

19.º do 76.º Ano

Lisboa, 16 de Dezembro de 1963

Número 1824

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

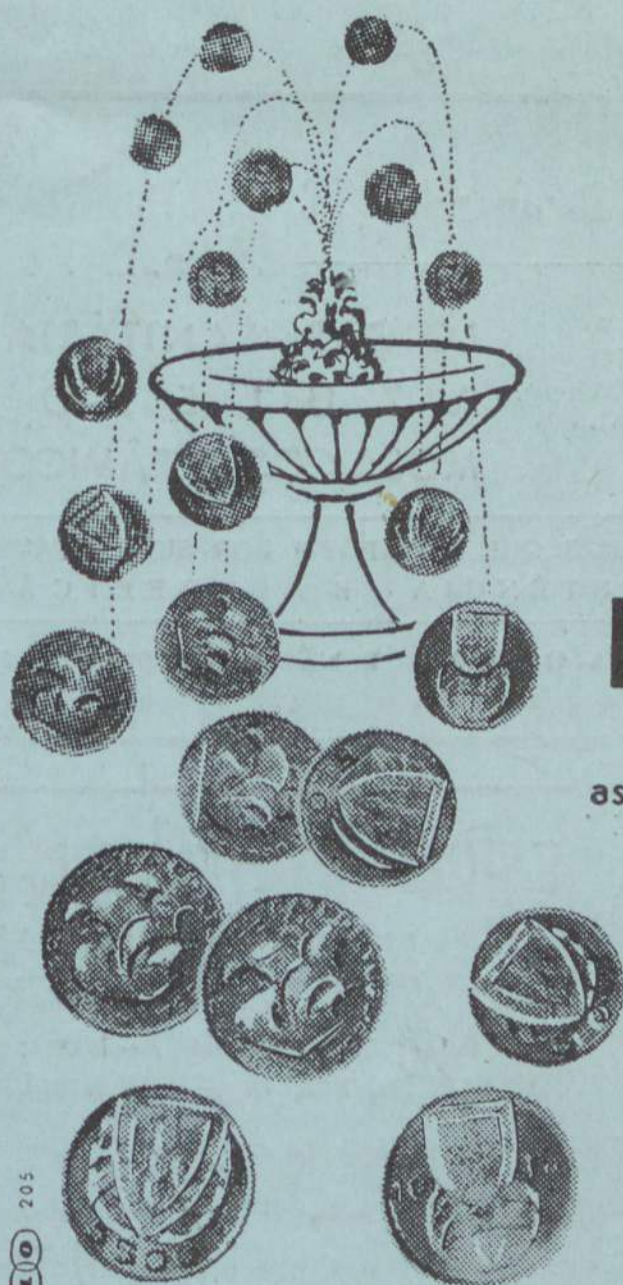
Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo
Navegação e Aviação / Minas / Obras Públicas / Agricultura
Engenharia / Indústria

C A M I N H O S D E F E R R O

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

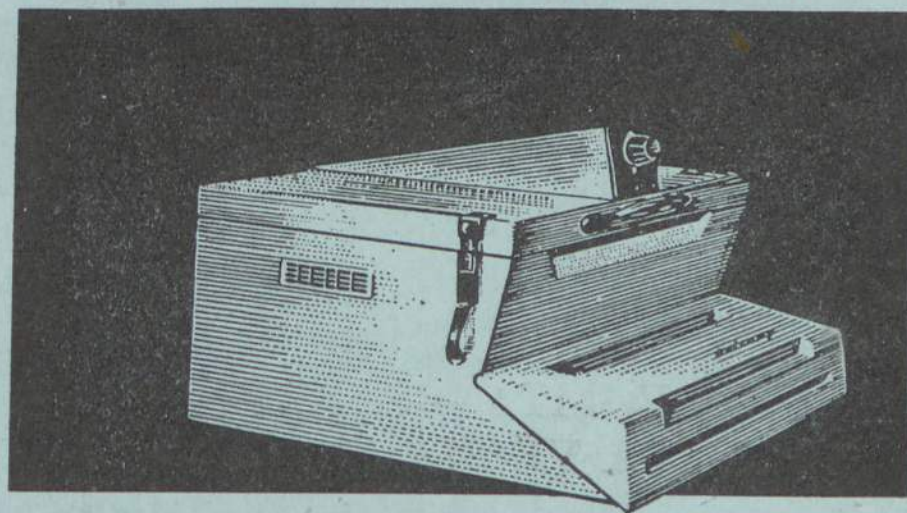
Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 320158 — LISBOA



205
ELO

Uma Fonte de Economia...



Dalcoppy

SIMPLICIDADE E RAPIDEZ

- compare • Utilização dispensando câmara escura
- as vantagens • Um único tipo de papel para negativos e positivos
- do sistema • Um número ilimitado de positivos a partir dum único negativo
- DALCOPY • Arquivo do negativo para posteriores reproduções
- com • Uma única folha de papel para originais impressos numa só face
- qualquer • Eficiente reprodução de tons contínuos
- outro • Ampliações de microfilmes
- processo • Cópias a partir de qualquer negativo
- de • Descrição na obtenção de cópias confidenciais
- Fotocopiar • Facilidade de manejo, economia e rapidez

Representantes

SALVADOR PAMPULIM, LDA.

Rua da Conceição, 45-2.º-LISBOA-2 — Tel. 322-63-7678-33

Rua Formosa, 452-1.º-PORTO — Telef. 3.320

HISTÓRICO

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

Espumantes naturais de 1.^a categoria

ZEUS — APOLO
COSMOPOLITA — SAMANI
RESERVA VELHA

Grandes marcas preferidas pelos conhecedores

ESCOLHA
entre os melhores os
VINHOS DO PORTO

Combatente e Dom César

« FARNEL »

Licores superfinos — Caixas frasqueiras

M. FONSECA SEABRA

PRAÇA JOÃO DO RIO, 10-A

LISBOA-1 (PORTUGAL)

Telefone **72 00 39**

Fábrica de Loiça de Sacavém

S. A. R. L.

LISBOA
PORTO
COIMBRA
FUNCHAL

LOIÇAS SANITÁRIAS
AZULEJOS
MOSAICOS CERÂMICOS

MATERIAIS QUE SE IMPÕEM POR SUA NOTÁVEL
RESISTÊNCIA E PERFEIÇÃO

ESCOLHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária — Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos
— Institutos Comercial e Industrial —

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora interina e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2

Telefone: P B X 32 01 58 — Direcção: 32 75 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 1954
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

1824



16 — DEZEMBRO — 1963



ANO LXXVI

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha pesetas 150 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTORA INTERINA

FERNANDA D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. MAMUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
JORGE RAMOS
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA



S U M Á R I O

Os Caminhos de Ferro no Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres	353
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	355
Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis (RENFE), por MÁRIO CARDOSO.	356
Linhas Portuguesas.	357
Carta de Lourenço Marques, por um nosso correspondente.	358
Recortes sem comentários	359
A Ponte sobre o Tejo.	360
Há 50 anos.	361
Os que acreditam em caminhos de ferro	361
Um projecto de ferry-boat entre os porto de Marselha e Bandol	362
Publicações recebidas	363
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	363
Tuna académica da Universidade de Coimbra	363
Parte Oficial	364
Linhas Estrangeiras	366



Os Caminhos de Ferro no Anuário Estatístico dos Transportes Terrestres

O Ministério das Comunicações publicou, pela Direcção Geral de Transportes Terrestres, o habitual Anuário Estatístico. O volume presente é referente a 1962. Dividido em 5 partes, a primeira ocupa-se dos Caminhos de ferro (Rede e material circulante, Exploração e Circulação). Para nós, esta parte é a mais importante.

Os números que se relacionam com as novas aquisições de material circulante para a Rede da C. P. e para a Linha da Sociedade Estoril, a partir de 1945 até à data de 1962, são bastante eloquentes na sua aparente mudez. Esses números confirmam o que se tem dito e escrito acerca dos constantes melhoramentos verificados nos nossos caminhos de ferro, tanto nos de via larga como nos de via estreita. Assim, para 26 locomotivas a vapor, há a registar a aquisição de 44 locomotivas Diesel eléctricas, 15 locomotivas eléctricas, 5 automotoras com motor de explosão, 27 automotoras Diesel, 25 automotoras Diesel eléctricas, 38 automotoras eléctricas, 6 tractores Diesel, 30 tractores Diesel eléctricos, 130 carruagens, 1 030 vagões, 64 vagões particulares, 5 furgões e 13 ambulâncias postais (C.T.T.). Para as linhas de via estreita, foi adquirido o seguinte material: 9 automotoras com motor de explosão, 3 automotoras

Diesel, 10 automotoras Diesel eléctricas; 8 carruagens, 65 vagões, 3 furgões e 10 ambulâncias postais (C.T.T.).

Na Linha da Sociedade Estoril foi adquirido o seguinte material rolante: 1 locomotiva eléctrica, 14 automotoras eléctricas, 23 carruagens e 9 vagões.

Vejamos agora alguns números, dos mais volumosos, que nos falam do material existente ao serviço da C.P.:

288 locomotivas a vapor, 8 702 vagões (+152 que em 1945); 893 vagões particulares (—145) e 34 ambulâncias postais.

O Anuário Estatístico de 1962 apresenta-nos, no referente a transporte de passageiros, números de bastante interesse que nos levam à conclusão optimista de que as viagens por caminho de ferro ainda não perderam a sua antiga hegemonia; pelo contrário, comparando os movimentos registados nos anos de 1958 a 1962, verifica-se que, de ano para ano, aumenta a preferência do público, apesar da concorrência crescente da camionagem e do número, prodigiosamente crescente, dos automóveis particulares.

Com efeito, o público mostra não querer abandonar o comboio como o melhor, o mais rápido, o mais seguro e o mais prático e económico meio de transporte colectivo.

O quadro abaixo é bastante elucidativo e concludente:

	1958	1959	1960	1961	1962
Passageiros (milhares)	85 124	91 677	98 793	104 145	108 076
Rede da C. P. . . .	65 280	70 493	76 787	81 048	83 136
s. n. { 1.ª classe. . .	1 331	1 428	1 544	1 171	1 843
2.ª classe. . .	2 941	3 525	4 019	4 404	4 723
3.ª classe. . .	60 907	65 404	71 066	74 768	76 418
s. i. { 1.ª classe. . .	48	52	51	50	55
2.ª classe. . .	17	18	18	18	12
3.ª classe. . .	36	66	89	77	85
Linha da S. E. . . .	19 844	21 184	22 006	23 097	24 940
s. n. { 1.ª classe. . .	441	434	417	1 942	5 729
2.ª classe. . .	8 123	8 793	9 386	12 306	19 211
3.ª classe. . .	11 280	11 957	12 203	8 849	(a)

Se o movimento de passageiros acusa um sensível aumento de ano para ano, tanto na rede da C.P. como na linha da Sociedade Estoril, no referente ao transporte de mercadorias, o quadro que reproduzimos abaixo revela-nos uma diminuição muito saliente e cujas perspectivas não podemos considerar muito risonhas.

Deixemos, pois, falar os números:

	1958	1959	1960	1961	1962
Mercad. (em ton)	3 770 838	3 768 742	3 729 762	3 673 748	3 665 615
Rede da C. P. .	3 739 717	3 732 459	3 698 119	3 643 288	3 633 392
s. n. { G. V. .	153 920	158 319	156 885	168 678	166 497
P. V. .	3 568 894	3 555 458	3 518 642	3 438 484	3 396 589
s. i. { G. V. .	191	1 041	317	674	1 405
P. V. .	16 712	17 641	2 227 5	35 452	68 901
Linha da S. E. .	31 121	36 283	31 643	30 460	32 223
s. n. { o G. V. .	17 453	16 693	14 401	15 402	14 922
o P. V. .	13 669	19 590	17 242	15 058	17 301

Na Linha da S. E. o rendimento de receitas provenientes do transporte de merca-

a) A partir de 1 de Setembro de 1961 foi suprimida a 3.ª classe na linha da S. E.

dorias mostra tendências para aumentar de volume.

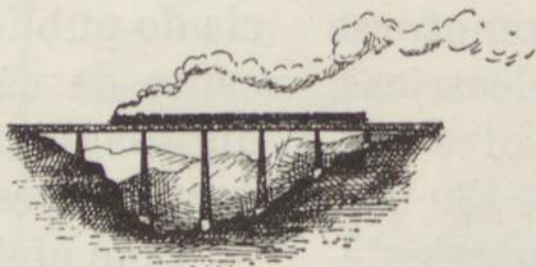
O quadro que, neste Anuário, nos apresenta, em conjunto, a receita de transporte e passageiros e mercadorias, merece também a nossa atenção. Na Rede da C.P., a receita que foi, em 1958, de 687 415 contos, passou, em 1960, para 709 383 contos; ascendeu a 764 071 contos, em 1962. Na Linha da Sociedade Estoril a receita, em 1958, atingiu 38 518, subindo, no ano imediato, para 50 993 contos; registou 42 532 contos em 1960 e em 1962 totalizou 47 567 contos.

As receitas na C. P. e na S. E. provenientes do movimento de passageiros foram subindo gradualmente no quinquénio de 1958-1962 (em 1958-384 870 contos e 486 803 contos em 1962), mas, por outro lado, as receitas provenientes do transporte de mercadorias tiveram uma quebra muito sensível (341 063 contos em 1958 contra 324 835 contos em 1962).

Será possível, no entanto, aumentar as receitas no transporte das mercadorias? Parece que sim, ou, então, estabilizá-las. Senão, vejamos:

Em 1959, as receitas somaram 324 092 contos; em 1960 subiram um pouco mais: 328 322 contos; em 1961 voltou a descer para 322 763 contos e em 1962 a soma atingiu 324 835 contos — o que, comparando-se com o resultado de 1959, é ligeiramente superior (324 092 contos).

Eis o que, resumidamente, nos ficou de maior interesse na leitura do Anuário Estatístico dos Transportes Terrestre, na parte que diz respeito aos Caminhos de Ferro.



PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

A eternidade dos Clássicos

Os clássicos não envelheceram. Nunca, afinal, envelhecem. Pelo contrário, parecem e, de facto, o são, sempre jovens. Isto vem a propósito do repertório das companhias francesas que de vez em quando nos visitam e trazem quase todas uma peça de Molière, o grande clássico da França; das representações, no D. Maria II, dos autos de Gil Vicente, o genial clássico português e, das representações, por algumas companhias portuguesas, das peças de Shakespeare — o grande clássico da Inglaterra e o escritor de teatro de maior audiência universal. O «Hamlet» foi uma grande «coroa de glória» de Eduardo Brasão; *Shylock*, personagem do «Mercador de Veneza» foi, entre nós, uma grande criação de Ferreira da Silva.

Estão actualmente em cena, no D. Maria II e no Trindade, respectivamente, duas peças clássicas que, nem por isso, deixam de ser modernas; o *Tartufo*, de Molière, grande criação de João Guedes, e *O Mercador de Veneza*, em que o eminente actor Assis Pacheco tem uma das suas mais extraordinárias interpretações.

Há muitos anos, António Ferro, numa entrevista que me concedeu, declarou-me que, para ele, o maior actor da nova geração era, com absoluta certeza, Assis Pacheco. Por sua vez, Carlos Santos, grande Mestre de teatro, disse-me, repetidas ocasiões, que este talentoso actor seria, caso o deixassem, um novo, um prodigioso Ferreira da Silva. Nem António Ferro, espírito lúcido, se enganou na sua apreciação, nem Carlos Santos errou no seu vaticínio. O seu *Shylock* é uma bela lição de *arte de não representar*, porque é, precisamente, uma magnífica lição de viver, interior e exteriormente, não um papel mas um personagem espantosamente vivo.

António Ferro

Para assinalar o 7.º aniversário do falecimento de António Ferro, o S. N. I. encarregou seu filho, o dr. António Quadros, de coligir uma Antologia dos seus escritos. Os poetas — os verdadeiros poetas — são homens de acção. E, além de ser poeta de acção, António Ferro foi também um espírito de viva e irradiante mocidade.

O sonho do Poeta e o feliz criador de imagens não morreram. Nessas belas páginas de Antologia, que António Quadros reuniu com amor e lúcido espírito crítico, o Poeta voltou a conviver connosco.

Portugal artístico



O PELOURINHO DE CHACIM — Macedo de Cavaleiros



Poema para o Natal

Ao Amigo Dr. Souza Pereira, respeitosamente

Não te afastes da linha horizontal
dos braços, sempre abertos, dessa Cruz
feita p'ra encher os olhos duma Luz
que divide, no Mundo, o Bem e o Mal...

Não deixes de olhar o Alto, em direcção
ao Mistério, ao profundo azul dos Céus,
na perpendicular da Cruz que o chão
segura, aprisionando o próprio Deus...

Aprende a ouvir a Voz do interior,
como um alento segredando amor
por tudo quanto é Alma, humanidade...

Senão .. é tua a cruz dos erros
que hás-de levar, morrendo, pelos cerros
da Vida, aqui perdendo a Eternidade!

Lisboa, Dezembro de 1963

RAMIRO DA FONSECA

Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis (RENFE)

Resultados do Exercício de 1962

O notável Comentário editado pela RENFE referente ao Exercício de 1962 revela-nos o esforço que a Espanha está produzindo no sentido de se dotar de uma rede ferroviária ao nível, sob todos os aspectos, das necessidades que o desenvolvimento das indústrias, particularmente o Turismo, tem criado no país vizinho.

Efectivamente, o número de turistas que afluíram a Espanha, em particular no Verão, foi elevadíssimo. Naturalmente que muitos utilizaram transporte próprio, mas terá havido, sem dúvida, um número bastante grande que teve de utilizar os comboios espanhóis. A RENFE tem, por isso, necessidade de melhorar as condições de viagem dos turistas (que dirão depois mal ou bem conforme o serviço que lhes foi oferecido), como também, além de tudo, de servir o melhor possível os próprios habitantes, os mais interessados afinal.

Posto isto, analisemos o Relatório. Três factos, durante 1962, tiveram uma feição abertamente favorável e útil à RENFE: o primeiro foi a promulgação de um Decreto-Lei do Governo tendente a dar-lhe uma nova estruturação administrativa, conferindo-lhe uma posição idêntica a qualquer grande empresa privada, dotando os seus órgãos de governo de uma ampla autonomia de gestão, embora com as responsabilidades inerentes a tal autonomia administrativa; desta decisão beneficia bastante a RENFE, pois é-lhe possível, com muito mais probabilidades de êxito, encarar a concorrência que, em Espanha como em todo o Mundo, os transportes rodoviários movem ao caminho de ferro, eliminando assim os encargos económicos que actualmente sobrecarregam a sua Conta de Exploração, de modo que o resultado da mesma não seja suportado pela contribuição pública.

O segundo facto, complementar do primeiro, foi a decisão do Governo de pôr à disposição da Companhia os meios económicos necessários para se poder efectivar um Programa de Investimentos

que suprirá as falhas do já antiquado Plano de Reconstrução, e que se prevê possa, sem se pôr de lado a hipótese de posteriores investimentos de fundos, manter e até superar o ritmo de modernização necessário à rede ferroviária vizinha.

O terceiro, finalmente, para completar a cadeia, a apresentação ao Governo espanhol, a suas instâncias, da Informação elaborada pela Missão Especial do Banco Internacional de Reconstrução e Fomento, para complemento dos estudos para pôr em marcha o Plano de Desenvolvimento Económico da Nação, a qual, na secção relativa a Transportes, tem um estudo completo sobre a Rede nacional e os investimentos que são necessários para integrar o caminho de ferro espanhol no desenvolvimento do país. Espera-se que, para realizar este objectivo, o Banco Internacional colabore dentro das suas possibilidades específicas.

Deste modo, o Governo espanhol resolveu um grave e actual problema: devem os caminhos de ferro ser empresas privadas, com o natural fim comercial que leva à eliminação, pura e simples, de linhas e outras actividades não-rendáveis, e em que a empresa cobre os seus «deficits» com as suas próprias receitas, ou deve a empresa ser financiada pela colectividade, através dos auxílios do Estado, cobrindo os «deficits» de Exploração que uma empresa deste tipo tem necessariamente que suportar em face das actividades não-beneficiárias que não lhe é possível evitar?

A Espanha decidiu-se por uma solução mista, entanto que provisória. Quer dizer: a RENFE tomará o aspecto de empresa privada, com tendência à completa autonomia, embora fique a ser auxiliada provisoriamente pelo Estado, enquanto este não tiver organizado e coordenado os diversos meios de transporte que provenham às necessidades da população, e, enquanto a rede ferroviária não estiver estruturada, melhorados os seus serviços, económica e tènicamente.

Analizando agora as cifras referentes a este

LINHAS PORTUGUESAS

Aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos

O «Diário do Governo», III Série, número 146, de 22 de Junho de 1963, publicou o seguinte:

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª REPARTIÇÃO

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 7 do corrente, o projecto de aditamento à classificação geral de mercadorias, animais e veículos, proposto pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, pelo qual é retirado o asterisco (correspondente à sobretaxa de 50 por cento sobre o preço do transporte) às rubricas «Caixas de cartão armadas» e «Caixas de papelão armadas», da mesma classificação geral.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 14 de Maio de 1963. — Pelo Engenheiro Director-Geral, *Mário Dias Trigo*.

ano, verifica-se que a receita total foi de 10 696 milhões de pesetas, o que representa um aumento de 6,4 % em relação ao ano anterior. A despesa total — 12 847 milhões de pesetas — aumentou também em 14,8 %, ampliando logicamente o «deficit» da Conta de Exploração. Este aumento deve-se, contudo, em grande parte, ao aumento dos salários do pessoal, melhorados através do novo Regulamento de Regime Interior.

As principais melhorias nas comunicações eléctricas consistiram na reconstrução de 104 kms. de via em trajectos já electrificados, instalação de teletipos, conjuntos radiotelefónicos e megafónicos em várias estações, etc..

Foram também electrificados o trajecto de Ponferrada a Monforte e o ramal de Toral de los Vados a Villafranca del Bierzo, totalizando 120 kms. de via única, que completaram a electrificação de León a Monforte, na linha de La Coruña.

Este aspecto, para que são conduzidas, inevitavelmente, as redes que pretendem acompanhar o progresso, devido à sua alta rentabilidade, tem merecido a particular atenção da RENFE, que, neste mesmo ano, iniciou a electrificação do percurso de Barcelona à fronteira francesa, terminada já em 1963, assim como as electrificações de Madrid a Alcázar e Girona a Port Bau.

Finalmente, e para terminar, foi elevada para 3 000 vóltios a tensão das linhas de Barcelona a Manresa e a San Juan de Las Abadesas, e de Ripoll a Tour de Carol, que funcionavam a 1 500 vóltios.

Mário Cardoso

Construção de uma casa de guarda

O «Diário do Governo», n.º 160, II Série, de 9 de Julho de 1963, publica o seguinte:

4.ª REPARTIÇÃO

3.º Secção (Via e Obras)

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar, nos termos do artigo 12.º da Lei n.º 2030, de 22 de Junho de 1948, o projecto de construção de uma casa de guarda (tipo C), a executar ao quilómetro 87,211 da linha do Minho, incluindo a expropriação, por utilidade pública, de uma parcela de terreno entre os quilómetros 87,211 95 e 87,231 70 da mesma linha, com a área total de 182 m².

Ministério das Comunicações, 27 de Junho de 1963. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

Ampliação da estação de Vargelas

O «Diário do Governo», II Série, número 162, de 11 de Julho de 1963, publica o seguinte:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar o projecto de ampliação da estação de Vargelas, na linha do Douro, incluindo a expropriação, por utilidade pública, de duas parcelas de terreno, entre os quilómetros 152,843 50 e 153,052 50 e 153,243 50 e 153,363 50 da mesma linha, com a área total de 2693 m².

Ministério das Comunicações, 27 de Junho de 1963. — O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*.

A Convenção aduaneira entre Portugal e a Espanha e o posto fiscal de S. Leonardo

O «Diário do Governo», I Série, número 225, de 24 de Setembro de 1963, publicou o seguinte:

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Direcção-Geral das Alfândegas

PORTARIA N.º 20 081

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Finanças, que, nos termos do artigo 7.º da Convenção aduaneira entre Portugal e a Espanha relativa ao tráfego internacional por estrada, caminho de ferro e rios limítrofes, aprovada pelo Decreto-Lei n.º 43 057, de 9 de Julho de 1960, o posto fiscal de S. Leonardo, considerado alfândega com habilitação de 2.ª classe, e, consequentemente, podendo intervir nos despachos de importação ou de exportação das mercadorias mencionadas no Anexo A àquela Convenção, seja habilitado a despachar em regime de importação a mercadoria seguinte:

Minério de ferro.

Ministério das Finanças, 24 de Setembro de 1963. — O Ministro das Finanças, *António Manuel Pinto Barbosa*.

Carta de Lourenço Marques

A Cultura do pessoal ferroviário e o Aniversário do seu Clube

(POR UM NOSSO CORRESPONDENTE)

Pela Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique foi publicado, recentemente, como a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» registou num dos seus últimos números, o Relatório do ano económico de 1961. Assina-o o sr. Eng.º Horácio Avelino Brazão de Freitas, Director dos Serviços e Administrador-Delegado.

Nesta nossa «Carta de Lourenço Marques» desejamos enaltecer a obra, a todos os títulos louvável, levada a efeito pela Administração em favor do seu pessoal e da sua cultura. Assim, o pessoal tem à sua disposição, a fim de melhorar os seus conhecimentos técnicos e profissionais, uma Escola de Aprendizes, uma aula de telegrafia, uma biblioteca nocturna constituída por livros de ensino técnico, nacionais e estrangeiros, com a faculdade de serem emprestados volumes a cada um dos elementos do pessoal que os solicitem.

O curso da Escola de Aprendizes tem 3 anos de frequência e é, na realidade, um verdadeiro curso técnico, que proporciona grandes vantagens aos alunos, entre as quais se contam as seguintes: Os aprendizes entram sem vencimento durante o 1.º trimestre, mas depois do 1.º semestre com bom aproveitamento e classificação mínima de suficiente, terão o vencimento mensal de 700\$00. No 2.º ano começam a ganhar 1 500\$00 por mês, passando no 3.º ano, último do curso, para 2 000\$00.

A aula de telegrafia, destinada a preparar o pessoal para o Serviço do Movimento, Tráfego e Tarifas, registou, durante o ano de 1961, a frequência de 70 alunos, tendo sido em número de 52 as aprovações.

Passemos a falar do Clube Ferroviário da Província de Moçambique e a que se refere também o Relatório de 1961.

Esta colectividade, tão prestigiosa como antiga, meteu ombros, na sua magnífica acção em prol da classe ferroviária da Província, à Colónia de Férias, que foi instalada na magnífica Praia de S. Martinho de Bilene.

A Administração dos Caminhos de Ferro de Moçambique tem auxiliado financeiramente a iniciativa, tendo entregado ultimamente mais uma remessa de material, constando de: 22 casas de vários tipos; um

armazém para recolha de barcos, tendo anexos o posto médico, o centro náutico, dois armazéns e dois balneários, um para cada um dos sexos; uma oficina para carpintaria, tendo anexo um alpendre para recolha de carros e máquinas; uma central eléctrica; um pavilhão de praia; sistema de abastecimento de água por meio de dois poços munidos de duas bombas eléctricas de captação, rede de distribuição por meio de tubos de ferro galvanizado, e ainda depósito em betão armado; rede subterrânea de distribuição eléctrica; sistema de esgotos servindo todas as casas de habitação e restantes edifícios; e, finalmente, rede de arruamentos ensaibrados e com passeios em betão, como é usual.

No projecto estão incluídos ainda outros melhoramentos de vulto, tais como a construção de mais casas de habitação, de uma capela, de campos de óquei e basquetebol, de uma escola para crianças em férias, de um Centro Social (já iniciado), além de outros que muito irão contribuir para a valorização da estância de repouso que o Clube Ferroviário de Moçambique em boa hora empreendeu.

Outra das obras que honram o Clube Ferroviário de Moçambique, pela contribuição útil que representa para a cultura da Província, é a «Banda do Clube Ferroviário», juntamente com a «Escola de Música Eng.º Pereira Leite». Fundada há já 29 anos por alguns entusiastas que, com o patrocínio do Eng.º Pinto Teixeira, então Director dos C. F. M., e formada por elementos dos diversos departamentos dos Transportes de Moçambique, realizou já perto de 300 concertos, tendo comemorado em 8 de Maio de 1961, o 27.º aniversário, com um concerto dado no salão do Clube, em Lourenço Marques. Sob a direcção de José Gonçalves Correia foram executados: «Carneval Romano», abertura, de Berlioz; «II Rapsódia Portuguesa», de V. Hussla; e «Prelúdios», poema sinfónico, de Liszt.

As palmas testemunharam, no final, o orgulho e a gratidão do público pela obra em prol da vida musical de Moçambique.

Mais uma «Taça Colaboração» foi disputada, em Junho do ano em referência, pelas equipas de fute-

Recortes sem comentários

Bilhetes para elefantes

DAGENHAM (Inglaterra). — Um homem aproximou-se da bilheteira da estação de caminhos de ferro e disse, com o ar de quem pede desculpa: «Eu queria 15 bilhetes para elefantes, só ida, para Bexley, se faz favor».

A princípio o bilheteiro pensou que o homem estava a brincar, mas ele insistiu, explicando que era empregado de um circo e precisava de levar os quinze elefantes para Bexley, a fim de ali realizar um espectáculo.

Finalmente, tudo se arranjou e num sábado um comboio especial descarregou, em Bexley, 40 toneladas de elefantes, para satisfação do público infantil daquela localidade. — (ANI).

Passagens e dinheiro

NORTH BERGEN (Nova Jersey). — O presidente de uma companhia de caminhos de ferro ofereceu a duzentos utentes, que viajam numa linha suburbana, mil dólares (cerca de 29 contos) a cada um, se deixarem de utilizar a carreira.

Irving Maidman, presidente dos caminhos de ferro, disse que a linha entre esta cidade e Butler dá prejuízo e que pretende mudá-la para uma carreira de comboios de mercadorias.

Ofereceu dinheiro aos utentes se todos concordarem em achar meios diferentes de viagem, mas explicou que se tratava de uma oferta para todos ou para nenhum; se algum rejeitasse a oferta, ninguém receberia dinheiro. — (R.).

Cão milionário

WAYNE (Estados Unidos). — Morreu, no hospital veterinário de Wayne, «Bobby», o cão milionário da Pensilvania.

A fortuna de «Bobby», totalizando sessenta mil dólares (1730 contos) e herdada em 1957, aquando da morte da sua dona, sr.^a Ruth Maurer, reverte agora para os parentes da sr.^a Maurer, pela morte dos quais volta a beneficiar a espécie.

bol dos Ferroviários de Moçambique e da Federação das Rodésias e Niassalândia.

Este troféu (destinado a ser disputado alternadamente nos dois territórios), foi desta feita disputado na Beira, cabendo a vitória aos ferroviários moçambicanos.

Este troféu, criado em 1953 para fomentar o desenvolvimento físico e boa camaradagem entre os ferroviários vizinhos, é todos os anos pretexto para bons momentos de confraternização entre as classes.

Após o encontro, realizou-se um banquete de confraternização presidido pelo Subdirector dos Serviços dos C. F. M., eng. Fernando Seixas, tendo como hóspedes de honra, o Director dos R. R. e Esposa, tendo assistido também, além das duas equipas, o Cônsul da Federação, funcionários graduados da Administração dos C. F. M. e representantes da Imprensa e Rádio.

canina, pois deverá ser legada a várias sociedades de protecção aos animais. — (ANI).

Cadáver «passageiro»

VARSOVIA. — Dois habitantes de uma pequena localidade situada a uma centena de quilómetros de Varsóvia foram condenados a uma multa de 5000 zlotys (cerca de 5 600 escudos) por «profanação de cadáver».

Informados da morte do pai, os dois irmãos, Jan e Kazimierz Slota, foram buscar o cadáver ao hospital de Varsóvia, a fim de o levarem para a terra para ali o sepultarem.

Verificando que não tinham dinheiro para pagar o transporte do corpo, ocorreu-lhes uma ideia audaciosa: fazer viajar o cadáver com eles.

Vestiram ao cadáver o fato domingueiro e levaram-no até à estação, onde compraram três bilhetes para a terra e tomaram um comboio, instalando o cadáver a um canto de um compartimento, com o rosto cuidadosamente tapado com um penso.

Passada esta primeira fase, e para se refazerem da emoção, os dois irmãos resolveram ir beber um copo de vodka. Deixaram o cadáver sozinho por alguns minutos, avisando o único passageiro que seguia no mesmo compartimento de que o «doente» se encontrava muito fraco e não devia dirigir-lhe, portanto, a palavra.

Ora foi isso que os perdeu. Em consequência de uma travagem mais brusca, caiu uma mala em cima do morto, que ficou estendido por terra.

Precipitando-se sobre o cadáver, o passageiro, proprietário da mala, verificou a morte do seu companheiro e, julgando-se responsável pelo facto, foi esconder o corpo na retrete do comboio, pondo-se depois ao fresco para evitar complicações. Entretanto, os dois irmãos regressavam ao compartimento, verificando, estupefactos, que o pai desaparecera. E, movidos também pelo receio das complicações, fugiram igualmente e andaram a monte durante dois dias.

Para se defenderem, os dois irmãos alegaram: «Não profanamos o corpo do nosso pai. Queríamos fazer-lhe um enterro de primeira classe, mas o transporte de cadáveres é tão caro...» — (F. P.).

Ganhou o processo depois de morto

PARIS. — Depois de trinta anos de discussões em tribunais. Léon Beauvette, que morreu há dezoito meses, ganhou agora um processo e 15 000 francos (cerca de noventa contos) que lhe foram concedidos como indemnização por ter sido atropelado, em 1933, por uma ambulância pertencente à municipalidade de Villejuif, nos arredores da capital.

Beauvette passou um ano hospitalizado e ficou inválido, só podendo andar, e com dificuldade, apoiado em duas bengalas, — (ANI).

Com o «demónio» no corpo?...

NÁPOLES. — A igreja católica de Santa Maria Nova, perto de Battipaglia, foi encerrada por ordem do bispo da diocese, em consequência da manifestação de mais de mil mulheres, que queriam que o sacerdote da paróquia cantasse uma missa «para livrar uma possessa do demónio». Esta andava, há meses, pelas aldeias das vizinhanças, anunciando encontrar-se «habitada» pelo espírito do sobrinho, morto num desastre de automóvel. Quando a multidão de mulheres quis a celebração da missa, o pároco recusou-se, dadas as ordens que tinha recebido do bispo. — (F. P.).

Lourenço Marques, Agosto de 1963.

A Ponte sobre o Tejo

**Visita do Ministro do Movimento de Espanha às obras em curso.
Nos fins do próximo Verão já será possível atravessar o rio a pé**

A convite do sr. Professor Gonçalves de Proença, titular da pasta das Corporações, visitou o nosso País o sr. D. José Solis Ruiz, Ministro Secretário-Geral do Movimento de Espanha.

Durante a sua estadia em Lisboa, o Ministro espanhol, que se fez acompanhar, desde Madrid, de diversas individualidades do seu Ministério, visitou também, com bastante interesse, na manhã de 6 do corrente, o Gabinete da Ponte sobre o Tejo. Essa visita revestiu-se de alto significado e importância. Aguardaram a chegada do sr. Ministro Espanhol, que se fazia acompanhar do Embaixador do seu país, do sr. Prof. Gonçalves de Proença e das entidades do Ministério do Movimento, os srs. Ministro das Obras Públicas, eng. Arantes e Oliveira, e Director do Gabinete, eng. Canto Moniz, que se encontravam rodeados pelos principais dirigentes das obras da Ponte.

O sr. Ministro D. José Solis Ruiz, ao agradeceu as saudações do sr. eng. Arantes e Oliveira, acentuou que, neste momento incerto que o Mundo vive, a Espanha está com Portugal, e que a obra da Ponte sobre o Tejo é mais uma admirável demonstração da capacidade técnica e do génio criador dos portugueses.

Em seguida, na sala das sessões, o sr. eng. Canto Moniz, perante a projecção de numerosos «slides» coloridos, explicou aos ilustres visitantes a evolução dos diversos estudos técnicos e financeiros que justificaram a construção da grande obra, e o desenvolvimento posterior dos trabalhos até à fase actual.

Durante a projecção, que despertou o mais vivo interesse, o sr. Director do Gabinete referiu que a adaptação do anteprojecto inicial (solução rodoviária) ao propósito de processo contínuo de comunicações rodoferroviárias entre as penínsulas de Setúbal e Lisboa pertenceu ao eng. Ferry Borges, do Laboratório Nacional de Engenharia Civil; que as fundações da torre Sul devem estar concluídas em meados de Fevereiro; e que presentemente a montagem da torre norte já atingiu a altura de trinta metros.

Finda a projecção, o Ministro espanhol sublinhou a sua admiração pelo esforço já desenvol-

vido e fez algumas perguntas, que foram esclarecidas pelos srs. engs. Arantes e Oliveira e Canto Moniz. Por exemplo, o director do Gabinete disse que a solução do caminho de ferro impôs características muito especiais à ponte e que o ritmo dos trabalhos tem de ser certo, pois por cada dia que se ganha, ou se perde, em relação aos cálculos estabelecidos, pode representar uma verba de quinhentos milhões de pesetas. Afirmou que as taxas de portagem serão sensivelmente iguais àquelas que se pagam nos «ferry-boats», mas que haverá reduções na ordem dos trinta por cento no que se refere aos veículos pesados de transporte de carga ou de passageiros.

Noutro passo, o titular da pasta das Obras Públicas garantiu que o actual tráfego fluvial, no que respeita a passageiros, se manterá ao mesmo nível, prevendo-se até um incremento notório, ao pensar-se na grande expansão demográfica e urbana do concelho de Almada e das regiões próximas. Foi ainda salientado que, das catorze empresas que colaboram na construção da ponte e dos seus acessos, nas duas margens, doze são portuguesas, tendo-se a mão-de-obra nacional revelado muito hábil e facilmente adaptável a todas as tarefas, mesmo as mais complexas. O sr. eng. Arantes e Oliveira assinalou, também, o facto de a nossa técnica se colocar na vanguarda, e deu como exemplo a circunstância de os técnicos portugueses terem intervindo, decisivamente, no aproveitamento final do anteprojecto apresentado pela empresa construtora da ponte, estudo que revelava um processo já antiquado de vinte a trinta anos. Por meio de exaustivos estudos, servidos por computadores electrónicos, puderam os nossos técnicos apresentar as melhores sugestões de melhoria dos cálculos, que foram adoptadas.

Finalmente, o sr. eng. Canto Moniz revelou que o rigor dos cálculos é de tal monta, que vai ser instalada nas estruturas da ponte uma aparelhagem de controlo, que importou em dez mil contos. Trata-se da primeira iniciativa do género em todo o Mundo — e de aparelhagem só utilizada na construção de complexas barragens. Informa-

Há 50 anos

(Da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de 16 de Dezembro de 1913)

Linhas portuguesas

Sul e Sueste. — Vão muito adiantados os trabalhos para a construção da linha do Vale do Sado, estando a terraplenagem da secção entre Alcácer do Sal e Garvão quase concluída, indo-se imediatamente proceder ao assentamento da via.

Há dias o sr. Abecassis, engenheiro subdirector destes caminhos de ferro, foi ver o local para a nova estação de Vila Real de Santo António, que ficará junto do Guadiana, para a comunicação com a nova linha de Ayamonte a Huelva.

Visitou depois também os trabalhos da construção do ramal de Portimão a Lagos, que vão muito adiantados.

Vale do Vouga. — Estão quase concluídos os trabalhos da construção desta linha, cujo troço de Ribeiradio a Vouzela foi aberto em 30 de Novembro.

Conta a Companhia ter o troço de 8 kms., de Vouzela a S. Pedro do Sul, em circunstâncias de ser aberto à exploração até 20 ou 25 do corrente mês, e os restantes 16 kms., de S. Pedro à Bodiosa, nos princípios de Janeiro.

Trabalha-se activamente nas duas pontes sobre o Vouga, no Banho e em S. Pedro, de cuja conclusão depende a dos respectivos troços, devendo a primeira já estar concluída e em termos de se ligar a via dos dois troços contíguos.

São dignos de todo o elogio a rapidez e esmero com que se tem levado a efeito, em pouco mais de um ano, a construção de 80 kms. de linha, com importantes terraplenagens e numerosas obras de arte, sendo algumas delas muito notáveis.

Moçambique. — Vai em breve ser presente ao governo o relatório do engenheiro sr. Delfim Monteiro, sobre o primeiro troço deste caminho de ferro, na extensão de 20 kms., cujo orçamento é de cerca de 300 contos, incluindo a estação-testa da linha.

Os estudos dos troços subsequentes continuam sob a direcção daquele engenheiro, estando já feitos na extensão de 60 km.

A região atravessada é muito fértil e presta-se à cultura do tabaco e outras, em vários pontos já iniciadas.

A construção deve ser fácil, não excedendo o custo de 10 contos por quilómetro.

ções finais: até ao próximo Natal, a torre norte terá setenta metros de altura; em Março ficará concluída. A montagem da torre sul começará em Março e terminará em Julho de 1964. Durante os últimos dias do Verão desse ano já será possível atravessar o rio a pé, através dos passadiços de trabalho.

A primeira parte da visita terminou entre uma chávena de café, enquanto o Ministro Solis Ruiz assinava o livro de honra e eram distribuídos elementos descritivos da obra, em língua espanhola. Em seguida, passou-se à sala das maquetas, após o que o sr. D. José Solis Ruiz e a sua comitiva observaram o estaleiro norte e os trabalhos do viaduto. A digressão finalizou com uma rápida passagem, devido ao mau tempo, pelas obras da construção dos alicerces da torre sul e de montagem da torre norte.

Os que acreditam em caminhos de ferro

Em Outubro passado, o Japão comemorou o 90.º aniversário da inauguração do serviço ferroviário no país.

A primeira linha construída ligava a capital administrativa — Tóquio — à capital imperial, localizada em Kyoto. Outras linhas se seguiram para atender grandes cidades e seus portos, como Yokoama, Osaka, Kobe.

O contingente inicial de material de tracção e rolante constava de 10 locomotivas a vapor, 58 carruagens de passageiros e 75 vagões de carga. E era comum, nas estações, após a partida dos comboios, verem-se inúmeros pares de sandálias nas plataformas, deixadas pelos passageiros que se descalçavam ao embarcar, fiéis ao costume estabelecido para a entrada em suas casas, com os pisos forrados de esteiras de palha.

No começo deste século já havia 6 000 quilómetros de linhas, embora de características diversas, porque as da ilha Honshu obedeciam à técnica inglesa; as da ilha Hokaido tinham sido construídas com orientação norte-americana, e as da Ilha Kynshu supervisionadas por alemães.

As guerras sino-japonesa e russo-japonesa realçaram as falhas dessa diversidade, de modo que em 1907 foram nacionalizadas 17 companhias particulares e incorporadas à rede oficial do país, que nunca deixou de se aperfeiçoar e crescer no sentido de atender à forte densidade de transporte, principalmente de passageiros.

Em 1960 foram produzidos 124 biliões de passageiros-quilómetros e 563 biliões de toneladas-quilómetros de cargas. O serviço suburbano, particularmente pesado em virtude da superpopulação das grandes cidades, atinge cerca de 3 biliões de passageiros, correspondendo a 58 % do total.

Referido ao transporte diário por quilómetros de linha, os índices japoneses superam os de todos os outros países do Mundo, excepto os Estados-Unidos, na parte relativa ao transporte de cargas.

Hoje, os japoneses dedicam-se à construção de uma super-estrada de ferro ligando Tóquio a Osaka. Por essa linha, também super-expressos eléctricos desenvolverão a velocidade de cerca de 200 km/h., e cobrirão a distância de perto de 500 km., através dos quais ela se alonga, em 3 horas apenas, como que desafiando a descrença de alguns e reafirmando a confiança de muitos no futuro dos caminhos de ferro e na solução, que só eles apresentam, para o transporte em massa.

(Da «Revista Ferroviária», do Rio de Janeiro, de Agosto de 1963)

Um projecto de ferry-boat entre os portos de Marselha e Bandol

Há já quase cento e vinte anos, exactamente em 1846, um parisiense, Charles Duveyrier, lançou o projecto de um «ferry-boat» que deveria ligar Bandol a Marselha. O projecto era revolucionário para a época, demonstrativo do génio verdadeiramente original do seu autor.

Efectivamente, Charles Duveyrier, advogado de profissão, era também um literato distinto, um dramaturgo que escreveu um total de quinze peças, conjunto de qualificações profissionais que parecem à primeira vista pouco compatíveis... com a realização técnica do projecto de um «ferry-boat». Mas a sua imaginação era fértil, como se vê, pois lhe permitiu em seguida lançar uma sociedade de publicidade, depois um jornal, «O Crédito», e lançar-se também na indústria, no tempo do Segundo Império.

Quais foram então os factos que o levaram a conceber tal empreendimento?

Vejamos:

Por volta de 1850, em pleno séc. XIX, os viajantes não podiam enfrentar sem pavor a travessia das Gargantas de Ollioules, na estrada de Toulon a Marselha; viajante que tentasse aventurar-se naquelas paragens fazia-se sempre escoltar de um forte grupo, armado contra os riscos de agressão dos bandidos infestadores daquelas paragens que, tal como o célebre Gaspard de Besse, o matariam num abrir e fechar de olhos. A travessia era assim uma empresa plena de insegurança e tentada por poucos.

Por outro lado, por via marítima, a viagem só se podia fazer em dias muito favoráveis, em razão da dificuldade que oferecia a passagem dos Cabos Sicié e Cepét, desde que soprasse o vento do Este ou o «mistral» estivesse mais forte.

Havia, felizmente, uma terceira forma para ligar Toulon ao grande porto mediterrânico, a qual consistia em fazer-se a viagem por via terrestre de Toulon até um dos três portos da zona (Brusc, Saint-Nazaire—actualmente Sanary—ou Bandol), e continuar, utilizando barcos que podiam ir até Marselha abrigando-se junto à costa, rasando as ribas altaneiras. O transporte das mercadorias (vinho, azeite, cereais, sal, etc.) fazia-se praticamente desta forma. Quanto aos viajantes, eram providos de um salvo-conduto, atestando que não eram portadores de peste no porto de embarque.

E foi em razão destas dificuldades que nasceu o projecto de M. Duveyrier.

No dia 25 de Outubro de 1846 o nosso homem escreveu uma carta ao administrador do caminho de ferro Paris-Lyon, (o caminho de ferro estava em franco progresso em França, por esta altura), propondo-lhe a criação de: 1.º — uma linha de caminho de ferro que, partindo de Bandol, fosse até Toulon e La Valette, e que, bifurcando-se, se prolongasse até Cuers e Hyères; 2.º — um serviço de barcos a vapor, de resistência suficiente que pudessem fazer o trajecto, fosse qual fosse o estado do mar; 3.º — um meio de junção das duas vias no porto de Bandol, que permitisse a passagem dos vagões carregados, do barco para o caminho de ferro, e vice-versa.

Isto era nem mais nem menos que o projecto de um «ferry-boat», original em França mas já utilizado nos Estados-Unidos de uma maneira perfeita, como declarara a Duveyrier o engenheiro de minas Michel Chevalier, que lá se tinha deslocado no cumprimento de várias missões.

No aspecto económico as vantagens eram enormes, pois os produtos mais delicados das regiões de Hyères, Toulon, Saint-Nazaire, Ollioules, Bandol, etc., poderiam chegar à estação de Marselha em quatro horas aproximadamente, e poderiam ser vendidos em Lyon dez horas depois, vinte e quatro horas mais tarde nos mercados de Paris, e ainda trinta e seis horas após nos mercados de Bruxelas e Londres, como precisava M. Duveyrier, com visão clara de negociante.

A efectivação do projecto reduzia a 2 h. e 5 m. a duração da viagem Toulon-Marselha (ou seja, 1 h. e 45 m. por mar e 20 m. por terra), enquanto que a duração do percurso normal ascendia a 6 horas. A comissão agrícola de Toulon felicitou-se pelo aumento de produção que iria fatalmente dar-se, declarando que, por exemplo, só o cantão de Hyères iria decuplicar a superfície dos seus jardins.

A Companhia dos paquetes do Levante, então consultada, declarou que seria necessário construir vapores com a potência de 250 cavalos, que em nenhum caso poderiam ser arrastados pelo vento ou pelo mar.

No aspecto técnico, propriamente dito, o projecto, (que falava do «bateau-bac» e ignorava o termo «ferry-boat»), indicava que o barco seria

Publicações recebidas

Síntese Política, Económica e Social

Por amável oferta do nosso prezado amigo Raymundo do Canto e Castro Júnior, Assistente da sua Direcção, recebemos o número 18 de «Síntese Política, Económica e Social», órgão oficial do Instituto de Estudos Políticos e Sociais da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro e da Escola Superior de Administração de Negócios de Acção Social (S. Paulo).

Do texto destacamos, pelo seu real interesse, os artigos «João XXIII e a missão do Estado em países subdesenvolvidos» por Cândido António Mendes de Almeida, «A pessoa humana no pensamento de João XXIII» por P.^e Henrique C. de Lima Vaz S. J., e ainda o texto completo, em Latim e em Português, da notável Eucílica de João XXIII «Pacem in Terris».

A Raymundo do Canto e Castro Júnior os nossos agradecimentos pela sua valiosa oferta.

Relações diplomáticas entre Portugal e a Etiópia

Em cuidada edição do S. N. I., reuniram-se, em opúsculo, os textos das Cartas trocadas em 17 e 29 de Junho entre o Imperador Selassié e o Presidente do Conselho de Portugal, Dr. Oliveira Salazar. São dois documentos históricos, muito valiosos para o estudo das relações seculares entre duas nações que deram ao Mundo o exemplo de uma amizade que até há pouco parecia duradoira. Essa amizade quebrou-se, porém, pela deslealdade, que nos surpreendeu a todos, do Imperador da Etiópia.

O sr. Presidente do Conselho português recorda, na sua resposta desassomburada, os serviços prestados à Etiópia pelo nosso País. E não foram de pequeno volume esses serviços.

suficientemente largo para comportar vagões em duas filas e para instalar câmaras entre eles para abrigar os passageiros. «Para realizar o embarque e desembarque, dizia ainda o autor, o barco introduzir-se-á de popa numa doca especial, na qual confinam os carris, que se prolongarão depois até ao interior do navio por meio de um tabuleiro formando ponte levadiça. A força da máquina será empregada para embarcar e desembarcar as filas de vagões.»

Estudado no plano técnico e no plano económico com conclusões animadoras, o plano destinava-se a vir a ter existência feliz. Mas... no mês de Fevereiro de 1848 a Revolução destrona Luís Filipe. As lutas políticas que se seguem paralisam a indústria e o comércio, determinam a baixa das acções do caminho de ferro; assim, as grandes ideias de C. Duveyrier tomaram o valor de letra morta e a realização do «ferry-boat»... afundou-se!

Após a criação do P. L. M., em 1857, a ligação Toulon-Marselha foi efectuada; mas o «dossier» do «bateau-bac» jamais tornou à luz, não restando mais que um interessante apontamento histórico.

(Tradução livre de um artigo de F. Jouglas, publicado em *La Vie du Rail*).

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

Acaba de ser dado um despacho do Governador-Geral de Moçambique tendente à conclusão da projectada linha de caminho de ferro que ligará o porto de Nacala a Vila Cabral.

O despacho agora lançado ordenou a abertura do concurso para a construção do troço que ligará Catur a Vila Cabral, visto os C. F. M. terem acabado recentemente o assentamento da via desde Nacala ao Catur, faltando, portanto, concluir os 76 quilómetros que o separam de Vila Cabral, a qual ficará assim em directa ligação com a restante rede ferroviária provincial.

Este despacho é resultado da visita que o Chefe da Província fez recentemente ao distrito de Niassa, pois havia necessidade de decidir se a linha de Catur se encaminharia primeiro para o lago Niassa, onde se projecta a construção de um porto, aguardando então a capital do distrito a conclusão dessa fase, para depois se processar a sua ligação à rede geral, ou se essa ligação seria feita primeiramente.

Em face dessa visita e em face da opinião solicitada ao Secretário Provincial, Major Vaz Pinto, e aos C. F. M., demonstrativa do interesse que o assunto lhe despertava, o Governador-Geral decidiu que se completasse primeiramente o traçado Catur-Vila Cabral, passando por Nova Guarda.

Moçambique ficará assim com a sua linha de maior extensão — 800 quilómetros — e beneficiará também do maior desenvolvimento das actividades regionais que convergirão a Vila Cabral e poderão ter uma rápida expansão para o resto da Província.

— O Caminho de Ferro de Moçambique, que liga Nacala e o Lumbo ao interior do distrito de Moçambique e que até agora terminava em Catur, será prolongada por mais 800 km. a fim de alcançar Vila Cabral, capital do distrito do Niassa.

TUNA ACADÉMICA DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA

Comemoração das suas «Bodas de Diamante»

A direcção da Tuna Académica da Universidade de Coimbra propõe-se festejar, com o maior brilhantismo possível, os 75 anos de existência deste notável agrupamento universitário e pede, por nosso intermédio, a colaboração de todos os antigos Tunos para um ciclo comemorativo, que se realizará em 1964, no 2.º período escolar.

Todos os antigos Tunos que desejarem tomar parte nas Bodas de Diamante deste prestigioso agrupamento, devem dirigir toda a correspondência ao Apartado 208 — Coimbra.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Decreto-Lei n.º 45 033

(Continuação)

§ 4. A acção que prescreveu já não pode ser exercida, mesmo sob a forma de uma acção reconvenção ou de uma excepção.

§ 5. Sob reserva das disposições precedentes, a suspensão e a interrupção da prescrição são reguladas pelas leis e regulamentos do Estado onde a acção é intentada.

CAPÍTULO III

Liquidação de contas. Recursos dos caminhos de ferro entre si

ARTIGO 48

Liquidação de contas entre caminhos de ferro

Todo o caminho de ferro é obrigado a pagar aos outros caminhos de ferro interessados a parte que a eles cabe no preço de um transporte que cobrou ou devia ter cobrado.

ARTIGO 49

Recursos no caso de indemnização por perda ou avaria

§ 1. O caminho de ferro que pagou, em virtude da presente Convenção, uma indemnização por perda total ou parcial ou por avaria das bagagens tem o direito de exercer um recurso contra os caminhos de ferro que participaram no transporte, em conformidade com as disposições seguintes:

a) O caminho de ferro por culpa do qual se verificou o prejuízo é por este o único responsável;

b) Quando o prejuízo for causado por culpa de vários caminhos de ferro cada um é responsável pelo prejuízo que causou. Se é impossível fazer a destrinça, o encargo da indemnização é repartido entre eles, segundo os princípios enunciados na alínea c);

c) Se não se pode provar que o prejuízo foi causado por culpa de um ou mais caminhos de ferro, o encargo da indemnização devida é repartido entre todos os caminhos de ferro que participaram no transporte, com excepção daqueles que provem que o prejuízo não se deu nas suas linhas. A repartição faz-se proporcionalmente ao número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas.

§ 2. No caso de insolvência de um dos caminhos de ferro a parte que lhe incumbe e que ele não pagou é repartida por todos os outros caminhos de ferro que participaram no transporte proporcionalmente ao número de quilómetros das distâncias de aplicação das tarifas.

ARTIGO 50

Recursos no caso de indemnização devida por atraso na entrega

As regras enunciadas no artigo 49 são aplicadas no caso de indemnização paga por atraso. Se o atraso foi causado por

irregularidades verificadas em vários caminhos de ferro, o encargo da indemnização é repartido entre esses caminhos de ferro proporcionalmente à duração do atraso nas suas respectivas redes.

ARTIGO 51

Processo de recurso

§ 1. O caminho de ferro contra o qual é exercido um dos recursos previstos nos artigos 49 e 50 não pode nunca contestar o fundamento do pagamento efectuado pela administração que exerce o recurso, quando a indemnização tenha sido fixada pela autoridade judicial, depois de lhe ter sido devidamente feita a citação e de lhe ter sido permitido ser parte no processo. O juiz encarregado da acção principal fixa, segundo as circunstâncias de facto, os prazos indivisíveis para a notificação e para a intervenção.

§ 2. O caminho de ferro que quer exercer o recurso deve formular o seu pedido numa única instância contra todos os caminhos de ferro interessados com os quais não chegou a acordo, sob pena de perder o seu recurso contra aqueles que não tivesse citado.

§ 3. O juiz deve lavrar uma única sentença sobre todos os recursos que tem de julgar.

§ 4. Os caminhos de ferro accionados não podem exercer nenhum recurso ulterior.

§ 5. Não é permitido introduzir recursos para garantia nas instâncias relativas à acção principal de indemnização.

ARTIGO 52

Competência para os recursos

§ 1. O juiz da comarca a que pertence o caminho de ferro contra o qual se exerce o recurso é exclusivamente competente para todas as acções de recurso.

depois
do café



beba *antes*
uma aguardente
moscatel
**CAMILLO
ALVES**



CASA FUNDADA EM 1881

§ 2. Quando a acção deva ser intentada contra vários caminhos de ferro, o caminho de ferro demandante tem o direito de escolher entre os juízos competentes, em virtude do § 1, aquele perante o qual apresenta o seu pedido.

ARTIGO 53

Acordos relativos aos recursos

Os caminhos de ferro podem derrogar por acordos os regulamentos dos recursos recíprocos, definidos no capítulo III.

TÍTULO IV

Disposições diversas

ARTIGO 54

Aplicação do direito nacional

Na falta de estipulação na presente Convenção as disposições das leis e regulamentos nacionais de cada Estado relativos ao transporte são aplicáveis.

ARTIGO 55

Regras gerais de processo

Para todos os litígios a que dão lugar os transportes submetidos à presente Convenção o processo a seguir é o do juiz competente, sob reserva de disposições contrárias inseridas na Convenção.

ARTIGO 56

Execução de sentenças. Penhora e cauções

§ 1. Logo que as sentenças pronunciadas contraditoriamente ou indevidamente pelo juiz competente, em virtude das disposições da presente Convenção, se tornam executórias segundo as leis aplicadas por este juiz, tornam-se também

executórias em cada um dos outros Estados contratantes imediatamente após o cumprimento das formalidades prescritas no Estado interessado. Não é admitida a revisão do fundamento da questão.

Esta disposição não se aplica às sentenças que só são provisoriamente executórias, nem as condenações a pagamento de perdas e danos que seriam pronunciadas, além das custas, contra um litigante, devido a ter sido rejeitada a sua acção.

§ 2. Os créditos, ocasionados por um transporte internacional, a favor de um caminho de ferro, sobre um caminho de ferro que não depende do mesmo Estado de que o primeiro não podem ser penhorados senão em virtude de uma sentença emitida pela autoridade judicial do Estado de que depende o caminho de ferro detentor do saldo devedor.

§ 3. O material circulante do caminho de ferro, assim como todos os objectos utilizados no transporte e pertencentes ao caminho de ferro, tais como contentores, utensílios de carga encerrados, etc., não podem ser objecto de uma penhora fora do território do Estado de que depende o caminho de ferro proprietário senão em virtude de uma sentença emanada da autoridade judiciária desse Estado.

Os vagões pertencentes a particulares, assim como todos os objectos de qualquer natureza utilizados no transporte, englobados neste material e pertencentes ao proprietário do vagão, não podem ser o objecto de uma penhora, fora do território do Estado de domicílio do proprietário, senão em virtude de uma sentença emanada da autoridade judiciária deste Estado.

§ 4. A caução a prestar para assegurar o pagamento das despesas não pode ser exigida a propósito de acções judiciais baseadas no contrato de transporte internacional.

ARTIGO 57

Unidade monetária. Câmbio de conversão ou de aceitação de moedas estrangeiras

§ 1. As importâncias indicadas em francos na presente Convenção ou nos seus anexos são consideradas como referidas ao franco ouro com o peso de 10/31 do grama ao título de 0,900.

§ 2. O caminho de ferro é obrigado a publicar o câmbio pelo qual efectua a conversão das quantias expressas em unidades monetárias estrangeiras que tenham de ser pagas em moeda do país (câmbio de conversão).

§ 3. Do mesmo modo, um caminho de ferro que aceita em pagamento moedas estrangeiras é obrigado a publicar o câmbio em que as aceita (câmbio de aceitação).

ARTIGO 58

Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminhos de Ferro

§ 1. Para facilitar e assegurar a execução da presente Convenção é instituída uma Repartição Central dos Transportes Internacionais por Caminho de Ferro, encarregada de:

a) Receber as comunicações de cada um dos Estados contratantes e de cada um dos caminhos de ferro interessados e transmiti-las aos outros Estados e caminhos de ferro;

b) Recolher, coordenar e publicar as informações de toda a natureza que interessem ao serviço de transportes internacionais;

c) Facilitar, entre os diversos caminhos de ferro, as relações financeiras exigidas pelo serviço de transportes internacionais e o recebimento das somas por pagar e assegurar, sob este aspecto, a confiança nas relações dos caminhos de ferro;

d) Tentar, a pedido de um dos Estados contratantes ou de uma das empresas de transporte cujas linhas estão inscritas na lista das linhas previstas no artigo 59, a conciliação, oferecendo os seus bons ofícios ou a sua boa mediação ou por qualquer outra forma, de maneira a regularizar as questões entre



FÉRIAS

*Sem preocupações
viajando com*

WAGONS-LITS//COOK

**MAIS DE 400 FILIAIS E 700 CORRESPONDENTES
EM TODO O MUNDO**

Peça informações nas

FILIAIS EM PORTUGAL:

**LISBOA — PORTO — COIMBRA
ESTORIL — FUNCHAL — LUANDA
LOURENÇO MARQUES**

os ditos Estados ou empresas que tenham por objecto a interpretação ou a aplicação da Convenção;

e) Formular, a pedido das partes em causa — Estados, empresas de transporte ou utentes — um parecer consultivo sobre as contendas ocasionadas pela interpretação ou pela aplicação da Convenção;

f) Colaborar na regularização de litígios que tenham por objecto a interpretação ou a aplicação da Convenção por meio de arbitragem;

g) Organizar os pedidos de modificações da presente Convenção e propor a reunião das conferências previstas no artigo 68 quando o julgar conveniente;

§ 2. Um regulamento especial, constituindo o Anexo II à presente Convenção, estabelece o local da sede, a composição e a organização dessa Repartição, assim como os seus meios de acção. Determina, além disso, as suas condições de funcionamento e de fiscalização.

ARTIGO 59

Lista das linhas sujeitas à Convenção

§ 1. A repartição Central prevista no artigo 58 tem por missão estabelecer e manter actualizada a lista das linhas sujeitas à presente Convenção. Para esse fim, recebe as notificações dos Estados contratantes, relativas à inscrição nesta lista, ou à sua irradiação, das linhas de um caminho de ferro ou de uma das empresas mencionadas no artigo 2.

§ 2. A entrada de uma nova linha ao serviço de transportes internacionais só se efectua um mês depois da data da carta dirigida pela Repartição Central aos outros Estados notificando-os da inscrição desta linha.

§ 3. A irradiação de uma linha é feita pela Repartição Central, logo que o Estado contratante a pedido do qual esta linha foi inscrita na lista lhe notificar que ela já não está em situação de satisfazer as obrigações impostas pela Convenção.

§ 4. A simples recepção do aviso emanado da Repartição Central dá imediatamente a cada caminho de ferro o direito de cessar, com a linha irradiada, todas as relações de transporte internacional, excepto no que diz respeito aos transportes em curso, que devem ser terminados.

ARTIGO 60

Disposições complementares

As disposições complementares que certos Estados contratantes ou certos caminhos de ferro participantes publicam, para a execução da Convenção, devem ser comunicadas por estes à Repartição Central.

Estas disposições complementares podem entrar em vigor nos caminhos de ferro que a elas aderiram, nas condições previstas pelas leis e regulamentos de cada Estado, mas sem derogar a presente Convenção.

A sua entrada em vigor deve ser notificada à Repartição Central.

ARTIGO 61

Resolução dos litígios por arbitragem

§ 1. Quando não possam ser resolvidos pelas próprias partes, os litígios tendo por objecto a interpretação ou a aplicação da Convenção, válida como lei nacional ou a título de direito convencional, e as disposições complementares publicadas por determinados Estados contratantes podem, a pedido das partes contratantes, ser submetidos a tribunais de arbitragem cuja composição e processo fazem objecto do Anexo IV à presente Convenção.

§ 2. Contudo, no caso de litígio entre Estados, as disposições do Anexo IV não obrigam as partes contratantes, que podem determinar livremente a composição do tribunal de arbitragem e o processo de arbitragem.

(Continua)

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Os Caminhos de ferro federais alemães, que vêm actuando em colaboração com a Confederação, os cantões e os municípios, propuseram-se suprimir o mais rapidamente possível as passagens de nível.

Em vista do elevado custo das obras e a falta de mão-de-obra crónica no ramo da construção, a empresa não resulta nada fácil. Apesar disso, já conseguiram suprimir 206 passagens de nível durante os anos de 1959 a 1962, duas vezes mais que as suprimidas nos anos anteriores.

O ritmo de supressão tem sido, neste lapso de tempo, de uma passagem por semana, ritmo que será mantido durante todo o ano.

ESPAÑA Como complemento à notícia publicada no nosso número de 16 de Agosto relativo ao plano de melhoramento do material rolante da RENFE, noticiamos hoje o plano de melhoramento relativo aos trabalhadores (121 000) da empresa ferroviária espanhola.

Referindo-se a este plano, o Director-Geral da RENFE afirmou que «estamo-nos esforçando para elevar o nível social dos empregados, pese às grandes dificuldades com que temos de nos enfrentar, como são o «déficit» da exploração e o número de funcionários. Por isso, está incluído no programa um sistema de lucros, de grande interesse para a Empresa e para os seus empregados. Consiste ele em repartir entre ambas as partes a diminuição do «deficit» actual, que, cremos, será conseguida.

Dentro do plano estão também destinadas verbas para fins concretos, como sejam 1 200 milhões de pesetas para a construção de moradias, e 600 milhões para a formação profissional dos empregados.

Os dados especificados deste plano serão conhecidos dentro de dois meses, e a sua realização efectiva possivelmente no final deste ano».

FRANÇA A frota de oito barcos da SNCF transportou 2 616 379 passageiros, 292 118 automóveis e 465 555 toneladas de mercadorias através da Mancha, durante o ano de 1962.

O número de passageiros, em relação a 1961, diminuiu um pouco (0,14 %). Esta redução foi sobretudo sensível no primeiro semestre do ano.

Ao invés, o número de automóveis transportados aumentou em 15,5 %, e a tonelagem de mercadorias, de 3,3 %.

A frota dos SNCF compreende: em Pas-de-Calais, o paquete «Côte d'Azur», o «ferry-boat» «Saint Germain» e o «car-ferry» «Compiègne»; entre Dieppe e Newhaven, os paquetes «Lisieux» e «Arromanches», e três cargueiros, que transportam mercadoria e automóveis.



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. Teleg. EUROPEIA
TELEF.: 37 01 61

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO



*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

Caminho de Ferro de Benguela

1414 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

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

BENZO-DIACOL

DRAGEIAS

XAROPE

GOTAS

LEVA A CALMA ONDE HÁ TOSSE

