

19.º do 77.º Ano

Lisboa, de 16 Dezembro de 1964

Número 1848

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

CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 320158 — LISBOA



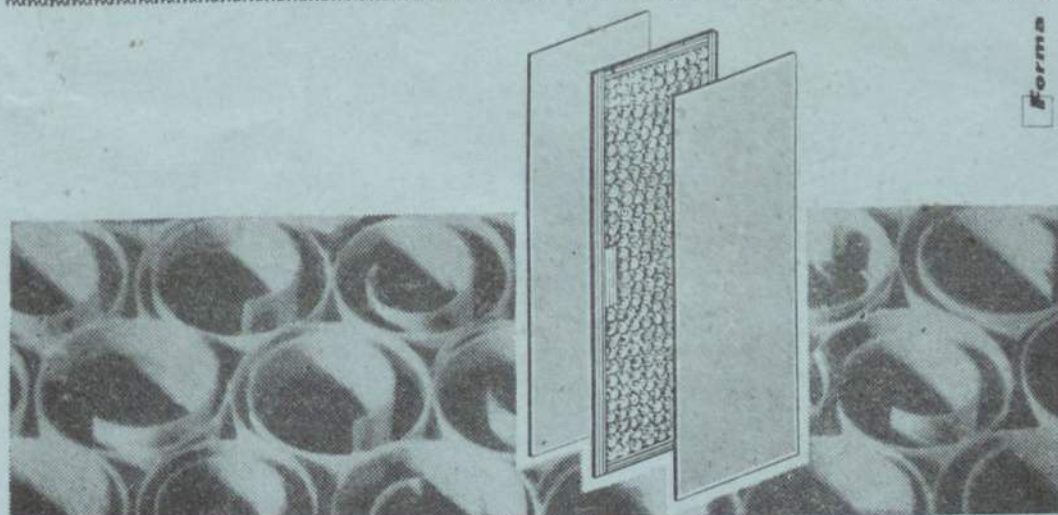
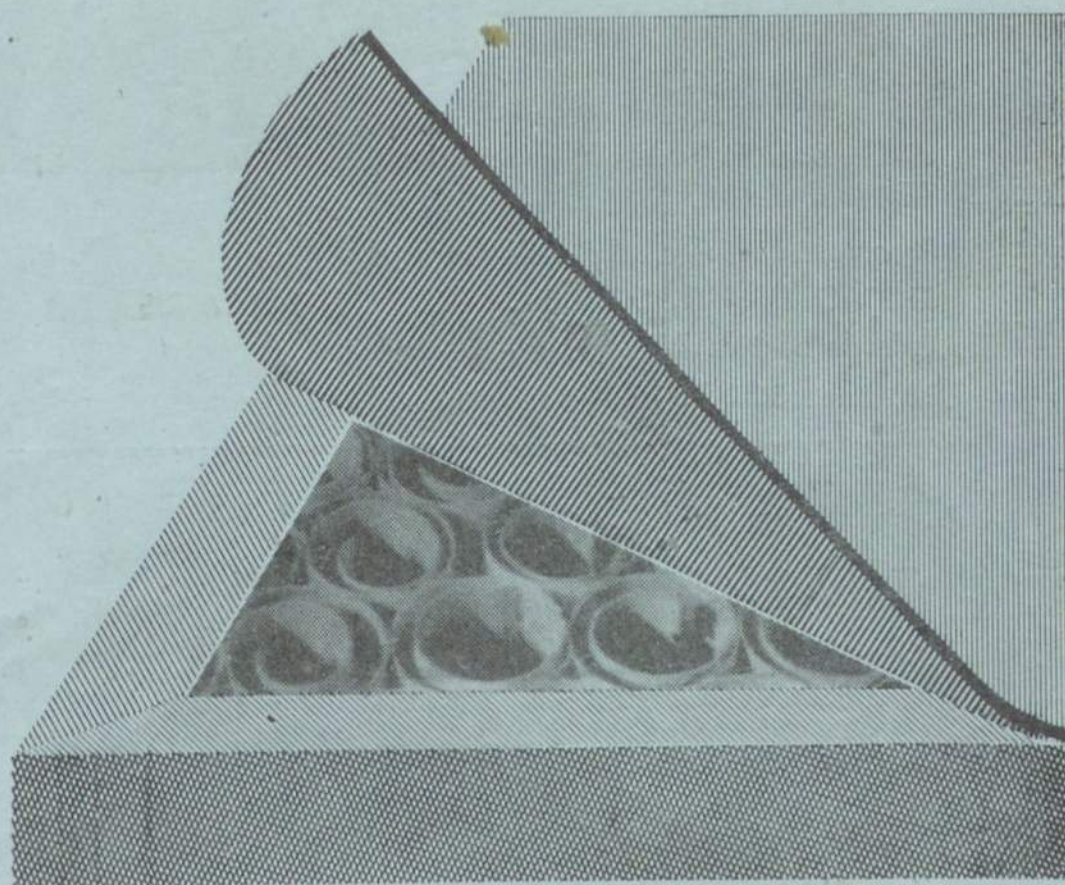
PORTAS

- resistentes mas leves
- estáveis mas modernas
- elegantes mas económicas

Siat

LISBOA — Rua S. Julião, 139-Tel. (PPO) 362331
PORTO — Pal. Atlântico, 403-Tel. 32526

CONTINUE A PREFERIR
PORTAS PLACAROL



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

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

1848

16 — DEZEMBRO — 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
Engenheiro 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

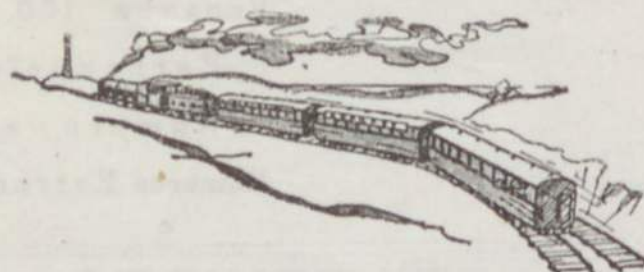
COLABORADORES:

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

Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, pelo Eng. <i>LUÍS DA COSTA</i>	355
O Comboio Talgo, pelo nosso correspondente em Espanha, <i>MARTINS DE SOUSA</i>	357
Vida Ferroviária	357
Linhas Portuguesas	357
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	358
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO</i>	359
Notas Soltas Relativas ao Caminho de Ferro do Leste, por <i>EURICO GAMA</i>	361
Pelo Mundo Fora	362
Entrega de distintivos de antiguidade na Carris	363
Academia Portuguesa de Ex-Libris	363
Porto e Caminho de Ferro de Quelimane	364
Homenagem à memória do Marechal Gomes da Costa	365
Novo Acordo Ferroviário entre a África do Sul e Portugal	365
Linhas Estrangeiras	366
Imprensa	366
Veículos de 30 metros	366
Turismo Português	366
O Brasil faz progressos	367
Os nossos colaboradores	367
Livros e Autores	367
«Defesa Nacional»	367
Turismo Luso-sueco	368
Automóveis sobre carris	368
Há 50 anos	368
Coimbra: plano de Turismo	368



Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes

Portugal foi eleito, para 1965, Presidente do Conselho de Ministros dos Transportes, devendo a sua próxima reunião, em data ainda não fixada, realizar-se em Lisboa

Pelo Eng. LUÍS DA COSTA

COMO já neste mesmo local foi noticiado, iniciou-se, em Paris, no dia 3 de Dezembro, a 20.^a reunião do Conselho de Ministros dos Transportes. A importância deste Organismo internacional já aqui foi salientada, em artigo anterior e com o devido desenvolvimento. No entanto, não queremos deixar de relembrar que se trata de um Organismo, ao nível ministerial e composto de 18 países, entre os quais Portugal, que dele faz parte desde a sua criação, em Bruxelas, em 1953, tendo sido, então, fixada a sua sede em Paris.

Tem para nós significado especial esta reunião ministerial do sector transportes e comunicações pois nela foi eleito, para o próximo ano, seu Presidente, o nosso País que, nesta Organização internacional, tem sido brilhantemente representado pelo ilustre Ministro das Comunicações, Snr. Engenheiro Carlos Ribeiro, ficando, para o próximo ano, o seu «Bureau» constituído pelo Presidente (Portugal), 1.^o Vice-Presidente (Suíça) e 2.^o Vice-Presidente (República Federal da Alemanha).

Já nos dois anos anteriores o nosso País tinha ocupado sucessivamente, a 2.^a e a 1.^a Vice-Presidência.

Da sua situação de Presidente resultará que a próxima reunião do Conselho de

Ministros dos Transportes se realizará em Lisboa, em data a fixar.

Na reunião de que estamos a tratar, apreciaram-se trabalhos da mais alta importância, tais como os resultados do «SYMPOSIUM» que se efectuou, em Estrasburgo, de 5 a 9 de Outubro de 1964, sobre a teoria e a prática na economia dos transportes, a Política Geral de Transportes, a evolução do tráfego em 1963, luta contra os ruídos causados pelos transportes de superfície, uniformização das regras da circulação na estrada, fixação do limite máximo de velocidade dentro das povoações, informações a dar aos condutores estrangeiros sobre o Código da Estrada dos países em que circulam, informação e educação dos usuários da estrada, etc..

Um dos assuntos mais importantes que se tratou foi, sem dúvida, o da Política Geral de Transportes, assunto este que tem vindo a ser estudado por um Grupo de Trabalho da presidência de Portugal.

Na reunião de Bruxelas, em Maio de 1963, foi elaborado, para este estudo, um programa de trabalho comportando três fases:

A primeira respeitava à preparação e aprovação dum esquema sobre aquela política e à elaboração dum relatório baseado

na discussão havida no Conselho, com a síntese dos diferentes pontos de vista que foram manifestados.

A segunda ocupar-se-á dos assuntos indicados no relatório elaborado na fase anterior dando lugar a um segundo relatório fazendo o balanço das opiniões e tendências manifestadas na Europa, pondo em evidência as divergências, os pontos de contacto e a comunidade de opiniões.

Na terceira fase, o Conselho de Ministros, baseando-se no segundo relatório, esforçar-se-ia, na medida do possível, em aproximar as posições em presença e adoptar as necessárias Resoluções.

Nos trabalhos da reunião, a que nos referimos, ficou aprovada a primeira daquelas três fases tendo-se já iniciado os trabalhos da 2.^a fase, que serão continuados durante o ano de 1964.

Noutro assunto tratado verificou-se que, durante o ano de 1963, a electrificação dos caminhos de ferro diminuiu, um pouco, o seu ritmo.

A evolução do tráfego ferroviário teve pouca alteração para os passageiros tendo aumentado o de mercadorias.

Quanto ao tráfego rodoviário verificou-se que o parque de veículos continua

em aumento, tendo no entanto o progresso sido mais lento do que em 1962.

No capítulo da segurança da circulação nas estradas foi aprovada uma Resolução fixando um limite máximo de 50 ou 60 quilómetros/hora dentro das localidades conforme as conveniências de cada país.

Foi também aprovado um Relatório sobre as informações a dar aos condutores estrangeiros sobre o Código da Estrada do país em que circulam.

Foi por fim aprovado o programa de trabalho para o próximo ano e que tratará do seguimento a dar ao «Symposium» sobre a prática e a teoria na economia dos transportes, a Política Geral de Transportes, a situação financeira do caminho de ferro, a Política dos Investimentos, e o seu financiamento, a normalização das locomotivas Diesel, a previsão do tráfego a longo termo, estudo sobre trabalhos da infraestrutura e a evolução do tráfego, prevenção dos acidentes na estrada, uniformização das regras de trânsito, eliminação dos encargos duplos incidindo sobre os transportes internacionais por estrada, transportes urbanos e luta contra os ruídos provocados pelos transportes de superfície.



O Comboio Talgo

Do nosso correspondente em Espanha, MARTINS DE SOUSA

O TALGO era e é um comboio de luxo, de compleição baixinha e articulado como uma «lagarta», já conhecido em Portugal, há já alguns anos, pelas demonstrações efectuadas entre Lisboa-Porto-Lisboa e Lisboa-Beirán-Madrid.

A nós que tivemos a satisfação de assistir a estas provas, na qualidade de convidados pelo seu inventor, Eng. Goicoeches, não nos pode esquecer que para que essas demonstrações fossem mais reais e emotivas, deu-se a singular casualidade que o TALGO, de regresso a Madrid, descarrilasse duas vezes, uma na Província de Cáceres e outra na de Toledo; porém, mercê das suas pequenas rodas livres e abertas e uns dispositivos especiais triangulares, esse «bicho de seda», voltou a carrilar-se com os seus próprios meios e sem o menor acidente ou contratempo.

Desde então o TALGO tem evoluído em busca da perfeição, se bem que não foi fácil vencer os arcaicos e os clássicos dirigentes e construtores ferroviários, que habituados e defensores dos métodos de solidez e peso dos «Centauros de Aço», resistiam a adoptar um comboio tão ligeiro (as suas carruagens têm, em média, 320 quilos por Lugar-Tara) não obstante hoje o TALGO III, quase totalmente construído dentro de Madrid, é orgulho e honra da Indústria Espanhola e está reconhecido por unanimidade como um dos melhores Expressos em qualquer parte.

Dentro das mesmas características de luxo, correctas e aumentadas, o actual modelo TALGO III compõe-se de 14 vagões de 11,10 m. cada, num total superior a 160 m. de longitude, transportando em poltronas giratórias e reclináveis, em grande mas suave velocidade, 300 passageiros de 1.^a e 2.^a classes, e sem notável diferença de conforto para esta, nas principais linhas desde Madrid a Hendaya, a Barcelona, a Valência, a Bilbao, a Cadiz e a Málaga.

São 7 os «TALGOS III» que entram em serviço imediato e, a 19 próximo, será inaugurado oficialmente, pelo subsecretário de Obras Públicas, sr. Mortes, altos funcionários da Renfe, Imprensa, Rádio, Televisão etc., o percurso diário Madrid-Valência e Valência-Madrid, por Cuenca, trajecto especialmente indicado para este Comboio pelo seu pouco peso e, como tal, ideal para o traçado acidentado, bonito

e pitoresco, daquela linha, imprópria para formações de muitas toneladas.

É, pois, de destacar este notável melhoramento de interesse geral e sobretudo para Valência, a importante capital levantina, a qual fica ligada a Madrid em 5 horas, o que significa mais um passo em frente na remodelação técnica e material do Caminho de Ferro Espanhol, um dos problemas mais transcendentais e de mais difícil solução até agora e que a Renfe, actualmente, está demonstrando ser capaz de levar ao bom termo que todos desejamos e que a efectividade do progresso económico de Espanha necessitava.

Vida ferroviária

Estatuto da «Previdência dos Ferroviários de Portugal» e Regulamento da Caixa de Auxílio

Com início em 1 de Janeiro de 1965 efectua-se, finalmente, a fusão das Associações «A Previdência do Ferroviário Reformado» (Associação de Socorros Mútuos) e a «Previdência do Ferroviário Português», a primeira com sede na cidade do Porto e a segunda em Lisboa, tendo sido adaptada a denominação de Associação de Socorros Mútuos «Previdência dos Ferroviários de Portugal».

A digna Direcção da instituição, ao enviar aos seus consócios os exemplares do Estatuto da «Previdência dos Ferroviários de Portugal», que inclui, de páginas 41 a 44, o Regulamento da Caixa de Auxílio, comunica-lhes que a fusão vai ser uma realidade, tal como sempre a desejaram os ferroviários — *sem aumento de quotas e sem redução de regalias.*

A «Previdência dos Ferroviários de Portugal» tem a sua sede na cidade do Porto e poderá ter uma Agência na cidade de Lisboa, e a sua área de jurisdição é em todo o continente português.

Linhas Portuguesas

No período de 14 de Dezembro de 1965 a 9 de Janeiro de 1966, inclusive, os comboios n.ºs 5124 e 5123, que partem, respectivamente, de Viana do Castelo às 11-40 h. e de Nine às 16-25 h., passam a circular diariamente, excepto aos domingos e feriados.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Teatro Nacional de D. Maria II

O Teatro Português ficou de luto com o destruidor incêndio da Casa de Garrett, de tão nobres tradições. Ruínas gloriosas hoje, dentro de um ano será, de novo (como aconteceu com o antigo D. Amélia, que em doze meses reapareceu totalmente restaurado), um templo da Arte de Talma. A propósito do seu próximo restauro, circulam várias opiniões de architectos, de críticos, de pessoas de espírito esclarecido e independente. No restauro, acima do que estava, o que é necessário é dar uma imagem do espírito e do esplendor da época de Garrett, respeitando o que era bom e eliminando tudo que, por velho e desusado, constituía uma nota bem pouco lisonjeira do bom-gosto dos nossos antepassados, como aquele execrável *galinheiro* da geral e aqueles ridículos camarotes de 3.^a classe, onde os espectadores se dobravam como se sofressem de papagaios na espinha.

Dê-se mais grandeza, solenidade e graça à sala de espectáculos; acabem-se com essas cadeiras ruidosas; proporcione-se mais comodidade aos seus frequentadores. Combine-se, com inteligência, o que há de melhor na comodidade moderna, com o que de melhor, de maior nobre, de mais elegante, existia no reinado de D. Maria II.

Templo de arte, por cujo palco, passaram, em noites inesquecíveis, os maiores valores do Teatro Português, o novo Teatro do Rossio deve apresentar-se, tanto aos olhos de nacionais como à observação dos estrangeiros, como uma autêntica jóia de arte, que falando-nos de uma época brilhante que passou, mereça também o apreço e a veneração das gerações de hoje.

Na Sociedade Nacional de Belas Artes

No próximo mês de Janeiro, dois mestres pintores — Abel Manta e Dórdio Gomes vão expor, em estreita camaradagem, no grande salão da Sociedade Nacional de Belas Artes, uma selecção de quadros executados de 1913 até hoje. Em cinquenta anos, os dois eminentes pintores, que vieram renovar a pintura, não envelheceram; pelo contrário, parecem mais novos do que nunca.

A Arte, quando é sinceramente sentida e conscientemente trabalhada, é sempre jovem. Felicitamos, por esta exposição, a Direcção e o Conselho Técnico da S. N. de Belas Artes.

Um Menino Jesus



Na Sé^{de} de Miranda do Douro venera-se um lindo Menino Jesus, que chama a atenção de quem passa pela terra: enverga casaca de seda, usa botas e espadim e uma cartolinha coroa-lhe a cabeça.



NATAL

*Turvou-se de penumbra o dia cedo;
Nem o sol espertou no meu beiral!
Que longas horas de Jesus! Natal...
E o cepo a arder nas cinzas do brasedo..*

*E o lar da casa, os corações aos dobres,
É um painel a fogo em seu costume!
Que lindos versos bíblicos, ao lume,
P'lo doce Príncipe cristão dos pobres!*

*Fulvas figuras pra esculpir em barro:
A luz da lenha, em rubro tom bizarro,
Sou em Presépio com meus pais e irmãos.*

*E junto às brasas, os meus olhos postos,
Nesta evangélica expressão de rostos,
Ergo em graças a Deus as minhas mãos.*

AFONSO DUARTE

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)

No caso em que a Empresa quisesse tomar conta desta parte construída e continuar os trabalhos antes da aprovação do contrato, pelas Cortes, as somas atrás referidas ficariam em depósito no Banco de Portugal à ordem do Governo, para serem restituídas ao concessionário com o juro correspondente de 6%, no caso em que as Cortes não aprovassem o contrato.

Concedia mais o Governo à mesma Empresa a faculdade de construir todos os ramais que pudessem alimentar a circulação das linhas concedidas, precedendo o respectivo contrato especial com o Governo e sem que este lhe pagasse subsídio algum ou lho garantisse.

Quando, porém, o Governo julgasse necessário construir alguns desses ramais e a Empresa se não prestasse a isso, o Governo reservava-se muito expressamente o direito de os construir ou de contratar a sua construção com qualquer empresa, nos termos que lhe aprouvesse.

O Governo não poderia conceder, durante o tempo desta concessão, linha alguma paralela às que faziam parte do contrato sem consentimento da Empresa, excepto quando a distância entre essa linha e estas fosse superior a 40 Km.

O Governo reservava-se muito positivamente o direito de fazer novas concessões de quaisquer caminhos de ferro que fossem entroncar com as linhas de Lisboa ao Porto e à fronteira, ou que, partindo de qualquer destes pontos, seguissem direcções divergentes.

Quando o Governo viesse a ordenar a construção de uma estrada, canal ou via férrea que atravessasse as linhas concedidas, deveria tomar todas as medidas necessárias para que não resultasse impedimento ou obstáculo à circulação destas, nem o mínimo aumento de despesa para a Empresa.

A abertura de qualquer das vias de comunicação referidas não poderia autorizar reclamação alguma

por parte da Empresa. As empresas concessionárias de quaisquer caminhos de ferro que viessem entroncar com as linhas concedidas, teriam a faculdade de fazer circular nelas o seu material, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço e pagando pelos passageiros e mercadorias uma portagem que, no caso de não haver acordo entre as empresas, seria regulada segundo a relação entre a portagem e o transporte estabelecido nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições em França.

Esta faculdade seria recíproca para todas as linhas. No caso em que as diversas empresas não pudessem acordar-se sobre o exercício desta faculdade, o Governo decidiria a questão.

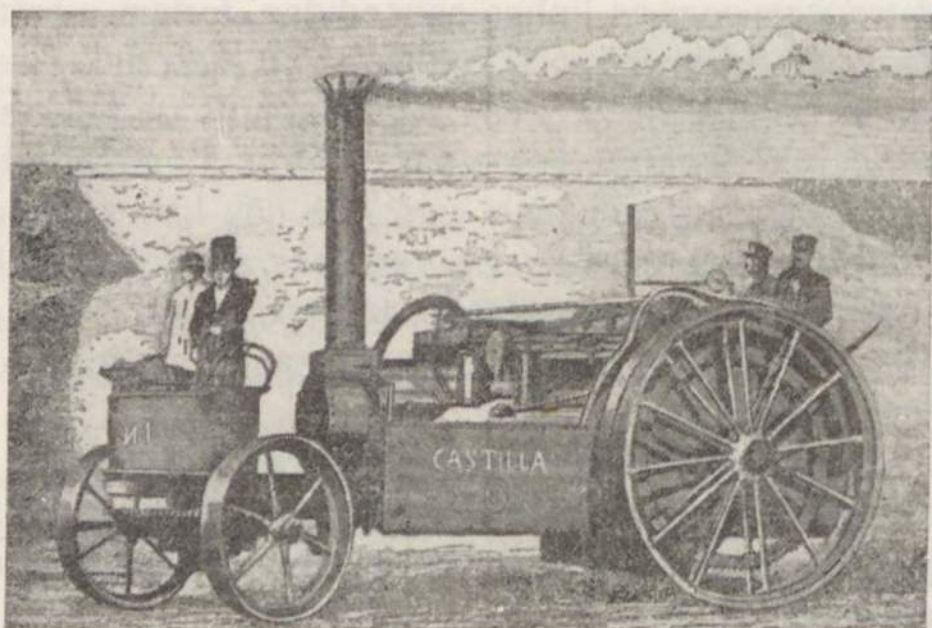
Concedia mais o Governo a isenção de qualquer contribuição predial ou municipal, nos primeiros vinte anos depois do começo das obras; contudo, nesta disposição não estava incluído o direito de trânsito lançado sobre os preços de transporte de passageiros e mercadorias que estavam marcados nas tarifas, o qual, todavia, não excederia nunca 5% sobre aqueles preços. Nenhuma contribuição especial seria lançada sobre a linha férrea durante a concessão.

O Governo concedia mais à Empresa, desde a data do contrato até que as linhas se achassem em estado de exploração, entrada livre de quaisquer direitos pelas alfândegas a todos os materiais e utensílios, máquinas, combustível e mais objectos que fossem necessários para a construção e exploração da linha férrea.

Depois de se achar em estado de exploração a dita linha, esta isenção continuaria por mais dois anos, tão somente para as máquinas e combustível destinados à exploração das linhas férreas. Estas disposições eram aplicáveis à colocação da segunda via, mas só pelo que respeitasse ao material que lhe correspondesse.

Concedia ainda o Governo, sem encargo algum, todos os terrenos do Estado que deviam ser ocupados pelas linhas e edifícios respectivos, bem como todas as madeiras que estivessem sobre os mesmos terrenos. Quaisquer expropriações que a Empresa tivesse de fazer para as obras do caminho de ferro contratado seriam reguladas amigavelmente ou pelas Leis respectivas, tanto gerais como especiais, de caminho de ferro, devendo intervir o Ministério Público para auxiliar a Empresa, em nome do interesse geral, nos termos da Lei em vigor ou naquelles que viessem a promulgar-se para facilitar estas expropriações.

Concedia, enfim, o Governo à mesma Empresa a faculdade de desviar correntes e alterar a direcção dos caminhos, uma vez que a construção das linhas assim o exigisse, devendo em todos os casos regular-se pelas Leis sobre expropriação por utilidade pública que lhe deveriam ser applicadas e sujeitar-se à prévia aprovação do Governo.



A locomotiva que percorreu as ruas de Madrid em 4 de Março de 1860

Para regular os preços de transporte de passageiros, gado e mercadorias, adoptar-se-iam como base as tarifas então em vigor no Caminho de Ferro de Leste, ficando os seus preços estabelecidos como máximos até à conclusão do caminho de ferro à fronteira. Terminado este caminho de ferro, seriam as tarifas modificadas por acordo entre o Governo e a Empresa.

Cinco anos depois de entregues à exploração as linhas do Norte e Leste, e consecutivamente de cinco em cinco anos, proceder-se-ia à revisão das tarifas. Uma vez reduzidos os preços para qualquer classe de passageiros ou de mercadorias, não poderiam aumentar-se senão passados seis meses.

Na falta de acordo entre o Governo e a Empresa acerca das modificações a introduzir nas tarifas do Caminho de Ferro de Leste, tanto depois de concluído até à fronteira como nas épocas marcadas para a revisão, teria cada uma das partes o direito de estabelecer desde logo como máximos os preços das tarifas que nessa altura estivessem em vigor para os caminhos de ferro franceses, se não fossem

superiores aos que vigorassem anteriormente, no caso da revisão atrás citada.

Entendia-se por tarifas que estivessem em vigor nos caminhos de ferro franceses as tarifas que constavam nos cadernos de condições (*cahiers des charges*) das concessões de caminho de ferro feitas em França, ou as que vigorassem em virtude da lei daquele país.

Se o Governo julgasse que, sem prejuízo dos interesses da Empresa, podiam reduzir-se as tarifas e esta não acordasse na redução, poderia ela ser levada a efeito por uma lei, garantindo à Empresa o produto bruto total do último ano e o aumento progressivo que em termo médio tivesse tido no último quinquénio.

Qualquer modificação que em qualquer tempo se fizesse seria anunciada com um mês de antecedência. A percepção dos preços de transporte deveria fazer-se indistintamente, sem nenhuma espécie de favor.

No caso em que a Empresa concedesse a um ou mais expedidores uma redução qualquer sobre os preços das tarifas, antes de a pôr em execução deveria dar conhecimento disso ao Governo e este teria o direito de declarar a redução obrigatória para todos os expedidores e applicável a todos os artigos da mesma natureza. A tarifa assim reduzida não poderia ser levantada antes de três meses.

As reduções concedidas a indigentes não poderiam em caso algum dar lugar às disposições precedentes.

As despesas acessórias não incluídas nas tarifas, tais como depósito, armazenagens e outros, seriam fixadas pela Empresa com a aprovação do Governo.

A recepção teria lugar por quilómetro. Assim, um quilómetro encetado seria pago como se fosse percorrido. Exceptuava-se desta regra toda a distância percorrida menor que cinco quilómetros, a qual seria paga por cinco quilómetros. O peso da tonelada era de 1 000 kg.. As fracções de peso não seriam contadas senão por centésimos de tonelada; assim, todo o peso compreendido entre 0 e 10 kg. pagaria como 10 kg., entre 10 e 20 pagaria como 20 kg., e sucessivamente.

O transporte de objectos perigosos ou de massas indivisíveis de peso superior a 5 000 kg. não seria obrigatório para a Empresa.

As condições destes transportes poderiam regular-se amigavelmente entre ela e os expedidores.

Feito, porém, acordo com um, não se poderia negar a fazê-lo nos novos termos durante três meses, como todos os que lhe fizessem igual pedido.

Todo o transporte que necessitasse, pelas suas dimensões, o emprego de um ou mais vagões, pagaria pela carga inteira do vagão ou dos vagões que empregasse, qualquer que fosse o peso transportado.

(Continua)

Notas Soltas Relativas ao Caminho de Ferro do Leste⁽¹⁾

Por EURICO GAMA

10 – INFANTA DONA ISABEL MARIA

No dia 17 de Setembro de 1864, vinda de Roma, para onde passara em 3 de Março do ano anterior, tendo pernoitado em Elvas e recebido as honras devidas à sua alta jerarquia, chegou à Estação das Fontainhas Sua Alteza Real a sereníssima senhora infanta Dona Isabel Maria, filha de D. João VI e de D. Carlota Joaquina e tia de Sua Majestade El-Rei D. Luís I.

Aguardavam-na os generais Francisco José Pereira e Horta, Governador da Praça, e José Mansos de Faria, comandante do corpo de Engenharia, acompanhados dos respectivos Estados-Maiores e oficiais superiores da guarnição. Achavam-se também presentes os membros da Câmara Municipal, Administrador do Concelho, Juiz de Direito e Subdirector das Alfândegas.

À entrada do comboio na gare recebeu a augusta viajante a continência prestada pelo Regimento de Infantaria n.º 4, que em grande uniforme ali estacionava.

Na curta audiência que se seguiu foi saudada pelo General Horta, a quem respondeu em termos muito amáveis, e, provavelmente, terá recordado, não sem emoção, que 30 anos antes estivera em Elvas sob custódia, por D. Miguel suspeitar de que ela se entendia com seu irmão D. Pedro.

De Badajoz à capital acompanhou-a o Duque de Loulé, e na Estação de Santa Apolónia, a Princesa era aguardada pelo monarca, que trajava farda da Marinha.

Dona Isabel Maria, que fora Regente do Reino quando a Corte se trasladara para o Brasil, e que não chegara a casar, contava, na data desta sua nova passagem pela cidade fronteiriça, 63 anos de idade.

11 – MINA

A 24 de Setembro de 1867, um Evaristo Nunes Pinto registou uma Mina de ferro, enxofre e cobre, nuns terrenos da Companhia, ao km. 263,287, conforme se lê no Tombo 8.º, fls. 340, de Arquivo Municipal de Elvas.

12 – GRÃO-DUQUE CONSTANTINO DA RÚSSIA

Em 13 de Novembro de 1880 passou pela Estação de Elvas, no comboio da manhã, o Grão-Duque Constantino, primeiro Almirante e irmão de Czar da Rússia.

Foi cumprimentado na gare pelo Governador Militar, General de Brigada Roque Francisco Furtado, oficiais superiores e ajudantes das unidades militares da guarnição.

O Grão-Duque fazia a viagem por mar a bordo do magnífico iate *Livadia* que, assaltado por forte temporal na baía de Biscaia, se viu obrigado a arribar ao Ferrol, onde ficou a reparar os estragos, pelo que Sua Alteza tomou o comboio para Lisboa, entrando no nosso País pela fronteira de Elvas.

13 – REGINA PACCINI

Em 21 de Setembro de 1890 seguiu no comboio para Lisboa, a insigne cantora lírica Regina Paccini, que, no Lazareto do Forte de Santa Luzia, estivera retida desde o dia 7, por motivo de Cólera.

A notável prima-dona, que havia 3 anos e apenas com 17 de idade, se estreara em São Carlos, na «*Sonâmbula*», de Bellini, regressava de uma digressão pela Europa, tendo cantado em Milão, Palermo, Madrid, Londres, Bilbao, Cádiz, etc.

Em Espanha chamavam-lhe a nova *Patti*.

14 – 1.º DE MAIO

Em 4.ª-feira, 1 de Maio de 1895, a máquina 167 saiu da estação das Fontainhas, engrinaldada com flores e arbustos, por iniciativa dos empregados ali em serviço, Alfredo Palma e José Maria Rodrigues.

À ideia, que comemorava o «Dia do Trabalho», associaram-se todos os seus colegas até à Torre das Vargens.

15 – CONDESSA DE PARIS

Em 28 de Dezembro de 1906 embarcou na estação de Elvas a senhora Condessa de Paris, Mãe da Rainha Dona Amélia, e sua filha a Princesa Luísa.

Vinda de Sevilha, chegara a Elvas no dia 15, esperando-a Suas Majestades e o Conde de São Lourenço, seguindo depois para Vila Viçosa, aonde foi passar a quadra festiva do Natal.

Os soberanos acompanharam-na também até Elvas, a despedirem-se dela, regressando em seguida aos seus reais aposentos no belo Palácio da linda vila ducal.

(1) — V. «*Gazeta dos Caminhos de Ferro*», n.º 1837, de 1 de Julho de 1904.



Mais de 158 milhões de veículos motorizados circulam em todo o Mundo

Segundo dados estatísticos colhidos em fins de 1963, verifica-se que esse ano foi aquele em que se registou um maior acréscimo de veículos no parque automóvel mundial, desde a invenção do automóvel.

O número de veículos (automóveis, autocarros e camiões) em circulação no Mundo, era de 158 395 700, tendo sofrido um aumento de 12 205 500 unidades em relação ao ano anterior.

É nos Estados Unidos que se assinala a maior concentração de registos. No princípio de 1964, o total de veículos automóveis registados atingiu 83,5 milhões de unidades, o que representa um acréscimo de 4 477 100 veículos em relação a 1963.

A Europa Ocidental ocupa o segundo lugar nas estatísticas, com 41 561 600 unidades, a Ásia o terceiro, com 7 286 900, seguindo-se pela ordem, o Canadá, com 6 282 900, América Central e do Sul, com 6 180 700, países do bloco comunista com 6 165 500, a Oceania, com 4 212 800, e, finalmente, o continente africano, com 3 205 300 veículos.

Durante o ano de 1963, mais duas nações — México e Holanda — ultrapassaram o milhão de veículos registados, elevando-se agora a 16 o número de países desse grupo. Os outros 14 são, pela ordem alfabética: África do Sul, Alemanha Federal, Argentina, Austrália, Bélgica, Brasil, Canadá, Estados Unidos, França, Inglaterra, Itália, Japão, Rússia e Suécia.

A locomotiva «Dwight D. Eisenhower» partiu para os Estados U. da América

Cento e sessenta toneladas de história ferroviária inglesa partiram para a América sob a forma de uma das mais célebres locomotivas a vapor da série A 4 n.º 60008. Os Caminhos de Ferro Britânicos enviaram-na para o Museu dos Caminhos de Ferro de Green-Bay (Wisconsin) onde ela será exibida como um dos mais belos exemplares de locomotivas construídas durante os gloriosos tempos da locomoção a vapor na Inglaterra, e homenageará os que a conceberam.

No dia da partida de Southampton, desenrolou-se uma cerimónia de adeus nas docas do grande porto; a Inglaterra despedia-se da antiga «Golden

Shuttle», agora «Dwight D. Eisenhower» para honrar o comandante supremo dos aliados durante a segunda guerra mundial.

Fato luminoso para os trabalhadores

Para diminuir o perigo que correm os homens que trabalham nas linhas férreas, foram distribuídos na região da Escócia quinze fatos de segurança, que brilham na obscuridade. Feitos de matéria plástica fluorescente, são cor de laranja e vêem-se a grande distância. Se as experiências forem satisfatórias esta prevenção estender-se-á por todo o país.

O destino das gares

As numerosas gares ferroviárias abandonadas na Grã-Bretanha em consequência da supressão de certas linhas secundárias conheceram diversos destinos.

Assim, uma delas foi transformada em Biblioteca, outra em sorveteria, uma terceira em fábrica de móveis, uma quarta em aviário, uma quinta em «ninho» de abastado burguês dado a aventura galantes, uma sexta em canil, etc., etc..

Ao que parece, a moda de aproveitar as antigas estações e apeadeiros pegou e estas agora têm tanta procura pelas «gentes bem» como a que, aqui há tempos, tiveram os moinhos abandonados.

Cinema nos comboios americanos

A Companhia de Caminhos de Ferro de Baltimore e Ohio, começou a exhibir filmes nos seus comboios, a partir de meados de Novembro.

A direcção do Serviço de Passageiros informou que o primeiro filme a apresentar num comboio foi exibido gratuitamente em todas as carruagens.

Os filmes serão fornecidos pela Inflight Motion Pictures, a mesma companhia que fornece os filmes às companhias de aviação que já têm cinema a bordo, nos jactos transoceânicos e transcontinentais.

Os filmes são apresentados nos comboios de passageiros «Capitol», que circulam entre Baltimore, Washington e Chicago, e os «National», entre Baltimore, Washington e St. Louis.

Os engenheiros começam em breve a instalação da aparelhagem automática de projecções, que será instalada em compartimentos especiais no tecto das carruagens.

Os filmes devem ser exibidos ininterruptamente durante duas horas e quinze minutos.

Entrega de distintivos de antiguidade na Carris

Realizou-se ontem, dia 15, no salão anexo ao refeitório do Pessoal da Carris, na estação de Santo Amaro, a tradicional entrega de distintivos de antiguidade aos funcionários da Companhia que completaram 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40 e 45 de serviço.

A cerimónia, que decorreu no ambiente festivo comum a estas manifestações, teve a presidi-la Mr. Richard Wyatt, Administrador-Geral da Companhia, ladeado pelo Eng. Gagliardini Graça, Delegado do Governo junto da Carris, e pelos Directores srs. W. Bailey, General D. Fernando Pereira Coutinho, Dr. José da Câmara de Saldanha e Dr. Afonso Gouveia; presentes ainda representantes do Instituto Nacional de Trabalho e Previdência, FNAT, Sindicato do Pessoal dos Carros Eléctricos, Banda de Música e Grupo Desportivo.

A abrir a sessão, falou o sr. Administrador-Geral, Mr. Richard Wyatt, que em correcto português se dirigiu às dezenas de funcionários presentes para referir o grande interesse que há para a Empresa em fomentar cada vez mais o contacto e união entre os vários sectores da Companhia — oficinas, escritórios, pessoal dos carros, etc. — para que todos se sintam como que em família, uma grande família colectiva, em que o interesse de um seja o interesse de todos, em que os problemas da Companhia sejam os problemas de todos os seus funcionários; daí a grande vantagem da existência de pessoal antigo como garantia de continuidade e coesão de todos os serviços para melhor se servir o Público, objectivo principal da Companhia; e por isso também a vantagem destas reuniões, que unem por alguns momentos — e desejar-se-ia que fossem ainda maiores — funcionários que normalmente trabalham afastados, prestando serviço nas diferentes estações, muitas vezes sem sequer se conhecerem.

Depois do seu brilhante discurso, Mr. Richard Wyatt entregou ao aprendiz Fernando da Conceição Soares um valioso estojo de desenho, prémio pelo seu título de Campeão Distrital de Montadores de Quadros Eléctricos no XIV Concurso de Trabalho promovido pela Mocidade Portuguesa, após o que procedeu à entrega dos distintivos, assim distribuídos: 10 anos de serviço — 419 empregados; 15 anos — 292; 20 anos — 160; 25 anos — 60; 30 anos — 62. Com distintivos em ouro foram distinguidos 48 funcionários com 35 anos de serviço, 36 funcionários com 40 anos de serviço, e ainda 7 com 45 anos de serviço, os srs. António da Costa Feio (Tesouraria), Alberto

Martins da Costa (Fiscal do Movimento), Ricardo Martins (Expedidor), Casimiro de Oliveira Pascoal (Eléctrica 2), Jesus S. Osório (Eléctrica 1), Ezequiel das Dores Lúcio (Fundição) e José Lopes (Servente).

Aos Directores srs. General D. Fernando Pereira Coutinho e Dr. José L. da Câmara de Saldanha, que completaram 15 anos de serviço, foram também entregues distintivos. O sr. Dr. José d'Almada, que completou 35 anos de exercício do cargo de Director, não esteve presente por motivos de saúde, pelo que lhe foi enviado um telegrama pela Administração da Companhia.

Foram também entregues 26 diplomas a funcionários reformados com 40 ou mais anos de serviço.

Após estas cerimónias usou da palavra o operário sr. Manuel Gonçalves para em nome de uma comissão de funcionários entregar uma mensagem de Boas-Festas e gratidão à Direcção da Companhia, pela boa vontade de que tem dado provas em relação aos problemas dos seus empregados. A mensagem foi seguidamente lida pelo chefe da Tipografia sr. Arnaldo de Sousa.

Falou finalmente o funcionário sr. Homero Serpa para agradecer ao sr. Administrador-Geral, Mr. Richard Wyatt, os benefícios que desde a sua posse tem proporcionado a todos os funcionários da Empresa, demonstrando uma liberalidade de processos e uma ampla compreensão pelos problemas de todos que não era hábito existir na Companhia.

A sessão culminou com um beberete servido a todos os distinguidos e famílias no amplo refeitório do Pessoal.

Academia Portuguesa de Ex-Libris

A Academia Portuguesa de Ex-Libris, em boa hora fundada pelo poeta Carlos Lobo de Oliveira, D. Guida Keil e outras ilustres individualidades, mantém há nove anos um esplêndido «Boletim», de muito interesse, e colaborado por distintos escritores.

O número 30 deste Boletim, correspondente ao último trimestre de 1964, insere valiosa colaboração, de Horácio de Castro Guimarães (*Variantes dum soneto de António Nobre*); José Rosa de Araújo (*Marcas de papel do século XVII*); Manuel Celso da Silva Cunha (*Um encontro com o poeta João da Rocha*); Furtado D'Antas (*O Convento de S. Vicente de Fora*), etc.

Numerosas e sugestivas gravuras concorrem para o interesse das suas páginas.

Porto e Caminho de Ferro de Quelimane

ATRIBUEM-SE à Missão de Engenharia, vinda a Moçambique em 1877, e chefiada pelo major Joaquim José Machado, os primeiros passos a dar para a possível construção do Caminho de Ferro de Quelimane. Defendia-se, na altura, a construção de três vias: uma, no vale do Chire, transpondo as quedas de água e unindo a região ao Lago Niassa; outra, no vale do Zambeze, ligando Chibiza a Tete; e a última, também no vale do Zambeze, ao longo dos rápidos «Caora Bassa»⁽¹⁾ ligando a Quelimane através do canal do Quáqua. Todavia, a Missão de Engenharia dispunha de escassos fundos para se abalançar a projectos tão ambiciosos e estes tiveram de ser abandonados sem que sobre os mesmos tivesse sido efectuado trabalho de real utilidade.

Onze anos mais tarde, os engenheiros Joaquim Pires de Sousa Gomes e Afonso Morais Sarmiento assinavam um contrato pelo qual se comprometiam a estudar um traçado que partisse de Quelimane, servisse Mopeia e terminasse na margem do Zambeze, no local conhecido por Mutacatata. Não teve concretização esse estudo, que iria iniciar uma série de projectos e contraprojectos, todos eles sem efectivação.

Assim, em 1890, era concedida ao cidadão americano Charles E. A. Antonieski a construção e exploração de um «tramway» para transportes entre Popie e Mogurumva. Concedia o Estado, pela construção desse caminho de ferro, um contrato de exploração por 99 anos, além de outras vastas compensações na região — mas nem assim se concretizou o projecto.

Os engenheiros Sousa Gomes e Morais Sarmiento voltaram, em 1893, a obter nova concessão. Tratava-se, desta vez, de uma variante que ligava Quelimane ao Chire, de forma a servir os territórios ingleses. Também essa concessão se não materializou.

Por decreto de 19 de Abril de 1894 impunha-se à Companhia da Zambézia a condição de proceder aos estudos de construção do Caminho de Ferro de Quelimane. Em 16 de Setembro do ano seguinte (1895) a Companhia da Zambézia transferiu para a Companhia dos Caminhos de Ferro da Zambézia a faculdade de construir linhas férreas nessa região.

A companhia encarregou o major Soeiro de proceder aos estudos de uma linha de Quelimane ao Ruó, com a finalidade de permitir a saída dos produtos da Niassalândia para o litoral, e submeter esse projecto à aprovação do Governo, reconhecendo, porém, que não lhe era possível realizar tal melhoramento sem o auxílio do Estado.

Em 1898, por carta de Lei, eram concedidos à Companhia do Caminho de Ferro da Zambézia impostos e outros abonos para fazer face aos encargos da emissão de obrigações, também autorizada por Lei, encargos que adviriam da construção do Caminho de Ferro de Quelimane ao Ruó. Também este não foi construído, até que em 1902 a The Shire Highlands (Nyasaland) Railway Limited, obtinha do Governo Inglês a concessão de um caminho de ferro do Chicomo a Blantyre.

Tudo o que vem a ser exposto é indicação segura da urgência da construção de um caminho de ferro que desse saída aos produtos das regiões que ele havia de servir, urgência a que os governos não eram estranhos, e para lhe dar satisfação envidavam os maiores esforços.

⁽¹⁾ Alusão ao tempo da navegação do Zambeze, dada a impossibilidade dos barcos transporem as cachoeiras do sector da serra Chicoa.

A British Central Africa Co., que começara a fazer os aterros para a construção da linha da Chuanga, com a qual faria a ligação pelo Zambeze e Chire, fez ao Governador da Zambézia um pedido de concessão dum caminho de ferro entre Netumbe e Vila Bocage. A este pedido, transmitido pelo Governador para Lisboa, respondeu-se que, em vista do tratado de 18 de Maio de 1891, a concessão da linha dependia de negociações diplomáticas entre a Inglaterra e Portugal.

Várias propostas, alterações às anteriores e negociações foram realizadas entretanto, sem resultados positivos, até que em Março de 1908 foi nomeada a Missão de Estudo do Caminho de Ferro de Quelimane.

O capitão de engenharia Delfim Monteiro efectuava nesse ano novo estudo, projectando um caminho de ferro que devia ligar Quelimane a Tete, passando por Vila Bocage. Este projecto, tornado público dois anos depois, e reputado de grande importância para a Niassalândia, suscitou no nosso país acesas controvérsias. Contudo, no país vizinho, baseando-se no estudo do capitão Delfim Monteiro, iniciaram uma linha que partindo



Área portuária de Quelimane

de Blantyre, iria alcançar Port Herald-Vila Bocage onde a linha devia entroncar com o Caminho de Ferro de Tete-Quelimane. Aprovado o projeto, a Niassalândia iniciou a construção a partir de Blantyre, numa extensão de 113 milhas, até alcançar Port Herald.

Para acompanhar os trabalhos dessa linha, de Port Herald a Vila Bocage, foi designado em Dezembro de 1910 o engenheiro Almeida Garrett, conforme instruções que lhe foram dadas pelo inspector de Obras Públicas, engenheiro Alfredo Veiga:

«Em cumprimento de ordem do Ministério das Colónias transmitida a esta Inspecção pelo Gabinete do Governo-Geral da Província, o Sr. Engenheiro Almeida Garrett segue para o Chinde, onde receberá instruções do Sr. Governador de Quelimane.»

1.º — *A sua missão é acompanhar, como representante do Governo Português, os engenheiros ingleses que vão estudar o projecto definitivo do caminho de ferro de Port Herald a Vila Bocage.* —

2.º — *Levará consigo as peças que julgar conveniente do projecto do caminho de ferro de Quelimane.* —

3.º — *Os engenheiros ingleses deverão prestar-lhe todos*

os esclarecimentos sobre a directriz que estudarem, seu perfil, obras de arte, projectos e diversos trabalhos que executarem, travessia do Chire para o território português. —

4.º — O Sr. Engenheiro Garrett enviará a esta Inspeção um relatório com os competentes esboços, sobre os trabalhos dos engenheiros ingleses e elementos do seu projecto, e esclarecimentos acima pedidos. —

5.º — Colherá esclarecimentos sobre o tráfego provável da projectada linha e vantagens e possibilidade de a prolongar, ou construir ramais para pontos do território português e sobre quaisquer circunstância que no local possa apreciar. —

6.º — Informará sobre o tipo de via e material da linha de Blantyre a Port Herald, seu tráfego, e prolongamento para o interior, e quaisquer dados relativos aos caminhos de ferro ingleses que possa obter. —

7.º — Informará sobre o tráfego e meios de navegação actual do Chire e seu destino. —

8.º — No seu regresso visitará a Secção das Obras Públicas de Quelimane e apreciará do andamento das obras em execução e projectos a empreender. —

9.º — Em casos urgentes fará imediatamente as devidas comunicações ao Sr. Governador de Quelimore. —

10.º — Deverá ter em vista, que é opinião expressa no relatório da comissão nomeada por Portaria de 6 de Março de 1908 que o troço Port Herald a Vila Bocage facilita imediatamente o tráfego da British Central Afrik com o exterior e que podia ser completado com a ligação fluvial do Zambeze ao Rio dos Bons Sinais. —

Ao Sr. Engenheiro Garrett foi entregue um exemplar do relatório acima referido. —

Secretaria da Inspeção das Obras Públicas da Província de Moçambique em Lourenço Marques, 2 de Dezembro de 1910. —

O inspector das Obras Públicas,
(ass) ALFREDO VEIGA.

Em 1 de Junho de 1912 o Estado iniciou a construção da linha de Namacurra a Mocuba que deva constituir um ramal da linha de Quelimane ao Chire, nessa altura ainda não começada, e logo em 31 de Agosto desse mesmo ano o «Boletim Oficial» n.º 41 autorizava a construção de um caminho de ferro de uma das batas da costa de Moçambique para a fronteira entre o nosso território e o Niassa inglês».

Em 1914, sob a direcção do engenheiro Pedro Alvares, deu-se início à construção desta última linha, a partir de Quelimane. A despeito dos trabalhos de terraplenagem terem ido mais além, não chegou a passar de Namacurra, devido às dificuldades criadas pela eclosão da primeira Guerra Mundial.

A linha de Quelimane-Tete nunca chegou a ser construída pelo que o actual caminho de ferro de Quelimane resulta da junção da linha de Namacurra a Mocuba, iniciada em 1912, com a ligação à Niassalândia, da qual a primeira deveria constituir um ramal.

A construção desta última linha foi iniciada nos começos da primeira Guerra Mundial, sofrendo as dificuldades que resultaram dessa conflagração, pelo que não passou, como atrás se diz, de Namacurra.

Esse troço e o ramal de Mocuba passaram a constituir a actual linha de Quelimane, pois com a construção da linha da Trans-Zambézia Railways ligando a Beira à Niassalândia

em 1922, o acalentado projecto da linha, ligando Quelimane a aquele território, perdeu toda a oportunidade.

Ainda que o caminho de ferro de Quelimane seja de carácter regional, tem prestado inestimáveis serviços ao distrito, para cujo desenvolvimento muito e muito tem contribuído. Este caminho de ferro é completado por uma extensa rede de camionagem automóvel, servindo praticamente toda a região.

O PORTO E SUA LOCALIZAÇÃO

O Porto de Quelimane fica situado na foz do rio dos Bons Sinais, no distrito da Zambézia.

A entrada para o porto é feita por canais que se acham perfeitamente balizados. O porto é bastante seguro, tendo a barra cerca de 23 pés de profundidade na praia mar de águas vivas.

O porto é frequentado por navios de longo curso, bem como pelos de navegação costeira. Este porto serve o distrito da Zambézia e entesta a linha férrea que liga Quelimane a Mocuba.

APETRECHAMENTOS:

O cais é constituido por:

- uma ponte com a extensão de 120 metros e um tabuleiro acostável de 210 metros, que está a ser ampliado, para navios de longo curso e costeiros, até 18 pés de calado;
- linha férrea de acesso ao cais acostável;
- existem no cais 2 guindastes eléctricos e 8 automóveis para manuseamento de carga;
- possui armazéns e parques para mercadorias.

Nota da Redacção: Este artigo faz parte de uma série de publicações editadas 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.

Homenagem à memória do Marechal Gomes da Costa

No próximo dia 17 do corrente, é prestada homenagem à memória do Marechal Manuel de Oliveira Gomes da Costa, com o descerramento duma lápida comemorativa no prédio em que nasceu o valoroso Soldado, rua do Sol ao Rato, n.º 67.

Na cerimónia, que se realizará pelas 11 horas, usarão da palavra os srs. general António Vitorino França Borges e Coronel Ricardo Malhoa Durão.

Associa-se a esta homenagem a prestigiosa Comissão Central Administrativa da Liga dos Combatentes.

Novo Acordo Ferroviário entre a África do Sul e Portugal

Foi estabelecido um novo acordo ferroviário entre a África do Sul e Portugal.

Segundo esse acordo, os vagões dos Caminhos de Ferro da África do Sul, utilizados dentro de Moçambique, originarão um pagamento de aluguer, quando o seu uso for mais longo do que o estabelecido no novo acordo.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Os Caminhos de Ferro Federais Alemães procederam recentemente na Região do Ruhr a experiências com os seus primeiros comboios de comando electrónico integral. Os ensaios corresponderam plenamente às expectativas. Apesar de os comboios terem sido acompanhados por condutores de locomotivas, estes não intervieram uma só vez. Teoricamente já é possível pôr em serviço comboios sem pessoal algum. Comandados à distância por meio de aparelhagens electrónicas, os comboios devem circular nos próximos anos em várias linhas da Alemanha Ocidental. O troço de 30 km, no qual se procedeu aos ensaios, faz parte de uma linha rápida que, de futuro, ligará várias cidades da Região do Ruhr para descongestionar o tráfego nas auto-estradas. Em 1967 o troço de 30 km. será percorrido por comboios electrónicos em 20 minutos. Já hoje levou uma hora para vencer a mesma distância na maior concentração industrial da Europa.

DINAMARCA Estuda-se a construção de um metropolitano em Copenhaga, na Dinamarca, mas discute-se quem deve arcar com as despesas. Embora a municipalidade seja favorável ao financiamento pelo Estado, algumas autoridades a isso se opõem, sob a alegação de que muitas pessoas morrem sem visitar a Capital, não sendo então justo que o governo aplique dinheiro sem que todos os dinamarqueses se beneficiem por igual do investimento.

FRANÇA Os Caminhos de Ferro Franceses acabam de anunciar que em breve será posto em circulação o maior vagão da Europa e talvez o maior do Mundo — 64 metros de comprimento e capacidade de carga de 500 toneladas métricas. Actualmente, os maiores vagões têm 45 metros de comprimento e 278 toneladas métricas de capacidade.

GRÃ-BRETANHA A firma britânica «Gloucester Railway Carriage and Wagon Co. Ltd.» integra no grupo industrial «Winget Gloucester» está a fabricar actualmente «containers» de alumínio para o transporte de mercadorias volumosas.

Os «containers» têm o comprimento de 7,32 metros e são muito adequados ao transporte de fruta com dispositivos para a carga e descarga por meio de um carro elevador ou por meio de uma grua; também podem ser utilizados como caixas ou colocados sobre reboques. A construção ligeira dos mesmos consiste em secções de alumínio estriado,

Imprensa

«Novidades»

Entrou no 80.º ano de publicação (e no 42.º, como jornal católico) o diário «Novidades».

Nas pessoas de Mons. Avelino Gonçalves e de Mons. Moreira das Neves, respectivamente ilustres Director e chefe da Redacção, saudamos todos quantos trabalham no órgão do Episcopado português.

Envolvemos nas nossas saudações o distinto jornalista Afonso Serra, que no dia 15 do corrente completou 25 anos sobre o dia em que entrou para o quadro redactorial das «Novidades».

Veículos de 30 metros

Um veículo especial de 30 metros de comprimento construído por uma firma de aço da República Federal para transporte sobre carris de aço cru em estado de fusão, foi classificada de «obra-prima de isolamento». O veículo, que vazio pesa 185 toneladas, desloca-se sobre 34 rodas em 4 «chassis», transporta um gigantesco tambor de aço que pode ser accionado por um motor eléctrico e que protege o conteúdo de 150 toneladas de aço fundido através de três camadas isolantes no total de 40 cm. Embora no interior reine uma temperatura de 1.300 graus, a parte externa do tambor não se eleva além de 80 graus, mesmo depois de várias horas. Há pouco tempo o veículo foi posto em funcionamento na Bélgica para o transporte de aço fundido numa distância de mais de 100 quilómetros, tendo cumprido a sua tarefa de forma admirável. Já que o veículo, por medidas de segurança, não devia ser transportado a uma velocidade superior a 40 km/h, a viagem durou três horas — e foi a primeira vez que se conseguiu transportar aço em estado de fusão por via férrea numa tal distância.

Turismo Português

Hotel Estoril Sol

No Estoril, estância turística de grande nome internacional, vai inaugurar-se no dia 15 do próximo mês de Janeiro, um novo hotel.

Trata-se de um imóvel que impressiona pelo aspecto grandioso e pelas luxuosas acomodações e que, destinado aos turistas, constituirá não apenas um título de honra para o Estoril, mas também um título de orgulho para todo o País.

Digna-se presidir à inauguração do Hotel Estoril Sol, Sua Excelência o Presidente da República.

seguras de modo a formarem prateleiras reforçadas, oferecendo uma construção rígida e ao mesmo tempo uma grande capacidade de carga em relação à sua tara. Um «container» com a capacidade de 10 toneladas tem uma tara de uma tonelada e 59 kg incluindo o tecto.

O Brasil faz progressos

Construção de uma base de lançamento de foguetões

Foi com alegria que recebemos esta notícia: na cidade do Natal, capital do Rio Grande do Norte, Brasil, prossegue a construção de uma base de lançamento de foguetões na chamada «Barreira do Inferno», a quatro quilómetros da Base Aérea de Parnamirim.

O Governador Aluísio Alves disse à Imprensa que se trata de uma base de foguetões para estudos científicos e que o projecto em curso resulta da cooperação com a NASA, o «Weather Bureau» e o Grupo de Trabalho e Estudos de Projectos Espaciais do Ministério da Aeronáutica, sob a responsabilidade da Comissão Nacional de Actividades Espaciais.

A base compõe-se de casamata (lugar de projecção e observação dos cientistas, quando do lançamento de foguetões), centro de controlo geral, centro de meteorologia, estação de altimetria, estação de radar, centro de rastreamento, centro de observação e plataformas de lançamento.

O primeiro foguetão a ser disparado, segundo os cálculos já feitos, deverá atingir os vinte mil metros de altura.

Os nossos colaboradores

Eng. José Manuel Vieira de Barros

O semanário regionalista «Povo Algarvio», que se publica em Tavira sob a direcção do distinto jornalista sr. Manuel Virgínio Pires, deu-nos a honra de transcrever, nos seus números de 6 e 13 do corrente mês de Dezembro, o excelente artigo *O Algarve e o seu Turismo*, da autoria do nosso ilustre colaborador sr. Eng.º José Manuel Vieira de Barros, e publicado na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», n.º 1845 (1 de Novembro de 1964).

Agradecemos.

Manual do Viajante

em Portugal

em preparação a 9.ª edição

II Volume (Províncias)

Livros e Autores

Juventude e Desenvolvimento Sexual em Sociedade — Por Hans Heinrich Muchow

A editorial «Livros do Brasil» acaba de incluir na sua prestigiosa colecção «Enciclopédia L B L» uma obra de carácter científico, de bastante interesse e de inegável oportunidade: — *Juventude e Desenvolvimento Sexual em Sociedade*. O seu autor, Hans Heinrich Muchow é um dos mais abalizados mestres no Instituto de Aperfeiçoamento de Professores em Munique, onde rege uma secção de pesquisa no campo da psicologia infantil e juvenil.

Neste livro, Hans Heinrich Muchow procura obter novos conhecimentos fundamentais acerca do processo de transformação juvenil, através de uma análise comparativa de duas gerações diferentes, tentando ao mesmo tempo alcançar novos aspectos da sua estrutura.

Além das secções habituais nos livros desta colecção, e das vastas referências bibliográficas, o Autor aborda variadíssimos assuntos que serão, certamente, do maior interesse para o leitor comum que pretenda compreender o fenómeno «juventude». A 1.ª parte do livro intitula-se «A Fisionomia da Juventude Anteriormente à Primeira Guerra Mundial», e ocupa-se sucessivamente da psicologia da juventude anteriormente a 1914 e ao condicionalismo das origens e limitações. Dá-nos depois uma imagem tipológica da juventude na época anterior à Primeira Guerra Mundial. Na 2.ª parte do livro, Muchow fornece-nos um retrato aproximativo da fisionomia da juventude de hoje, caracterizando com finura e sobre amplas bases documentais os traços psicológicos dessa fisionomia. «Juventude e Desenvolvimento Sexual em Sociedade» foi traduzido para a língua portuguesa por José Gonçalves Belo e Raimundo Álvares Serrão. A capa é da autoria de Karl Gröning Jr. e Gisela Pferdmenjes.

«Defesa Nacional»

Acaba de ser distribuído mais um número desta conceituada publicação cujos principais colaboradores ocupam posições de relevo no Magistério e nas Instituições Militares.

No número agora publicado destacam-se as seguintes produções: «O papel da mulher portuguesa na Defesa Nacional» pela professora do Instituto de Odivelas, Doutora Câmara Fialho; referências à «Viagem de Apoteose e Consagração do Chefe do Estado a Moçambique»; às visitas do Ministro do Exército à Guiné e a Angola e do Ministro da Marinha a Espanha; a vida e a obra do Marechal Sá da Bandeira focadas pelo Major Correia de Matos, um interessante artigo do Coronel Edgar Cardoso sobre «A conquista do ar»; «Os fins da campanha contra Portugal», com judiciosos conceitos do Major António Monteiro Portugal; «Aniceto Rosário — herói que não esquece», pelo Major Correia de Matos; «Coexistência cultural», pela Doutora Adélia Barros; «Relações luso-espanholas» pelo Alferes de Engenharia Barbosa Pereira; «Santo António, o taumaturgo e o militar»; o navio escola «Gorch-Fock» em Lisboa, pelo Prof. Eduardo Bairrada; compromisso de honra dos novos alistados da P.S.P.; a reportagem da peregrinação a Fátima de doentes militares; o sistema defensivo da Praça de Peniche, por Carlos Pereira Calixto; a conquista de Nambuangongo e as costumadas secções «Figuras e factos», «Da vida militar» e «Dos livros, das Revistas e dos Jornais», etc.

Este valioso conjunto de trabalhos é acompanhado de numerosas gravuras, apresentando a atraente capa um eloquente pormenor da apoteótica e carinhosa recepção dispensada pela cidade de Lisboa ao Senhor Presidente da República no seu regresso da Histórica viagem a Moçambique.

TURISMO LUSO-SUECO

Efectuou-se a reunião de Novembro do Skat Clube de Lisboa, com assistência de numerosos sócios, entre os quais delegados do turismo estrangeiro em Lisboa. Compareceu pela primeira vez o novo delegado do turismo espanhol, D. Jaime Garcia de Enterría y Carante, que foi alvo de especial saudação.

A palestra regulamentar esteve a cargo do sr. dr. Henrique Aragão Pinto, economista e técnico de turismo, que representou o Skat Clube de Lisboa no XXIII Congresso Mundial do Skat Clube, realizado em Outubro último, em Estocolmo. O sr. dr. Aragão Pinto, que integrou a recente comissão luso-sueca da Associação Comercial de Lisboa para estudar as relações entre os dois países no âmbito da E. F. T. A., examinou largamente o problema português e, depois de aludir à urgência de um Plano de Fomento Turístico, apontou a Suécia como um dos países da Europa que, com alto nível de vida, normalmente oferece um vasto mercado para a promoção e angariação de turistas, ávidos de sol, luz e temperaturas mais amenas, elementos de que Portugal generosamente dispõe.

Automóveis sobre carris

O pequeno grupo de viajantes que, na pequena estação de Hilgen, perto de Burscheid (Alemanha Ocidental), esperava pelo comboio, não queria crer no que via.

Diante dos seus olhos *voou* sobre os carris, com uma velocidade de 100 km por hora, um automóvel vulgaríssimo, de pneus. O veículo, pintado de um vermelho vivo, era um carro dos Caminhos de Ferro Alemães com que se queria experimentar pela primeira vez na República Federal a possibilidade de um «veículo de duas vias» para estrada e linha férrea. Bastam poucas manobras e o veloz veículo abandona os trilhos para emparceirar outra vez com os demais veículos no tráfego rodoviário.

Quatro guias de via levam o veículo, como o rebordo de uma roda de caminho de ferro, dentro da via dos trilhos. Uma premissa é evidentemente que a distância das rodas do veículo corresponda à distância entre os trilhos da linha. A direcção é bloqueada, na viagem pelos trilhos, por uma alavanca, de maneira que a direcção fica imobilizada.

Foram satisfatórios os resultados obtidos nas experiências. Para consertar avarias de qualquer espécie o veículo será de grande utilidade, uma vez que chega mais depressa ao destino do que os tradicionais veículos ferroviários.

Há 50 anos

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

Uma nova tarifa — Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses foi ultimamente submetido à sanção governamental o projecto de uma nova tarifa destinada expressamente a incitar o desenvolvimento da indústria da fabricação de azeites.

Essa nova tarifa, que atende aos destinos e procedências de Abrantes e Alferrarede, estações que servem grandes centros produtores de azeite, estabelece bonificações várias sobre os preços de transporte de azeite e de outras mercadorias concernentes à respectiva indústria, conforme uma classificação constante da mesma tarifa. Dado o alcance da criação desta tarifa, é de crer que a sua aprovação não se fará esperar muito.

Tráfego de passageiros e mercadorias entre Portugal e a França — Vai-se pouco a pouco restabelecendo a normalidade do serviço de passageiros e mercadorias nas linhas francesas que, por motivo da guerra, se está fazendo com certas restrições. Nas relações, porém, com as linhas férreas portuguesas, não houve ultimamente qualquer alteração, mantendo-se o serviço anunciado e que consiste, como já tivemos ocasião de referir, na venda de bilhetes simples e de ida e volta para as estações de Midi e de Orléans, segundo as tarifas combinadas com aquelas companhias, excepto as de bilhetes colectivos; aceitação de bagagens de que os passageiros se façam acompanhar, e de mercadorias em grande parte e em pequena velocidade, não podendo, porém, cada remessa ser constituída por mais de 10 vagões. Todos os transportes continuam, porém, a fazer-se com reservas pelos prazos respectivos e sem garantia nem responsabilidade de espécie alguma por parte dos caminhos de ferro. As remessas expedidas das estações portuguesas não serão aceites senão em portes pagos, pelo menos até Hendaya.

Claro que as estações continuam a não aceitar a despacho mercadorias cuja exportação está proibida, como são os comestíveis, combustíveis, gado, pneumáticos e outros acessórios de automóveis.

Sul e Sueste. — Está concluída a ponte do Barreiro, no prolongamento da linha a Cacilhas; e quase concluída a do Seixal, faltando-lhe apenas dois pequenos vãos, sendo um levado; a terraplenagem desta linha vai adiantada, e para defesa da linha estão-se fazendo rampas empedradas.

Vale do Sado. — Vai entrar em grande actividade a construção da ponte sobre o Sado, em Alcácer do Sal, para a nova linha do Vale do Sado.

Coimbra: plano de turismo

Visitou o distrito de Coimbra o sr. dr. Paulo Rodrigues, Subsecretário de Estado da Presidência do Conselho, que presidiu à reunião de trabalhos com os presidentes das Câmaras Municipais, directores de serviços públicos e presidentes das comissões municipais do Turismo.

Nessa reunião estabeleceu-se um Planeamento Turístico regional, que foi objecto de estudo em sessão efectuada nos Paços do Concelho de Coimbra, sob a presidência do sr. dr. Moura Relvas, e na qual estiveram presentes muitas individualidades.



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

End. 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

ALUMINOTÉRMICA, LDA.

Todas as aplicações Industriais da Aluminotermia
SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA DE CARRIS
Fabrico e Execução pelo
«PROCESSO BOUTET»

Fornecedores da C. P., Soc. Estoril S.A.R.L.
Metropolitano de Lisboa e Comp. Carris de Lisboa

R. D. João V, 2-A, 5.º—Tel. 650867—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

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



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

Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

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

No Lobito: HOTEL TERMINUS

TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL

Mozeto G. L. S. on 7 Pano