

12.º do 77.º Ano

Lisboa, 1 de Setembro de 1964

Número 1841

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

6, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

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

CAMINHOS DE FERRO

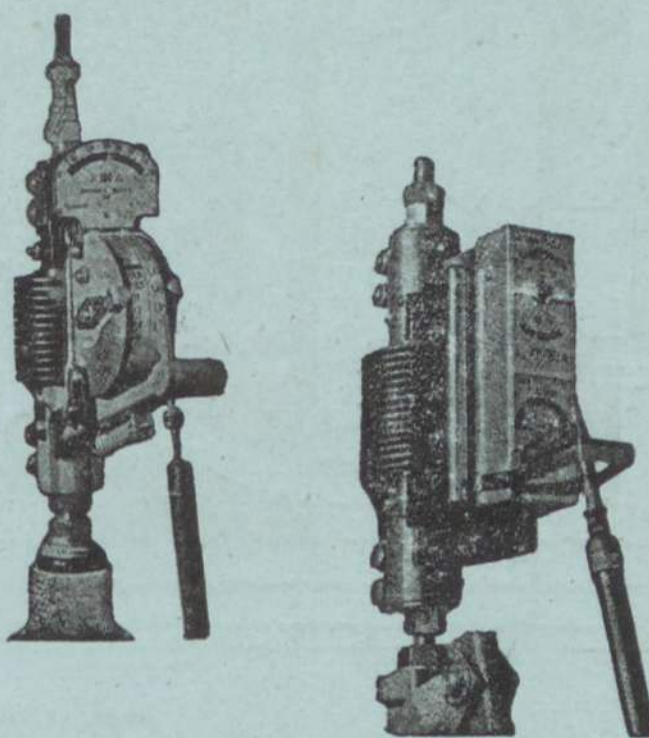
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 320158 — LISBOA



RELÉS



para protecção
contra curto-cir-
cuito e sobrecarga
de alternadores,
transformadores,
cabos, etc.

SOC.DE ELECT.

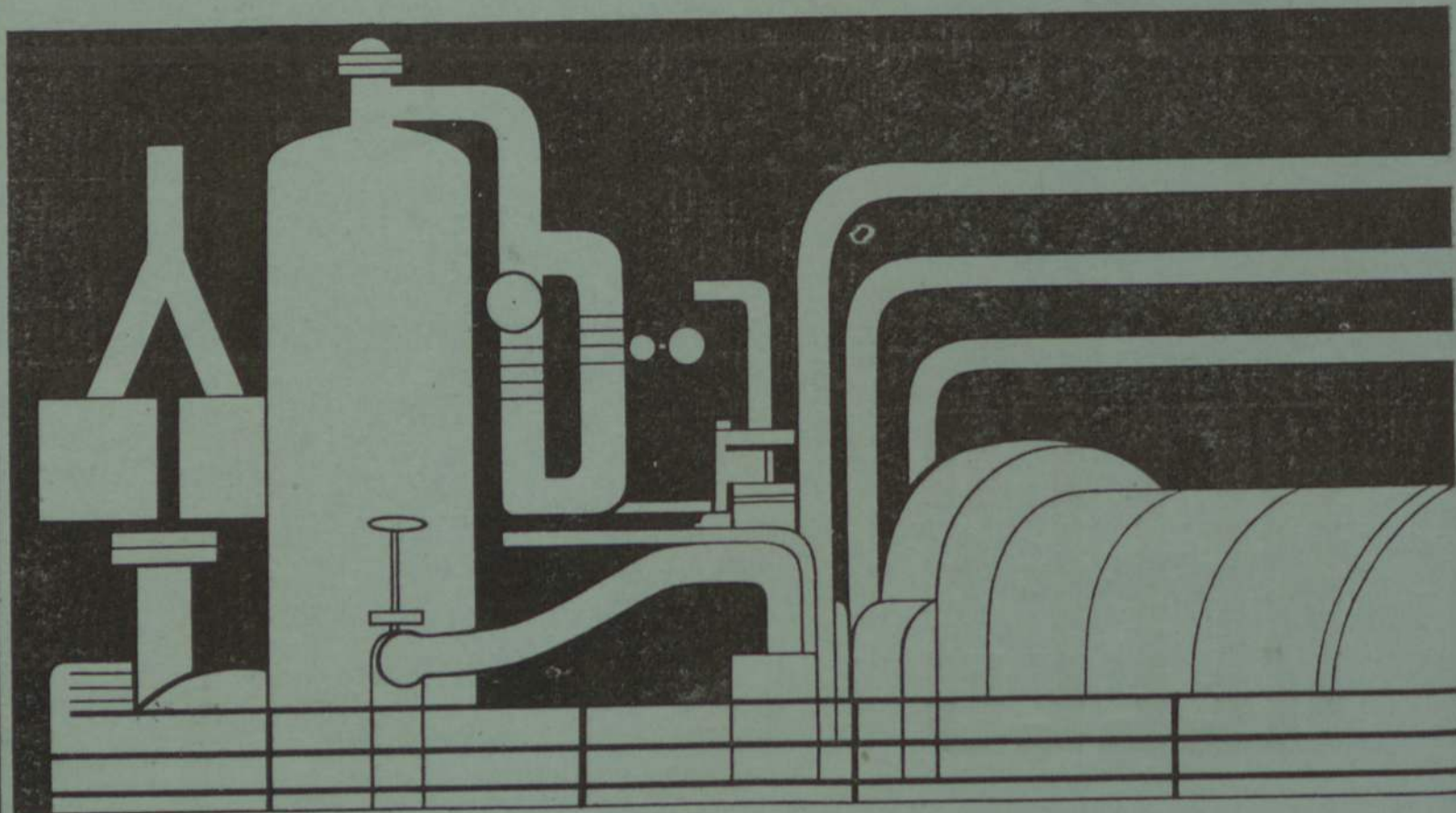
BROWN BOVERI, LDA.

RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.º • TEL. 23411 • PORTO

MOBIL AO SERVIÇO DA ECONOMIA

Contribuindo para o Desenvolvimento Industrial do País, a Mobil Oil Portuguesa ocupa um lugar de importância única, comprovada pelos serviços que tem prestado desde a sua fundação - há mais de 60 anos na lubrificação dos maiores empreendimentos da Indústria Nacional.

Por ter sido a primeira Companhia Petrolífera que se estabeleceu em Portugal, a Mobil orgulha-se de ser constantemente preferida para servir a Indústria, desde os grandes complexos fabris até à mais pequena oficina. Servindo bem a Indústria, a Mobil está na base de um maior rendimento fabril e, portanto, de uma melhor produtividade ao serviço da Economia Nacional.



ECONOMIA SERVIÇO

Mobil Oil Portuguesa

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora-gerente e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Director: **ENG. LUÍS DA COSTA**

1841

1-SETEMBRO-1964

ANO LXXVII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha 150 pesetas (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

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO RÓSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES:

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
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

O sentido da problemática actual do Transporte Ferroviário, pelo Eng.º <i>EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES</i>	235
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO</i>	239
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	241
Trans-Zambézia. Railways	242
O Lar Ferroviário	242
In memoriam – Henrique Pinto Balsemão	242
Imprensa	243
Parte Oficial	244
Visitante ilustre	244
Notícias de Moçambique	245
O Tempo e o Modo.	246
Congresso Nacional de Turismo	246
Linhas Estrangeiras	247
Linhas Ultramarinas	247



O sentido da problemática actual do Transporte Ferroviário

Pelo Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

Como referimos no número de 16 de Junho da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», o nosso querido amigo e ilustre colaborador, sr. Eng. Eduardo Ferrugento Gonçalves, doutorou-se em Engenharia Civil, após provas brilhantes e defesa da dissertação «A Potência de Transporte como Elemento Fundamental na Moderna Planificação Ferroviária», no Instituto Superior Técnico.

Engenheiro civil de 1.ª classe, desempenhando, nessa qualidade, as funções de Chefe de 2.ª da zona de Via e Obras da C. P., o sr. Doutor Eduardo Ferrugento Gonçalves, que é também categorizado professor naquele prestigioso estabelecimento de ensino superior, nas cadeiras de Mecânica Racional e de Caminho de Ferro, trouxe para a sua tese magistral não apenas a sua cultura científica, mas também a sua experiência e a sua paixão ferroviária.

Da dissertação apresentada ao Instituto Superior Técnico pelo sr. Eng. Eduardo Ferrugento Gonçalves para obtenção do Grau académico de Doutor, reproduzimos, com as nossas felicitações, dois trechos de grande interesse. Para eles chamamos a atenção dos nossos prezados leitores:

O sentido da evolução

Pretendendo-se fixar as características do transporte ferroviário que melhor traduzem a sua vitalidade presente, destaca-se necessariamente a da sua notável capacidade de transporte em condições de velocidade, regularidade e segurança, que lhe são peculiares. Nenhum destes elementos separadamente será porventura típico, mas o seu conjunto resulta, neste caso, especialmente significativo. É nesta conjugação de capacidade, regularidade e segurança que assenta a rentabilidade do transporte ferroviário em geral. O sucesso dos serviços oferecidos pressupõe, porém, a existência básica de uma técnica apurada, e a de uma organização especialmente eficiente.

Considerado do ponto de vista estritamente técnico, o caminho de ferro caracteriza-se por uma via autónoma assente sobre uma plataforma própria, por uma sinalização complexa que lhe impõe um modo de exploração particular, por uma resistência ao rolamento reduzida que possibilita a formação de coim-

boios extensos, por um coeficiente de aderência pequeno que exige perfis fáceis e apreciáveis distâncias de frenagem, e pela utilização de um material de transporte robusto e duradouro.

Resulta destas características que a infra-estrutura é de construção e conservação dispendiosa, embora de longa duração; que o material de transporte, ainda que não utilizável fora do «caminho» característico, pode possuir apreciável capacidade e proporcionar elevado rendimento; e que são igualmente elevadas as possibilidades de transporte de cargas as quais têm a cêrcea regulamentar como limitação principal a respeitar.

Se bem que o caminho de ferro possua aptidão técnica e económica especial para a realização de transportes de massa, a absorção das pontas de tráfego que excedam certos valores resulta porém onerosa, em virtude da manutenção permanente requerida pelas reservas de material a que essas pontas obrigam.

Pode dizer-se, em face da experiência, que a utili-

zação média das vias férreas é fraca em relação às suas possibilidades teóricas. Poucas linhas estão presentemente próximo da saturação, se bem que sejam numerosas aquelas em que, em dados momentos, a falta de capacidade é manifesta. O caminho de ferro caracteriza-se precisamente por um estado normal de subutilização das suas instalações. Esta circunstância é, no entanto, essencial do ponto de vista económico na medida em que influencia decisivamente os preços de custo e consequentemente os preços de transporte.

Mesmo nos casos em que a malha das vias férreas é apertada, a existência de transportes rodoviários complementares do caminho de ferro deve-se considerar normal e indispensável, pois que este último é, por natureza, pouco adaptado à realização de serviços do tipo porta a porta, quer de passageiros, quer de mercadorias. É precisamente devido às despesas acarretadas pelas operações terminais, que os preços de custo, em transportes de detalhe e distâncias muito curtas, resultam, no caminho de ferro, por via de regra superiores aos de camionagem.

Numa palestra recentemente proferida, o Eng.^o Louis Armand — antigo director da S.N.C.F. ⁽¹⁾, membro da Academia Francesa e Secretário-Geral da União Internacional dos Caminhos de Ferro —, ocupando-se do futuro do transporte ferroviário, manifestou a opinião de que esse futuro é sobremaneira condicionado por um conjunto de factores de ordem económica e de ordem técnica, que podemos resumir na seguinte conclusão: o caminho de ferro não tem futuro que não seja à escala europeia, e o seu desenvolvimento não será equilibrado senão na medida em que os estudos económicos se ampliem e se faça progressivamente uso dos recursos mais modernos proporcionados pela técnica, especialmente em matéria de comando.

M. Armand encarou por certo especialmente o problema europeu, que mais propriamente respeitava ao âmbito da própria palestra, destinada aos estagiários do Centro de Aperfeiçoamento do pessoal europeu dos Caminhos de Ferro, há pouco criado pela citada União Internacional. Mas a generalização do problema está sobejamente documentada pela experiência e a verificação que importa registar é a de que, quer no tráfego de mercadorias quer no de passageiros, só os grandes percursos e as grandes massas a deslocar garantem uma base de rentabilidade do transporte ferroviário.

A expansão dos transportes é, em princípio, desejável, mas uma situação de superabundância conduz a uma má utilização dos mesmos e consequentemente a resultados antieconómicos. A necessidade de uma organização geral dos transportes aparece, portanto, com carácter imperioso em todos os países, fixando os respectivos campos de acção mais convenientes ao interesse geral, sem que isso deva significar, porém,

a perda da individualidade de cada um, mas não deixe de garantir a indispensável disciplina de todos.

Nos tempos de outrora a locomotiva a vapor era praticamente o único elemento motor utilizável que a técnica tinha produzido, e a via férrea o caminho de rolamento mais perfeito que igualmente se conseguira obter. Hoje nenhuma destas realizações tem valor prático decisivo, visto que se constroem motores muito mais maleáveis na utilização, e veículos rodoviários proporcionando um rolamento de alta qualidade.

No entanto importa destacar que, da ideia original do caminho de ferro, subsistem dois aspectos de plena actualidade. São eles: a possibilidade de constituir comboios de veículos, e a existência de rodas com verdugo que facultam um guiamento seguro, e consequentemente a possibilidade de realizar automatismo.

Técnicamente as locomotivas eléctricas e diesel apresentam um certo número de vantagens importantes sobre as clássicas locomotivas a vapor, como sejam, um rendimento mais elevado, maiores esforços de tracção, manutenção de velocidades elevadas durante muito tempo, etc. Mas têm o inconveniente de serem mais caras e de possuírem um equipamento mais complexo.

Essa complexidade permitiu, porém, incluir numerosos dispositivos automáticos destinados a garantir a segurança, precavendo contra possíveis erros humanos, sempre de recear por naturais, mas de funestas consequências. Para o maquinista, a clássica intervenção manual é substituída por uma função essencialmente de fiscalização, mais nobre e deixando-lhe mais tempo para observar a via e os sinais. O aumento das velocidades de marcha e de densidade das circulações, faz, porém, que esse mesmo maquinista tenha de ver mais sinais, e disponha de menos tempo para observar cada um. Mostram alguns acidentes graves que o limite de adaptação da capacidade humana ao desenvolvimento dos meios de tracção está prestes a ser atingido, e por isso que o automatismo tem uma palavra importante ainda a dizer em relação ao caminho de ferro, que, em virtude do seu guiamento característico, é afinal um sistema com um único grau de liberdade.

Este, portanto, o sentido geral da evolução e do papel do caminho de ferro, que parece adivinhar-se.

As ideias-base que o personalizam continuam indiscutivelmente a ser ideias de valor e explicam por certo a sua actualidade.

Pode dizer-se que a estrada, com a utilização de reboques, redescobriu a ideia da formação de comboios. E mais recentemente — quanto ao guiamento — também a estrada criou e afinou um sistema que permite que os veículos rodoviários sejam guiados automaticamente sobre as suas vias graças a cabos embebidos nos pavimentos. Razões de segurança, levam deste modo à alienação de parte importante da característica liberdade da estrada. É que para além

(1) Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

dos problemas económicos e técnicos há também problemas humanos. O caminho de ferro está em melhores condições de os resolver. Terá para isso de recorrer amplamente à técnica actual. Mas perante as exigências da clientela em matéria de comodidade, rapidez e regularidade do transporte, e da ampla capacidade que ele pode oferecer, será precisamente esse recurso que marcará logicamente o seu futuro.

Os problemas de exploração

A exploração moderna de uma linha férrea pressupõe portanto a existência de um «Programa» que defina as directrizes do serviço a realizar para se atingir, dentro da melhor rentabilidade, e com os meios técnicos disponíveis, o objectivo proposto em matéria de transporte. É a consequência lógica do que referimos nos números anteriores.

Considerada com efeito uma dada linha férrea importa estudar primeiramente a natureza e intensidade do tráfego que a utiliza, ou é susceptível de para ela ser atraído, em função da importância dos aglomerados populacionais que a linha serve e das características económicas das regiões atravessadas. É deste modo possível estabelecer uma previsão de circulações a realizar, definindo-se a estrutura do horário da linha, e fixando-se paralelamente, para cada categoria de comboios, as composições necessárias ao serviço comercial que visam assegurar.

A definição das bases deste programa é de importância fundamental, pois que é ele em grande parte o responsável pelo sucesso ou insucesso do serviço ferroviário. Cabe a parte restante à técnica utilizada e ao modo como o serviço é executado, mas afigura-se-nos premissa naturalmente implícita que, na preparação do citado programa, sejam tidas em conta as possibilidades efectivas em serviço regular do equipamento técnico de que se dispõe para efectuar o transporte.

Segundo as conclusões do último Congresso de Caminhos de Ferro «a qualidade de um serviço de transporte é apreciada em função de numerosos critérios, entre os quais, na época actual, se deve colocar em primeiro lugar a velocidade». «Para o caminho de ferro» — foi acentuado — «transportar depressa é uma obrigação premente, em face da concorrência dos outros meios de transporte». A prática de velocidades comerciais elevadas — justificada conforme referimos — apresenta-se de facto como medida de carácter sobremaneira realista, pois permite ao caminho de ferro reter não só aquela gama de transportes para cuja execução ele continua a ser o mais adequado mas desenvolver correlativamente a sua actividade como meio de transporte, numa época em que as trocas comerciais e as deslocações de pessoas crescem continuamente.

Fixado, portanto, o programa comercial, trata-se de estudar tecnicamente a materialização desse pro-

grama, pormenorizando as marchas individuais dos comboios e estabelecendo em seguida o horário do conjunto dos mesmos em conformidade com as normas gerais da segurança da circulação a respeitar, e as possibilidades de realização do serviço consentidas pelas instalações fixas. É um estudo de carácter mecânico que faz intervir por um lado as cargas e os esforços de tracção desenvolvidos pelas locomotivas, e por outro as limitações de velocidade eventualmente impostas pelo traçado da linha ou por condições particulares do equipamento da via ou da resistência das obras de arte.

Naturalmente que a regularidade do serviço e a prática de velocidades elevadas requerem não só material tractor e circulante de qualidade e via apropriada, mas também uma organização técnica da Exploração, racional e eficiente. Esta organização respeita tanto à segurança como à elasticidade do serviço, e incide especialmente nos domínios do cantonamento das linhas, da sinalização, e das disposições de linhas nas estações e em plena via.

Se bem que na prática nem sempre se lhe dê o devido relevo, trata-se na verdade do domínio que alguns autores muito significativamente designam como o mais ferroviário do caminho de ferro. Reveste indiscutível delicadeza, mas reflecte vivamente toda a estrutura técnica do serviço, nele se devendo buscar, em regra, a justificação de muitos sucessos, quanto dos insucessos de um serviço de comboios. Note-se aliás que o estudo pormenorizado de um horário reveste complexidade pelos múltiplos factores que nele influem decisivamente, pois que, para além das exigências de carácter propriamente técnico das marchas, há que ter em conta as de carácter económico traduzidas no aproveitamento das disponibilidades de tracção, no equilíbrio das rotações do material circulante, no grau de utilização das vias, e ainda na fixação dos itinerários em função de sujeições de ordem tarifária.

O aproveitamento racional da capacidade de transporte das linhas férreas requer o conhecimento dos seus débitos possíveis. Dependem da disposição topográfica das vias, do número destas, das marchas individuais dos comboios, do cantonamento e dos sistemas de sinalização. Só em face desses débitos se pode decidir sobre a suficiência das vias existentes, a necessidade do seu aumento, ou a possibilidade da sua redução perante as exigências do tráfego. A solução da redução parece regressiva; não o é necessariamente como se referirá oportunamente.

Os «Programas de Exploração» devem pois ser fundamentalmente condicionados pelas exigências do serviço comercial. É aliás erro grave esquecer que o caminho de ferro, como actividade industrial, vende um produto de características particulares, que fabrica na medida das necessidades e não pode armazenar — o transporte. Como, em toda a indústria, não pode portanto deixar de se preocupar permanentemente

com o volume de produção em face do consumo, e com a qualidade do produto que oferece.

Em relação a este último aspecto os mais recentes aperfeiçoamentos técnicos em matéria de tracção, sinalização e telecomunicações têm levado a alterações profundas nos métodos clássicos de exploração das linhas, e têm acarretado, paralelamente, uma larga revisão da estrutura das próprias instalações fixas — em especial das disposições de vias — com o fim de aumentar o rendimento da sua utilização, traduzido em maiores velocidades de marcha permitidas, num maior número de comboios podendo ser postos em circulação, e num acréscimo de maleabilidade das operações do «Movimento».

Aponta-se por vezes ao caminho de ferro o facto de as grandes velocidades só serem, regra geral, praticadas nas linhas de tráfego importante. O facto é, porém, natural e de prever, pois é nas linhas principais que a velocidade reveste maior interesse, quer em virtude das distâncias a cobrir, quer em resultado das exigências do tráfego, quer ainda porque são normalmente estas linhas, que dispõem de melhores condições de traçado e de equipamento para permitir essas velocidades. Dentro da sua missão de complementaridade daquelas linhas, a rede secundária foi outrora construída para menores exigências do tráfego, o que conduziu a dotar estas linhas com traçados e equipamento que, limitando as velocidades e a capacidade de transporte, acarretou desde o início uma exploração anti-económica, que a concorrência veio naturalmente agravar.

As correcções de traçado são actualmente praticamente proibitivas do ponto de vista do encargo finan-

ceiro que acarretam, não se justificando senão no caso de linhas de tráfego intenso, em que as economias de tracção que proporcionam, ou o maior rendimento que permitem obter, constituem juro compensador do capital despendido.

Salvo, portanto, em certos casos especiais, qualquer programa de modernização de uma via férrea exclui a execução de correcções de traçado, incidindo unicamente no débito das vias e na elasticidade da exploração.

Se o projecto de uma linha nova deve reflectir, em todos os seus elementos, o carácter do programa de exploração que o orientou, com mais forte razão os estudos de modernização de vias e estações, por motivo, por exemplo, de uma reconversão do sistema de tracção, devem ser condicionadas pelas características técnicas do serviço que se projecta executar na linha considerada, em função da intensidade de tráfego existente, ou da que a experiência doutras linhas faz considerar como vindo a verificar-se em futuro próximo.

Foi por tal motivo que Henri Parodi, pioneiro das electrificações francesas de há 30 anos, e principal obreiro do sucesso dessas electrificações, já em 1935 escrevia de modo lapidar: «Uma electrificação ferroviária não consiste unicamente na substituição duma locomotiva a vapor por uma locomotiva eléctrica; consiste ainda, e sobretudo, na realização de um todo harmonioso, no qual não só serão utilizadas as fontes de energia de que se dispõe, nas condições mais seguras e mais económicas, mas ainda no qual os métodos de exploração terão sido adaptados às possibilidades novas que a tracção eléctrica oferece».



Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Com algumas referências aos Caminhos de Ferro na Índia portuguesa, Angola e Moçambique)

Por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(Continuação)

O preço do caminho de ferro, incluída a importância dos juros vencidos pelo capital efectivo da companhia com que os accionistas da mesma tivessem entrado, durante o prazo da construção e bem assim as despesas da direcção técnica e administrativa e quaisquer outras já feitas ou por fazer, a fim de se estabelecer o caminho de ferro em perfeito estado de exploração, com todo o seu material fixo e circulante e edificações de qualquer natureza que fossem, seria de 50.511.150 réis por quilómetro, devendo a quantia total ser equivalente ao número de quilómetros que tivesse o caminho de ferro. Seria abonado aos concessionários o prémio de 2% sobre o capital contratado, por cada fracção do caminho de ferro à medida que ele fosse sendo aberto à circulação. Este prémio seria pago em obrigações ou inscrições do Estado pelo preço corrente no mercado, na ocasião da sua emissão. O Governo, além da responsabilidade geral do Estado, dava como hipoteca especial do cumprimento dos juros e amortização, que garantia o rendimento do imposto estabelecido para a amortização das notas do Banco de Lisboa; reservava-se, porém, o direito de substituir o dito imposto, ouvida a companhia, por outro que prestasse garantia equivalente.

Para caução do pontual pagamento da amortização e juro garantido, obrigava-se o Governo a depositar, com as formalidades e segurança requeridas, uma soma em obrigações, inscrições, ou «bonds» do Estado, correspondente à importância do juro integral de um ano, segundo o preço de tais papéis no mercado, tendo a companhia concessionária o direito de proceder à venda da parte que fosse necessário para se embolsar pelo seu produto, do juro liquidado em cada semestre e amortização em cada ano que o Governo devia satisfazer-lhe e que ela não tivesse arrecadado um mês depois do seu vencimento.

Este depósito poderia ter lugar nas praças de Lisboa, Porto, Londres, Paris ou Madrid, conforme

se convencionasse com a companhia e seria renovado pelo nominal das obrigações, inscrições ou «bonds» que chegassem a vender-se de modo que existisse sempre um quantitativo igual ao depósito primordial.

O Governo subscrevia com um terço do capital correspondente ao custo estipulado para as construções; porém, não entraria nos cofres da Companhia com quantia alguma relativa às acções que lhe pertencessem, enquanto o depósito das 40.000 libras esterlinas não estivesse efectivamente realizado em metal sonante ou em títulos de dívida fundada pelo seu valor no mercado. Preenchida esta condição o Governo entraria nos cofres da companhia, como outro qualquer accionista com as prestações que fossem pedidas nos termos dos Estatutos.

O Governo seria representado na Direcção, tanto provisória como definitiva da companhia, por um número de directores de sua nomeação, que seria proporcional ao capital em acções de que fosse possuidor.

Quaisquer fracções, de meio e para cima, davam direito a mais um director, por baixo, seriam desprezadas.

O limite máximo em acções que lhe dava direito à nomeação de um director era de 1.200 acções.

A companhia devia apresentar dentro de 10 meses, contados da data da concessão definitiva, os trabalhos que faltavam para completar o projecto do caminho de ferro, compreendendo todas as obras de arte, estações, oficinas e quaisquer outros edifícios.

O depósito de 40.000 £ seria restituído à companhia em três prestações à proporção do andamento dos trabalhos; a saber: 2/5 depois de terminado 1/6 da extensão da linha; 2/5 depois de 1/3 e 1/5 restante finda metade do caminho. Para o resto da linha serviria de hipoteca a ponte construída.

A companhia obrigava-se a executar, segundo os planos previamente aprovados pelo Governo e

debaixo da vigilância dos seus agentes, todos os trabalhos necessários para o estabelecimento e abertura da linha férrea, dentro do prazo de dois anos e dois meses contados da data da concessão definitiva.

Também se obrigava a fornecer para o serviço da linha, no mesmo espaço de tempo, locomotivas, carruagens de todas as classes, vagões para mercadorias e animais, estrados móveis, «Trucks» e todos os demais objectos, para que a linha ficasse em perfeito estado de exploração. Também se obrigava a aumentar sucessivamente todo o material de exploração que o desenvolvimento da circulação pudesse exigir, quer fosse por seu «motu próprio» consultando o Governo, quer por determinação deste, ouvida a companhia. A companhia poderia desviar correntes, alterar a direcção de caminhos — uma vez que a construção da linha férrea assim o exigisse, devendo em todos os casos regular-se pelas leis então vigentes acerca da expropriação por utilidade pública, cujas disposições lhe aproveitassem em todas as suas partes.

Se a companhia não começasse os trabalhos de construção da linha dentro do prazo de 2 meses contados da data da concessão definitiva, ficaria por esse facto rescindido o contrato e a concessão reverteria a favor do Estado.

No caso que a companhia não executasse os trabalhos, segundo as regras da arte, ou empregasse materiais de má qualidade, os Fiscais do Governo deveriam ordenar a sua boa construção ou a suspensão das obras quando a companhia não cedesse às suas intimações; neste último caso a questão deveria ser submetida ao Ministério das Obras Públicas, que decidiria do modo que julgasse mais conveniente, para não retardar o andamento dos trabalhos. O tempo que o Governo gastasse em decidir as questões de semelhante natureza — não seria contado no prazo marcado para a conclusão das obras do caminho de ferro.

Se a companhia não tivesse terminado os trabalhos dentro do prazo marcado, se os conduzisse com demora tal que no fim do ano e meio não tivesse metade dos trabalhos feitos; se não colocasse sobre a linha, no mesmo prazo, o material fixo e circulante necessário para a sua exploração; ou se deixasse de cumprir as cláusulas e estipulações do seu contrato, este ficaria «ipso-facto» rescindido.

Neste caso, a feitura do caminho de ferro seria de novo adjudicada, com as mesmas condições, a outra companhia, a qual arremataria, em haste pública, os trabalhos executados e materiais reunidos, procedendo a competente avaliação.

A adjudicação seria feita a favor da companhia que oferecesse um maior lanço sobre os trabalhos e materiais compreendidos na arrematação, cuja importância seria entregue à companhia expropriada.

Se, passados seis meses depois de aberto o concurso, não aparecesse nenhum licitante, os troços

do caminho de ferro construídos e os materiais reunidos passariam a ser propriedade do Estado ficando a companhia privada de todos os seus direitos.

Nos casos atrás referidos, passaria a ser propriedade do Estado a parte ainda não restituída do depósito ou caução.

À medida que os trabalhos estivessem terminados para se poder abrir o caminho de ferro à circulação pública, seriam inspecionados por um ou mais agentes do Governo, os quais lavrariam um auto, descrevendo o resultado dessa inspecção, que deveria ser aprovado pelo Governo antes de se entregar definitivamente a linha ao serviço público.

Depois de terminada toda a construção da linha férrea, a companhia estabeleceria marcos quilométricos e levantaria o cadastro do caminho com a descrição de todas as obras de arte e mais dependências.

Chegada a expiração da concessão, a companhia entregaria ao Governo, em bom estado de conservação, o caminho de ferro e suas dependências, compreendendo as vias, edifícios e acessórios e todo o material de exploração.

Feita esta entrega o Governo obrigava-se a embolsar a companhia sob avaliação de peritos, do valor do material circulante, no caso que este material tivesse sido comprado depois do rendimento líquido do caminho de ferro ter chegado a 6%.

Também se obrigava a pagar o combustível e aprovisionamento de todo o género destinado ao caminho de ferro, no prazo de 3 meses, contados da entrega do caminho de ferro ao Governo. Todavia, o Estado não seria obrigado a tomar senão os aprovisionamentos necessários para a exploração da linha durante 6 meses.

Nos últimos 5 anos, antes de findo o prazo da concessão, o Governo teria direito de haver da companhia os rendimentos do caminho de ferro para os empregar na conservação do mesmo e do seu material fixo e circulante, no caso da companhia mostrar desleixo no desempenho dessa obrigação, detendo em seu poder, até finalizar o prazo da concessão, a parte dos mencionados rendimentos que considerasse suficiente como caução de qualquer prejuízo ou estragos por que devia responder a mesma companhia.

No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o Governo tomaria medidas provisórias para que ela continuasse por conta da companhia.

Se três meses depois deste serviço provisório a companhia não justificasse ter os meios de continuar com a exploração e não prosseguisse nela efectivamente, o seu contrato poderia ser rescindido pelo Governo sem indemnização alguma.

Ficavam salvos os casos havidos de força maior.

(Continua)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Hotéis de Turismo

Numa das Salas do Palácio Foz pudemos admirar recentemente uma exposição de maquetas de novos hotéis de turismo em construção ou em projecto em várias cidades e praias do País. O glorioso Algarve e a Madeira, a deliciosa «Pérola do Atlântico», fizeram-se representar esplendorosamente nessa exposição, a que se deu o nome de «Equipamento Hoteleiro.»

Portugal está na moda. As suas praias têm fama e posição lisonjeira nos mapas turísticos. Há anos, os ingleses românticos vinham visitar Alcobaça e a vila edénica de Sintra. Depois, os franceses descobriram a vila e a praia da Nazaré. E, em seguida, fez-se a descoberta maravilhosa do Algarve. Mas a expressão turismo é muito exigente: não é só da paisagem, não é só dos transportes rápidos e fáceis que o turismo vive, é também da sua hotelaria. Lisboa, que se remediava com os «palaces» da linha de Cascais, precisou de construir muitos hotéis; o próprio Estoril foi enriquecido com novos edifícios. Em todo o País estávamos muito pobres de hotéis. O Algarve era a província mais necessitada deles. Nada menos de oito novos hotéis o Algarve deve inaugurar dentro de breve tempo: em Praia da Rocha, Monte Gordo, Tavira, Praia dos Três Irmãos, Olhos d'Água, Albufeira, Faro, Praia do Vau. O de Tavira é o mais amplo de todos: nada mais nada menos que 216 quartos.

Se o Mar é um dos maiores encantos de Portugal, os construtores dos nossos novos hotéis a inaugurar no Algarve e na Madeira não se esqueceram de os debruçar sobre as águas do Atlântico.

Agora, sim, agora é que podemos acreditar no turismo e no seu futuro; agora é que o Algarve, principalmente, pode contar com a visita de turistas que, ainda recentemente, por falta de hotéis e pensões, se viam obrigados a debandar para o sul de Espanha.

Domingos Monteiro

O dr. Domingos Monteiro, que ocupa, na Academia das Ciências de Lisboa, a cadeira que pertencia a Aquilino Ribeiro, encontra-se nos Açores na qualidade de director do Departamento de Bibliotecas Itinerantes da Fundação Calouste Gulbenkian. Foi bem recebido nas nossas ilhas onde tem numerosos amigos e admiradores. Escritor notável, dos mais cultos, os açorianos esperam agora da sua privilegiada pena um livro seu de impressões de viagem.



O POETA MANUEL AUGUSTO D'AMARAL
Retrato a carvão por Mestre Domingos Rebello



Os rochedos

*Em que estarão cismando esses rochedos,
Erectos sobre o mar, tão pensativos?
— Gigantes de basalto primitivos,
Em contorções de pasmo, hirtos e quedos!*

*Que transes, que mistérios, que segredos,
Se agitam na sua alma de cativos!
— A alma eterna do Ser, sem lenitivos,
Na luta que a lacera, a golpes tredsos!*

*Imóveis e sem luz, seus olhos baços
Fitam a imensidade. Entre seus braços
Ninhos tecem as pombas, a noivar...*

*Como escravas, as ondas, uma a uma,
Ungem-lhes, soluçando, os pés de espuma...
E eles... sempre a cismar, sempre a cismar!*

MANUEL AUGUSTO D'AMARAL
(Açoriano)

Trans-Zambézia Railways

Joaquim Paço d'Arcos, Presidente do Conselho de Administração daquela companhia ferroviária, foi homenageado com um almoço pela Direcção dos Caminhos de Ferro de Moçambique

Acabamos de ler no excelente «Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique», que o ilustre escritor sr. Joaquim Paço d'Arcos, Presidente do Conselho de Administração da Trans-Zambézia Railways, na sua passagem pela cidade de Lourenço Marques, se havia avistado com o Encarregado do Governo-Geral, capitão Serpa Rosa; Secretário Provincial, Eng. Vaz Pinto, e com o Director dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, Eng. Brazão de Freitas e que às reuniões de trabalho assistiram também o Subdirector dos C. F. M., Eng. Fernando Seixas; o Director dos Caminhos de Ferro da Beira, Eng. Alfredo Stoffel, e o Delegado do Governo junto do Trans-Zambézia Railways, sr. Ilídio Tavares, e outras pessoas.

A Direcção dos Caminhos de Ferro de Moçambique ofereceu ao sr. Joaquim Paço d'Arcos um almoço a que assistiram, além das entidades acima referidas, o Inspector Superior, Eng. Pinto Teixeira, Pierre Ullmann e o Chefe da Propaganda dos C. F. M., sr. Carlos Ribeiro.

O Lar Ferroviário

No Entroncamento foi entregue a chave de mais uma moradia mandada construir por esta Cooperativa

A Direcção da Cooperativa «O Lar Ferroviário», com sede (provisória) na rua do Barão, 12-2.º, em Lisboa, teve a gentileza de nos convidar para assistirmos na vila do Entroncamento, no dia 16 de Agosto, ao acto solene da entrega da chave de uma casa, mandada construir por aquela colectividade para o sócio n.º 95 do 6.º Escalão, sr. José Joaquim Cipriano.

Agradecemos o convite e felicitamos, pela sua notável actividade, esta simpática Cooperativa que se propôs construir lindas casas económicas para os ferroviários seus associados.

Milhares de portugueses podem morrer por falta de sangue!

Faça uma reserva de vida para si e para os seus oferecendo um pouco de sangue.

In Memoriam

Henrique Pinto de Balsemão

Faleceu na tarde de 16 de Agosto, o sr. Henrique Pinto de Balsemão, um dos fundadores do «Diário Popular» e membro do Conselho de Administração da Sociedade Industrial de Imprensa, proprietária daquele jornal.

Figura muito conhecida e estimada na sociedade por sua distinção e cultura, soubera conquistar o coração e a amizade de quantos, no «Diário Popular», formam uma grande e unida família.

O funeral do ilustre extinto para o cemitério dos Prazeres, onde o corpo ficou depositado em jazigo da família, constituiu uma sentida manifestação de pesar pelo desaparecimento de tão prestigiosa personalidade da Imprensa.

À família enlutada e ao «Diário Popular» apresentamos os nossos sentidos pêsames.



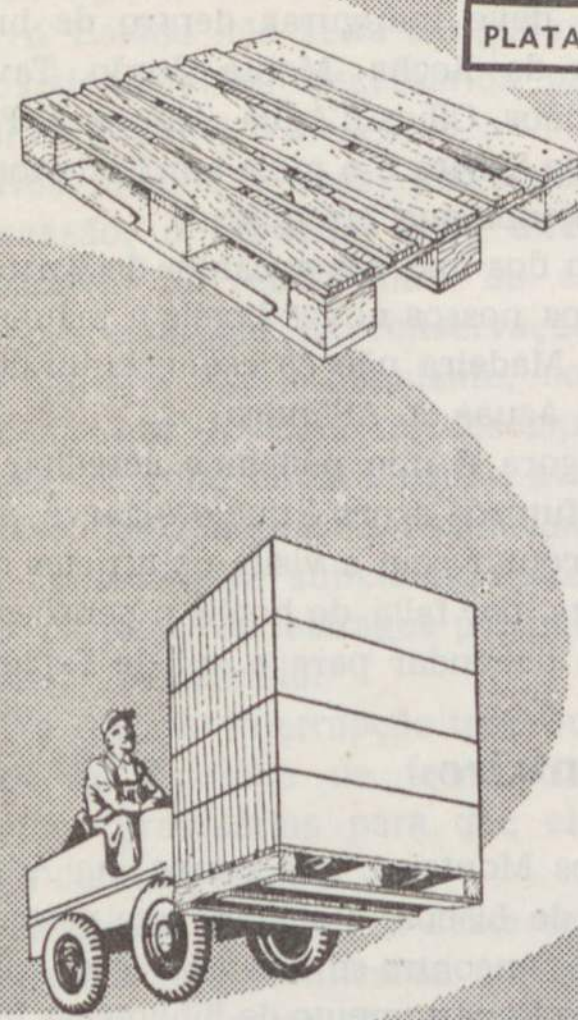
Smida

Í L H A V O

TELEF. 2 3 7 1 3

PLATAFORMAS DE CARGA

NORMALIZADAS



PARA FÁBRICAS
E
ARMAZENS

Escritório em Lisboa:

AV. DOS DEFENSORES DE CHAVES, 31, 5.º, Dto.

TELEFONE 73 63 26

Imprensa

«Vida Ribatejana»

O número especial da «Vida Ribatejana» de 1964 representa mais um triunfo para o ilustre jornalista Fausto Nunes Dias, seu director. Com perto de 200 páginas, esta revista, pelo seu conteúdo — artigos de interesse histórico e literário, fotografias sugestivas de muitos acontecimentos, constitui um precioso documentário da castiça província do Ribatejo.

Aficionado da «Festa Brava» como todos os bons ribatejanos, Fausto Nunes Dias publica sempre, nos seus magníficos números especiais, páginas inteiras, com fotografias inéditas, acerca da «Festa do Colete Encarnado», em Vila Franca de Xira e às touradas mais importantes da Província.

No número presente, deu-se relevo à inauguração da Praça Monumental de Santarém, que coincidiu com a Feira do Ribatejo.

De entre os muitos artigos que valorizam as páginas desta notável revista — documentário, seja-nos permitido dar realce especial aos da autoria do Prof. Veríssimo Serrão, Jorge Ferreira, Correia da Costa, dr. Francisco Câncio, dr. Virgílio Arruda, Zé do Areal, A. Martins Ferreira, Câncio Leal, António Garcez da Silva, Maria Normand, Faustino dos Reis Sousa, Eng. Zeferino Sarmiento, e outros.

Duas páginas desta revista são consagradas às visitas do venerando Chefe do Estado, Ministro do Interior, dr. Santos Júnior, Prof. Pinto Leite, e dr. Osório Vaz, ao museu tauromáquico do sr. Francisco José Simões, na Quinta das Terras, em Pinheiro de Loures.

A capa desta revista reproduz uma bela fotografia artística do sr. Dr. Joaquim da Silva Pinheiro.

«A Voz de Esmoriz»

Com a sua edição especial de 15 de Agosto, o quinzenário regionalista «A Voz de Esmoriz», de que é proprietária a Comissão de Melhoramentos dessa linda terra e director e editor o distinto jornalista Alexandre de Castro Soares, entrou no 9.º ano da sua existência. Em oito anos consecutivos, esse quinzenário soube granjear amigos e realizar uma obra.

As nossas felicitações por essa obra e pelo seu aniversário.

«O Mundo Português»

«O Mundo Português», um jornal para o Brasil e Portugal, que se publica no Rio de Janeiro, sob a distinta direcção de Júlio Caldas e Octávio de Sousa Brito, entrou em Agosto no 16.º ano de existência.

Orientado pelo espírito de bem servir a causa luso-brasileira, «O Mundo Português» conquistou um justo prestígio na grande nação irmã e vem realizando uma obra de que todos nós nos devemos ufanar.

Na pessoa de Carlos de Barros Queiroz, ilustre delegado, em Lisboa, de «O Mundo Português», saudamos todos quantos colaboram nesse magnífico jornal ou o dirigem.

«Boletim do Porto de Lisboa»

Recebemos o n.º 159, correspondente a Abril de 1964, do «Boletim do Porto de Lisboa», publicado pela Administração-Geral do Porto de Lisboa. Abre este número com o estudo «Estuário do Tejo», pelo Engenheiro-Geógrafo Paulo Augusto Ferreira, ilustrado com diversas gravuras.

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 20133 PPCA

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 370021/8

Telegramas: AUGAFO

Dependência urbana em Lisboa: Avenida de Roma, 26-B — Telefone: 712108

AMARANTE ■ ARCOS DE VALDEVEZ ■ CHAVES ■ COVA DA PIEDADE
ELVAS ■ PENICHE ■ TOMAR ■ VILA DA FEIRA ■ FÁTIMA

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondentes no Brasil:

CASA BANCÁRIA PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}
Rua do Ouvidor, 86 — RIO DE JANEIRO



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

4.ª Repartição

3.ª Secção (Via e Obras)

O «Diário do Governo», II Série, n.º 170, de 21 de Julho de 1964, publica o seguinte:

Por ter saído com inexactidão, novamente se publica a declaração de 26 de Maio último, que veio publicada no «Diário do Governo» n.º 131, 2.ª série, de 3 de Junho de 1964.

Declaração

Para efeitos do disposto no n.º 1 do artigo 12.º da Lei n.º 2030 de 22 de Junho de 1948, se declara que, por despacho de S. Ex.ª o Ministro das Comunicações, foi aprovado o novo projecto relativo à construção de um posto de subseccionamento e paralelo, entre os quilómetros 332,619 06 e 332,63 40, da linha do Norte, que faz parte dos trabalhos da 2.ª fase de electrificação da linha do Norte, de que resulta ser declarada de utilidade pública a efectivação daquela obra.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 10 de Julho de 1964. — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

3.ª Repartição

O «Diário do Governo», III Série, n.º 176, de 28 de Julho de 1964, publica o seguinte:

Edital

Eu, José António Miranda Coutinho, Engenheiro director-geral de Transportes Terrestres:

Faço saber que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, com sede em Lisboa, Calçada do Duque, 20, concelho e distrito de Lisboa, requereu licença para exploração de uma carreira

VISITANTE ILUSTRE

O Ministro de Transportes da Austria, sr. Otto Probst, percorreu o Norte e o Sul do País, a convite do sr. Ministro Carlos Ribeiro

Encontra-se no nosso País, desde o dia 22 de Agosto, para uma visita de duas semanas, a convite do sr. Ministro dos Transportes, Eng. Carlos Ribeiro, o sr. Otto Probst, Ministro dos Transportes e Energia da Áustria, que se fez acompanhar da esposa e de uma filha e, ainda, do sr. Dr. Rudolf Fisher, suplente na Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes e esposa.

A visita do Ministro Otto Probst tem por objectivo não só o estreitamento dos laços de boa amizade entre os dois países, mas, também, uma série de conversações sobre problemas de transportes.

Depois de ter visitado, em Lisboa, os serviços e instalações do Ministério das Comunicações, o sr. Otto Probst seguiu para o Norte, a fim de conhecer o Porto, Braga, Guimarães, Viana do Castelo, Ofir, Vila do Conde, Aveiro e Buçaco.

Depois de ter visitado, a seguir, Coimbra, Batalha, Alcobaça, Nazaré e Óbidos, o Ministro austriaco visitou o Sul do País, tendo-se mostrado encantado com o Algarve.

O sr. Otto Probst e as pessoas que o acompanham na sua visita a Portugal, regressam à Austria, no próximo dia 4.

regular de passageiros entre Alcains e Castelo Branco, passando por Alcains (cruzamento).

Nos termos da legislação em vigor (Regulamento) de Transportes em Automóveis) e dentro do prazo de vinte dias, a contar da data da publicação deste edital no «Diário do Governo», podem todas as pessoas e entidades interessados dirigir à Direcção-Geral de Transportes Terrestres representações sobre a concessão da carreira requerida e examinar o respectivo processo na Direcção dos Serviços de Exploração e Material, em Lisboa, na Rua de S. Mamede, ao Caldas, 21.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 17 de Julho de 1964 — O Engenheiro Director-Geral, *José António Miranda Coutinho*.

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

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

Notícias de Moçambique

O dia 12 de Abril de 1964 assinala o início da construção do troço de linha férrea de Catur a Vila Cabral, levando desta forma a ligação ferroviária à capital de Niassa, através de uma linha que é já hoje a mais extensa de Moçambique, pois quando estiver concluído este troço totalizará 799 quilómetros.

Os Caminhos de Ferro de Moçambique prosseguem a sua obra de valorização da Província e contribuição para o desenvolvimento económico do território, alargando constantemente a sua rede. No entanto, esta linha continuará a ser durante anos fortemente deficitária.

No acto inaugural, o sr. Eng. Brazão de Freitas proferiu, na presença do sr. governador-geral de Moçambique, contra-almirante Sarmiento Rodrigues, um discurso que, pelo seu grande interesse, vamos reproduzir integralmente:

«Senhor Governador-Geral.

Excelência:

Permita V. Ex.^a que lhe dedique as minhas primeiras palavras, para lhe manifestar o nosso profundo reconhecimento por mais uma vez haver consentido em vir até estas longínquas paragens da nossa Província, e pessoalmente dar início aos trabalhos de construção do último troço da linha de Moçambique entre Catur e Vila Cabral.

Permita-me também que aproveite este momento para frisar de uma maneira bem clara que a Província ficará a dever completamente a V. Ex.^a mais esta magnífica iniciativa, porquanto não fora a inteligente decisão de V. Ex.^a e o seu espírito de resoluta persistência, a realização destes trabalhos esperaria certamente mais alguns anos.

De facto, quando por despacho de 10 de Abril de 1963, V. Ex.^a determinou a abertura do concurso para a construção do troço de Catur a Vila Cabral, não nos foi possível dar-lhe imediato cumprimento, devido à difícil situação financeira dos C. F. M. derivada dos pesados encargos e dos volumosos empreendimentos que temos em curso, tanto nos portos, como nos caminhos de ferro e em aquisições de equipamentos para fazer face ao progressivo aumento de tráfego, situação que V. Ex.^a tão bem compreendeu. No entanto desejava V. Ex.^a ardentemente ver a via férrea atingir o seu término natural em Vila Cabral, capital deste tão prometedor distrito, e com esse objectivo em mente determinou que se procurasse uma forma de levar este empreendimento avante dentro da maneira que se julgasse mais económica. Assim, dando satisfação ao determinado por V. Ex.^a vamos construir a via férrea por administração directa, como se fez no passado ao longo do seu tão vasto traçado até Nova Freixo, servindo-nos do pessoal dos caminhos de ferro e do equipamento que possuímos.

Em conclusão, vamos trabalhar contando apenas com a prata da casa, dentro da mais apertada economia para mais uma vez cumprirmos a vontade de V. Ex.^a, atingindo com a via férrea a cidade de Vila Cabral, abrindo assim novos horizontes a este distrito que tanto necessita de meios para poder aproveitar e desenvolver a sua enorme potencialidade económica.

Para os Ex.^{mos} Senhores, Secretário Provincial Engenheiro Ário de Azevedo e Governador de Distrito vão os meus melhores agradecimentos pela sua honrosa presença neste acto tão importante, que estou certo irá proporcionar um novo surto de progresso ao distrito do Niassa incrementando o povoamento e desenvolvendo as riquezas agrícolas e mineiras, tarefas em que V. Ex.^{as}, no exercício dos seus altos cargos, estão directamente interessados.

Muito lamento que devido ao considerável volume de tra-

balho que tem entre mãos o Ex.^{mo} Secretário Provincial, Eng. Vaz Pinto, não tenha podido estar presente conforme era seu desejo, pois sempre tem pugnado com o maior interesse pelo desenvolvimento da rede ferroviária do norte.

Minhas Senhoras e Meus Senhores:

A construção deste troço de via férrea foi orçamentada em 123 000 contos, mas, com a economia que pretendemos realizar, estou convencido de que se conseguirá um custo mais baixo. O volume total das terraplenagens é de 600 000 m³. Parte este troço novo de via férrea de Catur para Nova Guarda, ao quilómetro 31 onde será a futura estação intermediária entre Catur Vila Cabral, atingindo nesta última cidade o comprimento de 76 quilómetros e 812 metros, ficando assim esta linha com um comprimento total de 799 quilómetros desde Nacala até Vila Cabral. É, portanto, a linha férrea mais extensa explorada pelo C. F. M.

As pontes principais situam-se no troço compreendido entre Catur e Nova Guarda. Vão ser construídas duas pontes de 3 tramos de 15 metros, e uma ponte de 4 tramos de 15 metros, representando um custo total de 4 500 contos. O principal agrupamento de residências e instalações ferroviárias vai ser construído em Vila Cabral, que desta maneira verá rapidamente aumentada a sua população, influido de um modo muito acentuado no progresso desta linda cidade.

Se nos recordarmos que o troço Nova Freixo — Catur, num total de 185 quilómetros, foi iniciado em 1959 e aberto à exploração em Maio de 1963, dar-nos-emos conta de uma maneira bem clara de quanto o Caminho de Ferro de Moçambique tem avançado nestes últimos anos, em grande parte durante o Governo de V. Ex.^a, Sr. Governador-Geral, e fazemos votos para que seja V. Ex.^a a inaugurar a sua chegada à capital do distrito de Niassa.

O grande impulsionador do avanço deste Caminho de Ferro, para o interior, com o objectivo de alcançar Vila Cabral e o Lago Niassa, foi sem dúvida o Director dos Serviços Eng. Pinto Teixeira, que encontrou sempre para este grande empreendimento o mais completo apoio e incitamento do Ministério do Ultramar e dos Senhores Governadores-Gerais, entidades que ficam para sempre com os nomes ligados a esta extraordinária via de desenvolvimento do norte de Moçambique.

Não quero neste momento deixar de lembrar os nomes daqueles que contribuíram para o estudo desta linha férrea, de entre os quais destacarei o topógrafo principal, sr. Mário César de Jesus. De facto, desde Nampula, ao quilómetro 192, até Vila Cabral, ao quilómetro 799,200 que terminou de estudar em 1939, com excepção do troço entre Ribaué, quilómetro 320 e Malema, quilómetro 434, todo o estudo do traçado deste caminho de ferro foi executado pelo topógrafo Mário César de Jesus, perfazendo um total de 493 quilómetros. Por este trabalho verdadeiramente gigantesco fica-lhe a Administração dos C. M. F. para sempre agradecida.

Em 1953 foi organizada a Brigada do Niassa com a incumbência de estudar o traçado de Catur à baía de Meponda. Esta brigada teve como chefes os Engenheiros Alves Mendes, Francisco Bacelar, João M. Miranda e Jovito Fernandes, e por último o topógrafo principal Mário César de Jesus, que fizeram o estudo desta variante, assim como da ligação entre aquele traçado a Vila Cabral. Para todos estes técnicos vão os meus agradecimentos. A construção deste último troço foi entregue, e bem entregue fica, ao chefe da brigada, Eng. Jovito de Sá Fernandes, que com tanta competência tem chefiado a brigada de fiscalização.

Todos estes estudos e projectos têm sido superiormente orientados pelo Chefe da Divisão de Estudos e Construção, Eng. Fernando Camilo Teixeira, que com grande inteligência e muita competência tem dado o melhor do seu esforço para que a via férrea atinja o seu término: Vila Cabral. Para ele

vão também os agradecimentos da Administração dos C. F. M. Ao pessoal da construção, desde os engenheiros ao mais modesto trabalhador, mais uma vez peço o seu melhor esforço, que nunca me foi negado, para que esta obra se torne uma realidade e que venha a ser mais um marco de progresso de Portugal em África. Aos representantes dos órgãos de Informação muito agradeço a presença neste acto, pois melhor do que ninguém eles saberão transmitir ao mundo o esforço sem desânimo em que a Nação Portuguesa está empenhada para o rápido progresso deste nosso Moçambique. A todos muito obrigado pela vossa honrosa presença.

Peço agora a V. Ex.^a, Senhor Governador-Geral, que se digne descerrar a placa alusiva à inauguração dos trabalhos da construção do troço Catur-Vila Cabral.»

Em seguida, o sr. major Costa-Matos, Governador do Distrito, agradeceu a presença do Governador-Geral e mais entidades, mostrou o seu júbilo pela decisão de se prolongar aquele caminho de ferro até Vila Cabral, o que redundará em benefício de todo o Distrito; fixação de gente, produção, ligação e escoamento de produtos. Depois, o orador sublinhou o facto de o nome do Almirante Sarmiento Rodrigues mais uma vez se vincular ao Niassa, pois desde a acção de soberania no Lago, ao caminho de ferro, quando ministro, e mais decisões e agora o prolongamento do caminho de ferro até Vila Cabral — a sua acção em prol do Niassa nunca será esquecida pela sua população. Agradeceu também aos Caminhos de Ferro de Moçambique, na pessoa do Engenheiro Brazão de Freitas, salientando que o Niassa bem demonstrará a sua gratidão com as cargas a circular nessa linha.

Finalmente falou o Governador-Geral, Almirante Sarmiento Rodrigues, que agradeceu as referências feitas ao seu nome em ligação com a vida do Niassa, salientando que esta determinação de construção deste caminho de ferro era necessário para o desenvolvimento dos territórios mais afastados.

Prosseguindo, equacionou algumas interpretações que correram mundo nos últimos anos quanto aos caminhos de ferro, considerando-os como já afastados da sua primitiva importância. O Governador-Geral afirmou que para si o caminho de ferro é sempre um elemento de progresso. Moçambique tem estradas, aviões, mas os caminhos de ferro constituem um elemento essencial para o desbravamento das regiões em desenvolvimento. Esta obra inclui os maiores benefícios para o melhor transporte de mercadoria de novas povoações.

A terminar, salientou a importância da obra do caminho de ferro Nacala a Vila Cabral que agora entra na sua última fase, lembrando a participação do antigo Director dos C. F. M., Engenheiro Pinto Teixeira, regozijando-se com esta obra no coração Niassa que o coloca mais perto do coração de Moçambique, agradecendo os esforços de desenvolvimento, a bem de Moçambique e a bem da Nação Portuguesa.

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

O Tempo e o Modo

A revista de Pensamento e Acção «O Tempo e o Modo», depois de ter publicado um notável número sobre «A Europa entre duas guerras», vai editar brevemente mais um número, o 18, correspondente ao mês de Agosto e dedicado a problemas do catolicismo contemporâneo: «Tradição e Progresso», «Permanência do Catolicismo e Mentalidade Científica», «Acerca da Filosofia Cristã», «A Coexistência de Cristãos e Não-Cristãos», «Verdade e Liberdade na Fé do Crente», etc.

O cristão que se defronte com o mundo contemporâneo, com as suas crises e dúvidas; o cristão que nele pretende viver integralmente a sua fé, encontrará aqui esclarecimento e diálogo. Alguma coisa de útil e fecundo deles surgirá.

Além disso, esse número inclui um artigo sobre Educação Física, crónica sobre a questão do Vietnam do Sul, um noticiário crítico de acontecimentos políticos, crítica literária, plástica e cinematográfica.

Colaboração de: Frei Mateus Cardoso Peres, Francisco Lino, M. S. Lourenço, José Esteves, Agustin Léonard, Chenu, Vasco Pulido Valente, Fernando Pernes, etc...

É com grande interesse que aguardamos a publicação do próximo número de «O Tempo e o Modo».

Congresso Nacional de Turismo

Foi prorrogado até 15 do corrente o prazo para as inscrições no Congresso Nacional de Turismo, por forma a permitir que participem nessa importante reunião todos os que nela estão interessados. As inscrições devem fazer-se no Secretariado, que funciona na rua Castilho, 149, podendo ser solicitadas quaisquer informações através do telefone 65 33 12.

Têm prosseguido os trabalhos preparatórios do Congresso estando já organizadas as mesas que orientarão os trabalhos das cinco Secções e designados os Relatores das várias alíneas. A 1.^a Secção («Promoção e orientação das actividades Turísticas»), presidida pelo sr. Prof. Dr. João Faria Lapa, tem como secretário o sr. dr. Élio Cordoso e como Relatores os srs. drs. Aníbal Figueiredo Sequeira, José Nunes Rodrigues, João de Freitas Branco, Bento Parreira do Amaral e Alvaro Ramos Pereira. Preside à 2.^a Secção («Desenvolvimento Turístico Regional») o sr. Prof. Eng. Manuel Leal Costa Lobo, secretariado pelo sr. arquitecto Carvalhosa de Oliveira. Dela são relatores os srs. dr. José da Silva Lopes, Arq. António Teixeira Guerra e dr. Luís Gordinho Moreira. A 3.^a Secção (Valor Turístico do património natural e cultural), presidida pelo sr. Prof. dr. José A. Ferreira de Almeida, tem como Secretária a Sr.^a Dr.^a Madalena Cagigal e Silva e como relatores os srs. Arq. Paulo de Carvalho Cunha, Dr. Fernando Pires de Lima, Dr. António Manuel Gonçalves, Dr. Carlos de Azevedo e pintor Abel de Moura. É presidente da 4.^a secção (Motivações de turismo-mercados turísticos) o sr. Dr. Vasco da Cunha d'Eça, e secretário o sr. Dr. Francisco Sarsfield Cabral. São relatores os srs. Drs. Rui Calheiros, Magalhães Coelho e José Henrique Ferreira Marques. Na 5.^a Secção (Formação profissional e ensino da turismo) que tem como presidente e secretário, respectivamente, os srs. Prof. Dr. Mário de Albuquerque e Dr. Nuno Sampaio de Lemos, são relatores os srs. dr. Afonso José Leite Sampaio, Fernando Andresen Guimarães e dr. Fernando Melo Moser.

Linhas Estrangeiras

BRASIL

A comunicação ferroviária entre Brasília e os dois principais centros económicos — S. Paulo e Rio de Janeiro — é uma obra que está sendo levada a cabo sem grandes dificuldades.

A comunicação directa entre Brasília e S. Paulo depende unicamente da construção de um troço de 231 km. que une a nova capital com Pires do Rio, no estado de Goiás, troço esse que já está sendo construído. Concluída esta obra, Brasília poderá comunicar com S. Paulo, Santos, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Mato Grande do Sul e ainda com o Triângulo Mineiro, importante região agro-pecuária do Estado de Minas Gerais.

A comunicação com o Rio e com os Estados situados a Este, principalmente Baía, depende de um troço de 533 km. que ligará Brasília a Pirapora, no estado de Minas Gerais.

Uma vez concluídas as obras em referência, a distância entre a nova capital e os principais centros do país será o seguinte:

Brasília-S. Paulo	1 444 km.
Brasília-Santos	1 537 km.
Brasília-Belo Horizonte	978 km.
Brasília-Belo Horizonte-Rio	1 748 km.
Brasília-Baía	2 426 km.

Em fases posteriores, Brasília terá comunicação com todos os Estados brasileiros com excepção de Amazonas, Pará e Cuiabá.

— O Ministério de Transportes e Obras Públicas Brasileiro acaba de aprovar as conclusões a que chegou uma Comissão de Estudos tendentes a definir a política ferroviária a seguir de futuro. De entre os 22 pontos do projecto distinguem-se os seguintes:

- Transformação da Rede Ferroviária Federal numa verdadeira Empresa Nacional de Transportes com autorização para explorar os serviços públicos rodoviários e todas as actividades anexas ao transporte, com o fim de organizar um sistema à escala nacional.
- Preferência dos caminhos de ferro, sempre que o balanço dos transportes seja a seu favor integrando-o assim, juntamente com os transportes por estrada, numa rede única.
- Simplificação das tarifas.
- Abandono das linhas com grandes resultados deficitários.

Com estas premissas estabeleceu-se um plano de desenvolvimento a completar em 1966, com um pressuposto de 12 306 000 000 cruzeiros de despesa, e que também compreende a construção de novas linhas em diversos territórios falhos de possibilidades económicas.

Foi posta recentemente ao serviço **DINAMARCA** uma automotora Diesel construída na Alemanha, com a qual os Caminhos de Ferro Finlandeses iniciaram uma nova época. Denominada «comboio relâmpago» compõe-se de duas metades iguais, tendo em cada extremo uma carruagem motor de 1 200 kv. de potência com transmissão e comando múltiplo.

Na primeira metade do comboio, além de uma carruagem de primeira com compartimentos separados, há uma carruagem restaurante, e, na segunda metade, haverá uma carruagem única. A disposição dos compartimentos, independentes das carruagens motores da frente e da retaguarda, explica-se devido às divisões que a composição tem que sofrer para poder ser transportada nos «ferry-boats» de uma ilha para outra, e ainda porque finalmente cada metade segue um caminho diferente. O comprimento total das oito unidades que formam o comboio completo é de 150,5 metros, com 72 lugares de 1.^a, 165 de segunda e 24 reservados. Todas as carruagens têm ar condicionado e comunicam entre si por alto-falantes e telefones.

Os Caminhos de Ferro Finlandeses estabeleceram um plano para a electrificação de 1 000 quilómetros de linha e para a substituição da tracção a vapor pela tracção Diesel, plano esse a realizar nos próximos 10 anos. Empregar-se-á corrente alterna de 50 períodos e tensão de 25 kv., e serão necessárias 150 locomotivas eléctricas providas pelas duas empresas já existentes.

Apesar das linhas previstas para a electrificação não atingirem 20% do total, o seu tráfego alcança os 50%. Existem já locomotivas Diesel eléctricas (série Hr 13) preparadas para, na devida altura, serem transformadas em totalmente eléctricas, quer dizer, recebendo a corrente pela catenária.

Linhas Ultramarimas

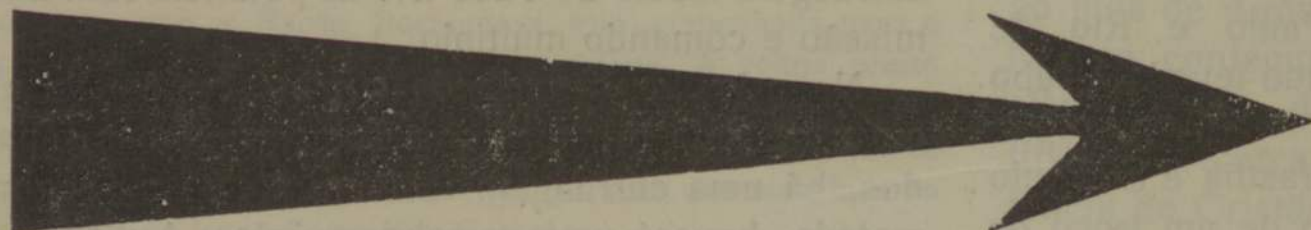
ANGOLA

Os Caminhos de Ferro de Luanda estão planeando modernizar a rede ferroviária nos arredores da cidade.

Este projecto é o complemento de um outro plano que se levará a cabo no porto, de uma maneira a que, quando o conjunto de modernizações se efectuar, a cidade ficará não só com o tráfego descongestionado mas também com uma melhor exploração que permitirá realizar economias nos custos.

Este plano resulta de um estudo feito em 1961 pelo Ministro do Ultramar, estudo esse que determina as melhores maneiras de desenvolver as potencialidades dos transportes e pretende modernizar o ponto marítimo. Além disso, serão actualizados os ferroviários que conduzem à cidade beneficiando assim os caminhos de ferro e os transportes locais.

Deseja beber um café?
Mas um café?



Máquinas de costura — Radiadores e Caldeiras para aquecimento central — Ferros de engomar — Caloríferos — Fogões de cozinha — Banheiras, lavatórios colectivos e outro material sanitário de ferro esmaltado — Marmitas e equipamento complementar para grandes cozinhas — Bombas centrifugas e manuais — Tornos de bancada de ferro fundido — Ventoinhas para forjas — Motores de explosão de pequena cilindrada — Abrigos para bicicletas — Acessórios de ferro maleável para canalizações — Acessórios para linhas de alta tensão — Tubos para canalizações e outros usos — Obra de ferro fundido normal e de ferro maleável — Galvanização de artigos de ferro

**Indústrias A. J. Oliveira,
filhos & C.ª, Lda.**

OFICINAS METALÚRGICAS «OLIVA»
S. JOÃO DA MADEIRA

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 66 61 86

LISBOA



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 —

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

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ

TRÊS TIPOS:

DOCE-SECO
MEL DE DAMAS

Prove e não preferirá outro

À venda em todas
as boas casas

SOCIEDADE DÓMÚZ, L.^{DA}
ELVAS

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

Francisco Velez Conchínhas

Praça da Figueira, 10-B

Telefone 86 74 64

Nos revestimentos com termclaminados
utilizem o excepcional

Laminite

produto da **SONAE**

Não há melhor e
é português

PORTO — Rua de Gonçalo Cristóvão, 314 — Telef. 23514

FÁBRICA — Via Norte — Vila da Maia — Telef. 994196

LISBOA — Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D — Telef. 772259

WIESE & C.^A, L.^{DA}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

PRINCIPAIS LINHAS HOLANDESAS
E NORUEGUESAS

Rua do Alecrim, 12-A — LISBOA

Telegramas: WIESECO — Telef. 37 02 41 (10 linhas)

Construa com

NOVOPAN

EMPRESA PRODUTORA
DE AGLOMERADOS
DE MADEIRA
S. A. R. L.
REBORDOSA (BALTAR - DOURO)

PURÍSSIMA



MINERAL
GASEIFICADA

Escritórios - Porto: Rua do Heroísmo, 19 — Telef. 55455

Armazém geral - Porto: R. do Heroísmo, 82-86 — Telef. 55455

Depósito em Lisboa: Rua 4 de Infante, 27-D — Telef. 689806

TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL