

17.º do 77.º Ano

Lisboa, 16 de Novembro de 1964

Número 1846

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

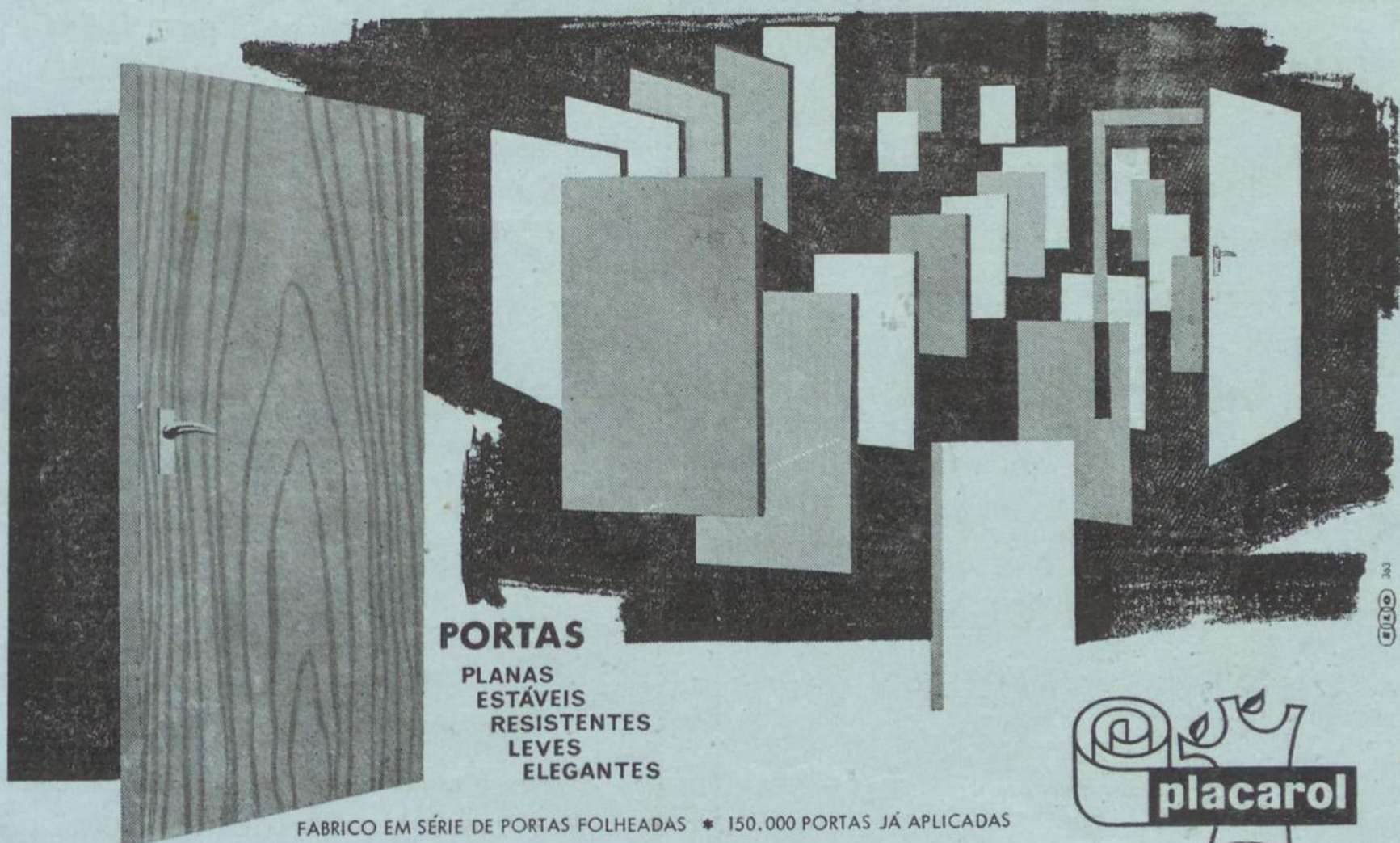
Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»
5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

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



PORTAS

PLANAS
ESTÁVEIS
RESISTENTES
LEVES
ELEGANTES

FABRICO EM SÉRIE DE PORTAS FOLHEADAS * 150.000 PORTAS JÁ APLICADAS

siaf

SOCIEDADE DE INICIATIVA E APROVEITAMENTOS FLORESTAIS, S.A.R.L.
SEDE: LISBOA - rua S. Julião 139, tel. (P.P.C.) 36 23 31; teleg. aparite
DELEGAÇÃO: PORTO - Palácio Atlântico 403, tel. 3 25 26 / 3 60 17



OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS E AUTOCARROS

*todos os anúncios
são óptimos*

**Custam pouco
e toda a gente os lê**

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

Caminho de Ferro de Benguela

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

NALCO

*Estabilizador orgânico para todos os
tratamentos industriais de águas*

Representantes:

**SOC. COM. CROCKER,
DELAFORCE & C.A, L.DA**

**Rua D. João V, 2-2.º
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 62438

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-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.º LUÍS DA COSTA

1846

16—NOVEMBRO—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 ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

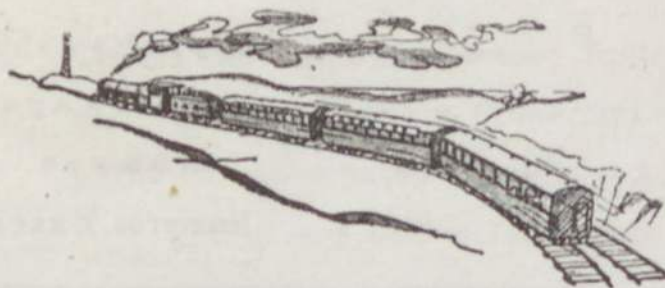
COLABORADORES:

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 significado ferroviário da expressão «Movimento», pelo Doutor em Engenharia <i>EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES</i>	323
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO</i>	325
Gare de Triagem de Lourenço Marques	327
IV Centenário da cidade do Rio de Janeiro	328
O Grupo «Os Carlos»	328
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	330
Novos autocarros da Carris	331
Controle electrónico de comboios em Munique	331
No seu regresso a Lisboa o Ministro das Comunicações fez declarações importantes	332
Linha de Cascais	332
Prof. Doutor Mário de Figueiredo	332
Passagem inferior ao Caminho de Ferro junto ao Bairro da C. U. F. do Barreiro	332
Pelo Mundo Fora.	333
Linhas Estrangeiras.	334
Há 50 anos.	334
Linhas Ultramarinas	335
O Turismo na África do Sul	335
Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes	335
Imprensa	335
A Espanha e a França vão ser ligadas por um túnel.	335
Publicações recebidas.	336



O significado ferroviário da expressão "Movimento"

Pelo Doutor em Engenharia EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES

Na terminologia corrente do caminho de ferro a expressão «Movimento» possui um significado que é simultaneamente mais restrito e mais amplo do que o seu contexto habitual na Física. De facto considera por um lado apenas os «aspectos cinemáticos» da Exploração ferroviária, isto é, os que se referem à circulação dos comboios abstractando da concretização dos meios de tracção utilizados para os rebocar; mas engloba por outro lado questões básicas de natureza um tanto diferente, ainda que relacionadas intimamente com a referida circulação, como sejam as que respeitam à sua «segurança» e «regularidade».

Cremos dever-se a Parodi a distinção na «Mecânica do transporte ferroviário» de uma Cinemática e de uma Dinâmica da Exploração, à semelhança da sistematização tradicional adoptada pela Mecânica Clássica.

Trata-se de um esquema orientador que, em relação à técnica ferroviária, oferece apreciável interesse, porquanto, embora a circulação de um comboio sobre a linha férrea se possa considerar, em última análise, um exemplo puro e simples de movimento de um sistema material sujeito às leis gerais da Mecânica, o facto é que esse movimento se processa em condições características que fazem, como é aliás corrente na técnica, com que, embora respeitando um esquema teórico básico, o problema prático revista aspectos próprios que levam ao estabelecimento de um corpo de doutrina particular.

Assim, a «Cinemática» ferroviária ocupa-se do movimento de um sistema de comboios, independentemente de considerações

sobre o problema da sua tracção. Não se preocupa com a fixação das marchas individuais dos vários comboios em função das cargas destes e dos esforços tractores desenvolvidos pelas locomotivas. Supostas conhecidas estas marchas, estuda unicamente a organização do movimento do sistema de comboios, determinando a sua sucessão, e tendo em conta as prescrições especiais que garantem a segurança e a regularidade da circulação, aspectos estes que são característicos.

A «Dinâmica» do caminho de ferro tem por sua vez como objectivo principal precisamente a relação do movimento de cada comboio com o esforço motor necessário para o rebocar de modo a cumprir um determinado horário — respeitando portanto tempos de percurso de antemão fixados — ou a realizar velocidades igualmente previamente fixadas.

Consequentemente o problema dinâmico reveste três modalidades: dada a carga a rebocar e a marcha a cumprir, escolher a locomotiva; dadas a carga e a locomotiva, calcular os tempos de percurso mínimos; dados, enfim, os tempos de percurso e a locomotiva, fixar a carga máxima que pode ser rebocada. Tal como na Mecânica, procura-se fundamentalmente relacionar os movimentos dos sistemas materiais — os comboios com as forças — os esforços de tracção das locomotivas — entendidas estas forças como causa dos referidos movimentos.

O cálculo dos tempos de percurso é, nas várias redes ferroviárias, normalmente realizado pelos Serviços de «Tracção», visto a estes Serviços estarem afectas as locomo-

tivas, e lhes respeitar, portanto, tudo o que se refere à produção dos esforços motores necessários ao reboque das composições. Compete-lhes em suma estudar as marchas individuais dos comboios, e assegurar os meios de tracção à execução do serviço.

Pode consequentemente dizer-se que a resolução do problema dinâmico fornece unicamente marchas-tipo, que são função da composição dos comboios e das locomotivas previstas para os rebocar — indirectamente das velocidades de marcha pré-fixadas e das características de traçado da linha — mas que são independentes da hora a que os comboios devem circular. Trata-se de uma particularidade igualmente característica, e as referidas marchas dão-nos portanto os horários teóricos.

Cabe ao «Movimento», em face das exigências do serviço comercial, organizar o conjunto das circulações necessárias a este serviço, tendo em conta as marchas-tipo dos vários comboios, as possibilidades técnicas das instalações fixas, a utilização equilibrada do material motor e do material rebocado, os regulamentos de segurança e as regras gerais consagradas para prover à regularidade da circulação.

A solução do problema cinemático conduz portanto à elaboração dos gráficos de marcha dos comboios para um certo prazo de velocidade. São os habitualmente denominados «gráficos do horário», os quais fornecem uma visão rápida e sintética do movimento de um conjunto de comboios.

Perante as necessidades do tráfego e considerando os meios técnicos de que se dispõe para a realização do serviço, pode em última análise, dizer-se que o «Movimento» estuda e define os «Programas de Exploração», e que à «Tracção» pertence fundamentalmente executá-los.

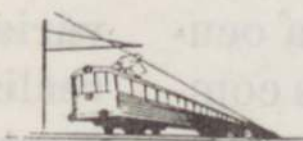
Com base numa interpretação teórica do transporte ferroviário procura-se seguidamente sistematizar alguns conceitos essen-

ciais de terminologia própria, sob uma forma tanto quanto possível rigorosa

No caso do transporte sobre carris o movimento é caracterizado por um único parâmetro espacial, visto que, sendo os veículos obrigados à via férrea, a sua posição absoluta fica completamente definida, quando se conhece a sua localização sobre esta. Como sistema mecânico, e abstraindo dos movimentos secundários dos veículos entre si e em relação à via, trata-se de um sistema com um único grau de liberdade, animado no seu conjunto de um movimento de translação com referência à linha férrea, a qual materializa a trajectória a percorrer.

As equações do movimento revestem portanto carácter simples, e, como referencial, é suficiente a adopção de um sistema cartesiano plano.

De notar que os veículos rodoviários e os barcos, movimentando-se livremente em superfície, dispõem, com efeito, de dois graus de liberdade, e que os aviões e os submarinos podem por sua vez deslocar-se segundo as três direcções de um referencial no espaço, constituindo por tal motivo um meio de transporte tridimensional. Esta verificação é importante para a compreensão de certos aspectos do transporte ferroviário, das suas possibilidades características, e das suas insuficiências, e por isso a destacamos desde já. É aliás ainda curioso registar, e com não menos interesse, que cada um destes meios de transporte — a uma, duas ou três dimensões — requer um «caminho», uma «via» — «une route» na conhecida expressão francesa porventura mais sugestiva — que é tanto mais complexa quanto menor é o número dessas dimensões e consequentemente o de graus de liberdade. É que, para além dos domínios puramente mecânicos do movimento, há todo o complexo problema prático da segurança desse mesmo movimento. O caminho de ferro apresenta-se desde logo como o naturalmente mais seguro.



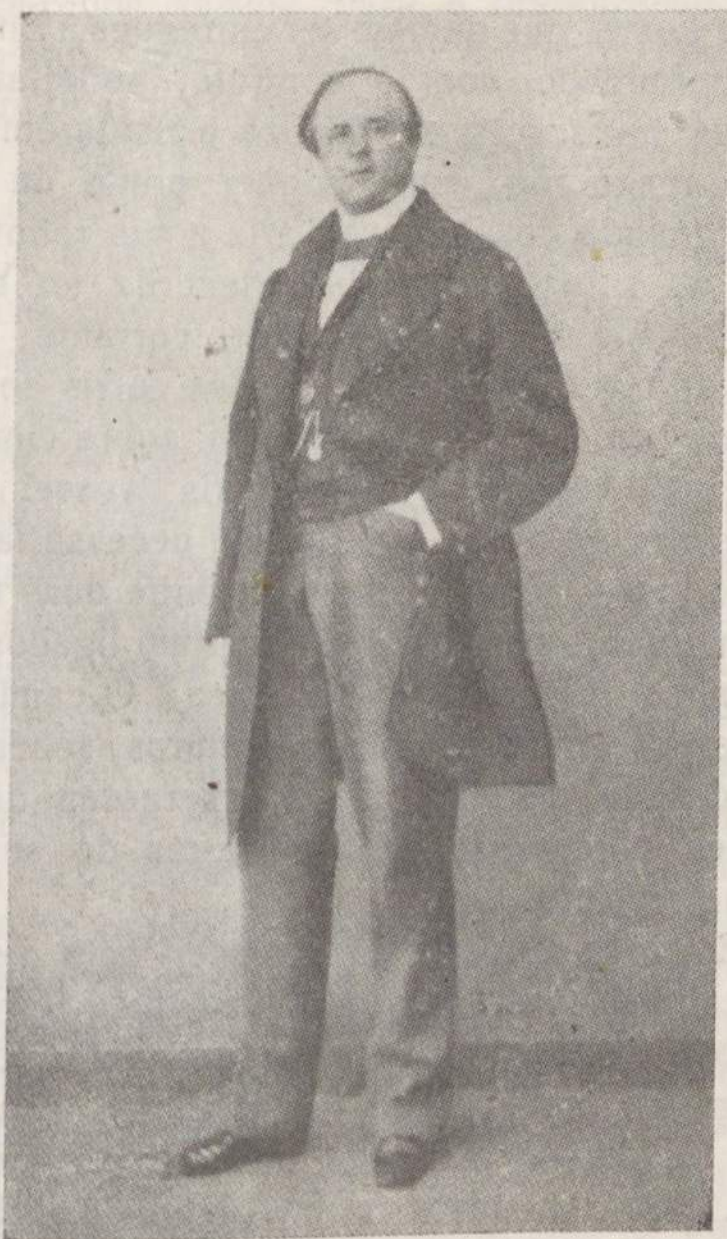
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

Por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(Continuação)

«E eu, Ernesto Faria, do Conselho de Sua Majestade, oficial mais graduado, Chefe da Repartição Central da Direcção Geral de Obras Públicas, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz lavrar o presente termo de adjudicação, em duplicado, que subscrevi e rubriquei e vai assinado,



D. JOSÉ DE SALAMANCA

depois de lhes ter sido lido, pelo Il.^{mo} Sr. António de Serpa Pimentel, do Conselho de Sua Majestade, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios de Obras Públicas, Comércio e Indústria, por D. José de Salamanca e pelo Bacharel António Cardoso

Avelino, Ajudante do Procurador Geral da Coroa junto a este Ministério, sendo testemunhas presentes o Bacharel António Augusto de Mello Archer, oficial do Gabinete e Chefe interino das Repartições do Comércio e da Agricultura, na Direcção Geral do Comércio e Indústria, e o engenheiro civil Joaquim Júlio Pereira de Carvalho, oficial técnico do Gabinete, e por mim. aa) António de Serpa Pimentel — José de Salamanca. Fui presente: António Cardoso Avelino — António Augusto de Mello Archer — Joaquim Júlio Pereira de Carvalho — Ernesto de Faria.»

Algumas das condições do contrato

A Empresa efectuará à sua custa:

— A conclusão do caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha, que se denominaria «Caminho de Ferro do Leste», partindo do término de então, completado em todas as suas partes, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e oficinas de pequena e grande reparação, e todos os edifícios e acessórios, casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de vedação ou sebes para separar as vias férreas das propriedades contíguas, e em geral as obras de construção previstas ou imprevistas, sem excepção ou distinção, que fossem necessárias para o completo acabamento da linha férrea;

— A construção do caminho de ferro que, partindo da Ponte da Pedra ou de qualquer outro ponto próximo do Caminho de Ferro do Leste, fosse terminar na margem direita do Douro, no Porto, e que se denominaria «Caminho de Ferro do Norte», do mesmo modo completo em todas as suas partes;

— O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens, vagões para mercadorias, máquinas e utensílios para as oficinas, plataformas

giratórias, reservatórios e aparelhos hidráulicos, guindastes, sinais e em geral de todo o material fixo ou circulante, designado ou não designado, que fosse necessário para manter a linha em perfeito estado de conservação;

— O estabelecimento de um telégrafo eléctrico ao lado da linha férrea e a conservação dos materiais e aparelhos que fossem precisos para o conservar em bom estado de serviço;

— A colocação de marcos quilométricos depois de terminada a linha, e o levantamento do cadastro do caminho de ferro, com a descrição de todas as obras de arte e mais dependências;

— A empresa obrigava-se também a continuar à sua custa o Caminho de Ferro do Leste, e o seu término em Lisboa, até ao Cais dos Soldados, e construir ali uma estação de passageiros, cedendo-lhe o Governo, conforme as leis em vigor, os terrenos e edifícios do Estado e da Câmara Municipal que ocupassem o caminho, compreendida a estação.

* * *

A directriz do caminho de ferro seria a que foi escolhida pelo Eng.^o Aguiar e adaptada pelo Eng.^o Watier, passando próximo de Santarém e Ponte da Pedra, atravessando o Tejo junto a Constância, com as modificações que a Empresa propusesse e o Governo aprovasse, declarando-se desde então que uma das modificações seria a passagem ao sul de Santarém, na direcção em que então existiam os trabalhos e estavam feitas as expropriações. A directriz do Caminho de Ferro do Norte seria também a directriz escolhida pelo eng.^o Watier, segundo constava dos estudos que existiam no Ministério das Obras Públicas, salvo as modificações propostas pela Empresa e aprovadas pelo Governo, principalmente na parte compreendida entre Tomar e Pombal, e sendo Coimbra, em todo o caso, ponto obrigado desta linha.

O caminho de ferro seria construído com uma só via, tendo as necessárias vias de resguardo e de serviço nas estações, mas as expropriações, aterros, desaterros e obras de arte seriam feitas com largura para duas vias, em toda a sua extensão.

Logo, porém, que a receita bruta anual, por quilómetro, chegasse a 4.560\$000 réis na linha de Lisboa à fronteira, e a 5.832\$000 réis na linha desde o Entroncamento ao Porto, a Empresa seria obrigada a assentar a segunda via à sua custa, sem que por isso tivesse direito em tempo algum a qualquer indemnização ou aumento de subsídio.

A Empresa obrigava-se a não interromper a exploração entre Lisboa e a Ponte de Asseca, quando assentasse nessa ponte a via com as larguras como seguem:

— A largura do caminho de ferro ao nível dos carris, não compreendendo os fossos, seria de

8,40 m. nos aterros, 7,40 m. nas trincheiras e terrenos de rocha, entre os parapeitos das pontes e nos subterrâneos.

— A largura da via devia ser de 1,67 m. entre as arestas interiores dos carris.

— A entre-via, ou distância entre as duas vias, seria pelo menos de 1,80 m. e no máximo de 2 m. entre as faces exteriores dos carris internos de cada via.

O caminho de ferro ficaria em toda a sua extensão superior às águas das maiores inundações conhecidas. As dimensões dos taludes e tossos seriam fixadas de maneira que assegurassem o pronto escoamento das águas e enxugo das linhas.

Os carris e outros elementos constitutivos da via férrea deviam ser de boa qualidade e dos melhores modelos, próprios a preencher o fim do seu destino. Os carris seriam de ferro laminado, não poderiam ter de peso menos de 34 kg⁽¹⁾ para o primeiro assentamento da via; porém, desde que pela primeira vez fosse necessário renová-los, seriam substituídos por outros que não teriam de peso menos de 37 kg⁽²⁾ por metro corrente, e seriam fixados pelo sistema julgado mais conveniente.

Os carris existentes, destinados ao Caminho de Ferro do Leste, que deviam ser entregues à Empresa em conformidade com o contrato, poderiam ser colocados na secção de Lisboa a Santarém e nas vias de resguardo, em qualquer ponto da linha; porém, quando fosse necessária a sua renovação, os que os substituissem haveriam de ter o peso acima indicado de 37 kg por metro corrente.

Enquanto a Empresa não usasse carris de 37 kg assentaria cada carril de 4,80 m. sobre cinco travessas, pelo menos, e se os carris tivessem maior comprimento, sobre as que fossem necessárias para que não fosse menor o intervalo entre duas travessas. Em todo o caso os carris seriam ligados entre si por meio de corrediças (*eclisses*). O caminho de ferro seria fechado por meio de muros, sebes vivas ou grades de madeira que o separassem das propriedades contíguas, com barreiras de serventia abrindo para fora.

A Empresa deveria estabelecer para o serviço das localidades atravessadas pela linha férrea portos secos destinados ao estacionamento, carga e descarga de mercadorias. A Empresa construiria pontes, viadutos, pontões, aquedutos e canos de pedra, ferro ou tijolo e passagens de nível em número suficiente, e com as dimensões que exigisse o volume das águas ou a largura do caminho de ferro ou da estrada ordinária a que alguma dessas obras devesse dar passagem.

(¹) Antiga bitola de 1,45 m.

(²) Actual bitola de 1,67 m.

(Continua)

Gare de Triagem de Lourenço Marques

A execução desta gare de triagem de há muito que estava no espírito da Administração ferroviária mas só em Julho de 1953 foi possível acabar o projecto, sendo a sua concepção baseada nas teorias modernas que eliminam as gares de dois sentidos de orientação de tráfego, englobando-as numa só gare.

A ideia de uma só gare traduz-se num menor dispêndio, pois os diferentes feixes que a constituem são comuns para os dois sentidos de tráfego e daí um melhor aproveitamento de linhas, deixando ao mesmo tempo de haver necessidade de duplicação das instalações de freios, cabines de agulhas, etc., e ainda a redução do número de agentes necessários para o comando das gares, para o controlo de escrituração dos vagões, para a organização do desdobramento, etc., e melhor e menor ocupação de locomotivas de manobras.

A forma de utilizar um mesmo feixe de recepção, para comboios chegados dos dois sentidos de circulação, é bastante simples, bastando instalar um dispositivo que inverta os sentidos de circulação dos comboios para que as entradas no feixe de recepção se façam pelo mesmo lado, já que não convirá estabelecer as entradas pelo extremo oposto do feixe, por uma forma permanente, visto isso interferir com a triagem dos comboios para o feixe de classificação.

A gare é constituída pelos feixes de recepção feixe de classificação e formação e um pequeno feixe de estacionamento para os comboios já formados para saída.

Uma vez que os comboios são formados no próprio feixe de classificação, convém que estas linhas sejam suficientemente extensas por forma a comportar os maiores comboios e a permitir que os desdobramentos prossigam sobre estas linhas enquanto se procede à formação dos diferentes comboios. Isto é, o comprimento destas linhas deve ser o dos maiores comboios, acrescido de uma determinada folga que chega a ir até 50% do comprimento desses comboios.

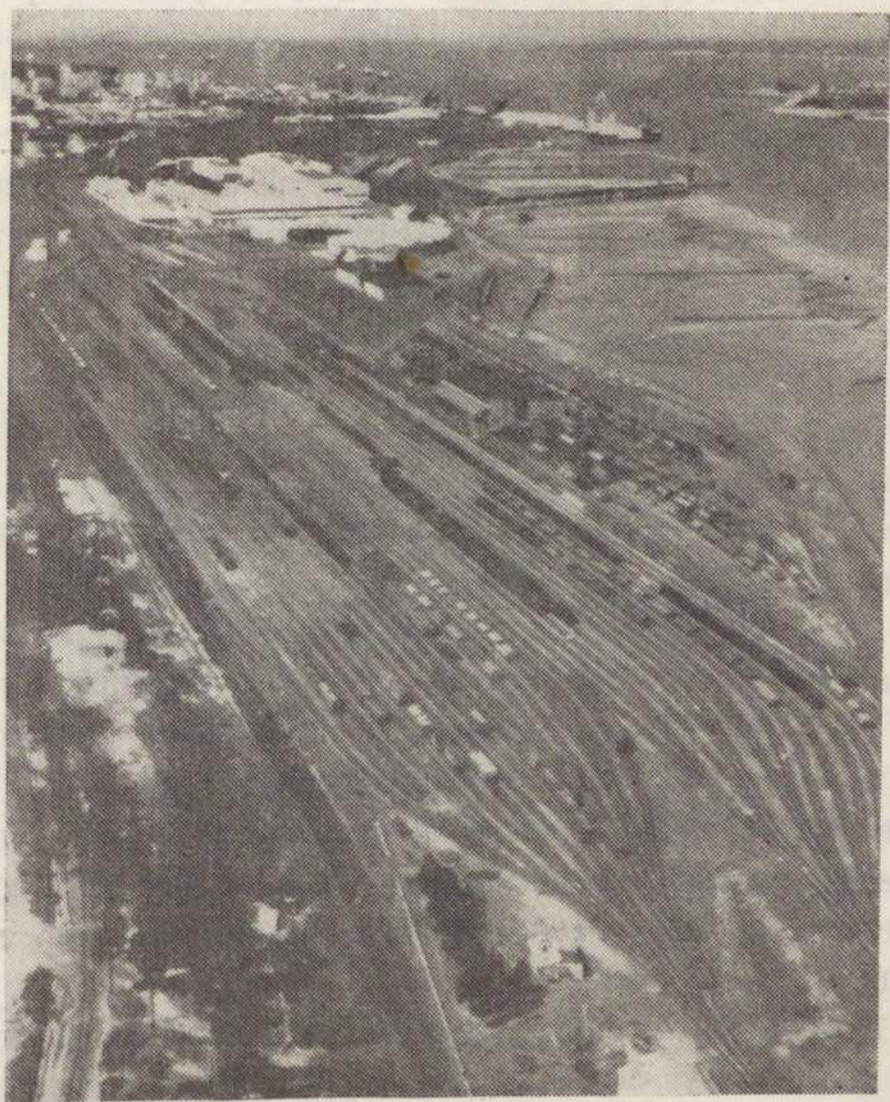
No nosso caso, o comprimento a atribuir às linhas do feixe de classificação e formação foi condicionado pelo espaço disponível visto haver ao km. 4,700 a central termo-eléctrica da Cidade, o que não nos permite dar a estas linhas mais do que 750 metros de comprimento ou seja, apenas, mais 13% do que o comprimento do maior comboio.

No cálculo justificativo do feixe de recepção previu-se uma recepção de 70 comboios diários e

isto é, constitui uma linha quebrada. O trainel inicial, de grande declive, destina-se a procurar reduzir a diferença dos tempos de percurso dos diferentes vagões, compensando-se a diversidade de uma triagem de cerca de 2 000 veículos, diariamente. Assim, para este feixe atribuiu-se um total de oito linhas e mais uma para a circulação das locomotivas. O feixe de classificação, dado o limitado espaço de que se dispõe, fixou-se em 31 linhas.

Quando os comboios estão formados podem permanecer no feixe de classificação ou, se existe sobrecarga de tráfego, no feixe de expedição.

A bossa tem o declive indicado no esquema,



resistência que cada um oferece ao rolamento, que é tanto menor quanto maiores forem as velocidades atingidas pelos vagões. O trainel seguinte constitui uma transição para o patamar em que se situaram as agulhas para o desenvolvimento do feixe de classificação. A inclinação deste trainel permite a um vagão que nele pare, por excesso de frenagem, iniciar por si o seu movimento.

Na gare há 4 cabines que designamos no esquema por A, B, C e D.

Na cabine A instalou-se o comando dos freios e

das agulhas do feixe de classificação. Para a frenagem dos vagões existem quatro freios. O travamento é feito por meio de barras contínuas e maciças, que se deslocam horizontalmente. São dois os travões em cada lado do carril e intermutáveis. O agente de transmissão usado é a água que, com a sua grande velocidade de reacção, origina trabalho rápido e seguro.

A água é comprimida por meio de um compressor e armazenada num cilindro. Este tem na parte superior ar comprimido. À pressão mínima atingida — 80 Kg/cm² — o compressor põe-se automaticamente em funcionamento, o que garante uma pressão uniforme para os freios. Um regulador de pressão para as diferentes espessuras de rodados evita descarrilamentos.

Para suprir as falhas de corrente dotou-se a aparelhagem de um grupo motor-gerador, de reserva, de 20 KVA. Para o desdobramento das composições foi colocado na cabine A um painel de comando com as linhas do feixe de classificação. Esse painel possui a reprodução diagramática do feixe de classificação da gare.

Recebida que seja a composição, pelo simples premir de botões desse painel, acumulam-se, por ordem, os itinerários desejados. Feitos estes não há mais do que permitir que inicie a triagem. Os vagões ou grupos de vagões, separados no cimo da bossa, deslocam-se por si mesmos, manobram automaticamente as agulhas e vão ter à linha que o operador previamente lhes destinou.

O operador de travagem, actuando na torre de controlo contraprova o espaço necessário e a velocidade do vagão ou grupo de vagões, parando mesmo o veículo caso surjam condições de insegurança.

Os motores eléctricos das agulhas deste feixe são de corrente contínua, permitindo que uma agulha mude de posição num tempo máximo de 0,8 de segundo.

Em caso de falha de corrente, uma instalação de baterias de acumuladores de chumbo manterá a instalação a trabalhar. Tais baterias são carregadas por corrente alterna rectificada e estão ligadas em tampão.

Na cabine B encontra-se o comando das agulhas da zona NW do feixe de recepção, alguns sinais e ainda o sinal de triagem ST. Logo que na cabine A os itinerários estejam feitos para o desdobramento, comunicá-los-á automaticamente a esta cabine que abrirá o sinal ST, indicativo do início da triagem.

Um painel com botões, na cabine B, dará ao agente ali colocado a possibilidade de comando de todas as operações. As agulhas têm um tempo de viragem superior ao feixe de classificação, que anda à volta de 3 segundos.

A cabine C tem a seu cargo a zona SE do feixe de recepção e algumas agulhas e sinais. A cabine D pertence ao Chefe de Estação, que controla a for-

IV Centenário da cidade do Rio de Janeiro

As festas comemorativas serão iniciadas com um desfile evocativo de 4 séculos

O IV Centenário da maravilhosa cidade do Rio de Janeiro vai ser celebrado com o maior esplendor. Segundo está programado oficialmente, no primeiro minuto do primeiro dia do novo ano de 1965, iniciar-se-á na Avenida Presidente Vargas, no Rio de Janeiro, um desfile gigante evocando os quatro séculos da cidade. Cada século será representado por um carro alegórico, anunciado por quinze arautos, que irão descrevendo depois as várias cenas históricas.

Do primeiro carro farão parte alguns índios xavantes e nele será contada a fundação da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro.

O segundo dedicar-se-á a recordar a história colonial da Cidade e o terceiro terá uma deslumbrante decoração evocativa do fausto do Brasil Império. E finalmente, o quarto carro representará o Rio de Janeiro de hoje, moderno e progressista.

O Grupo «Os Carlos»

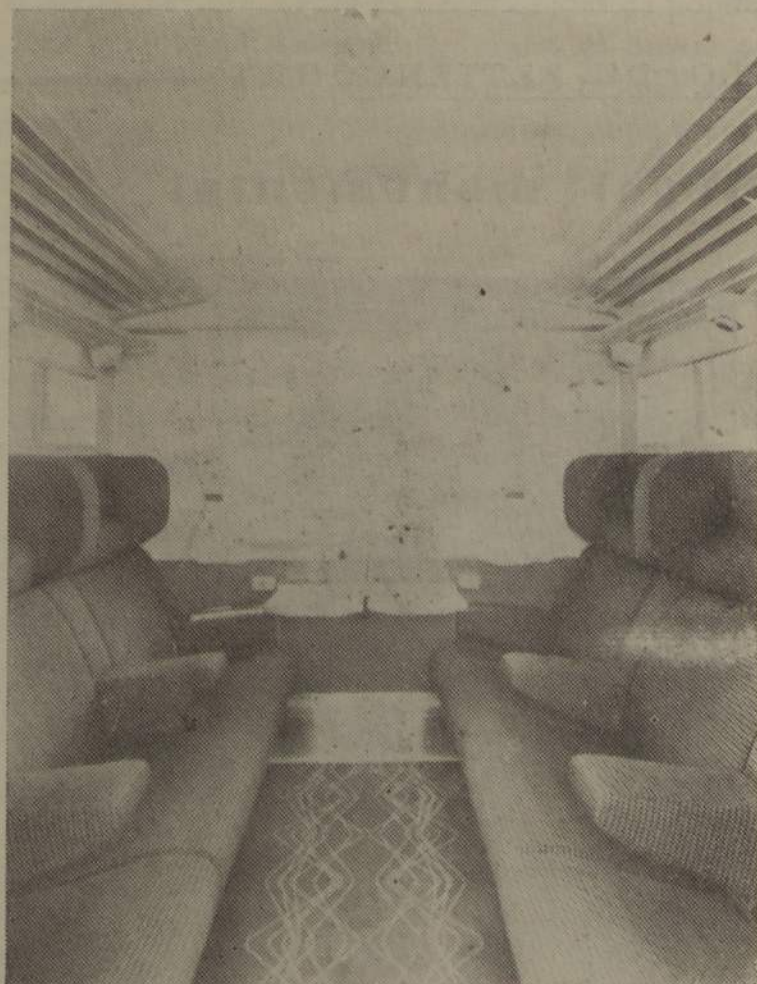
ao comemorar o 34.º ano da sua existência, evocou, com saudade, o seu fundador Carlos d'Ornellas

O primeiro grupo onomástico do País «Os Carlos» perfez, no dia 4 deste mês de Novembro, trinta e quatro anos de existência e a sua Direcção não se esqueceu de prestar homenagem à memória do seu dinâmico fundador, sr. Carlos d'Ornellas, nosso saudoso amigo e Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Para abrir os actos comemorativos do aniversário, a Direcção e um grupo de amigos foram, na manhã do dia 1, em romagem, ao cemitério do Alto de S. João depor flores nas campas de vários associados, e no talhão dos Combatentes da Grande Guerra, demorou-se alguns minutos junto do coval onde repousam os restos mortais de Carlos d'Ornellas. No tradicional jantar de confraternização, que, sob a presidência do sr. Carlos Empis, se realizou no salão nobre da sede do grupo, vários oradores proferiram palavras de comovedora homenagem à memória do fundador e sócio número 1 daquela prestante colectividade, que continua a ser um exemplo de camaradagem e de solidariedade humana.

mação dos comboios destinados à linha principal ou zona do porto.

(Publicação elaborada pela Secção de Propaganda e Publicidade dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, por ocasião da visita do Chefe do Estado àquela nossa Província).



Estofos das carruagens Grandes Linhas,
1.^a classe



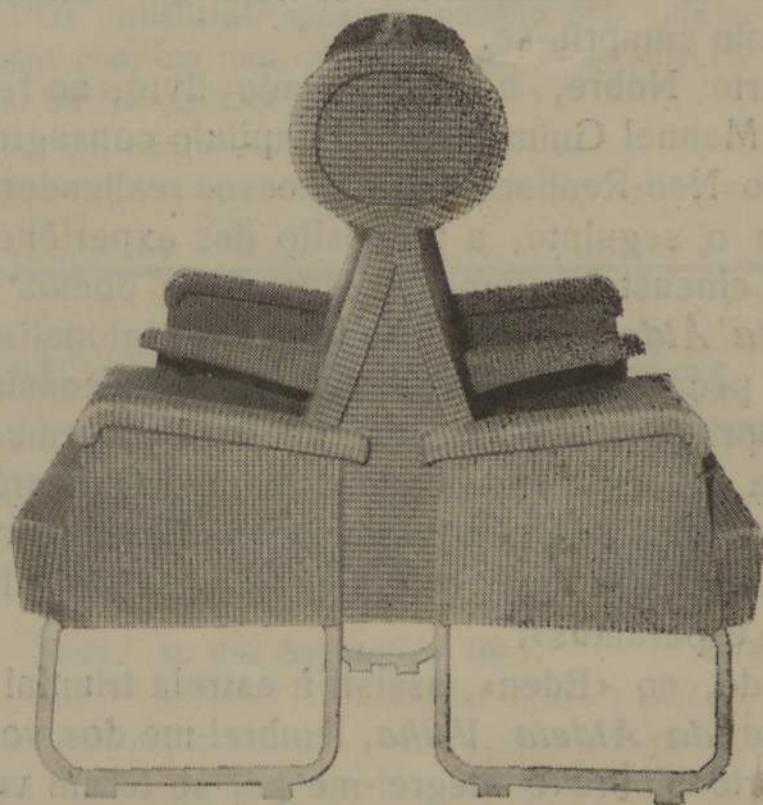
Banco simples de 2 lugares, 2.^a classe
(estudo)

Molaflex

Molas Flexíveis, Lda.

Apartado 61 — S. JOÃO DA MADEIRA

EXECUTA ESTUDOS
E PROTÓTIPOS DE BANCOS
PARA CAMINHOS DE FERRO



Banco duplo de 4 lugares, 1.^a classe (estudo)

Gama de fabricação:

- * colchões de molas
- * camas
- * sofás-cama
- * almofadas
- * edredons
- * molas técnicas para a indústria
- * estofos para automóveis e autocarros

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

O filme «O Crime da Aldeia Velha»

O cinema nacional acaba de ser enriquecido com um livro e com um filme. O livro foi escrito pelo ilustre crítico e artista Roberto Nobre e intitula-se *Singularidades do Cinema Português*. O filme intitula-se *O Crime da Aldeia Velha*, foi inspirado na peça homónima de Bernardo Santareno e realizou-a, com talento, Manuel Guimarães. Na minha modesta mas sincera opinião, está de parabéns a chamada *Sétima Arte*. Livros como o do escritor Roberto Nobre não aparecem com frequência, assim como produções como *O Crime da Aldeia Velha* não se estreiam todos os dias.

Reúno aqui, não por acaso, mas propositadamente, o livro e o filme. Trata-se de uma coincidência e essa coincidência contém um vaticínio. O vaticínio cumpriu-se.

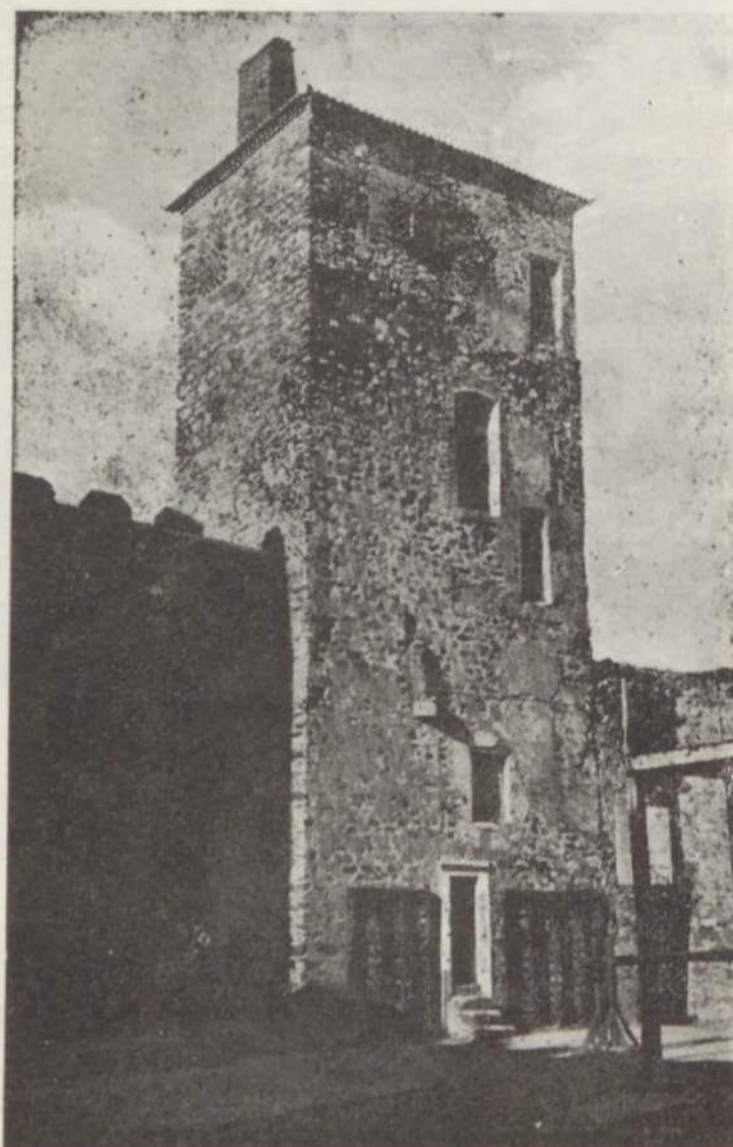
Roberto Nobre, no seu citado livro, ao referir-se a Manuel Guimarães, no capítulo consagrado ao nosso Neo-Realismo e aos nossos realizadores, escreveu o seguinte, a propósito das experiências daquele cineasta: «Fundas esperanças pomos no *Crime da Aldeia Velha*, ainda que o regionalismo da bela peça de Santareno não possa ser considerado propriamente de intenção neo-realista, embora de funda e larga base popular. Manuel Guimarães teve aqui mais largas possibilidades. Fazemos sinceros votos para que este seja o grande filme que dele esperamos».

Quando, no «Eden», assisti à estreia triunfal de *O Crime da Aldeia Velha*, lembrei-me dos votos de Roberto Nobre e alegrei-me por se terem verificado plenamente. Este é, com efeito, o grande filme que todos nós esperávamos de Manuel Guimarães. *O Crime da Aldeia Velha*, se quisermos dar-lhe ainda o nome de experiência, temos que tomar esta palavra no seu sentido mais belo e largo, porque as experiências de um autêntico artista são caminhos direitos que vão dar a novos e mais definitivos triunfos.

Uma voz do Brasil

É do Brasil que nos chega a voz enamorada da poetisa Lola de Oliveira. Nas suas trovas, escritas com singeleza, arde a labareda do seu amor a Portugal. Escutemos essa voz de boa e pura amizade. Nos versos, por mais simples que pareçam, há, às vezes, mais força e mais altura que num discurso. Amizade é também Poesia.

Portugal monumental



FORTALEZA DE BRAGANÇA — Torre da Princesa



TROVAS A PORTUGAL

*Portugal é venerando,
mas é forte e varonil,
vive, sempre, palpitando
no coração do Brasil.*

*Saudade, palavra triste,
de encantadora beleza.
Palavra que só existe
nesta língua portuguesa.*

*Portugal — terra encantada,
de povo nobre e gentil,
tem a vida enraizada
no coração do Brasil.*

*Não há decerto no Mundo
um afecto assim igual,
este amor grande e profundo
do Brasil a Portugal.*

LOLA DE OLIVEIRA

Novos autocarros da Carris

A «Carris», sempre atenta às necessidades da população de Lisboa, que cresce constantemente, acaba de aumentar a sua frota de autocarros com 14 novas e magníficas unidades, de dois pisos, para assim poder proporcionar ao público a maior comodidade, através do estabelecimento de novas carreiras de reforço das já existentes.

Os novos carros pertencem ao tipo «grande», (com uma lotação de 77 passageiros), dos quais já se encontram 41 em circulação.

Este facto situa-se num plano de expansão da frota de autocarros que, a partir de agora ao final de 1965, será aumentado na média de uma unidade de 9 em 9 dias.

Os novos veículos vêm enriquecer as carreiras onde se afirma uma maior densidade de passageiros, obtendo-se assim uma diminuição dos «tempos» de espera e, logicamente, um apreciável aumento de capacidade de transportar.

Como nota de interesse, diremos que estes autocarros foram inteiramente construídos, a partir do chassis, na «linha de montagem» da Companhia em Santo Amaro, sendo todo o trabalho executado por técnicos e operários portugueses.

A actual frota da Carris é constituída por: — 441 autocarros; 401 eléctricos; 100 atrelados; 6 ascensores em plano inclinado e 2 ascensores em plano vertical, transportando *mais de um milhão de passageiros por dia* e empregando, só no Serviço do Movimento, 4 850 funcionários. Actualmente o número de empregados da Carris é cerca de 7 500.

Esta frota percorreu, no ano passado, 53 060 443 quilómetros,

tendo os eléctricos consumido energia num total de 41 683 170 kwh, deslocando-se sobre 136 quilómetros de carris. Os autocarros consumiram 10 109 266 litros de gasóleo durante o mesmo período.

Animada do maior espírito de compreensão pelos problemas de transportes da Cidade e utilizando todos os seus recursos para lhes dar a mais eficiente solução, a «Carris» — seria injustiça não o reconhecer — está despendendo avultadas verbas na aquisição e construção de novo material, recrutando mais e melhor preparado pessoal e adoptando critérios que sirvam da melhor maneira os interesses cidadãos, promovendo, em ritmo acelerado, um importante plano de valorização dos seus serviços, que, certamente, irá produzir magníficos resultados futuros e trazer largos benefícios aos utentes dos transportes públicos.

* * *

Os representantes da imprensa diária e da imprensa técnica foram convidados a assistir, na tarde de 30 de Outubro, à apresentação das novas unidades, nas instalações em Cabo Ruivo. Os jornalistas foram ali amavelmente recebidos pelos srs. R. Wyatt, administrador-geral da «Carris»; S. Ingham e R. Wiekenson, adjuntos do administrador-geral; eng.º Jorge Gonçalves, superintendente-geral do Tráfego; D. Francisco Avelaz, secretário-geral; Silva Bastos, chefe do departamento de Publicidade e de Relações Públicas, além de outros altos funcionários da empresa.

Os jornalistas, após um passeio pela cidade, foram brindados com um fino «cocktail», no restaurante «A Quinta», no alto do Elevador de Santa Justa.

Controle electrónico de comboios em Munique

A cabina de comando da estação central de Munique, a qual entrou em funcionamento há pouco, processa-se de maneira completamente automática. Em vez dos 150 funcionários necessários até aqui para a expedição diária de 1.000 comboios, 5.000 operações de manobras e comando de 600 locomotivas, bastam agora somente 58. Noutras palavras, foram dispensados quase 100 funcionários ferroviários. Desta forma são economizados anualmente 1½ milhões de marcos, de maneira que de dentro de pouco tempo será amortizada completamente a quantia total de 17 milhões de marcos referente ao custo da estação de comando.

O labirinto de carris das 36 plataformas da Central de Munique é representado electrónicamente nas quatro mesas da estação de comando. Comprimindo-se dois botões o operador faz com que o comboio entre na estação. Todas as demais tarefas, como por exemplo a sinalização e o controle das agulhas, são agora efectuadas pela nova estação de controle. Daí são supervisionados e comandadas 295 agulhas e cancelas, 426 sinais e 306 redes eléctricas.

A central de comando de Munique foi precedida por uma estação idêntica em Frankfurt sobre o Meno, que já entrou em funcionamento em 1957.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Importadores e Exportadores

Sede: R. dos Sapateiros, 39-1.º

LISBOA

Secção de Produtos Químicos:

Rua da Madalena, 179-1.º Telef. 366171/5

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA

» » PARA INDÚSTRIA

Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

No seu regresso a Lisboa

**o Ministro das Comunicações
fez declarações importantes**

Acompanhado de sua esposa, regressou a Lisboa, no dia 1 de Novembro, o Ministro das Comunicações, sr. Eng. Carlos Ribeiro, que, como referimos, visitou oficialmente o país vizinho, a convite do general Vigon, Ministro das Obras Públicas e Comunicações de Espanha.

Com o sr. Eng. Carlos Ribeiro regressaram também os srs. dr. Manuel Gonçalves, seu chefe de gabinete, e Eng. Tomás de Sousa Eiró, director-delegado do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres.

No aeroporto, onde era aguardado por numerosas individualidades, o ilustre membro do Governo afirmou que a sua viagem a Espanha tivera muita importância, especialmente no respeitante aos problemas relacionados com os transportes terrestres dos dois países, problemas esses que foram objecto de negociações com o seu colega espanhol. E o sr. Eng. Carlos Ribeiro sublinhou seguidamente:

«Não posso deixar neste momento de manifestar a minha gratidão ao meu colega general Vigon, pela forma cativante e especialmente simpático como nos recebeu, e também ao governo de Espanha, e muito especialmente ao Generalíssimo Franco, que me distinguiu com uma condecoração que sinto não merecer, mas de que me orgulho imenso».

Acerca do objectivo da sua visita a Espanha, o sr. Eng. Carlos Ribeiro afirmou:

«As negociações sobre os transportes terrestres pode dizer-se que ficaram iniciadas com esta minha viagem. Vamos, dentro de pouco tempo, nomear comissões mistas dos dois países para considerarem os problemas dos transportes rodoviários mais fáceis para a celebração de um acordo relativo a esses transportes. Seguidamente serão tratados os problemas sobre o transporte ferroviário. Pensamos que o transporte ferroviário só tem uma alternativa: — ou a sua melhoria ou a sua supressão. Algumas ligações ou serviços poderão ser suprimidos e os restantes terão de ser melhorados».

Ao encerrar as suas declarações, o sr. Ministro das Comunicações disse:

«Todo um conjunto de problemas foi abordado, nomeadamente o de uma mais íntima colaboração nos trabalhos da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes».

Linha de Cascais

**Construção da passagem inferior
à estação de Oeiras**

O processo referente à construção da passagem inferior à estação ferroviária de Oeiras foi oportunamente apresentado com um orçamento de um milhão e trinta mil escudos, participando o Fundo do Desemprego com duzentos e cinquenta e sete mil e quinhentos escudos, e despachado pelo Director Geral dos Serviços de Urbanização no sentido de que a obra em causa fosse comparticipada pela Direcção Geral dos Transportes Terrestres com duzentos e seis mil escudos.

A Câmara de Oeiras mantém a proposta feita à Sociedade Estoril, aguardando-se unicamente que esta Sociedade e a Direcção Geral de Transportes Terrestres se pronunciem sobre o assunto, pois só nestas condições a obra poderá executar-se.

Prof. Doutor Mário de Figueiredo

O «Diário do Governo», II Série, n.º 268, de 14 de Novembro, publicou o seguinte:

*Ministério das Comunicações
Gabinete do Ministro*

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações e precedendo resolução do Conselho de Ministros, que seja renovado o mandato do Prof. Doutor Mário de Figueiredo como administrador por parte do Estado na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, nos termos do Decreto-Lei n.º 40833, de 29 de Outubro de 1956, com efeitos a partir de 14 do corrente.

Ministério das Comunicações, 11 de Novembro de 1964. —
O Ministro das Comunicações, *Carlos Gomes da Silva Ribeiro*

Pela renovação do seu mandato, «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta ao sr. Doutor Mário de Figueiredo, ilustre administrador da C. P., os seus melhores cumprimentos.

Passagem inferior ao Caminho de Ferro, junto ao Bairro da C. U. F. do Barreiro

Elaborado pelo sr. Eng. Luís Rodrigues dos Santos, vai ser presente à Câmara Municipal do Barreiro o projecto da passagem inferior do caminho de ferro junto ao Bairro da Cuf.

Segundo as informações da Repartição Técnica, o projecto dessa obra, orçada em 1200 contos, apresenta-se em condições de merecer a aprovação da Câmara.



Os ferroviários da Rodésia ameaçam com a «eficiência»

Lemos num jornal de Moçambique a seguinte notícia:

«A União dos Ferroviários da Rodésia, que tem para cima de 6.000 sócios europeus, não está satisfeita com a ambiguidade das garantias que lhe foram dadas pelo Governo sobre a situação em que ficarão muitos dos seus sócios quando a Federação deixar de existir.

Para forçar o esclarecimento da situação ameaça fazer uma greve de certo modo curiosa. Os ferroviários não abandonarão o trabalho, mas trabalharão rigorosamente de conformidade com os regulamentos — e nada mais!

E o certo é que os ferroviários estão seguros de que por esta forma conseguirão o que pretendem, e que o governo e, de um modo geral, todo o país, estão preocupados com os resultados desta atitude.

Isto é, o cumprimento rigoroso dos regulamentos trará consequências graves para a economia do país».

E, a propósito, o mesmo jornal onde lemos esta notícia, faz este comentário:

«Achamos curioso este sistema de greve, esta forma de provocar uma situação difícil ao ponto de exigir uma resolução imediata de um problema pendente. É que entre nós só muito excepcionalmente se não trabalha rigorosamente de conformidade com os regulamentos, com as suas vírgulas, com os seus parágrafos e as suas alíneas.»

Gatunos humoristas

Os gatunos levaram um cofre da estação de caminho de ferro de Battlesridge, Inglaterra, mas depois abandonaram-no por não terem conseguido abri-lo.

No entanto, os gatunos, que eram homens de bom humor, deixaram colada no cofre esta nota: «Obrigado. Voltaremos noutra ocasião».

Um clube de não-fumadores

Há agora em Madrid um novo clube: o dos antigos fumadores, ao qual apenas podem pertencer as pessoas que conseguiram dominar e verem-se livres do vício do tabaco.

Um dos seus objectivos consiste, evidentemente,

em conquistar novos adeptos e, promovendo festas e reuniões educativas, convencer os seus associados dos perigos reais que advêm do uso e abuso do tabaco.

Segundo o regulamento, qualquer sócio está arriscado a ser eliminado dos quadros da colectividade só por «acender um cigarrinho para esquecer.»

De Lisboa a Teerão por Caminho de Ferro, em 1965

Dentro em pouco será possível ir de comboio de Lisboa a Teerão. O prolongamento das vias férreas que permitirá tão dilatada viagem é o resultado de uma aliança militar que, a despeito do papel modesto que desempenha no concerto internacional, está desenvolvendo notável acção no domínio das comunicações.

A aliança em questão é a que se designa por Cento e que sucedeu ao Pacto de Bagdade, depois de o Iraque ter denunciado este, em Março de 1959. A Cento é actualmente constituída pelo Irão, o Paquistão, a Turquia e a Grã-Bretanha.

Sob a égide da Cento está em curso, há algum tempo, um vasto plano de desenvolvimento das comunicações nos países do Médio-Oriente que fazem parte da aliança. Um troço ferroviário em construção entre Mus, na Turquia, e Sharaf Khaneb, na Pérsia, prolongará até Teerão as linhas procedentes da Europa. Além disso, está a construir-se uma estrada que, partindo da cidade turca de Cizre irá entroncar com a estrada Tabriz-Teerão. Duas outras estradas estão previstas para ligar o Irão ao Paquistão. Contudo, a grande realização da Cento será a rede de comunicações por ondas ultracurtas entre Angora, Teerão e Carachi. Apesar da sua finalidade estratégica todas essas instalações serão, em tempos normais, afectadas ao serviço civil.

Era secreto e deixou de o ser...

No comboio-correio de Iverness, (Escócia) alguém por acaso pôs a funcionar o alarme secreto contra ladrões — uma gravação em fita que atoa os ares repetindo: «Socorro. Este comboio está a ser assaltado por bandidos» — até que o funcionário da ambulância postal conseguiu desligá-lo.

«Era secreto — comentou o funcionário — e foi pena ter-se perdido assim o elemento surpresa». — ANI.

Linhas Estrangeiras

FRANÇA

Antes de 1938, quer dizer anteriormente à fundação da S. N. C. F., as grandes redes francesas reconheceram a necessidade de criar uma categoria de lugares deitados, a preço mais baixo e com menos conforto que as carruagens-camas e que oferecesse aos passageiros a comodidade essencial de viajarem deitados.

Essas carruagens começaram a ser construídas mas depois da segunda guerra mundial, foi necessário reconstruí-las e a SNCF procura também aperfeiçoá-las, transformando carruagens comuns em carruagens inteiramente constituídas por «couchettes» e modernizando-as, conseguindo, em 1954, 394 carruagens com 10748 lugares deitados.

Embora este número tenha progredido cada vez mais, visto que o êxito foi extraordinário, a SNCF teve que requisitar recentemente novas carruagens deste tipo, para assim satisfazer, nas melhores condições, os pedidos crescentes de lugares deitados.

GRÃ-BRETANHA «Os caminhos de ferro modernos» foi o tema escolhido para um comboio-exposição móvel, que faz actualmente uma viagem de seis meses através da Grã-Bretanha e que parará nas estações das 38 cidades principais.

Esta manifestação, inspirada pelo sucesso obtido o ano passado no Centro de Estudos Londrino com a exposição «Novos Projectos dos Caminhos de Ferro Britânicos» foi organizada para permitir ao público a observação dos progressos feitos no domínio do conforto oferecido aos passageiros, e para mostrar aos visitantes como se realiza o plano de reorganização.

O comboio-exposição compreende igualmente uma carruagem-cinema na qual se projectam filmes sobre os transportes britânicos, especialmente escolhidos para esse fim.

— Os transportes londrinos utilizarão, no próximo ano, um «simulador» especialmente concebido para ensinar condutores de metropolitano. Trata-se de uma cabina de comando, semelhante à dos comboios, na qual tomarão lugar os mecânicos que vão ser ensinados; num écran situado em frente será projectado um filme colorido representando uma viagem através dos túneis e secções ao ar livre e completado com todos os pormenores reais.

O filme e os controlos de marcha na cabina serão dirigidos por uma máquina electrónica, que regulará a velocidade aparente do comboio, entre os 70 Km/h. Todos os instrumentos operarão como os dos comboios e os controlos terão a mesma reacção.

Há 50 anos

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, de 16 de Novembro de 1914)

Linhas portuguesas

Companhia Portuguesa — Estão concluídas as obras da estação de Granja que, como temos dito, foi consideravelmente aumentada.

O novo edificio ficou um dos mais elegantes no género em linhas portuguesas.

Minho e Douro — Está em via de conclusão a estação do Porto. Presentemente conclui-se o tecto e o vestíbulo, para depois ali se proceder à colocação dos painéis de azulejos que, como se sabe, são do distinto artista Jorge Colaço.

Elevador da Biblioteca de Lisboa — A comissão executiva da Câmara Municipal de Lisboa vai iniciar as negociações necessárias para aceitar a oferta que o Conde do Ameal fez à Câmara, do Elevador da Biblioteca.

A cabina será móvel e dará o efeito de aceleração e travagens, assim como a inclinação lateral do comboio. Também serão reproduzidos os barulhos característicos do metropolitano em marcha ou parado.

Junto à máquina electrónica haverá um quadro de controlo que os instrutores accionarão fazendo aparecer sinais vermelhos ou verdes — provocando «pannes» e dando alarmes falsos.

Este simulador será particularmente útil para ensinar e habituar os condutores às dificuldades que certamente encontrarão no decorrer do serviço.

RUSSIA

Por todo este Inverno realiza-se na Rússia um congresso sobre a electrificação dos caminhos de ferro.

O fim da reunião é a procura de melhores soluções em matéria de electrificação ferroviária e a preparação das modificações que terão lugar nos países membros da OS. JD (agrupamento dos caminhos de ferro dos países do Este da Europa e de certos países do Extremo Oriente).

A União Internacional dos Caminhos de Ferro (UIC) que agrupa os caminhos de ferro de 40 países da Europa — todos os países de Oeste e de Este, excepto a Rússia — e de outros continentes, foi convidada a mandar a Moscovo uma importante delegação. Essa delegação será composta não só por peritos das diferentes redes ferroviárias mas também por representantes qualificados das empresas construtoras de material ferroviário.

A conferência durará 20 dias, incluindo uma viagem de estudo que conduzirá os delegados de Leninegrado ao Cáucaso e lhes permitirá a observação e estudo de todos os sistemas de electrificação utilizados na URSS, assim como visitar as oficinas de construção e reparação de materiais, as oficinas de produção de energia eléctrica, etc.

Linhas Ultramarinas

Foi inaugurado em 5 de Novembro MOÇAMBIQUE último o Caminho de Ferro da Suazilândia, que transportará das minas de Ngwenya, na mesma altura oficialmente inauguradas, o minério até ao cais da Matola, em Lourenço Marques, onde será carregada em barcos japoneses. Esta linha, de 290 quilómetros de extensão, será servida em parte por ferroviários portugueses, desenvolvendo em média um movimento diário de cinco composições.

Além de autoridades portuguesas ferroviárias, alfandegárias, policiais e da Guarda Fiscal, estiveram também presentes ao acto o alto comissário inglês, o embaixador britânico na África do Sul, o presidente da Companhia anglo-americana e o rei Ngwenyaya Sobhuza, que realçaram a importância do trabalho de colaboração português, e a importância económica do empreendimento.

O Turismo na África do Sul

Da revista de Cultura, Turismo e Economia — «Notícias da África do Sul», que se publica em Lisboa sob a direcção do sr. Cyrus Smith e de que é redactor-principal o distinto jornalista sr. Manuel de Ornelas, reproduzimos a seguinte notícia:

«O turismo na África do Sul ocupa o quarto lugar na linha das principais indústrias de exportação, excluindo o ouro» — declarou o ministro do Turismo, sr. F. W. Waring, ao inaugurar recentemente a IX Assembleia Anual e o VI Congresso Anual da Associação dos Agentes de Viagens, que se realizou em Durban, a bordo do navio «Stirling Castle». O sr. Waring disse que durante 1963 tinham entrado na África do Sul 270 000 turistas e que em 1964, até ao final de Julho, o número fora de 177 000, comparado com 117 000 em igual período do ano passado. A manter-se este aumento, o total para 1964 será assinaladamente elevado.

Embora a África do Sul ainda não tenha atingido cifras comparáveis às da Inglaterra, que teve 2 156 000 turistas em 1963, e de outros países onde o turismo alcança números igualmente altos, a despesa feita por esses turistas é algo que, dada a sua importância, não pode desprezar-se. O ministro acentuou quanto ao rendimento das indústrias de exportação no ano de 1963: «A lã, a primeira, com um pouco mais de 4,6 milhões de contos. Depois, o milho, com 3,5 milhões de contos, e os diamantes, com 3,4 milhões de contos, e em quarto lugar o turismo, com 3,2 milhões de contos». Ainda a propósito do turismo, o sr. Waring esclareceu que, antigamente, os agentes de viagens dedicavam-se, em regra, a preparar visitas para os sul-africanos que se deslocavam ao estrangeiro. Porém, agora, estão cada vez mais empenhados em preparar excursões dentro do território da República.

Porque a indústria do turismo interno na África do Sul se encontra no caminho de uma grande expansão, com manifesto benefício para os agentes de viagens, o ministro recomendou-lhes que trabalhassem em estreita cooperação com o Departamento de Turismo e outras organizações, tais como as empresas de transportes, no sentido de se conseguir um serviço impecável.

Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes

No dia 3 de Dezembro próximo, iniciam-se em Paris os trabalhos da Reunião do Conselho de Ministros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, da qual fazem parte 18 países europeus.

O nosso País, que neste momento ocupa a primeira vice-presidência da organização, será, na referida próxima reunião, eleito seu Presidente, sendo representado pelo sr. Ministro das Comunicações, Eng. Carlos Ribeiro.

O sr. Ministro das Comunicações far-se-á acompanhar de diversas individualidades, entre as quais o sr. Eng. Luís da Costa, nosso querido amigo e ilustre Director.

Imprensa

«Notícias»

Fundado em 1926 pelo ilustre jornalista sr. capitão Manuel Simões Vaz, o diário da manhã «Notícias», de Lourenço Marques, passou, recentemente, para a posse de nova empresa, a «Sociedade do Notícias, S. A. R. L.» de que, no entanto, faz parte, como um dos principais accionistas, o seu antigo proprietário e director.

No decurso de 39 anos, o sr. capitão Manuel Simões Vaz, que tem servido com inteligência e vivo patriotismo os supremos interesses nacionais da nossa florescente província de Moçambique, soube fazer do seu diário um dos mais importantes jornais portugueses, onde escrevem, como colaboradores efectivos, algumas das mais prestigiosas figuras do País, como, por exemplo, os srs. dr. Nuno Simões, Victor Falcão, eng.º Mário Costa, e outros.

Os srs. dr. António Manuel de Mascarenhas Galvão e Tomé Vieira, assumiram, nesta nova fase do «Notícias», os altos cargos, respectivamente, de director e subdirector, a quem a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» apresenta os seus melhores cumprimentos.

A Espanha e a França vão ser ligadas por um túnel

No próximo ano de 1965, vai começar a ser construído um túnel que atravessará os Pirinéus e será o primeiro a ligar a Espanha à França.

O túnel terá três quilómetros de extensão, desde o Vale de Ordesa à localidade francesa de Gavarnie, e a obra importará em cerca de 70 milhões de pesetas.

Publicações recebidas

Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

Recebemos o número de Março do «Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique». Este número, cheio de interesse, abre com um artigo ilustrado com cinco gravuras, referente à visita que o almirante George Anderson, embaixador dos Estados Unidos em Portugal, realizou, a convite do nosso Governo, às nossas províncias ultramarinas de Angola e Moçambique.

Foi precisamente no dia 10 de Março que chegou a Lourenço Marques o nosso ilustre convidado e do programa constou uma visita às instalações portuárias e ferroviárias. Acompanharam-no nessa visita os srs. Eng. Vaz Pinto, Secretário Provincial; Brazão de Freitas e Fernando Seixas, Director e Subdirector, respectivamente, dos Serviços; Amândio Borges, director da exploração, e outros funcionários superiores.

O sr. embaixador visitou também Matala.

O sr. Almirante Sarmiento Rodrigues, então ainda Governador-Geral de Moçambique, ofereceu-lhe, no Palácio da Ponta Vermelha, um banquete. No seu discurso, o sr. Almirante Sarmiento Rodrigues, afirmou:

«Tenho a maior satisfação em receber a visita de um ilustre Almirante da Marinha Americana — na qual me prezo de ter criado muitas amizades — e representante do Governo da grande nação aliada, para que possa directamente apreciar aquilo que muita gente parece não querer saber: que a Nação portuguesa não se confina aos seus territórios europeus, porque se exalta principalmente nas terras chamadas do Ultramar, nas quais se situam os seus principais valores e responsabilidades.

V. Ex.^a vai vê-lo e senti-lo na grandeza e progresso das terras e no espírito e consciência das populações. Há-de certamente ser grato a um aliado e a um amigo, como V. Ex.^a é, verificar pessoalmente estas certezas, para com maior firmeza poder assegurar o Governo que represento de que, ao cumprir o dever de um compromisso, defendendo a Nação Portuguesa, cumpro também um imperativo de consciência, pois está sem dúvida alguma defendendo a causa da justiça, da paz e da dignidade humana. E julgo ser perfeitamente claro que qualquer dano causado a uma das partes, em qualquer dos seus territórios ou valores, se vai infalivelmente reflectir no conjunto de valores da Aliança — de uma aliança que se não fez para a conquista de terras nem de mercados, mas para a defesa dos sagrados direitos e liberdades dos seus povos e da própria liberdade.»

E o sr. Almirante Sarmiento Rodrigues encerrou o seu eloquente discurso com estas palavras:

«É na convicção de que a visita de V. Ex.^a irá contribuir para o fortalecimento de uma consciência dessa unidade e dessa responsabilidade, que eu saúdo, no ilustre marinheiro e valoroso amigo, o Governo e o nobre povo dos Estados Unidos.»

Em resposta, o representante dos Estados Unidos da América do Norte, depois de recordar o tempo em que conheceu, no Oriente, há 37 anos, o sr. Almirante Sarmiento Rodrigues, e de se referir aos sacrifícios do povo americano para manter um dispendioso poderio militar com o objectivo de manter a paz, proferiu estas palavras:

«É muito significativo, Senhor Almirante, que me tenha encontrado novamente consigo aqui em Moçambique, porque Moçambique representa um grande marco histórico para todos os homens do mar, pois foi descoberto por um dos vossos maiores navegadores, quando descobria o caminho para um novo mundo. Sei que o povo português está a dedicar todo o seu interesse a desenvolver e a defender esta terra portuguesa. Brindo por um mundo melhor e por Portugal. Deus os abençoe!»

O sr. Embaixador dos Estados Unidos visitou também o Norte da Província, com passagem pela Beira, onde pôde observar as instalações do porto e caminho de ferro.

O «Boletim» publica, nas páginas seguintes, noticiário diverso referente ao movimento turístico, pois Lourenço Marques reúne condições especiais para atrair visitantes, que chegam em grandes paquetes; elogios ao porto da Beira, movimento de navios, nos portos de Lourenço Marques e da Beira, transportes aéreos, movimentos de vagões.

Parte do texto é traduzido em francês e inglês.

Portugal — A Terra e o Homem — por Jaime Cortesão

Em edição de luxo, a editorial Realizações Artis, L.da, está reunindo em fascículos, sob o título de *Portugal — a Terra e o Homem*, vários estudos desse grande poeta, prosador e historiador que se chamou em vida Jaime Cortesão. Eis uma obra de grande interesse nacional, que honrando a memória ilustre de um dos maiores e mais nobres escritores do nosso tempo, honra também os organizadores desta edição monumental, em que o Autor deixou a marca inconfundível das suas vasta cultura e comoção lusíadas.

Todos os capítulos desta obra admirável são ilustrados ora com desenhos a duas cores, ora com fotografias sugestivas ou com a reprodução, a cores, de quadros a óleo, assinados por alguns dos nossos mais distintos pintores de arte.

Grande obra esta, escrita por um grande português, que nos seus escritos nos dá uma lição de beleza e de amor à nossa terra.



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

Erd. eleg. EUROPEIA
TELEF.: 37 01 61

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

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

Nos revestimentos com termolaminados
utilizem o excepcional

Laminite

produto da  **SONAE**

Não há melhor e é português

PORTO - Rua de Gonçalo Cristovão, 314 - Telef. 23514
FÁBRICA - Via Norte - Vila da Maia - Telef. 994196
LISBOA - Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D - Telef. 772259



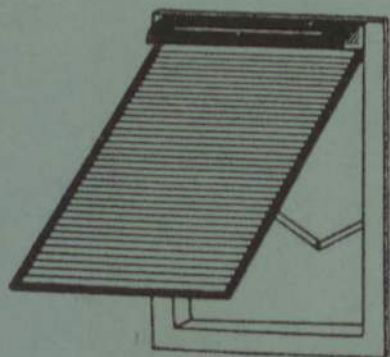
Equipamento original
das automotoras ALLAN
em serviço na C. P.

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

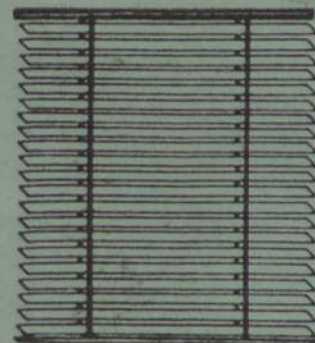


Estrela de Coimbra, Lda.

ESTORES METÁLICOS
E DE MADEIRA

METAL-SOL

(MARCA REGISTADA)



ESCRITÓRIOS: TRAVESSA DOS ESCALERES, 4, 1.º E. ☐ Telefone 634533 ☐ LISBOA

TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL