apreciável, dignificar a profissão que abraçamos, contribuindo, assim, para o prestígio e engrandecimento de Portugal.»

O sr. Inspector Murta, que falou a seguir ao sr. António Montês, agradeceu a homenagem do almoço, que resultou numa festa de confraternização, bebeu pelas prosperidades dos presentes e suas famílias, terminando «com um viva a Portugal, nossa terra, que, apesar de todas as maravilhas que apreciamos no estrangeiro, é de todas a melhor, a mais linda para o nosso coração de Portugueses».

Por último, foi enviado ao sr. Director Geral da Companhia, Engenheiro Espregueira Mendes, actualmente em Paris, um telegrama de saudações e agradecimentos.

E assim, numa tarde encantadora, e numa das mais aprazíveis estâncias de turismo de Portugal, em frente ao Tejo e na vizinhança próxima do Atlântico, se realizou uma festa de confraternização ferroviária, em que se recordou um passeio inolvidável a França promovido, no verão passado, pelo «Boletim da C. P.».



# Economia colonial

## As obras do porto e do Caminho de Ferro da Beira vão contribuir para intensificar o comércio externo da Rodésia

O Ministério das Colónias, através da Direcção Geral do Fomento Colonial, tem presentemente em curso um vasto programa de realizações, no qual avulta, pela excepcional projecção económica que reveste, a parte que se refere aos reapetrechamentos do porto e do caminho de ferro da Beira, em Moçambique.

No que se refere às aquisições do material ferroviário de tracção e circulante da mencionada linha, estavam anunciadas para o dia 8 do corrente, em Lourenço Marques, nos Armazens Gerais da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Colónia de Moçambique catorze concursos públicos visando a compra do seguinte: 6 automotoras; 12 locomotivas, das quais 6 do tipo «Garrat» e outras 6 do tipo «Santa Fé»; 28 carruagens, sendo 5 de primeira classe, 8 de segunda e 15 de terceira; 29 furgões de quatro eixos, com acomodações para passageiros; 746 vagões, a saber: 530 abertos «Drop-Sided», de 40 toneladas métricas; 100 fechados, igualmente de 40 toneladas; 45 tanques, para gasolina, com a capacidade de 38.200 litros; 44 fechados, para o transporte de tabaco; 14 de quatro eixos, para condução de gado, com a capacidade de 20 a 25 cabeças; 11 tanques, para água; e 2 rebaixados «Well-Trucks», destinados a cargas até 60 toneladas.

As quantias a depositar para admissão a estes concursos, ascendiam, por si só, a um total de 4.220 contos, o que equivale, quanto aos orçamentos oficiais de aquisição do material neles previsto, a uma verba computada entre 6 a 7 milhões de dólares (150 a 175 mil contos).

As compras que vão fazer-se de novo material de tracção e circulante para serviço daquela extensa via de comunicação, e de mais equipamentos para o referido porto, assim como a execução do projecto de construção de um cais privativo para a descarga e embarque de minério de crómio, representarão, em dinheiro, uma verba da ordem dos 16 a 17 milhões de dólares ou seja, em moeda portuguesa, 400 a 425 mil contos.

Com esses melhoramentos de alta importância o porto da Beira assume um papel preponderante na economia africana, pois será por seu intermédio que as exportações da Rodésia se hão de fazer.

# Vida Ferroviária

## Gabriel Vitor Berard

Entre os ferroviários da C. P. que completaram 40 anos de bom e efectivo serviço na C. P., figura o nosso prezado amigo sr. Gabriel Vitor Berard, chefe dos serviços gerais.



Gabriel Vitor Berard

Admitido na Companhia em 29 de Março de 1909, na qualidade de praticante de escritório, nove anos depois, em 1 de Janeiro de 1918 é nomeado empregado, passando a chefe de secção em 1 de Janeiro de 1921, a subchefe de repartição três anos depois, a chefe de repartição em 1 de Janeiro de 1927, a chefe de repartição principal em 1 de Janeiro de 1938, a subchefe de serviço em 1 de Janeiro de 1943 e a chefe de serviço em 1 de Janeiro de 1946.

São quarenta anos de dedicação de trabalho profícuo postos ao serviço da C. P.

*Gazeta dos Caminhos de Ferro* apresenta ao seu bom amigo, sr. Gabriel Vitor Berard, cordiais cumprimentos por ter completado 40 anos de exemplar actividade ao serviço da C. P..

## Publicações recebidas

### Relatório e Contas do Arsenal do Alfeite — (Ano de 1948).

Acaba de ser publicado o Relatório do Arsenal do Alfeite referente ao ano de 1948.

Através dos seus 5 longos capítulos, o leitor interessado fica conhecendo todo o movimento administrativo e todas as actividades técnicas e fabris daquele Estaleiro Naval, de que o País se pode orgulhar. Criado pelo Decreto-Lei n.º 28.408, de 31 de Dezembro de 1937, em pouco mais de 11 anos o Arsenal do Alfeite realizou uma obra notável, quer construindo quer reparando e beneficiando navios.

Entre as novas construções de 1948 contam-se duas vedetas tipo «Alfa» e o petroleiro «Sam Mamede». Além destes trabalhos, construíram-se ainda 8 embarcações destinadas aos navios patrulheiros e concluíram-se dois escaleres do navio hidrográfico «Mandovi». Quanto a reparações, o número é bastante eloquente: nada menos do que 156 navios reparados com o deslocamento de 165.459 toneladas, ou seja, mais 42 navios e 37.194 toneladas do que em 1947.



# Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Setembro de 1899)

## A inauguração da linha de Loanda a Ambaca

Ficou inaugurado no dia 7 o troço d'esta linha que termina na margem de Lucalla, ficando, assim, aberta em toda a sua extensão de 364 kilometros.

Da margem d'este rio foi, pelo sr. secretário geral do governador d'Angola, enviado um telegramma de saudação ao sr. ministro da marinha.

## Automobilismo

No concurso de Richemond, em junho passado, appareceram carros de differentes systemas, sendo os electricos em grande minoria. Apesar d'isso parece que estas viaturas virão a ter maiores applicações visto que são mais seguras e isentas do perigo d'explosões a que estão sujeitas as de motor de petroleo.

Em Richemmond um automovel de petroleo Delahave attingiu a velocidade 23,6 em 80 kilm. com um consumo de oleo mineral de litros 0,825 por kilm.

Ao concurso de viaturas leves concorreram 20 carros, todos com motor de petroleo. No concurso de viaturas pesadas havia 3 com motores de petroleo e 2 com motor a vapor.

Estas viaturas pesavam 4,6 até 8 toneladas.

Nas viaturas leves houve uma Delahaye que attingiu a velocidade de 43 kilm. por hora! Nas electricas uma com 217 k. de peso tinha accumuladores Leitner com a capacidade de 120 ampères-hora que podem dar um percurso de 100 kilm. sem se carregar de novo.

Das experiencias concluiu-se que actualmente estão ainda no primeiro plano os automoveis de petroleo.

Os a vapor podem em certos casos ser mais economicos nos pontos onde o carvão seja muito barato. Fóra d'isso custam menos os automoveis de petroleo. São todavia mais perigosos, podendo dar explosões, derramamento de liquidos, e originando um augmento de temperatura incommodo.

\* \* \*

A industria do fabrico de automóveis vae-se desenvolvendo consideravelmente nos Estados Unidos. Segundo o *Evening Post* o capital auctorizado das companhias recentemente registadas para a produção d'estes carros eleva-se a 163 milhões de dollars.

## Os caminhos de ferro do mundo

A extensão de linhas ferreas em todo o mundo em fim de 1897 segundo a estatistica mais auctorizada, feita pela commissão internacional do congresso de caminhos de ferro, dá os seguintes numeros:

Europa, 263.145 kilometros; America, 380.384; Asia, 49.764; Africa, 15.948; Australia, 23.014. Total, 732.255 kilometros.

Esta enorme cifra presta-se aos seguintes calculos:

Sendo a distancia da terra á lua 384.420 kilometros, as linhas do mundo postas em recta dariam quasi para dupla via em todo o percurso.

Pondo-as em volta da terra, no Equador, dariam 18 voltas e ainda ficavam 12.255 kilometros.

Percorrida toda essa extensão á velocidade de 50 kilometros por hora o trajecto levaria um anno, 8 meses, 10 dias e 5 horas.

Calculando que o custo de construcção d'estas linhas fosse, em média, 12.000\$000 por kilometro, temos a bonita cifra de 8.787.060:000\$000 réis.

## Caminhos de Ferro Coloniais

### A N G O L A

Fornecidas por uma empresa britânica, chegaram recentemente a Angola seis locomotivas de tipo «Garratt» para os Caminhos de Ferro de Luanda. Com as máquinas seguiu um técnico inglês para orientar a sua montagem e ensinar o pessoal.

O director do C. F. de Luanda deu à Imprensa local informações sobre as novas locomotivas que se destinam aos comboios de mercadorias, podendo estes ser formados por vagões com cargas cuja capacidade vai a 470 toneladas, contra as duzentas toneladas do carregamento das antigas máquinas «200». No dia em que se fizer o desdobramento da linha no quilómetro 57 (ao 68) as locomotivas «Garratt» poderão suportar a deslocação de cargas desde 1.000 a 1.200 toneladas.

Durante o período de ensaios das 3 locomotivas (montadas em menos de dois meses) elas alcançaram o Zenza. A cadência de montagem das locomotivas tem sido de 10 dias para cada uma.

A experiência final será feita com uma viagem até Malange.

Estas locomotivas serão conduzidas por pessoal devidamente adestrado, tanto aqui como na Metrópole, pois aproveitou-se a permanência de alguns funcionários ferroviários em Portugal para fazerem um estágio na C. P. junto de locomotivas que funcionam accionadas a gazoil. O combustível para elas está garantido até ao fim deste ano e novas encomendas foram já feitas para o ano de 1950.

As locomotivas «Garratt» começarão a funcionar, pois, brevemente, em pleno rendimento com os novos vagões recentemente adquiridos, setenta dos quais na Inglaterra e trinta na Bélgica, todos já montados e muitos deles em circulação.

E' interessante observar que nenhum país do Mundo (excepto a Argentina) possui ainda locomotivas idênticas, pois as que chegaram a Luanda foram das primeiras saídas da fábrica. As que transitam na linha do Caminho de Ferro de Benguela, da mesma marca, não funcionam movidas a gazoil mas a lenha.

## Pereira & Fausto Crespo, L.<sup>da</sup>

Bate - Chapa, Torneiro,  
Serralharia, Ferreiro,  
Carpintaria, Pintor e Es-  
tofador

Soldaduras a:

Autogénio e Electrogénio

Orçamentos grátis

Construção e Reparação de Carroçarias

Telef. 70934 — RUA JORGE AFONSO, V. A. (ao Rêgo)

L I S B O A







# PARTE OFICIAL

## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO

### Subsecretariado de Estado das Corporações e Previdência Social

O «Diário do Governo», n.º 109, I série, de 23 de Maio, publica o seguinte:

#### Decreto-Lei n.º 37:425

A fusão das companhias ferroviárias de via estreita e da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, realizada em 31 Dezembro de 1946, determinou a necessidade de revisão do sistema de organização sindical criado pela Lei n.º 1.908, de 22 de Maio de 1935. Desde logo desapareceu a razão de ser dos quatro sindicatos de empresa em que se agrupavam os trabalhadores das companhias fusionadas na C. P., sendo a sua sobrevivência uma situação meramente anacrónica.

De resto, há muito já que os dados da experiência vinham aconselhando uma reforma na orgânica sindical dos ferroviários. Reconhecia-se, porém, a dificuldade particular da questão.

Por um lado, as características específicas do trabalho ferroviário sugeriam a conveniência de assegurar unidade e coesão à estrutura sindical.

Por outro lado, considerava-se que a excessiva concentração seria inadequada para a representação dos interesses multiformes que compõem o quadro do trabalho ferroviário e conduziria a uma fórmula estranha às realidades e sem conteúdo profissional autêntico.

Após o estudo a que se procedeu, evidenciou-se uma vez mais a existência de três grandes centros de actividade ferroviária — Lisboa, Porto e Barreiro — e fez-se também notar a divisão horizontal do trabalho ferroviário em três grupos fundamentais: o empregado de escritório, o operário das oficinas e o ferroviário propriamente dito, abrangendo neste todo o pessoal da exploração, via e obras, material e tracção.

À necessidade de unificar e imprimir sentido nacional à organização do pessoal ferroviário vinha pois juntar-se a exigência de respeitar a justa expressão dos interesses particulares de cada grupo profissional.

A fim de atingir esse duplo objectivo, conservou-se o princípio da multiplicidade de organismos, necessário para a exacta expressão dos interesses em causa, mas encarou-se a criação dum órgão capaz de assegurar unidade de orientação à actividade sindical. Manteve-se a revelância dos dois factores, geográfico e profissional, procurando apenas corrigir e simplificar o enquadramento corporativo.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É remodelada a organização sindical do pessoal ao serviço das empresas ferroviárias nacionais, que passa a reger-se pelo disposto no presente diploma.

Art. 2.º A organização abrangerá todo o pessoal ao serviço das empresas ferroviárias, tanto o da via larga como o da via estreita.

Art. 3.º Na organização sindical considerar-se-ão três grupos:

- a) Pessoal dos serviços centrais;
- b) Pessoal da exploração, serviços regionais, via e obras, material e tracção;
- c) Pessoal das oficinas e armazéns.

§ 1.º A organização deverá ser unitária para o primeiro grupo e, em relação aos dois outros, abranger sindicatos distintos, de harmonia com a divisão do País em três zonas: norte, centro e sul, com sede respectivamente no Porto, Lisboa e Barreiro.

§ 2.º A determinação da âmbito territorial das zonas a que se refere o parágrafo anterior constará dos estatutos de cada sindicato.

§ 3.º Dentro dos sindicatos, constituídos nos termos deste diploma poderão formar-se núcleos separados em função das categorias ou diferenciações profissionais, de harmonia com o disposto no artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 23.050, de 23 de Setembro de 1933.

Art. 4.º Os sindicatos de ferroviários poderão agrupar-se numa união, constituída ao abrigo do disposto no artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 23.050, de 23 de Setembro de 1933.

Art. 5.º No prazo de noventa dias, contados da publicação do presente diploma, deverão os sindicatos existentes do pessoal das linhas ferroviárias de via larga elaborar novos estatutos adequados às disposições agora promulgadas.

Art. 6.º São dissolvidos os sindicatos do pessoal das linhas ferroviárias de via estreita e o Sindicato Nacional dos Ferroviários da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, transitando desde já os sócios e contribuintes para os respectivos sindicatos do pessoal das linhas férreas de via larga.

Art. 7.º Em tudo o mais se observarão as disposições de carácter geral que regem a constituição e o funcionamento dos sindicatos nacionais.

Art. 8.º Fica revogada a Lei n.º 1.908, de 22 de Maio de 1935.

Publique-se e cumpra-se como ele se contém.

Paços do Governo da República, 23 de Maio de 1949. —  
ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar — Augusto Cancellal de Abreu — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Américo Deus Rodrigues Thomaz — José Caeiro da Matta — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Teófilo Duarte — Fernando Andrade Pires de Lima — António Júlio de Castro Fernandes — Manuel Gomes de Araújo.*

## MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

### Direcção-Geral dos Caminhos de Ferro

O «Diário do Governo», n.º 196, II série, de 24 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros respeitante à linha férrea do Vale do Vouga e ao 1.º semestre do ano de 1946 (período decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho) e que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses entre nos cofres do Estado,



com destino à conta do Fundo Especial de Caminhos de Ferro, com a importância de 103.208\$10 como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo», n.º 171, II série, de 26 de Julho, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea de Santa Comba Dão a Viseu, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, referente ao 2.º semestre do ano de 1948 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a quantia de 11.118\$99, como liquidação desta garantia.

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, ouvida a Direcção-Geral de Caminhos de Ferro, que seja aprovada a conta da liquidação da garantia de juros da linha férrea da Beira Baixa, apresentada pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e relativa ao 2.º semestre do ano de 1948 (período decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro), e que a mencionada Companhia entre nos cofres do Estado com a importância de 294.698\$37, como liquidação desta garantia.

O «Diário do Governo», n.º 196, II série, de 24 de Agosto, publica o seguinte:

#### **Repartição de Exploração e Estatística**

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 9 do corrente mês desta Direcção Geral, o projecto, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de uma tarifa especial — passageiros, de livretes quilómetros, e bem assim do aviso ao público anunciando a entrada em vigor da mesma tarifa.

O «Diário do Governo» n.º 172, II série, de 27 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 19 do corrente mês de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual serão alterados os preços aplicáveis, segundo a tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, a resíduos de bagaço de azeitona.

O «Diário do Governo», n.º 173, II série, de 28 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações de 19 do corrente mês, o projecto da nova tarifa especial n.º 3—C (bilhetes para famílias numerosas), apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com o acordo da Sociedade Estoril.

O «Diário do Governo», n.º 174, II série, de 29 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de 21 do corrente mês desta Direcção-Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativo ao tráfego internacional de passageiros, bagagens e mercadorias, destinado a substituir projecto idêntico cuja aprovação foi publicada no *Diário do Governo* n.º 12, 2.ª série, de 15 de Fevereiro último.

O «Diário do Governo», n.º 175, II série, de 30 de Julho, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, anunciando a entrada em vigor da nova tarifa especial n.º 3—C—Passageiros (bilhetes para famílias numerosas).

O «Diário do Governo», n.º 176, II série, de 1 de Agosto, publica o seguinte:

Em conformidade com o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 27.665, de 24 de Abril de 1937, foi aprovado, por despacho de hoje desta Direcção Geral, o projecto de aviso ao público, apresentado pela Sociedade Estoril, anunciando a entrada em vigor da nova tarifa especial n.º 3—C—Passageiros (bilhetes para famílias numerosas).

O «Diário do Governo», n.º 194, II série, 22 de Agosto, publica o seguinte:

#### **Repartição de Estudos, Via e Obras**

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da Comissão de Revisão, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 184<sup>m</sup>2,60, localizada entre os quilómetros 5,265.15 e 5,293.75 da linha férrea de Leste, junto do apeadeiro de Cabo Ruivo, nos termos do § 2.º do Decreto-Lei n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia dos Olivais, concelho e distrito de Lisboa, e confronta ao norte e poente com a via pública e a ao sul e nascente com o caminho de ferro.

A supracitada parcela de terreno é cedida à Câmara Municipal de Lisboa, em harmonia com o disposto no artigo 3.º do mencionado Decreto-Lei n.º 22.562.

O «Diário do Governo», n.º 195, II série, de 23 de Agosto, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, concordando com o parecer da comissão de revisão, que seja declarada sobrança uma parcela de terreno, com a superfície de 15 metros quadrados, localizada entre os quilómetros 9,590.11 e 9,596.81 da linha férrea do ramal de Santa Apolónia a Benfica, nos termos do § 2.º do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 22.562, de 23 de Maio de 1933.

A referida parcela de terreno está situada na freguesia do Beato, concelho e distrito de Lisboa, e confronta ao norte com o caminho de ferro e ao sul, nascente e poente com a Sociedade Nacional de Sabões, Lda.



# Recortes sem comentários

## Os homens e o tempo

Ainda deve haver muita gente no pleno gozo da sua existência, que se recorde da celeuma que levantou em Portugal, nos arraiais políticos, a concessão a um cidadão inglês, o sr. Robert Williams, do Caminho de Ferro do Lobito. O que então se disse dessa resolução governativa revestiu-se de uma violência, que mesmo nesses tempos de lutas partidárias, as mais ardentes, causou extraordinária sensação e provocou uma agitação, que por pouco não conduziu às mais graves consequências. Demoliram-se reputações que pareciam inabaláveis. Lapidaram-se homens que sempre haviam procurado, o melhor que sabiam e podiam, bem servir o seu País. O caminho de ferro projectado não se destinava a valorizar uma das regiões ou algumas das zonas mais ricas de Angola. Não tinha por fim servir as minas de cobre de Katanga, nem lançar as bases de uma via férrea, que, nascendo num dos melhores portos naturais do Mundo, iria mais tarde ou mais cedo morrer na outra costa. A concessão seria nem mais nem menos do que o começo de uma infiltração estranha, que com o rodar dos anos colocaria a vastíssima província ultramarina portuguesa à mercê de uma invasão pacífica, que acabaria por anular a nossa soberania.

Tudo isso diziam os políticos e o mais que pode imaginar-se, quando se trata de alcançar fins especiais, dos quais possa resultar a posse do Poder. O País não estava suficientemente informado para se atrever a formular, em caso de tanta monta, juízos seguros e imparciais. A opinião pública, sempre incerta e versátil, deixou-se arrastar em grande parte pelo que lhe diziam os maus augures, cegos pelas ruínas paixões e incapazes de extrair dos factos aquilo que de bom eles contivessem. Houve crise ou crises ministeriais, debates parlamentares renhidos e descompostos; pôs-se em acção toda uma máquina de derrubar ministérios que funcionou a todo o rendimento e que não deixou de produzir os resultados apetecidos. Mas a concessão assim combatida prevaleceu. Não foi anulada. Ninguém lhe tocou, ficando o concessionário na posse de todos os direitos, encargos e deveres, que ela lhe outorgara.

O caminho de ferro tão malsinado principiou a construir-se. A baía do Lobito até ali esquecida e quase abandonada, começou a animar-se de uma nova vida. Nas suas margens lançaram-se os alicerces das primeiras construções, e todo aquele espaço imenso sofreu como que um arrepio de rejuvenescimento, que nunca mais parou. Os carris foram-se desenroscando pelo mato, pelo deserto e pelo sertão. As locomotivas principiaram a arremessar para o espaço os seus rolos, os seus penachos de fumo. O progresso nascia por onde quer que esses agentes prodigiosos de actividade intensa faziam ouvir os seus pulmões de aço, arfando como gigantes de força invencível. Surgiram povoações

novas, onde o europeu encontrou as necessárias condições para se adaptar. A colonização multiplicou-se e as granjas e explorações agrícolas, também.

Foi uma vida nova que irrompeu na zona extensíssima que a via férrea, imaginada pelo sr. Williams e pelos seus colaboradores, ia a pouco e pouco servindo. Os frutos da deliberação ministerial, que tão combatida fora ao tornar-se conhecida sendo de dia para dia mais brilhantes e mais abundantes, não tardou que comesçassem a dar razão a quem a tinha e a anular toda a campanha de descrédito contra quem tivera a coragem de, saindo das habituais normas que a rotina e o medo das responsabilidades circunscrevem, ousara, rompendo contra preconceitos sem fundamento aceitável, rasgar novos horizontes à prosperidade de uma das mais belas parcelas do empório ultramarino nacional, cuja valorização tinha de fazer-se para que não se dissesse que os portugueses não mereciam possuí-la.

A antiga aringa de palhotas de indígenas, que ao tempo era o Lobito, é hoje uma cidade florescente, cujo ritmo de desenvolvimento não pára. Não lhe falta nada do que é preciso aos grandes agregados urbanos, para a impor á admiração de quem a visita. O seu futuro mostra-se de dia para dia mais próspero, mais promissor e mais sorridente. O seu caminho de ferro, se não atingiu ainda os seus objectivos finais, nem por isso deixa de ser a poderosa artéria, pela qual corre a vitalidade animadora dos territórios por ele servidos. Ao esforço do concessionário, desenvolvido com perfeito conhecimento das realidades e que nem nos períodos mais agudos da situação mundial sofreu colapsos capazes de o inutilizar, tem-se juntado o dos portugueses que no Lobito se têm estabelecido e ali instalaram os seus quartéis gerais de trabalho infatigável, afirmando assim os prodigiosos recursos criadores de uma raça que, se teve a audácia de descobrir mundos que nem sequer se suspeitava, ainda não deixou de revelar as virtudes e as qualidades requeridas para explorar e valorizar o que lhe resta dos seus antigos domínios.

O tempo fez inteira justiça aos homens. Mostrou que o governo que fez a concessão procedeu com uma visão perfeita das realidades, obedecendo às imposições de interesse nacional, sem cuidar de defender a sua posição política. O Lobito transformou-se. A região que esse magnífico porto serve, de quase desaproveitada que ao tempo estava por falta de vias de comunicação modernas, recebeu um influxo de progresso e sofreu uma infiltração de meios de vida, que fizeram dela uma das mais prósperas e ricas da província de Angola. O que sucederá quando a linha férrea entrar em pleno rendimento e a sua ligação com a costa oriental, de tão ricas perspectivas, se fizer nas condições de comodidade e de rapidez previstas? Seja como for, essa esplêndida via de comunicação, uma das melhores do continente africano, desempenha um papel de primeira grandeza na economia angolana. Isso basta para justificar a iniciativa

Quereis dinheiro ?

JOGAI NO

*Lama*

Rua do Amparo, 51  
LISBOA

Sempre Sortes Grandes !



de quem concedeu a sua construção, sem se importar para nada com os dissabores que desse facto lhe podiam advir.

(De *O Século*, de 5 de Julho de 1949)

### Onde estamos?

Há dias a imprensa diária e a Emissora Nacional fazendo referências à inauguração do posto radiogoniométrico de Apúlia, localizaram esta importante freguesia nos arredores de Viana do Castelo.

Ora não está certo que se desconheça a tal ponto a nossa divisão administrativa, em organismos que devem ter responsabilidade.

Apúlia, não só não pertence ao concelho de Viana, como também não faz parte do seu distrito.

Aí vai um pouco de lição: — Apúlia faz parte do concelho de Esposende, está situada no extremo sul deste, a 5 quilómetros de distância.

Emendem nos seus canhenhos! Foi o concelho de Esposende que deu à Imprensa o maior dos Jornalistas portugueses, que foi Rodrigues Sampaio!

Acaso não saberemos onde estamos?

Emendem, pois, ao microfone, e na imprensa diária, essa tremenda «gralha», que muito custa ouvir pela sua excentricidade.

Aqui fica o aviso.

(De *O Cávado*, de Esposende)

### 5.000 Corvinas num só lanço

Próximo da praia da Torreira, a Companhia de arrasto «S. Paio» num só lanço de rede pescou cinco mil corvinas que renderam 130 contos.

A Companhia é constituída por pobres pescadores e o acontecimento provocou grande alegria nos meios piscatórios.

(Dos jornais)

### Diminuiu o preço do papel de Imprensa na Grã-Bretanha

LONDRES, 30 — O Ministério do Comércio anunciou ontem, à noite, que a partir de 4 de Julho o preço máximo do papel de Imprensa médio foi reduzido de 5 libras esterlinas, 6 xelins e dinheiros por tonelada, mas que o diferencial entre esse preço e o preço do papel incorporado é reduzido simultaneamente a 7 xelins e 6 dinheiros por libra peso.

Muitos outros tipos de papel também baixaram de preço, mas em muitos casos não foi o preço de polpa de madeira o factor determinante dessa baixa. — (Comtelburo)

(Do *Jornal do Comércio*)

### Os caldos de um gato preto virgem

As mulheres de virtude continuam a fazer das suas...

Ora ouçam este caso que acaba de chegar ao nosso conhecimento: :

Vivia em Aldeia das Dez uma mulherzinha, de nome Maria Rita Bento, que há muito sofria de asma. Depois de consultar vários médicos, não alcançava melhoras, até que, por conselhos de pessoas de família, resolveu ir consultar a bruxa do Caneiro, perto da Moura Morta.

Esta, depois de ouvir atentamente a enferma, disse-lhe que a curaria em pouco tempo. Para isso, apenas era necessário obter um gato preto, virgem, com o qual fizesse caldos e comesse também a carne.

De pesquisa em pesquisa, lá conseguiram encontrar um

gato novo, tenrinho e de pele luzidia, sendo aproveitado para a receita indicada pela bruxa.

A doente, é claro, não alcançou melhoras e no último domingo falecia.

(De *Comarca de Arganil*)

### Um gesto nobilitante

No dia 20 do mês findo, quando se dirigia à estação do Camiinho de Ferro desta vila para fazer um levantamento de mercadorias, o moço de fretes Guilherme Rodrigues de Almeida, perdeu uma nota de 500\$00 que pouco depois foi encontrada pelo assentador ferroviário sr. João Pereira da Rocha, à entrada da Avenida Sidónio Pais, o qual, tendo conhecimento do sucedido, imediatamente foi entregá-la ao Guilherme que ficou radiante, não o tendo ficado menos o sr. Rocha por ter tido ocasião de praticar um acto comprovativo da sua honradez e que muito o nobilitou.

(De *Notícias de Vouzela*)

### Travou-se uma batalha no Senado de Roma em que se envolveram 200 senadores

ROMA, 28 — Travou-se violenta discussão no Senado italiano a propósito da recente greve dos trabalhadores rurais. A certa altura, os 200 senadores envolveram-se em desordem, que se prolongou por vinte minutos. Os actos de violência principiaram quase no fim da sessão, que se prolongou durante todo o dia. Os senadores comunistas e da esquerda socialista acusaram o ministro do Interior, Mário Scelba, (do Partido Cristão Democrático) de «ter empregado a força e a ameaça contra os grévistas».

O ministro declarou que tinha sido necessário opôr resistência aos «grupos terroristas» que procuravam intimidar os trabalhadores que não aderiram à greve. Depois dos comunistas terem gritado, o senador cristão democrático Albino Donadi replicou: «Mudem o disco, não digam sempre as mesmas coisas». Nesta altura os senadores de ambas as partes levantaram-se e precipitaram-se uns contra os outros. Foram derrubadas cadeiras, lançados tinteiros e pastas de documentos, enquanto no meio da sala os senadores lutavam cegamente e com gritos curiosos.

Os porteiros e contínuos tentaram, repetidas vezes, intervir, mas os senadores em luta empurravam-nos para continuar a trocar socos e bofetadas. A luta abrandou depois de vinte minutos e o vice presidente, Giuseppe Alberti, suspendeu a sessão. O posto de socorros do Senado prestou auxílio de emergência, tratando os senadores das ligeiras feridas que apresentavam. — (Reuter).

(Do *Diário de Lisboa*)

## Sociedade Textil do Sul, L.<sup>da</sup>

FIAÇÃO — TECELAGEM

ESTAMPARIA — BRANQUEAÇÃO

TINTURARIA — HIDROFILAGEM

FÁBRICAS EM:

LISBOA — SACAVÉM — ALHANDRA

Rua da Prata, 199, 1.º e 2.º — LISBOA

Telef. 3 2728



# Real Fábrica Holandesa de Altos Fornos HOOGO VENS



A fábrica que maior quantidade  
de ferro de fundição tem envia-  
do para Portugal com plena sa-  
tisfação dos clientes



CONSULTE OS AGENTES:

**AHLERS, LINDLEY, L.<sup>DA</sup>**

Rua Ferregial de Baixo, 33-2.º — LISBOA

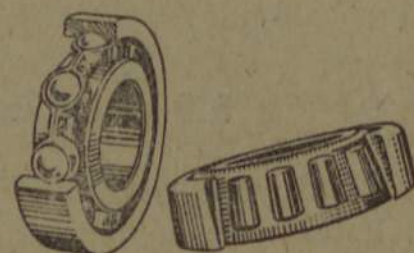
Telef. 21231 (4 linhas)

# TIMKEN

ROLAMENTOS DE ROLETES CÔNICOS

# FBC

ROLAMENTOS DE ESFERAS E ROLETES CILÍNDRICOS



C. SANTOS L.<sup>DA</sup>  
AV. LIBERDADE, 29-41 — LISBOA

# COMPANHIA

# «Cimento Tejo»

FÁBRICA EM ALHANDRA

CIMENTO PORTLAND ARTIFICIAL



FERRO PARA FUNDIÇÃO

SEDE:

Rua da Vitória, 88-2.º — LISBOA

Telefones 2 8552 — 2 8553

FILIAL

Avenida dos Aliados, 20-3.º — PORTO

Telefone 1551

# NOGUEIRA, Limitada



LISBOA:

R. dos Douradores, 107-1.º

Telef. PBX 21381-82

PORTO:

Rua do Almada, 134-136

Telefone 7107

REPRESENTANTES DE:

S. A. DES FORGES-USINES & FONDERIES DE HAINE  
ST. PIERRE — Haine-Saint-Pierre (Bélgica). Todo o mate-  
rial ferroviário, Vagões, Locomotivas, etc.

S. A. DES FORGES & ACIERIES DU NORD & DE  
L'EST — Valenciennes (Nord), França. Aros de aço para  
rodas de vagões e locomotivas — Eixos de rodas.

S. A. METALLURGIQUE DE PRAYON — Trooz, Bél-  
gica, Zinco laminado em chapas, Placas de zinco para cal-  
deiras.

TREFILIERIES & LAMINOIRS DU HAVRE — Paris.  
Alumínio, cobre e latão em chapas, barras, tubos, arame, cabo,  
etc. — Especialistas no fabrico de cabo e arame de cobre  
electrolítico para linhas de distribuição de energia eléctrica.

COMPAGNIE POUR LA FABRICATION DES COMP-  
TEURS — Montrouge (Seine), França. Contadores (água,  
gás e electricidade) e Aparelhos de medida para usos indus-  
triais e laboratórios.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE  
CHARLEROI — Charleroi, Bélgica. Dinamos, Alternadores,  
Transformadores, Aparelhagem eléctrica para todas as ten-  
sões e potências.

S. A. ESCHER WYSS — Zurique. Turbinas hidráulicas e  
de vapor, Caldeiras. Toda a mecânica de precisão.

DAVUM EXPORTATION — Paris. Ferro redondo para  
cimento armado. Vigas I e Ferros U, Ferro de fundição, Ar-  
cos de ferro, Aços especiais para todos os fins.

COMPTOIR FRANCO BELGE D'EXPORTATION DE  
TUBES D'ACIER — Paris. Tubos de ferro para água, gás e  
vapor. Tubos de aço para caldeiras e sondagens.