

GAZETA

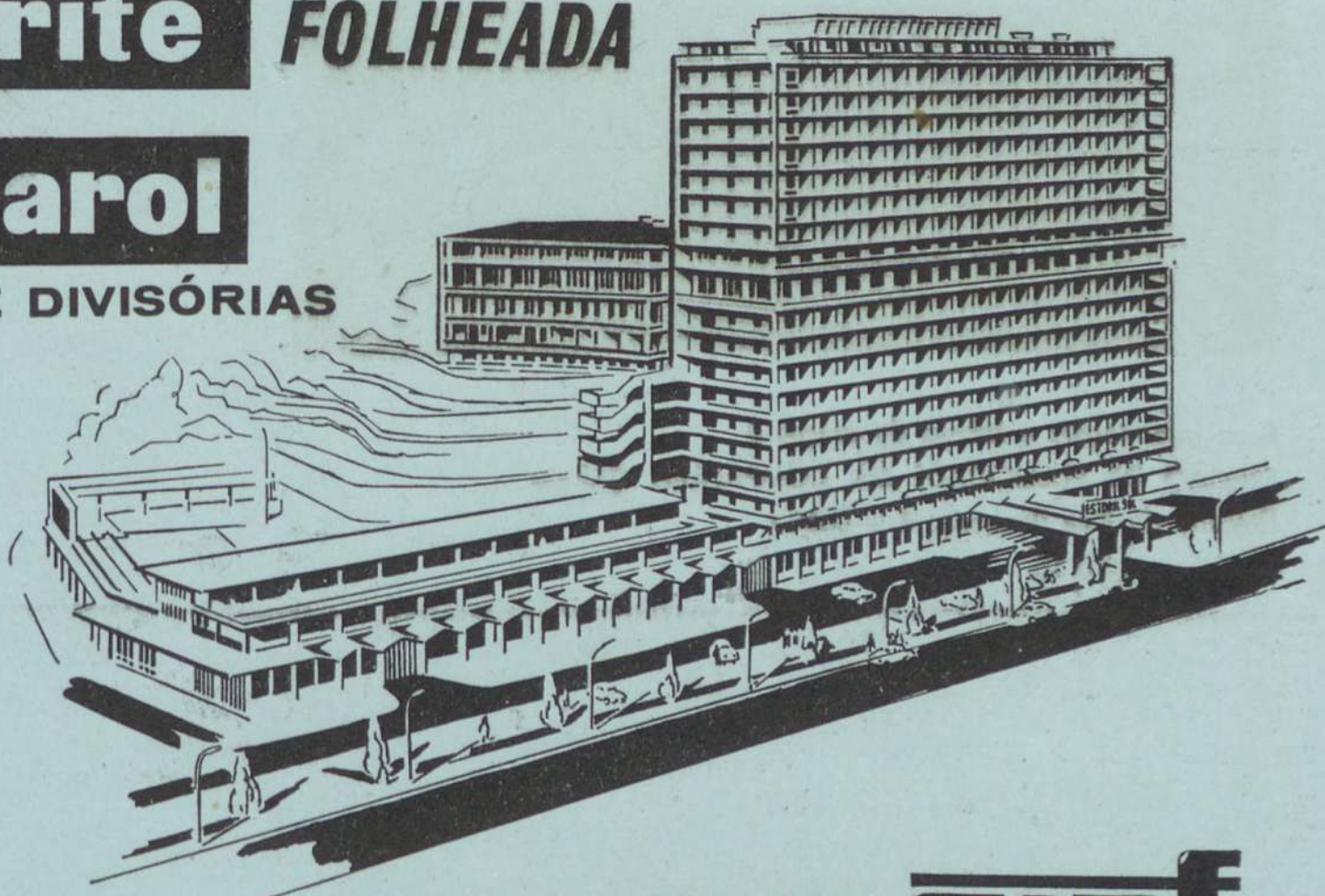
DOS CAMINHOS DE FERRO

NA DECORAÇÃO EXIGENTE

apareite *FOLHEADA*

placarol

PORTAS E DIVISÓRIAS



DOIS PRODUTOS

siaf

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: 35035

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P P C 32 01 58 – DIRECÇÃO: 32 75 20

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA – Marqués de Urquijo, 10-1.º-Dt.º

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

[Chefe da Repartição de Exploração da Direcção-Geral de Transportes Terrestres e Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamentos dos Transportes Terrestres].

Directora-Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA, Administrador-Delegado por parte do Governo, da C. P.

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano);
Estrangeiro £ 1.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 10\$00.

REVISTA QUINZENAL

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

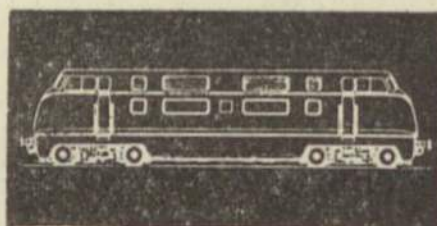
Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

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

Neste número:

A coordenação e a evolução tarifária na Economia dos Transportes e na Economia Geral, pelo Eng. <i>LUÍS DA COSTA</i>	479
O Rio de Janeiro precisa de um metropolitano	482
Gazeta dos Caminhos de Ferro	482
Turismo — Vai inaugurar-se em Marvão uma «pousada»	482
I Congresso Nacional de Turismo	483
Assuntos técnicos — Controlo Electrónico de Trânsito.	485
O futuro dos portos de Moçambique	486
Dispositivo automático de paragem na Alemanha Federal	486
Domingos Saraiva	486
Setúbal — zona turística	486
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO</i>	487
O Arsenal do Alfeite	489
IV Centenário do Rio de Janeiro	490
Setúbal e o Turismo — Uma nova e bela unidade hoteleira	490
Livros e Autores.	491
Caminhos de Ferro Ultramarinos.	491
Imprensa	491
Nova linha de minérios no Congo	491
Sua Excelência, o Turismo . . . — Notícias e Sugestões	491
A Filatelia e a propaganda dos Açores	492



Da quinzena

Caminho de Ferro de Arganil

O «Diário de Coimbra», na sua edição de 11 de Fevereiro, informa-nos que na «Casa das Beiras» se realizou uma reunião preliminar entre o sr. dr. Joaquim Manuel Sargaço Júnior, economista da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, e o sr. dr. Manuel de Magalhães Mexia, presidente da Câmara Municipal da Lousã, à qual assistiu o sr. dr. Manuel Martins da Cruz, presidente da Casa das Beiras.

Nessa reunião foram debatidos diversos assuntos ligados com a construção do caminho de ferro de Arganil sob os aspectos económicos e financeiros do empreendimento, passando-se em revista as potencialidades locais nos sectores florestais, industrial e turístico e as implicações nos sistemas existentes da electrificação e das comunicações.

O «Diário de Coimbra» fecha esta informação de grande interesse, acrescentando que, na mesma reunião, foram sugeridas diversas hipóteses para o financiamento deste grande factor de penetração e de desenvolvimento regional a que não é alheia a importância corrente demográfica que anualmente se desloca às terras dos concelhos de Arganil, Góis e Pampilhosa da Serra, e que contam em Lisboa com uma colónia que anda para cima de 15 mil pessoas.

A coordenação e a evolução tarifária na Economia dos Transportes e na Economia Geral

Pelo Eng. LUÍS DA COSTA

Aparecimento do Transporte Rodoviário

Entretanto começa a desenhar-se o aparecimento do transporte rodoviário, pois em 1911 começam a ser colectados os empresários de carreiras para serviço de correio ou transporte de passageiros ou mercadorias.

Em 1928 publica-se, através do Ministério do Comércio e Comunicações, o primeiro Código da Estrada.

Num Capítulo deste diploma que definiu os preceitos especiais para viaturas automóveis destinadas aos transportes públicos, destaca-se o seguinte:

- os pedidos de licenças deviam ser formulados aos governadores civis do distrito quando se tratasse de serviços temporários ou acidentais, e ao Conselho Superior de Viação quando se pretendesse estabelecer serviços regulares;
- estabelecia o regime de horários e de paragens obrigatórias;
- admitia já, em casos especiais, a exigência de garantia bancária às empresas, para responderem por qualquer prejuízo contra terceiros;
- obrigava à afixação nos veículos, em lugar bem visível, de:
 - a) — tarifas de preços das passagens;
 - b) — número máximo de passageiros a transportar;
 - c) — número de matrícula do livrete de circulação.

Dava-se assim também às autoridades locais a competência para conceder licenças para carreiras acidentais cujos prazos de duração não excedessem 8 dias.

Por decreto de 1930, definiram-se, pela primeira vez, diversos tipos de carreiras em veículos automóveis — acidentais, permanentes e de regime exclusivo

— estabelecendo-se, para cada uma, as respectivas formalidades.

No caso de carreiras dos dois primeiros tipos referidos, a competência para a concessão da licença cabia ao Conselho Superior de Viação, obrigando-se os concessionários, no caso de carreiras permanentes, a caucionar a sua manutenção pelo prazo da licença que não deveria exceder um ano, mas que podia ser renovada.

A concessão da carreira em regime exclusivo competia ao Ministro do Comércio e Comunicações com prévio parecer do Conselho Superior de Viação e mediante concurso público, sendo a concessão dada por 10 anos.

Os horários e tarifas das carreiras permanentes eram aprovados pelo Conselho Superior de Viação. Estabeleceu-se também que pelo transporte colectivo de passageiros, bagagens ou mercadorias, em veículos automóveis, era devido ao Estado imposto de camionagem.

O transporte em automóveis pesados passou então a ser regulado pelo Regulamento Especial de Transportes em Automóveis Pesados, aprovado em Junho de 1933.

Pouca vida teve este diploma pois em Janeiro de 1934 era aprovado o Regulamento de Transportes em Automóveis Pesados que substituiu aquele, modificando-o e completando algumas das suas disposições.

Este Regulamento classificou os transportes de passageiros e de mercadorias em *particulares* e *públicos*, estes subdividindo-se ainda em *colectivos* e de *aluguer*.

Os colectivos eram explorados, e são ainda, através de carreiras *regulares*, *eventuais* e *provisórias*.

Sob o aspecto da sua conjugação com os transportes ferroviários, as carreiras classificavam-se em

independentes e interferentes, compreendendo estas as *afluentes*, as *concorrentes* e as *complementares*.

A concessão das carreiras regulares era da competência do Ministério das Obras Públicas e Comunicações depois de ouvido o Conselho Superior de Viação. As carreiras *provisórias* eram autorizadas também pelo mesmo Ministério mas mediante informação da Direcção-Geral dos Serviços de Viação.

A exploração de todas as carreiras ficaram sujeitas ao imposto de camionagem.

O transporte de mercadorias, também em regime de aluguer, era efectuado sem restrições, carecendo, no entanto, de licença da Direcção-Geral dos Serviços de Viação, tal como o transporte de mercadorias em serviços combinados com o caminho de ferro.

E assim se deu a evolução dos transportes rodoviários até hoje.

As Tarifas Rodoviárias e a sua Evolução

O primeiro regime tarifário rodoviário apareceu, em 1934, com a publicação do Regulamento Especial de Transportes em Automóveis, para as carreiras de serviço público, com a fixação de limites mínimos e máximos e relacionados com o caminho de ferro e com a classificação das carreiras e ainda uma tarifa única para percursos até 6 quilómetros.

Para as mercadorias foram, primeiramente, elaborados preços fixos por tonelada-quilómetro e conforme a sua classificação.

O Regulamento a que nos referimos revogou um outro, anterior, de 1933, e que já fixava igual doutrina mas apenas relacionada com os preços do caminho de ferro.

Posteriormente foi publicado o Regulamento de Transporte em Automóveis que estabeleceu que o Ministro das Comunicações fixará os limites máximos e mínimos por passageiro-quilómetro e por tonelada-quilómetro dentro dos quais seriam fixadas as tarifas de transporte de passageiros e de mercadorias, limites estes que foram fixados duas vezes.

Para as carreiras concorrentes, o limite mínimo variava com a tarifa ferroviária pois teria que ser superior em 10% à tarifa de 3ª. classe da Tarifa Geral.

Verifica-se que os limites tarifários não obedeceram a qualquer estudo para a sua fixação, pois foram estabelecidos mais a sentimento do que baseados em qualquer estrutura tarifária das já então conhecidas.

Para passageiros, a base tarifária a aplicar passou, então, a ser fixada entre os limites indicados através dum estudo económico feito para cada carreira concedida. Não temos pois uma tarifa de base uniforme, como para o caminho de ferro, mas uma base calculada dentro duma noção de custo de produção e para cada carreira, sistema que consideramos mais racional.

Influência das Tarifas na Economia Geral e na Economia dos Transportes

Já vimos, atrás, como nasceu a ideia do serviço público do transporte, que, aliás, não trouxe grandes benefícios para a economia geral, e não lhe deu inteira satisfação às suas necessidades. As tarifas, dentro daquela ideia, serviam mais os interesses duma política social e económica do que propriamente a economia dos transportes.

No caminho de ferro fixaram-se tarifas, conforme o valor da mercadoria transportada, elevadas para as mercadorias cuja capacidade de pagamento as podia suportar e mais baixas para as de menor valor, para que pudessem ser transportadas.

Além disso os preços diminuían com a distância percorrida.

Não há dúvida que este sistema tarifário exerceu grande influência no desenvolvimento económico facilitando a implantação de muitas indústrias pela facilidade de transporte a baixos preços das matérias-primas necessárias à sua elaboração.

Por intermédio de tarifas sociais, a baixo preço, facilitou-se o recrutamento de mão-de-obra dos centros rurais para os grandes centros industriais. Estava assim a indústria caminho de ferro, indirectamente, a subsidiar outras indústrias, encargo que poderia suportar em virtude da sua situação monopolista.

Disto se conclui que, com o fim de atingir objectivos económicos e sociais, se prejudicava a economia dos transportes ferroviários.

Coordenação Tarifária

Entretanto aparecia o transporte rodoviário e a situação agravar-se-lia se não começássemos a encarar a coordenação dos dois meios de transporte — ferroviário e rodoviário.

Aparece o novo meio de transporte e a ele aplica-se um regime tarifário diferente do que existia no caminho de ferro. Daqui nasce uma concorrência ilógica que era preciso evitar. Haveria que coordenar os dois sistemas e um dos melhores meios de coordenação é o que se baseia nos sistemas tarifários a introduzir em ambos os modos de transporte. Entre nós pouco se atendeu a isso e temos andado com tentativas tarifárias sem encarar de frente o problema tal como ele deve ser encarado, com objectividade, isto é, estabelecendo regimes tarifários com bases idênticas, cada qual obedecendo às características de cada um dos modos de transporte.

Para melhor satisfação, em muitos casos, dos interesses dos utentes, o transporte rodoviário tomava extraordinário desenvolvimento, quase simultâneo com um decrescimento da actividade económica, o que mais veio agravar a situação do transporte ferroviário que continuava a trabalhar em moldes semelhantes àqueles em que operava no tempo do mono-

pólio embora com pequenas e desorientadas adaptações às circunstâncias.

Se considerarmos o transporte de mercadorias por estrada, que ainda hoje não tem uma tarifa aprovada, vemos que a sua tendência é para se aproximar do preço de custo, embora sem os convenientes estudos e mesmo sem uma consciência clara do que isso representa.

Os caminhos de ferro, embora sem usufruírem do monopólio de que gozavam antes do aparecimento do transporte rodoviário automóvel, continuavam amarrados ao sistema «ad valorem» degressivo e de base uniforme. É óbvio que, tendendo o transporte rodoviário para uma tarifa à base do preço do custo, toda a mercadoria rica passará a ser transportada pela camionagem que não se encontra amarrada à condição «ad valorem» e, portanto, oferecendo para a mesma distância preços inferiores de transporte, visto que no caminho de ferro quanto mais valiosa for a mercadoria mais caro será o seu transporte.

É necessário, pois, que uma coordenação tarifária estabeleça o equilíbrio passando cada modo de transporte a transportar o que naturalmente lhe compete.

O Futuro Sistema Tarifário

Os poderes públicos têm-se preocupado, principalmente, com a protecção dos transportes ferroviários sem olhar a um sistema tarifário objectivo, mas utilizando medidas de coordenação negativa, que pouco melhoraram a situação financeira dos caminhos de ferro.

Tudo indica que um novo regime tarifário, tanto para os transportes ferroviários como para os rodoviários, deverá ser baseado no seu preço de custo.

Para isso teremos que considerar o custo variável e o custo total. Este custo seria a soma do custo variável com as despesas independentes do tráfego.

O preço do transporte deve pois ser baseado num

preço de custo compreendendo todos os custos relacionados com o transporte.

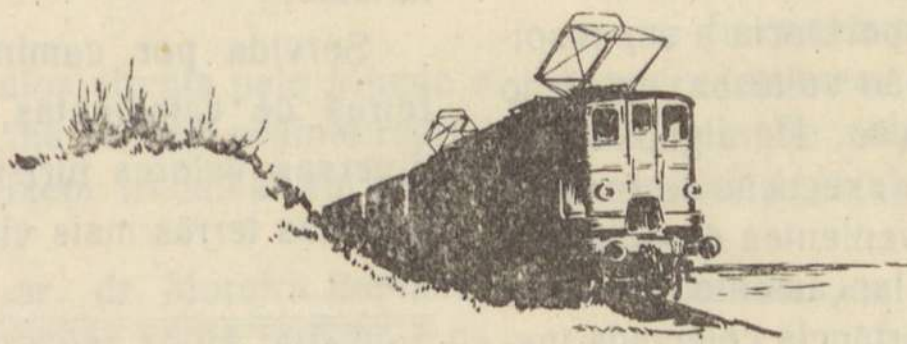
Para todos os meios de transporte esse preço deverá servir de base à determinação dos respectivos preços de aplicação.

Só assim poderemos fazer uma boa coordenação tarifária, ficando o usuário apto a escolher o meio de transporte que mais económico lhe ficar. Dar-se-á assim uma orientação para o modo de transporte a utilizar e uma natural e racional distribuição do tráfego entre os vários meios de transporte.

Conclusões:

Do que vimos expondo se poderão tirar as seguintes conclusões:

- 1.^a — que os transportes tiveram influência importante no desenvolvimento económico nacional;
- 2.^a — que a evolução tarifária se adaptou mais a circunstâncias económicas de momento do que tendo em vista a economia do transporte;
- 3.^a — que a coordenação tarifária entre os diferentes modos de transporte é condição primordial para uma boa coordenação geral;
- 4.^a — que os regimes tarifários à base do custo de produção são elementos essenciais para a obtenção do custo económico e social mínimo do transporte;
- 5.^a — que o novo regime tarifário a elaborar para os diferentes modos de transporte deve ser baseado no preço de custo de cada meio de transporte;
- 6.^a — que só assim se poderá saber qual o modo de transporte que deverá ser utilizado em cada caso.



O Rio de Janeiro precisa de um metropolitano

«Tendo ultrapassado a casa dos três e meio milhões de habitantes, o Rio de Janeiro já merecia ter pelo menos uma linha, através do centro da cidade e, naturalmente, ligada ou em continuação ao eixo das linhas suburbanas da Central do Brasil entre D. Pedro II e a zona de Cascadura—Madureira, que é da maior concentração de passageiros daquela linha férrea».

Isto lê-se na «Revista Ferroviária», do Brasil, número de Janeiro de 1965.

E a notícia, a seguir, faz-nos um pouco de história, dessa já velha aspiração dos fluminenses:

«Muitas tentativas foram feitas, nos últimos 40 anos, todas goradas por causa da necessidade de pesados recursos para a execução da obra e aquisição dos equipamentos. É bem verdade que a questão do traçado tem suscitado muitos debates, o que é natural, pois quem vive na cidade e estuda a questão, tem o direito de ter seu traçadozinho particular...

Mas, mesmo isto, após uma Semana de Debates patrocinada pelo Clube de Engenharia em 1962, conduziu a um Relatório conclusivo cujas directrizes podem perfeitamente ser adoptadas por quem quiser levar avante a obra.

Recentemente, o Governo da Guanabara resolveu levantar novamente a questão, em estreita colaboração com entidades federais, que concordaram em ceder duas linhas da EFCB (do lado esquerdo, no sentido da quilometragem crescente entre D. Pedro e Deodoro), para implantação de um sistema metropolitano, de âmbito estadual, ficando as demais linhas, inclusive as de Leopoldina, para o serviço suburbano propriamente dito, atendendo regiões distantes, algumas já em território do Estado do Rio.

A Comissão criada sob a égide da Secretaria de Serviços Públicos da Guanabara e com representantes do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e da Rede Ferroviária Federal, chegou a equacionar o problema.

Mas a questão de maior importância a ser resolvida é a dos recursos, que serão vultosos, exigindo copioso material de importação. Há alguns anos, uma companhia formada para a execução do «metro» chegou a reunir capitais, provenientes de dotações orçamentárias do Estado e do lançamento de títulos públicos, mas a irrisória importância colectada justificou a dissolução da companhia, pelo Governo do Estado e a restituição do dinheiro aos subscritores.

E a situação continua a agravar-se, sem que o tráfego de superfície possa fazer face à exigência de transporte. Não haverá ruas que cheguem para conter os ônibus necessários à locomoção da popula-

Gazeta dos Caminhos de Ferro Transcrição

Na edição de 16 de Janeiro do semanário «Voz do Sul», de Silves, e na sua secção «À Sombra da Pantalha» dirigida por Carlos Sul, pseudónimo de um dos mais distintos jornalistas algarvios, saiu transcrito, integralmente, a crónica de Rebelo de Bettencourt dedicada aos 80 anos do poeta Emiliano da Costa.

Agradecemos a transcrição e as palavras amáveis que a antecedem.

Transcrição

O «Boletim do Caminho de Ferro de Benguela» de que são, respectivamente, Director e editor os srs. Luís M. Lamas de Oliveira e J. Martins Lopes, transcreveu, na sua edição de Fevereiro, de um dos últimos números da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», o notável ensaio «O significado ferroviário da expressão Movimento» da autoria do nosso ilustre colaborador Doutor em Engenharia Eduardo Ferrugento Gonçalves.

Gratos pela transcrição.

«O Boletim da Câmara dos Despachantes Officiais», continua a honrar-nos com a transcrição de pequenas notícias de interesse geral.

Agradecemos a distinção.

TURISMO

Vai inaugurar-se em Marvão uma «pousada»

Na pitoresca e histórica vila de Marvão, uma das mais preciosas jóias do Alentejo, vai entrar em funcionamento, por toda a próxima Primavera, a Pousada que o Secretariado Nacional de Informação adquiriu para receber, condignamente, os turistas.

Servida por caminho de ferro, estradas e carreiras de camionetas, a Vila de Marvão dispõe de diversos valores turísticos que contribuem para ser uma das terras mais visitadas do Alto Alentejo.

ção, nas horas de ponta. Sendo problema estadual, os habitantes da Guanabara, de qualquer forma, terão que suportar o ónus da manutenção do actual sistema, caro e demorado, ou o ónus da implantação do «metro», também muito alto, mas com capacidade de escoamento mais adequada à situação»

I Congresso Nacional de Turismo

Por iniciativa do Automóvel Clube de Portugal, inaugurou-se, na manhã de ontem, no salão de conferências e de exhibições cinematográficas do SNI, o I Congresso Nacional de Trânsito. Assistência numerosa. Alguns congressistas estrangeiros. Representadas as Ilhas Adjacentes.

Presidiu à sessão o Ministro das Comunicações, sr. engenheiro Carlos Ribeiro, ladeado, à direita, pelos srs. drs. Moreira Baptista, director do Secretariado Nacional de Informação, e Mário Madeira, presidente do Automóvel Clube de Portugal, e, à esquerda, pelos srs. engenheiro Miranda Coutinho, director-geral dos Transportes Terrestres, e dr. João Ortigão Ramos, presidente da Comissão Executiva do Congresso.

O sr. dr. Mário Madeira, que fez uso da palavra em primeiro lugar, depois de agradecer a presença honrosa do sr. Ministro das Comunicações, sublinhou o facto de o sr. eng. Carlos Ribeiro presidir ao grupo dos ministros europeus dos transportes interessados pela solução dos problemas de trânsito. Referindo-se à oportunidade e à necessidade do Congresso, elogiou a acção da Junta Autónoma de Estradas. E ao comentar que o sangue na estrada é «um dos preços mais caros por que o homem está a pagar o pecado original», acentuou:

— «Não têm culpa as máquinas modernas pelo uso imoderado que se faz delas. Não têm culpa aquelas que há muito deviam ter sido postas fora da circulação. Não têm culpa da indisciplina, da falta de cuidado, da imprudência, nem da modificação que se opera nos utentes que ao volante de um carro rápido sentem desenvolver-se defeitos que não sabem dominar».

Referiu-se ainda, às «nações jovens que complicam muito o trânsito no Mundo», comentando a propósito:

«Portugal há oito séculos circula pelo Mundo e não precisa que os outros lhe venham ensinar regras de trânsito. Que nos deixem trabalhar em paz!».

Falou em seguida o sr. dr. Moreira Baptista, que fez judiciosas considerações sobre turismo e os transportes, sublinhando que o número de acidentes pesa tanto em Portugal, que poderia ser de molde a levar os turistas a evitarem-nos. A concluir, afirmou:

«Um Congresso que procura contribuir para que

se evitem acidentes e para que se aumente a segurança na estrada é por si uma actividade relevante no turismo nacional».

O sr. Ministro das Comunicações, depois de endereçar felicitações ao Automóvel Clube de Portugal, pela sua iniciativa, disse:

«Vou dar umas duas ou três noções que me são próprias e me competem. Peço-lhes que me oiçam com toda a atenção. Este Congresso tem a maior utilidade e vantagem nos seus estudos para a diminuição de acidentes na estrada. Não somos, no entanto, um dos países piores. Muito longe disso. Mas, para o êxito do Congresso, é necessário que nele não sejam adoptadas certas «falsas ideias claras», que adquirem grande aceitação junto do público menos esclarecido.

«Expressar o desejo de que não haja mais acidentes de trânsito, que se proceda a uma reorganização total das estruturas, ou que o automobilista adquira, de um momento para o outro, educação cívica, é perfeitamente inútil. Cuidado, portanto, com a adopção de falsas ideias claras. Estou farto de as ler na Imprensa ou ouvir em parlamentos em que as pessoas as lançam, mas nada mais fazem».

As passagens de nível e os exames para condução

Depois de acentuar que «muitas vezes se pensa que a culpa é da Administração», referiu, por exemplo, que no caso das passagens de nível sem guarda, a sua supressão total ou substituição não é viável, nem nos próximos vinte anos, e que implicaria centenas de milhares de contos. A solução, segundo afirmou, é conseguir suprimir apenas algumas, enquanto nas restantes, «provavelmente 99 por cento», a responsabilidade terá de ser do automobilista.

Referiu-se, depois, a outra «falsa ideia clara», a que frequentemente se cita quanto aos exames para condutores, e provou a inviabilidade de estes constarem de seis provas, algumas delas, como se pretende, dependentes afinal das condições meteorológicas.

Observou:

«É preciso aperfeiçoar o sistema, sim, introduzindo nos exames mais dificuldades, mas de forma a que as provas continuem a ser viáveis. Quanto ao exame com seis provas ele é irrealizável. São estas falsas ideias claras que só podem conceber-se com objectivos demagógicos».

[Educação cívica deve ser exigida]

A seguir o sr. eng. Carlos Ribeiro alongou-se em considerações sobre o progresso da técnica que nas últimas décadas tem imensamente aumentado. Citou muito a propósito, que a máquina é «ilógica e disparatada» (aludindo ao facto de um líquido combustível trabalhar junto de peças que aquecem ao rubro e de a gasolina se queimar enquanto o óleo se não queima) e concluiu que era impossível às estruturas acompanharem o desenvolvimento da técnica, entendendo por estruturas a organização administrativa e política.

Analizou também a presente conjuntura nacional em que esforço e sacrifício se têm de traduzir por limitações na capacidade de trabalho e nos meios financeiros.

«Não esqueçamos — acrescentou — que se devem dar prioridade aos objectivos que estão muito acima da regularização do trânsito. É, por conseguinte, no factor humano, que nada custa, que nos devemos concentrar. É importante que o Congresso não faça crer ao País que se devem lançar grandes empreendimentos financeiros. O factor humano — educação cívica — é aquele que deve ser exigido acima de todos os outros.

E, depois de ter novamente aconselhado ponderação entre «o desejável e o possível»:

«É perigoso e falho de bom senso exprimirem-se ideias que ignorem a situação em que nos encontramos. É mesmo antipatriótico».

A difícil alteração do Código de Estrada

Dissertando sobre as críticas de que o Ministério das Comunicações pode ser objecto, afirmou:

—Desejaria que essas críticas fossem feitas com outra orientação. Utilizamos satisfatoriamente os recursos de que dispomos? Sim, ou não? Se esses recursos não estão a ser satisfatoriamente utilizados a falta é grave. Se estão, então é outra coisa.

Citou, a este respeito, que era perfeitamente inviável colocar mil guardas da P. V. T. nas nossas estradas, e aludindo à crítica como a desejava feita, disse:

—Uma tal crítica nunca a ouvi, o que demonstra que, muito exuberantes em criticar, nós, os portugueses, somos um tanto levianos. Temos de arranjar mais recursos que esperamos obter dentro de dois anos, mas de uma forma mais modesta.

Analizou, seguidamente, as publicações do Congresso, e referiu-se em primeiro lugar, na 1.^a secção do programa, ao que respeita ao Código da Estrada. A este respeito, demonstrou que era perigoso que o Código fosse alterado de seis em seis meses. No entanto, afirmou que se espera redigir, na reunião dos ministros europeus dos Transportes, um código de estradas europeu. «Leva mais de dois anos — disse — até que uma percentagem satisfatória de condutores recorde as últimas modificações introduzidas».

Ao abordar o problema da modificação das estruturas que há vinte anos se não efectua, afirmou que esta terá de ser feita lentamente, com a implicação de outros recursos financeiros.

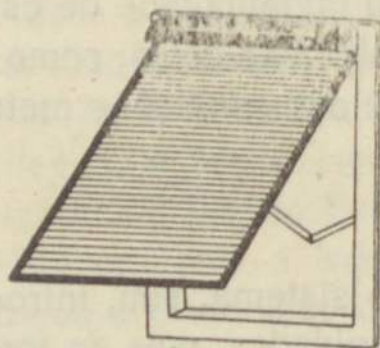
Perspectivas de novos encargos para os proprietários de veículos

«É possível — continuou — que o automobilista venha a pagar. O aumento de um imposto não me preocupa, se trazer benefícios. Andarmos de automóvel é pago pelos que o têm e pelos que o não têm. Ora o automóvel não paga a estrada senão numa pequena parcela, e o camião não a paga quase nada. Pois é provável que tenham de vir a pagar».

Acentuou, a seguir, que o homem de hoje se desloca desnecessariamente de automóvel nas grandes cidades, andando mais devagar do que no século passado em carros movidos por tracção animal. Depois de citar o que foi feito sem resultados estáveis em cidades como Los Angeles, afirmou que a cidade de Lisboa não tem problemas graves de trânsito, mas sim de indisciplina.

E o sr. Ministro das Comunicações encerrou as suas considerações dizendo:

«A falta de educação cívica é o fulcro da nossa má posição em matéria de acidentes rodoviários».

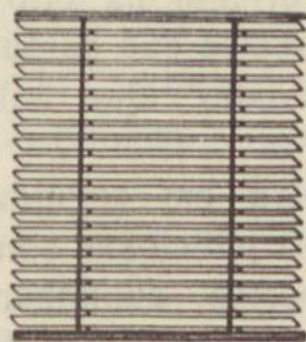


Estrela de Coimbra, Lda.

ESTORES METÁLICOS
E DE MADEIRA

METAL-SOL

(MARCA REGISTADA)



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

ASSUNTOS TÉCNICOS

Controlo Electrónico de Trânsito

A cidade de Munique gaba-se de possuir o entroncamento rodoviário com maior densidade de trânsito em toda a Europa: Stachus.

Na verdade, Stachus constitui complicado nó de cruzamentos nas imediações do centro da cidade, com volumes de tráfego que chegam a atingir os 1 800 veículos por faixa de rodagem, nas horas de ponta. Para complicar a situação, existe ali vasta rede de linhas de eléctricos e o movimento de milhares de peões é intensíssimo. A cidade de Munique tem agora em curso obras de remodelação da zona, com o objectivo de evitar os transtornos motivados pelo movimento desordenado de veículos e peões e na firme deliberação de não deixar que Stachus volte a ser, como era, fulcro de gigantescos engarrafamentos às horas de ponta. Para tal, peritos de trânsito e sinalização da Alemanha recorreram à colaboração duma firma Britânica de instrumentos electrónicos e concluíram pela necessidade de utilização dum cérebro electrónico, para controlo do trânsito neste ponto vital da cidade.

O plano que, para o efeito, elaboraram, e que pode vir a tornar-se extensível a todo o complexo citadino, traduz-se num sistema moderníssimo de regularização do trânsito. Apresentado o projecto às autoridades municipais pelos peritos encarregados de estudarem o problema, aquelas resolveram deliberar. Deslocaram-se aos Estados Unidos e ao Canadá para ali observarem os processos utilizados na resolução de problemas idênticos, e, muito particularmente, informarem-se dos resultados obtidos com a utilização de computadores na regularização e controle do trânsito. E chegaram à conclusão de que valia a pena experimentar o plano proposto pelos peritos.

Este plano fundamenta-se num conceito que raro se vê aceite fora da Grã-Bretanha: fundamentalmente, o trânsito controla-se a si próprio. Na verdade, o sistema avaliará por si mesmo o excesso de volume de trânsito em determinada artéria ou grupo de artérias, ajustando-se imediatamente ao melhor processo de prever o seu escoamento pela forma mais rápida, acelerando-o, por assim dizer, por uma série de sinais verdes. Munique possui muito elevado número de sistemas de semáforos que garantem sempre o escoamento desde que se conduza a uma velocidade fixa, e que serão integrados no novo sistema e adaptados às necessidades. Por outro lado, o cérebro electrónico vai ter um papel de relevo a desempenhar. Principiar-se-á com um sistema relativamente reduzido que, depois, consoante as exigências, se pode ir tornando sucessivamente mais complexo sem necessidade de alteração, mas apenas de expansão.

Procurou-se conseguir que, neste sistema, cada secção seja tão independente quanto possível. E, na verdade, cada secção funciona independentemente até ser chamada a trabalho de conjunto, quando as necessidades assim o exigirem. Em virtude da coordenação existente entre todas as secções, o âmbito do sistema vai sendo sucessivamente alargado, sem alteração nem necessidade de modificação no que já existe. Acresce ainda que o investimento inicial de capital é naturalmente mais pequeno e bem empregado do que com o estabelecimento imediato dum sistema tentacular.

O sistema de Munique principiara a funcionar com cerca de um oitavo das suas futuras dimensões. Um cérebro electrónico será ligado directamente aos semáforos de Stachus e a quatro outros grandes entroncamentos citadinos que escoam a maior parte do volume de trânsito que se dirige ou circula por Stachus. Detectores de radar em cada faixa de rodagem determinarão o volume e velocidade de trânsito, número de veículos que vão chegando a ritmo de escoamento. Da mesma forma, quanto aos eléctricos, o cérebro receberá as mais variadas informações (o número de elementos automaticamente fornecidos ao computador, só sobre o trânsito de eléctricos, vai a cerca de 200). De posse dessas informações, o computador estuda-as e analisa-as, comparando-as até com os horários estabelecidos, para determinar se a circulação de eléctricos se está a fazer segundo eles. Além disso, o computador, de posse dos elementos que as diversas secções lhe vão individualmente fornecendo, operará, por si mesmo, os semáforos, de forma a garantir o melhor escoamento possível consoante as condições de que, momento a momento, vai sendo informado. Até condições climatéricas, como chuva, neve ou gelo, influem nas decisões do cérebro. O sistema inicial entrará a funcionar no princípio do ano que vem. Com a experiência adquirida na sua utilização, os restantes sete oitavos do sistema regularizador do trânsito em Munique poderão ir sendo instalados, secção por secção, utilizando mais uns quatro ou cinco computadores em pontos estratégicos. A instalação do sistema completo, a abranger toda a cidade, poderá demorar uns tempos, mas de qualquer forma trata-se dum sistema que, em lugar de ser ultrapassado pelos anos, antes se vai aperfeiçoando e adaptando com a passagem deles. O preço do computador e equipamento do sistema inicial, de produção Britânica, orçará pelas 70 000 libras (cerca de 5 600 contos) mas já está calculado que as economias que permite realizar em diferentes aspectos chegam e sobram para justificar e pagar a instalação do sistema.

O futuro dos portos de Moçambique

Do Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique (número de Janeiro de 1965) recortamos, da página 10, intitulada «Perspectivas», as seguintes linhas de justo elogio às excelências dos portos de Moçambique.

«O futuro a Deus pertence!

Ninguém o duvida, mas alguma coisa depende de nós e é assim que olhando o futuro dos portos de Moçambique, nomeadamente o de Lourenço Marques, não podemos deixar de o encarar com confiança.

- O porto de Lourenço Marques tem a funcionar com toda a eficiência o seu cais de manuseamento mecânico de minérios;
- O Porto de Lourenço Marques ensaia a descarga de cereais por sistema mecânico;
- O Porto de Lourenço Marques ensaia a descarga mecânica de açúcar a granel;
- No Porto de Lourenço Marques é carregado mecanicamente o carvão;
- No porto de Lourenço Marques são descarregados por «pipe-line» os carburantes líquidos;
- O Porto de Lourenço Marques aumenta os seus cais acostáveis e ao longo deles existem as canalizações necessárias para o fornecimento de carburantes aos navios;
- O porto de Lourenço Marques adquire mais guindastes e outra maquinaria para manuseamento de cargas;
- O porto de Lourenço Marques constrói mais armazéns;
- O porto de Lourenço Marques continua a manter a sua tradicional fluidez;
- O porto de Lourenço Marques aumenta de ano para ano a tonelage manuseada (7 593 775 toneladas em 1964);
- O porto de Lourenço Marques, com tudo quanto vem de se referir, aumenta rapidamente a sua inesgotável capacidade;
- O porto de Lourenço Marques, em presença do seu trabalho, inspira total confiança nos seus utentes que nada destruirá;
- Os responsáveis, desde o Governo Central ao Governo-Geral de Moçambique e aos dirigentes portuários, sabem o que querem e para onde vão, encontrando sempre solução para os problemas que vão surgindo, ontem, hoje e amanhã.

O porto de Lourenço Marques é por isso considerado um dos melhores portos de África sem limitações e em pleno e permanente desenvolvimento, correspondendo sempre às necessidades dos vastos territórios do interior, à medida que o seu desenvolvimento se vai verificando.»

Dispositivo automático de paragem na Alemanha Federal

Continuam a equipar-se com comandos de paragem automática as linhas e o material circulante. Cerca de 10 mil quilómetros estão já concluídos, 1 200 quilómetros encontram-se em vias de conclusão e prevê-se fazer dentro em breve o início de trabalhos em outros 2 000 quilómetros de linha.

Aproximadamente 4 000 locomotivas possuem o dispositivo de segurança; ainda no decorrer deste ano serão equipadas com o dispositivo, mais 1 500.

Domingos Saraiva

Este notável pintor da «Festa Brava» vai expor na Sociedade Nacional de Belas-Artes

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que se interessa também, como não podia deixar de ser, pelos assuntos e problemas turísticos — foi o comboio que, primeiro do que qualquer outro meio de transporte, descobriu a paisagem portuguesa — não cumpriria totalmente a sua missão se não se interessasse igualmente pelos nossos pintores paisagistas e, principalmente, por esses artistas que buscam, nas suas telas, dar expressão eloquente e duradoura aos episódios da festa nacional dos toiros — grande cartaz de atracção turística.

A lição e o exemplo vêm-nos de Espanha. Não só os seus museus e as suas praias chamam ao país vizinho os turistas de todo o mundo; não só as suas cidades características — mas também em grande parte, as suas grandes corridas de touros? em muitas das quais — com gratidão e desvanecimento o devemos confessar — entram toureiros portugueses — concorrem para fazer da gloriosa nação irmã um dos mais aliciantes cartazes internacionais de turismo. Tudo quanto se fizer, em Portugal, pelo prestígio da Festa Brava, é para bem do turismo português e de uma nobre tradição nacional.

Entre os artistas que mais têm procurado, com talento, paixão e verdade, servir na pintura a festa brava dos toiros, figura o notável pintor Domingos Saraiva. Pintor e desenhador, artista, que já pisou, como toureiro, as arenas de muitas das nossas praças, sabe duplamente da sua arte — e se assim não fora, como nos poderia pintar, com tanta exactidão e aliciente encanto, as fases de uma lide, os maiores e os campinos, toiros e pegadores?

Domingos Saraiva, que já domina um grande público, vai reaparecer ao público de Lisboa, na Sociedade Nacional de Belas-Artes, de 16 a 25 de Março, com uma das suas melhores colecções de quadros. Vai ser um novo êxito. Mais artista do que nunca, o pintor vai apresentar-nos, ao lado das paisagens líricas de Sintra, Mem-Martins, umas dezenas de pinturas de apologia à «Festa Brava».

Artistas como Domingos Saraiva são sempre bem-vindos.

Setúbal — zona turística

Arranjo do Largo da Estação do Caminho de Ferro

Iniciaram-se os trabalhos do arranjo do Largo da Estação do Caminho de Ferro da cidade de Setúbal, que virão a completar, num feliz conjunto, a urbanização da «Praça do Brasil».

Obtido o acordo da C. P. para a realização do projecto, que tinha sido submetido à sua apreciação, os referidos trabalhos começaram pela demolição, a partir do extremo Norte, próximo da azinhaga dos Trabalhadores, do muro de suporte dos terrenos que pertencem àquela Companhia, de modo a permitir o futuro alinhamento da Estrada para Palmela que, completada que seja a urbanização da grande área que se prolonga até à Avenida de Manuel Maria Portela, ficará no enfiamento desta mesma Avenida, desaparecendo a curva actualmente existente.

A populosa cidade de Setúbal continua, pois, a progredir e embelezar-se.

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)

Exigir que se não alterassem para menos as dimensões dos perfis transversais aprovados, podendo permitir o seu aumento uma vez que ficasse invariável a largura da via propriamente dita.

Em geral, fazer executar os taludes de quaisquer terraplenagens tais como tinham sido aprovados nos perfis transversais, devendo, todavia, reclamar variações naqueles, bem como revestimentos, muros de sustentação, drenagens, etc., se circunstâncias imprevistas o exigissem.

Fazer construir as obras de arte segundo os tipos que merecessem a aprovação do Governo e com os materiais que satisfizessem às condições impostas pela Administração superior, devendo contudo consentir e mesmo reclamar as modificações de forma e dimensões que pudessem assegurar a estabilidade e duração das obras, sempre que se achassem comprometidas por uma causa qualquer imprevista.

Exigir que o balastro tivesse as qualidades de permeabilidade e elasticidade necessárias e uma espessura conveniente.

Cuidar que as travessas, os coxins, as cunhas, as talas (éclisses), os carris, e em geral todas as peças do material fixo da via e das estações, tivessem a forma, as dimensões, o peso e todas as outras qualidades que os contratos e cadernos de encargos exigissem ou que fossem prescritas pelo Governo em conformidade com os mesmos contratos, e verificar, segundo as prescrições destes, o seu emprego e colocação.

Exigir que as obras fossem construídas com a perfeição e solidez necessárias, segundo os preceitos da arte das construções.

Submeter à decisão do Governo, depois de competentemente informadas, as reclamações das Companhias sobre as expropriações necessárias para o estabelecimento dos caminhos de ferro.

No caso de pedido de uma companhia, relativamente ao levantamento de uma parte do depósito de garantia ou do pagamento da subvenção, quando

a houvesse, informar o Governo, em conformidade com o que se achasse determinado no respectivo contrato.

Para o desempenho das suas funções deveriam os Engenheiros Fiscais seguir os trabalhos nas suas diversas fases e desenvolvimento, tomando as notas e fazendo coligir os documentos que pudessem servir para a descrição completa das vias férreas, de cuja fiscalização se achassem encarregados, a qual deveria ser enviada ao Governo quando estivessem concluídos os trabalhos; isto além do Relatório que sobre o andamento das obras deviam remeter mensalmente à Direcção-Geral das Obras Públicas.

Levariam os mesmos engenheiros ao conhecimento da Administração superior, segundo as informações que lhes deviam fornecer as Companhias, as condições técnicas dos diversos contratos de empreitada geral e particular, assim como as relativas ao fornecimento dos materiais.

Quando os Engenheiros Fiscais entendessem que os trabalhos de caminho de ferro não eram feitos segundo as regras de arte ou que se não executavam conforme as cláusulas dos contratos e cadernos de encargos, disso avisariam os engenheiros das Companhias ou Empresas; deveriam em seguida intimar as Direcções das Companhias à suspensão das obras, se a julgassem necessária, dando imediatamente parte ao Governo desta resolução.

Os trabalhos suspensos por esta forma não poderiam ser continuados senão em conformidade com as indicações dos mencionados Fiscais ou por ordem expressa do Governo, a qual lhes seria comunicada.

Quando pela marcha dos trabalhos se reconhecesse que um caminho de ferro não poderia ser aberto à exploração no prazo estipulado no contrato, deveria a Divisão Fiscal respectiva avisar o engenheiro da Companhia para que esta acelerasse convenientemente a construção, e fazer subir ao Governo as suas observações a tal respeito.

O pessoal de cada Divisão Fiscal de Construções seria composto:

De um Engenheiro-Chefe de secção para cada secção de 100 Km, e um condutor e dois operários para cada troço de 25 Km em construção.

De um Engenheiro-adjunto do Fiscal ou de um condutor Chefe do Expediente, um escrivão, dois desenhadores, e um servente, para o serviço de secretaria da Divisão.

Seriam especialmente encarregadas as Divisões Fiscais de Exploração de coligir:

— O estado da via férrea, das estações e seus acessórios, dos aterros e trincheiras, das obras de arte e das vedações;

— O estado das máquinas fixas e locomotivas empregadas na tracção dos comboios e em geral de todo o material circulante de exploração;

— O serviço nas estações;

— O serviço dos comboios, tanto de passageiros como de mercadorias e mistos, e em geral tudo quanto dissesse respeito ao movimento das linhas férreas;

— Fariam cumprir pelas Companhias concessionárias, ou pelos arrendatários da exploração dos caminhos de ferro, os regulamentos de Polícia e Exploração que tivessem recebido a aprovação do Governo.

— Deveriam fiscalizar o emprego dos artigos importados livres de direitos e certificar a necessidade da sua importação.

Também teriam provisoriamente a cargo estas Divisões Fiscais de Exploração, o serviço de fiscalização comercial e administrativa. Para este fim haveria um ou mais Inspectores comerciais que, sob as imediatas ordens do Engenheiro Fiscal de cada Divisão, seriam especialmente incumbidos de fiscalizar:

a) O modo de aplicação das tarifas adoptadas;

b) A execução das medidas aprovadas ou prescritas para a recepção, registo, transporte e entrega de bagagens, mercadorias e recovagens, e especialmente o serviço das estações;

c) A execução das medidas aprovadas ou prescritas para que o serviço dos transportes não fosse interrompido nos pontos extremos das linhas que comunicavam entre si;

d) As condições dos contratos que as Companhias fizessem com quaisquer empresas de transportes ou com particulares, denunciando todas as infracções do princípio de igualdade de tarifas e qualquer outra irregularidade ou injustiça que se praticasse no transporte da mercadoria.

e) Da mesma forma seriam encarregados os Inspectores comerciais da fiscalização que competia ao Governo exercer no que respeitava ao movimento de passageiros e de mercadorias nos caminhos de ferro, aos gastos que neles se fizessem

para a conservação, reparação e exploração e as receitas mensais que obtivessem;

f) Finalmente, exerceriam estes empregados todas as atribuições que lhes fossem marcadas nos regulamentos especiais que se pudessem fazer no futuro, para casos particulares.

Além do Engenheiro Fiscal, de um Engenheiro subalterno e dos Inspectores comerciais, havia em cada Divisão Fiscal de Exploração:

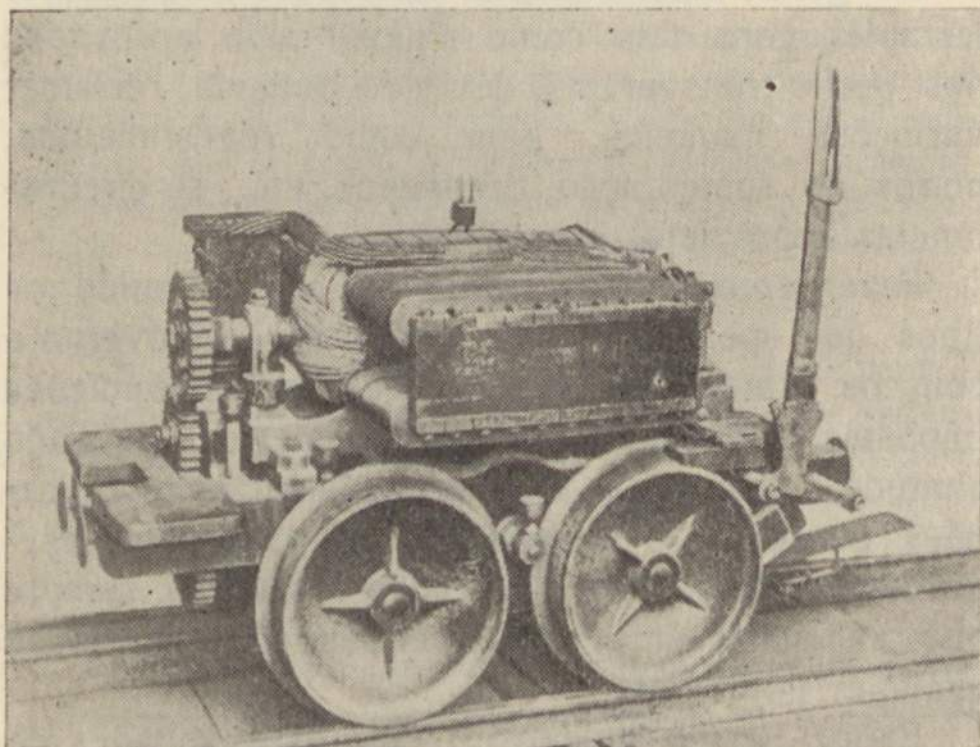
— Para o serviço de secretaria, um Chefe de Expediente, dois escrivães e um servente;

— Para a Inspecção do Movimento, o número suficiente de agentes fiscais para que sempre pudesse vir um em cada comboio de passageiros ou misto; este número não deveria exceder em regra a dos comboios diários e mais um;

— Para a via, um agente fiscal para cada troço de 30 Km e um condutor para cada secção de 60 Km.

Disposições gerais

Os Engenheiros Fiscais, ou quem as suas vezes



A primeira locomotiva eléctrica do mundo construída pela Siemens, que entrou pela primeira vez ao serviço, no dia 31 de Maio de 1879, na Exposição Internacional de Berlim

fizesse, deveriam rubricar e numerar as folhas dos livros de registo e assinar todos os ofícios, mapas e mais documentos que remetessem à Direcção-Geral das Obras Públicas ou às Companhias.

Deveriam os mesmos Engenheiros resolver, de acordo com as Companhias, Empresas ou arrendatários das explorações, as dificuldades ordinárias que se apresentassem no decurso da fiscalização; no caso, porém, de dúvida ou desacordo, teriam de dirigir-se ao Governo, pela Direcção-Geral de Obras Públicas, para que o assunto fosse resolvido por ele, em conformidade com as Leis, contratos e regulamentos em vigor.

Por decisão especial do Governo, seriam feitas, no pessoal das Divisões Fiscais, as alterações que as necessidades do serviço aconselhassem.

(Continua)

O Arsenal do Alfeite

A sua capacidade de trabalho e o problema de mão-de-obra

RECEBEMOS, com o interesse que sempre nos merecem e despertam todos os documentos que assinalam os mais honrosos factos da vida e do trabalho nacionais, o Relatório e Contas do Arsenal do Alfeite, referentes ao ano de 1963. Ao ilustre Conselho de Administração deste departamento do Ministério da Marinha agradecemos a penhorante oferta.

Baseada nos elementos estatísticos da actividade do Arsenal dos últimos anos, a Administração entendeu proceder ao estudo das possibilidades do estaleiro, no que se refere a meios de querengem, cais acostáveis e capacidade real das suas instalações e equipamentos e para a reparação de navios da Armada. Concluiu-se desse estudo que podem ser beneficiados anualmente, em seco, 50 navios de superfície e 3 submersíveis, considerando-se para cada navio duas docagens anuais. Além dessa vantagem as pontes-cais e o cais acostável permitem ter simultaneamente em fabrico 10 navios, ficando ainda espaço livre para uma ou duas construções em acabamento. Assim — esclarece-nos o Relatório —, o Plano Inclinado pode, por si só, resolver o problema das beneficiações do fundo dos navios do tipo dos que ali habitualmente são beneficiados e as pontes e cais são suficientes para reparação de 50 navios, anualmente.

Com base nestes números, a Administração pôde estabelecer os quadros do pessoal de cada profissão correspondentes à máxima capacidade do Arsenal, exclusivamente para as reparações dos navios da Armada e para a construção de pequenas embarcações. Esses quadros perfazem o total de 1 980 operários, ajudantes e serventes.

O aumento do número e da eficiência dos trabalhos no Arsenal do Alfeite tem sido e continua a ser a constante preocupação dos Administradores. Efectivamente, nesta ordem de ideias, estudou-se, igualmente, a possibilidade de reparação de maior número de navios e o investimento para a necessária ampliação das instalações e equipamentos do Arsenal, daí resultando o poderem aumentar-se o número de navios a beneficiar no Plano Inclinado para 60 e o número de navios a reparar anualmente para 65.

O Relatório informa-nos, a seguir, que, pelas suas características e instalações com que foi dotado para que se obtenha o máximo aproveitamento de mão-de-obra, tem o Arsenal vantagem em manter a construção de navios. De facto — sublinha o Relatório, na Introdução —, o trabalho das reparações é sempre irregular, sobretudo quando, como agora, não é possível estabelecer regimes de periodicidade para os fabricos dos navios, devido à árdua tarefa que a guerra no Ultramar impõe à Armada. Para a construção de navios, há, pois, que estabelecer os quadros do pessoal necessário, além dos estabele-

cidos para as reparações, de acordo com o planeamento das construções, daqui resultando, implicitamente, a necessidade de um programa de construções estabelecido com a antecedência necessária para permitir o recrutamento e preparação do pessoal especializado indispensável.

O Relatório continua a fornecer-nos elementos de muito interesse acerca da orgânica do Arsenal do Alfeite. Assim, simultaneamente com o referido estudo, houve que fazer a revisão dos quadros do pessoal técnico e administrativo, atender à preparação de dirigentes e mão-de-obra especializada, reorganizar serviços, criar e estruturar outros, de modo a o Estaleiro poder acompanhar a evolução técnica e os novos métodos de organização e trabalho das modernas empresas industriais.

Sobre pessoal e mão-de-obra especializada o Relatório não nos oculta os embaraços que dificultam a acção da Administração e o curso dos trabalhos. Olçamos, mais uma vez, o que nos diz o Relatório:

«É decisão firme da Administração independentemente da promulgação da nova Orgânica do Arsenal, cujo estudo de há anos a esta parte tem passado por várias vicissitudes, pôr em execução, na medida das suas possibilidades, o plano de acção já iniciado no ano passado e parcialmente em desenvolvimento em 1963, apesar das inúmeras dificuldades a vencer, a fim de modernizar progressivamente os métodos de trabalho, de modo a obter o aumento de produtividade na actuação geral do estaleiro. Neste aspecto, há que salientar a criação do Serviço de Normalização e Classificação (SNC) e a do Serviço de Formação de Pessoal (SFP) integrados na Direcção Adjunta da Administração.»

Quanto à saída de pessoal operário para empresas onde é melhor remunerado, fenómeno a que o Relatório de 1962 fez referência, o facto continuou a processar-se em ritmo crescente no ano de 1963.

No 2.º semestre de 1962, pediram a sua demissão, para exercer as suas funções noutras empresas, 44 operários, ao passo que no decurso de 1963, o número de demissões ascendeu a 114, não incluindo os aposentados, que foram 35.

E o Relatório faz, a propósito, este esclarecimento:

«E o problema é tanto mais grave quanto a sua substituição se torna dificultada pela falta da mão-de-obra especializada e pelos benefícios de ordem social que os assalariados da indústria privada usufruem em relação aos do Estado, desde a assistência na doença, ao direito a licença sem perda de salário, que o assalariado do Estado só atinge ao cabo de cinco anos de serviço.»

O Relatório é ilustrado com diversas gravuras referentes às fases de construção e lançamento de várias unidades construídas no Arsenal do Alfeite.

IV Centenário do Rio de Janeiro

Pequenos livros ilustrados sobre a cidade

Por iniciativa da FAB (Força Aérea Brasileira) — que pretende assim colaborar activamente com a Comissão promotora das festas do IV Centenário do Rio de Janeiro — serão lançados de aviões que voarão em certos dias sobre a Cidade dez mil livrinhos ilustrados com a história resumida da cidade do Rio de Janeiro e do Estado da Guanabara.

Esta iniciativa repete uma outra levada a efeito o ano passado e que alcançou enorme êxito: durante a Semana da Asa, em São Paulo, aviões da FAB sobrevoaram a cidade lançando no espaço milhares de biografias de Santos Dumont.

O autor da história resumida do Rio e da Guanabara é o professor Marcelo Ipanema, da Pontifícia Universidade Católica, que dividia o seu trabalho em vinte e três pequenos capítulos.

Entre os «Cariocas Honorários» figuram dois grandes industriais portugueses

Tal como acontece desde 1956, na data em que se festeja o padroeiro da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, também este ano o jornal «O Globo» escolheu os seus «cariocas honorários», desta vez com a referência especial de se tratar de eleitos para o ano do IV Centenário da Cidade.

Coube a escolha às seguintes pessoas: Wanda Koslovska, polonesa, com 23 anos de Brasil, actualmente Presidente do Ambulatório da Praia do Pinho, que atende a doze mil famílias; João Silva, português, com 35 anos de Brasil, grande industrial, fundador de uma indústria de carroçarias na Guanabara e hoje Presidente do Conselho deliberativo do Clube de Regatas Vasco da Gama; Paulo Zimmerman, suíço, responsável pela introdução de uma indústria de curtume no Rio de Janeiro; Carlos Pereira, português, também grande industrial, figura destacada nos meios da Indústria Química; Donald Lefevre Wright, norte-americano, com serviços prestados ao desenvolvimento da indústria de produtos eléctricos no Rio de Janeiro; Padre Damiano Rodin, sacerdote croata, Vigário em Senador Camará, que muito se tem destacado pela sua obra social; Isabel Pons, pintora e gravadora espanhola, por se ter adaptado à vida do Rio de Janeiro, projectando a cidade através dos seus trabalhos artísticos; Josif Landau, engenheiro electrotécnico romeno há muitos anos radicado no Brasil e fundador de diversas empresas de engenharia; Alfredo Jurzikowsky, industrial polonês, pioneiro da Mercedes-Benz do Brasil e propulsor de obras sociais nas favelas; Anton von Santis, engenheiro químico suíço, fundador também de várias indústrias no Rio, e, muito em especial, da Câmara Suíça de Comércio e Indústria do Brasil; Stanislaw Barcinski, polonês, proprietário de uma das

Setúbal e o Turismo

Uma nova e bela unidade hoteleira

No sábado, 13 do corrente, registou-se em Setúbal um grande acontecimento: a inauguração oficial da «Providência Turística da Quinta de S. João», à Rua de Almeida Garrett, nova e elegante unidade hoteleira que se fica a dever à iniciativa de dois prestimosos setubalenses: sr. Rafael Croner Torres e sua esposa, sr.^a D. Maria Manuela Rodrigues Croner Torres.

Instalada numa casa cuja construção data do século XVII, integrada no conjunto histórico do antigo Convento de S. João, mosteiro de freiras domínicas fundado por D. Jorge de Lencastre e sua mulher, de que se mantêm intactos os claustros e a igreja que só por si é uma notável peça de Museu, a nova pensão residencial, dotada de todo o conforto moderno, mas sem quebra do ambiente de épocas passadas que um requintado gosto artístico de decoração faz realçar, constitui uma pequena mas preciosa unidade hoteleira que valoriza a alto nível o nosso apetrechamento turístico.

A Residência da Quinta de S. João é constituída, inicialmente, à base de cinco quartos, todos com instalações higiénicas privativas, estando no plano dos proprietários elevar esse número a dezasseis.

Assistiram à inauguração oficial da Residência Turística da Quinta de S. João numerosos convidados de alta qualidade, entre os quais o chefe do distrito, sr. dr. Miguel Rodrigues Bastos, e esposa; e os srs. dr. Francisco Corrêa Figueira, presidente da Comissão Regional de Turismo, e esposa; dr. Manuel Seabra Carcajeiro e esposa; dr. Manuel Constantino de Góis e esposa; dr. juiz ajudante António de Campos, dr. Filipe Charters Câmara de Oliveira e esposa; eng. Rodrigues Aleixo e esposa, dr. Gaston de Sousa e esposa e dr. Jorge Botelho Moniz.

Felicitemos a nobre cidade de Setúbal por, ao lado dos seus atractivos naturais, possuir para receber os seus numerosos visitantes, mais uma bela unidade hoteleira.

Amar uma terra não consiste em querer-lhe muito bem; é também servi-la o melhor possível. Esse é o exemplo e essa a lição que nos acabam de dar, com tanto civismo, os distintos setubalenses, sr. Rafael Croner Torres e sua esposa, sr.^a D. Maria Manuela Rodrigues Croner Torres.

mais antigas galerias de arte da cidade e impulsor de organizações artísticas e culturais; Enrique Perez Irueta, argentino, ligado à Associação de Directores de Vendas e à Associação Cristã de Moços e Paulo Rónai, escritor húngaro, que tem contribuído em muito no estrangeiro para um maior e melhor conhecimento do Rio de Janeiro e das letras Brasileiras.

Livros e Autores

Droga Fatal — Romance policial de Anthony Berkeley.

Anthony Berkeley é um dos mais reputados romancistas policiais do nosso tempo e um dos muitos cultores deste género literário que a colecção «Vampiro», da editorial «Livros do Brasil» apresentou entre nós. «Erro Judiciário» foi a primeira das suas obras a aparecer em Portugal — e foi, para o leitor português — uma completa revelação. Seguiram-se-lhe «A Festa da Enforcada», «O Mistério dos Bonbons Envenenados» e «Os Crimes das Meias de Seda». «Droga Fatal» vem assinalar agora com mais uma pedra branca a carreira a todos os títulos notável deste escritor cuja engenhosa fantasia e arte de escrever têm constituído motivos de constante aprazimento para os apreciadores de boa literatura policial. «Droga Fatal» poderia intitular-se igualmente «o morto defende o criminoso». A forte originalidade desta obra fica perfeitamente revelada nesta frase, para muitos desconcertante, mas que traduz fielmente a realidade desta obra singular. Será difícil, senão mesmo impossível, encontrar um escritor que melhor saiba iludir a expectativa do leitor e que tão bem como Berkeley seja capaz de manter a indecisão sobre a verdade desde a primeira até à última página — no pleno rigor desta expressão. A tradução de «Droga Fatal» foi realizada por E. Läss, que já traduzira também «Os Crimes das Meias de Seda». A capa, muito sugestiva, é da autoria do pintor Lima de Freitas.

Caminhos de Ferro Ultramarinos

ANGOLA

Foi concluída recentemente nas Oficinas-Gerais do C. F. B., em Nova Lisboa, a construção de dois vagões-cisternas, que já se encontram ao serviço. Os seus reservatórios, com capacidade de 38 m³, foram fabricados pela «Sorefame», no Lobito.

Todos os restantes componentes dos vagões, com excepção dos rodados, foram fabricados nas Oficinas-Gerais.

A sua tara é de 20,5 toneladas; o comprimento é de 12,22 metros.

Estes dois vagões-cisternas, que receberam os números 28 201 e 28 202, destinam-se, em princípio, ao transporte de água para abastecimento das locomotivas, mas poderão ser utilizados, se necessário, para combustíveis líquidos.

Foram postos a circular provisoriamente com chumaceiras planas, mas o projecto inclui rodados de rolamentos, que serão montados logo que estejam concluídas negociações em curso com a empresa de rolamentos «Timken».

Imprensa

Falecimento de António Feio, fundador do semanário «Actualidades»

Em França, vítima de brutal desastre de viação, faleceu o distinto jornalista sr. António Feio, fundador e director do semanário «Actualidades», que se popularizou rapidamente. Tinha talento e personalidade este malogrado António Feio.

Com a sua morte, que profundamente deploramos, não desaparece, porém, o semanário a que transmitiu o melhor do seu coração e do seu espírito. Os seus camaradas de redacção e administração vão dar-lhe continuidade. Silva Nobre, um dos seus dedicados companheiros de trabalho, vai assumir a direcção do «Actualidades».

Lamentando o falecimento de António Feio, desejamos aos continuadores do «Actualidades» o melhor êxito.

«Revista Ferroviária»

A prestigiosa «Revista Ferroviária», que se publica no Rio de Janeiro sob a direcção do ilustre jornalista Jorge de Moraes Gomes, completou, com o seu número de Dezembro de 1964, um quarto de século.

Na data da sua fundação, poucas e de circulação irregular eram as revistas especializadas em assuntos ferroviários, quando o engenheiro de caminhos de ferro era obrigado, para se actualizar, a lançar mão de revistas estrangeiras que, na maioria dos casos, publicavam artigos e notícias regionais de pouco interesse para os leitores das redes ferroviárias estrangeiras.

Daí a ideia de se editar uma revista de circulação mensal. Foi em Janeiro de 1940 que essa ideia se concretizou, quando apareceu o primeiro número da «Revista Ferroviária». Foi um êxito. E desde o seu início até hoje, o seu jubileu de Prata, tem tido a colaboração notável dos mais distintos profissionais do ferroviário brasileiro.

Pelo jubileu de Prata da «Revista Ferroviária», saudamos o seu ilustre Director e todos quantos concorrem para o prestígio desta publicação.

Nova linha de minérios no Congo

Um consórcio franco-anglo-americano completou em três anos a construção de 277 km. de via. Esta linha ligará o «Monte Binda», término do funicular da mina de manganês de Manda (Gabão), a Dalise e à linha ferroviária Brazzaville — Pointe Noire, porto de embarque dos minérios para a Europa. A nova linha é da bitola de um metro e é constituído por carris de 30 kg/m., colocados sobre travessas de aço. Os carris têm 12 metros de comprimento, mas foram submetidos a diversos processos de soldadura.

Sua Excelência, o Turismo...

Notícias e Sugestões

Depois de aturadas diligências por parte do sr. presidente da Câmara de Montijo, está já em organização a nova Comissão das *Festas Populares de Montijo*, a que fica a presidir o sr. João Machado.

* * *

■ O Governador Civil de Aveiro, sr. dr. Manuel Lousada, reuniu-se com as Comissões Municipais de Turismo com vista ao estudo de diversos problemas de maior interesse para aquele distrito.

■ Para o restauro dos velhos «Passos» da vila de Porto de Mós, já se encontram concluídos e vão ser colocados os painéis de azulejos policromados com figuras da Via Sacra. Estes painéis irão ornamentar o interior das referidas capelas, tão visitadas por turistas.

* * *

—No Paço Ducal de Guimarães o número de visitantes durante o ano de 1964 foi de 37423, dos quais 4357 estrangeiros.

* * *

O Skat Club de Lisboa recebeu na sua sede o sr. dr. Jorge Dias, director dos Serviços de Turismo da Casa de Portugal em Nova Iorque, a quem prestou homenagem pela sua acção em prol da promoção turística portuguesa nos Estados Unidos.

* * *

O sr. eng. Arantes e Oliveira, titular da pasta das Obras Públicas, sugeriu a construção de um edifício próprio, com a participação do Estado, para o Museu Arqueológico de Beja. A ideia foi logo aceite pela Junta Distrital, a que preside o dr. José Gonçalves Fagulha, e pela Câmara Municipal, da presidência do Dr. Joaquim Vilhena, e ambas as entidades resolveram construir um edifício destinado principalmente a esse fim, com dependências anexas, mas separadas, onde ficarão instalados os serviços da prevista Comissão Municipal de Turismo.

* * *

Na Murtosa, na estrada marginal, um pouco ao norte da ponte da Varela, vai ser construído um grande hotel, cujo projecto, remetido pelo S. N. I. ao Município daquele concelho, está em estudo, e, ao que parece, começará em breve a sua edificação.

Trata-se de uma unidade hoteleira de grande capacidade e com todos os modernos requisitos de comodidade e conforto, que incluirá «snack-bar», piscinas privativas e pública, «dancing», etc. — Importante empreendimento, de largas perspectivas, muito contribuirá para valorizar esta atraente zona turística.

Nota final

As «Frigideiras» de Braga

O «Jornal de Notícias» do Porto, publicava, recentemente, a seguinte nota, para cujo conteúdo chamamos a atenção de quantos, no nosso país, apreciam a autêntica cozinha nacional. Um povo que não preza as suas tradições, perde a sua nobre personalidade e corrompe o seu carácter.

Por um abastardamento incompreensível continuam a insistir algumas casas de Braga na inclusão, nas ementas, dos indigestos acepipes, mais generalizado «hors d'oeuvre», ou outros pratos de

A Filatelia e a propaganda dos Açores

O ananás de S. Miguel vai ser incluído numa emissão de selos

Segundo o ofício que, abaixo, reproduzimos, e foi enviado ao «Diário dos Açores» pelo sr. dr. Eduardo de Andrade Pacheco, digno vogal da Comissão Administrativa do Grémio dos Exportadores de Frutas e Produtos Hortícolas de S. Miguel, vemos que deverá ser feita uma emissão de selos do ananás micalense, embora não seja comemorativa do centenário da sua exportação:

. . Senhores directores do «Diário dos Açores»

Ponta Delgada

Porque o jornal de que V... são mui dignos directores tem vindo a dedicar-se (nomeadamente no número de 2 de Abril de 1964) ao problema da emissão pelos C. T. T. de um selo em que se aluda ao ananás produzido nesta ilha, cujo interesse publicitário foi desde logo salientado por este Grémio quando sugeriu, a quem de direito, o projecto que parece agora ir efectivar-se, temos o gosto de participar a V... que, em resposta a um nosso ofício de 13 de Fevereiro último, o ex.^{mo} eng.^o director dos Serviços Industriais dos C. T. T. nos informa de que:

a) — conforme tive ocasião de expor ao ex.^{mo} sr. dr. Gamboa de Vasconcelos, foi superiormente autorizada uma emissão de selos dedicada aos Açores.

Não se trata duma emissão especialmente dedicada ao ananás micalense, mas aos vários motivos de interesse económico e turístico do Arquipélago, em que o ananás será, naturalmente, lembrado;

b) — a emissão encontra-se na fase artística da sua preparação, isto é, estudam-se os motivos a focar e preparam-se os desenhos respectivos.

Como é fácil de compreender, trata-se da fase mais delicada de qualquer emissão dado o cuidado com que os respectivos trabalhos têm de ser conduzidos a fim de a tornar o mais objectiva possível e de manter o nível artístico das nossas emissões.

Não me é possível, por isso, dar a v. ex.^a qualquer garantia sobre a data em que em que a poderemos pôr a circular.»

Desejamos aproveitar esta oportunidade para agradecer a V... a forma por que têm secundado este e outros problemas de iniciativa deste Grémio, subscrevendo-nos, com os melhores cumprimentos.

A bem da Nação

Pela Comissão Administrativa

EDUARDO DE ANDRADE PACHECO

baptismo afrancesado e onde muitas vezes também pontifica o molho inglês...

Somos por um regresso à boa, saudável e digestiva cozinha bracarense, largo e variado manancial que o grande e famoso Brillat-Savarin não hesitaria em copiar e recomendar.

Se os nossos poucos hoteleiros e hospedeiros quiserem encarar este problema a sério, estudando e combinando as «ementas» com a «prata da casa», supomos que muito poderão lucrar, valendo-se vantajosamente de galináceos, carnes picadas, bacalhau e outras espécies de peixes, abundantes na orla minhota.

Já repararam que o «arroz de frango», a saborosa sopa seca, o bacalhau recheado, o caldo verde ou as famosas frigideiras de Braga primam pela ausência nas modernas ementas?

E por que em vez de um «consomé» se não escolhe a boa e saudável sopa com a saborosa hortaliça dos quintais bragueses?



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

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
ZAMBIA E RODÉSIA

MOÇAMBIQUE

REPÚBLICA DA AFRICA DO SUL

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

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

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

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



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

Manual do Viajante em Portugal

em preparação a 9.ª edição

II Volume (Províncias)

TOSSE?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL