



Gazeta dos Caminhos de Ferro

ANO LXXVIII

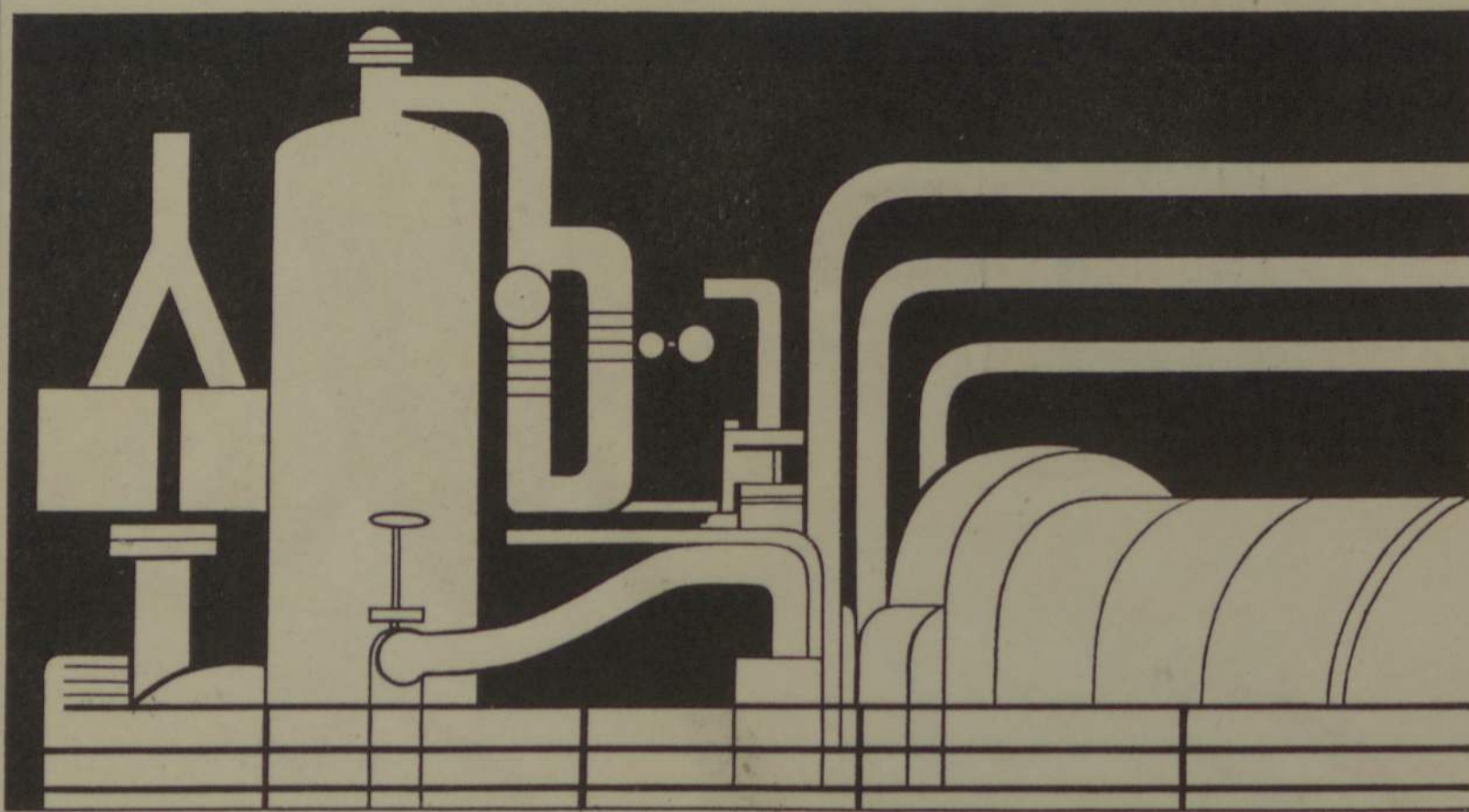
N.º 1861

1 DE JULHO DE 1965

MOBIL AO SERVIÇO DA ECONOMIA

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

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

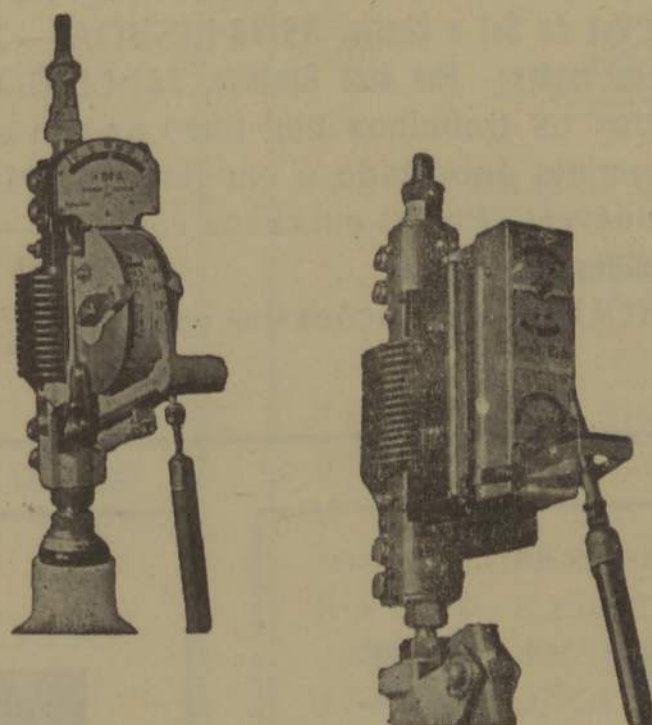


ECONOMIA SERVIÇO

Mobil Oil Portuguesa



RELÉS



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

SOC.DE ELECT. **BROWN BOVERI, LDA.**
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.º • TEL. 23411 • PORTO



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787 — A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal — 1965

Seguros contra FOGO, LUCROS CESSANTES, TREMOR DE TERRA, AGRÍCOLAS, QUEBRA DE VIDROS, AUTOMÓVEIS, RESPONSABILIDADE CIVIL, ACIDENTES PESSOAIS, MARÍTIMO, ROUBO, RESPONSABILIDADE PÚBLICA, VIDROS, TRANSPORTES TERRESTRES, AÉREO, TELEVISÃO, etc.

Agentes Gerais: **JOÃO ARCHER & C.^A — PORTO**

TELEFONES: 22643/4 — 34947

Em LISBOA: **COSTA DUARTE & LIMA, L.^{DA}**

Avenida da Liberdade, 42, 1.º - Esq.

Telefones: 366051/52/53

J. CARTAXO — FABRICAÇÕES METÁLICAS

(Antigas firmas JOSÉ DA SILVA CARTAXO e ALBERTO DA SILVA & IRMÃO, L.DA)
SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

Fábrica: Rua do Sol a Chelas, 36-38-LISBOA — Telefones: 84 06 36 - 84 84 74

Escritório e Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131-LISBOA — Telefone: 32 44 63

Estruturas metálicas — Todos os trabalhos em ferro na sua especialidade — Caixilharias e frentes de estabelecimentos em alumínio anodizado e em ferro de vários sistemas — Cúpulas e lavadouros para cozinhas, em aço inoxidável — Portas em chapa cunhada — Cofres tipo monobloco, de uma e duas portas — Portas para cofres fortes.

EQUIPOU E COLABOROU nas instalações dos edifícios da SHELL, SIEMENS, instalações industriais da SACOR, etc.

ÁGUA LUSO

DE

*A mais fina e
a mais pura*

Revendedora de Águas, Lda.

Fornecedores da C. P. e dos Wagons-Lits

AZINHAGA DA TORRINHA (AO REGO)

Telefone 770396 * LISBOA-4

preservação
de
madeiras
em
autoclave
pelo
processo

VP **LONGA DURAÇÃO**

SOPREM

SOCIEDADE DE PRESERVAÇÃO DE MADEIRAS
sociedade anónima de responsabilidade limitada
LISBOA
FABRICAS EM: VILA NOVA DE FAMALICÃO - FAMALICÃO - MARINHA - OVAR


SELAGARANTE, L.^{DA}

Fabricantes especializados
em SELOS DE FOLHA
para toda a espécie de em-
balagens, Moagens, Adubos,



Cimentos, Caminhos de
Ferro, Gazcidia, Descasque
de Arroz, Sacos de Brique-
tes, etc., etc.

Fornecedores da Companhia dos Caminhos de Ferro

**O SELO MAIS PERFEITO QUE
SE FABRICA EM PORTUGAL**

TRAVESSA DO FIUSA, 39-PORTA 3 — TELEFONE 63 77 59 — LISBOA



PISTÕES - SEGMENTOS
CAMISAS - CAVILHAS

MÁQUINAS DE FURAR

TORNOS DE ALTA PRECISÃO

MOTORES DIESEL

FUNDIÇÃO ESPECIALIZADA
"MEEHANITE"

ED. FERREIRINHA & IRMÃO, LDA
RUA DA BOA NOVA, 155-163 - PORTO



TELEFS. 32 27 72 - 32 33 12 - 32 27 62

Armazenistas e Importadores

TELEFONES - SINALIZAÇÃO
RELÓGIOS ELÉCTRICOS
PILHAS SECAS
DISJUNTORES AUTOMÁTICOS
RÁDIO-RECEPTORES
APARELHAGEM DE PRECISÃO
APARELHAGEM DE MEDIDA

APARELHAGEM DOMÉSTICA
ESTABILIZADORES DE TENSÃO
LÂMPADAS E VÁLVULAS
ACESSÓRIOS DE T. S. F.
FERROS DE SOLDAR E DE ENGOMAR
CONDUTORES ELÉCTRICOS
MATERIAIS DE INSTALAÇÃO

A

SCREFAME

CONFIOU ÀS MÁQUINAS

SCIACY

A RESOLUÇÃO DO IMPORTANTE PROBLEMA
DE SOLDADURA DAS CARRUAGENS DE
CAMINHO DE FERRO, NO SEU FABRICO

SCIACY, A MÁQUINA DE SOLDAR POR PONTOS DE MAIOR
EXPANSÃO MUNDIAL

Fábricas em PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)

Representantes Exclusivos:

SORVAL — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

Rua de Artilharia Um, 104, 4.º E.
LISBOA

TELEFS. { 65 12 29
65 12 20
65 18 12

SCIALDISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 66 70 42

LISBOA**Fábrica de Calçado**
Duro, Lda.Telefone 87 Apartado 9
S. JOÃO DA MADEIRAO CALÇADO QUE SE IMPÕE
PELA SUA RESISTÊNCIA E FABRICO**KORES, L. DA**

FÁBRICA DE:

**CABO RUIVO**

TELEFONES: 38 92 91-38 92 92

LISBOAPAPÉIS
QUÍMICOSFITAS
PARA MÁQUINAS DE ESCRIVER

STENCILS

E

TINTAS
PARA DUPLICADORES**PAULO PRESMAN**FABRICANTE DE BOINAS PARA HOMEM,
SENHORA E CRIANÇAESPECIALIZADO EM
BOINAS PARA AS FORÇAS MILITARESS. JOAO DA MADEIRA TELE { FONE 2 2788
GRAMAS «BOINAS»

REPRESENTANTES

ÁLVARO DE CASTRO TEIXEIRA, LDA.

Rua da Conceição, 35, 2.º — Telef. 32 50 48 — LISBOA - 2

MANUEL BAPTISTA

Rua Trindade Coelho, 1-C, 2.º — Telef. 2 29 38 — PORTO

ALUMINOTÉRMICA, LDA.Todas as aplicações Industriais da Aluminotermia
SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA DE CARRISFabrico e Execução pelo
«PROCESSO BOUTET»Fornecedores da C. P., Soc. Estéril S. A. R. L.
Metropolitano de Lisboa e Comp. Carris de Lisboa

R. Antonino e Sá, II — Porta 5 — Tel. 684302

LISBOA

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

PORTO

Rua do Arsenal, 124 e 146

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. 362151/54 e 362161/64

Telef. P. P. C. 28475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

Máquinas de misturar, amassar, dissolver
plastificar, etc.
para as indústrias

químicas e farmacêuticas
de borracha
de plásticos
de viscoso

Prensas hidráulicas, comandos hidráulicos
Instalações de acumuladores hidráulicos
Compressores de alta pressão para ar

Instalações para o tratamento de superfícies metálicas
Instalações para a pintura e secagem de
veículos (automóveis, tractores, etc., etc.)

WERNER & PFLEIDERER

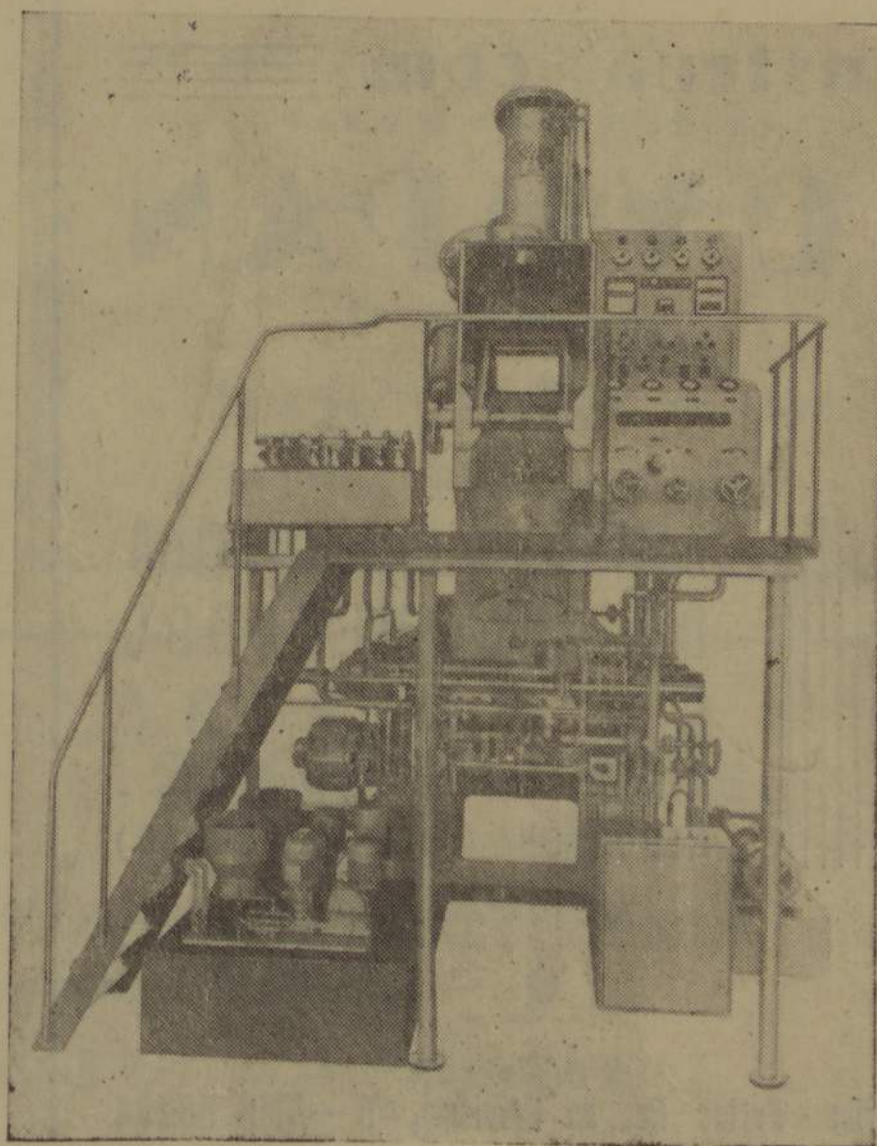
Maschinenfabriken und Ofenbau STUTTGART

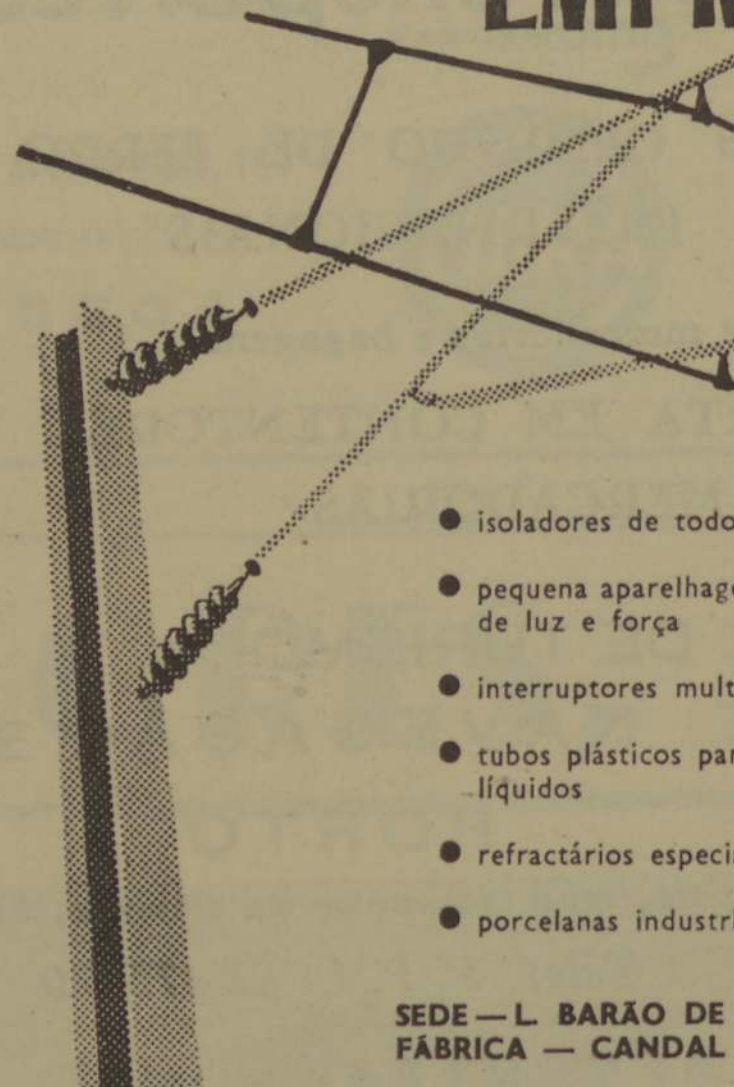


Representantes:

ROLF KEEL — Rua Frei Manuel Cardoso, 16 — Telefone 72 09 94 — LISBOA-5

Walther LEUCHT — Rua da Cruz, 222 — Telefone 4 53 06 — PORTO





EMPRESA ELECTRO CERÂMICA

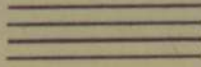
S. A. R. L.

LABORATÓRIO PARA TODOS OS ENSAIOS ELÉCTRICOS
E ELÉCTRO-MECÂNICOS DOS ISOLADORES DE ALTA TENSÃO

- isoladores de todos os tipos para alta e baixa tensão
- pequena aparelhagem eléctrica de porcelana e baquelite para instalações de luz e força
- interruptores multicelulares
- tubos plásticos para protecção de condutores eléctricos e condução de líquidos
- refractários especiais para aparelhos de aquecimento
- porcelanas industriais

SEDE — L. BARÃO DE QUINTELA, 3-1.º LISBOA
FÁBRICA — CANDAL — VILA NOVA DE GAIA

EC 613

Construa com 
NOVOPAN



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

Escritórios - Porto: Rua do Heroísmo, 19 — Telef. 56204
Armazém geral - Porto: R. do Heroísmo, 82-86 — Telef. 55455
Depósito em Lisboa: Rua 4 de Infantaria, 27-D — Telef. 689806

Nos revestimentos com termolaminados
utilizem o excepcional

Laminite

produto da  **SONAE**

Não há melhor e
é português

PORTO — Rua de Gonçalo Cristóvão, 314
Apartado 414 — Telef. 23514/5
FÁBRICA — Via Norte — Vila da Maia — Telef. 994196
LISBOA — Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D — Telef. 772259

Aniz «Dómúz»



O REI DO ANIZ

TRÊS TIPOS:

**DOCE-SECO
MEL DE DAMAS**

Prove e não preferirá outro

À venda em todas
as boas casas

SOCIEDADE DOMUZ, L^{DA}
ELVAS

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

Francisco Velez Conchínhas

Praça da Figueira, 10-B

Telefone 86 74 64

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

DUQUE & CRUZ, LTD.

Todos os Materiais para a Construção Civil

Revendedores Oficiais de azulejos

Distribuidores das Tintas «MERKEL»
Sempre grandes stocks de Louça Sanitária, Azulejos, Manilhas de Grés e Madeiras

Rua Visconde de Santarém, 77-79

Telefs. 5 42 82
5 00 06

LISBOA



FORNECEDORES DA C. P.

Para impermeabilizar

TERRAÇOS, PAREDES, ETC.

CONTRA A HUMIDADE

Para colar

TACOS (PARQUETS)

Fábrica em Sacavém

Escritório em Lisboa:

RUA FILIPE FOLQUE, N.º 10-1.º

Telef. 73 01 56 (4 linhas)

Teleg.: EPALDA — Lisboa

Carrasqueiro & Teixeira, Lda.

MADEIRAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS - TACOS - PARQUETE

SERRAÇÃO E CARPINTARIA MECÂNICA

ARMAZÉM DE FERRO—FRIGORÍFICOS "FRIGIDO"

AVENIDA 5 DE OUTUBRO, 175 A 185

*

TELEF. 77 30 46 P. P. C. A. (4 LINHAS)

QUIMAR

Materiais de Construção, Lda.

Rua de Entre-Campos, 5-1.º Dt.º — LISBOA-5

Telefones: 77 00 25 - 76 81 95 - 77 43 32



Distribuidores Gerais em exclusivo:

COLAS «QUIMAR»

Agentes - Revendedores:

CONTRAPLACADOS; APARITE;
PLACAROL; PLATEX; LAMI-
NITE; ORGANIT; LIXAS SIN-
CAL; MADEIRAS; PERFIS
DECORATIVOS.



Rafi

MATERIAL DE SINALIZAÇÃO

Representante: **SOMIL**

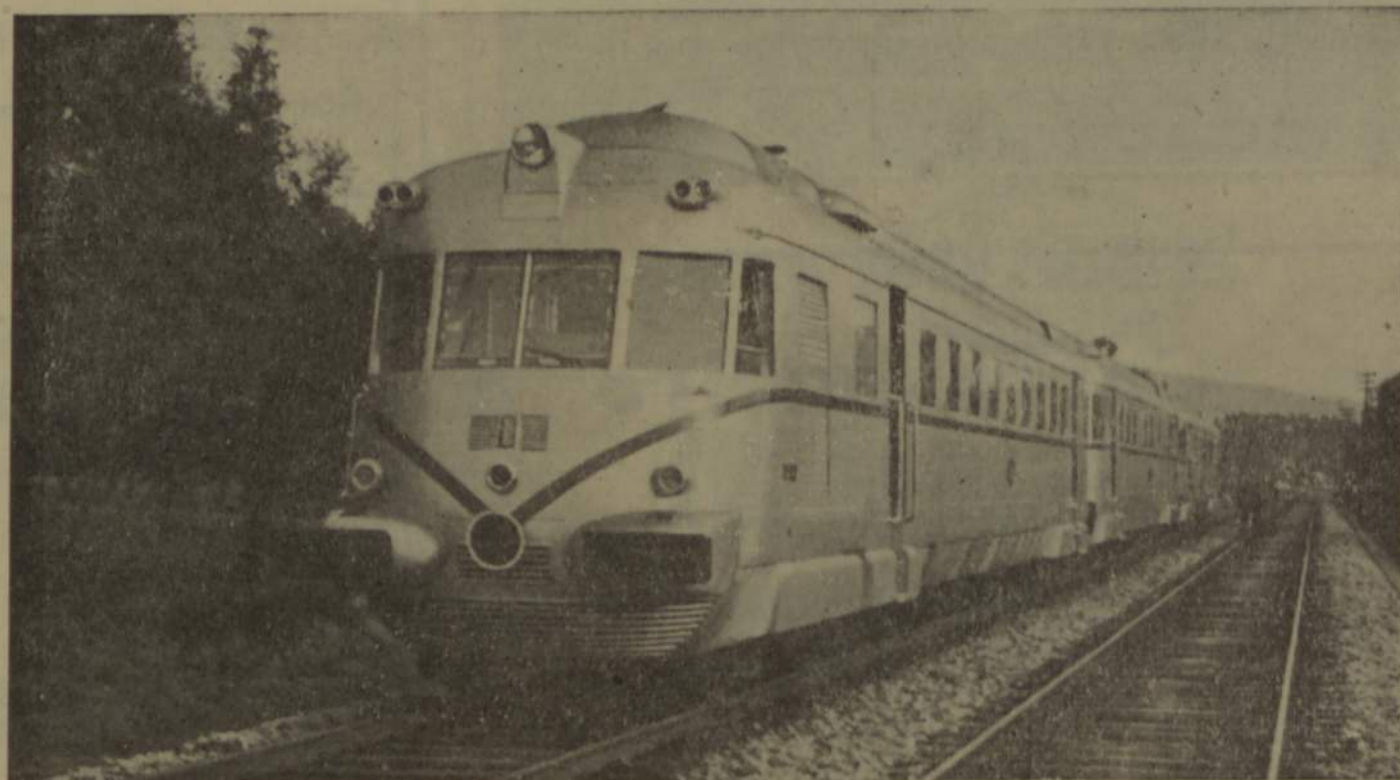
Soc. Monumental Eléctrica, Lda.
AVENIDA ALMIRANTE REIS, 59
TELEFONE 53 88 76 (10 linhas)
LISBOA
FORNECEDORES DA C. P.

RIV

EQUIPAMENTO
ORIGINAL DAS
AUTOMOTORAS

FIAT
QUE CIRCULAM
NO NOSSO PAÍS

Representantes
exclusivos:



AUTO-LUSITANIA: — AVENIDA DA LIBERDADE 73-79 — LISBOA

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 1934; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

(Director dos Serviços de Exploração e Material da Direcção-Geral de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Superior de 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 £ 4.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 10\$00.

REVISTA QUINZENAL

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

Sumário

1 de Julho de 1965

A regulamentação dos transportes na América do Norte, pelo Eng.º <i>LUIS DA COSTA</i>	163
Conselho Superior dos Transportes Terrestres	163
Exposição Intern. de Transportes (IVA) em Munique, 1965	165
Munique e a sua futura fisionomia	167
Paris vai ter como na Alemanha e no Japão, um comboio aéreo	167
Évora e o turismo	169
IV Centenário da fundação da cidade do Rio de Janeiro	169
O Plano de Actividades no Município de Lisboa no ano de 1965, pelo Dr. <i>BUSQUETS DE AGUILAR</i>	171
Secretário Provincial da Educação de Moçambique	173
Associação Intern. do Congresso do Caminho de Ferro	174
XIII Congresso Internacional das Comunicações	174
Corporação dos Transportes e Turismo	174
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO</i>	175
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	179
Crónica literária — Recordando o nascimento de Bocage, por <i>FERNANDO ELOY DO AMARAL</i>	180
Linhas Estrangeiras	182
Assembleia Geral da Eurofima	182
Problemas dos transportes nacionais, pelo Eng.º <i>ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO</i>	183
Gazeta do Sul	184
A Companhia do Caminho de Ferro do Monte, da Ilha da Madeira, vai inaugurar um hotel em 1966	184
Os nossos artistas	185
O futuro da Técnica ferroviária	187
Clube Ferroviário de Lourenço Marques	190
Lar Ferroviário	190
Quando se anseia pela liberdade, é fácil manejar uma locomotiva	190
A Imprensa e a «Gazeta dos Caminhos de Ferro»	190
Nota à margem dum livro — A Suécia deve o seu progresso extraordinário aos caminhos de ferro.	191
Centenário do Bocage	191
Portugal turístico	192
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses	193
O C. F. de Benguela e a homenagem do Município do Cubal	197
A maravilhosa cidade de Évora precisa de zonas verdes	199
Na Exposição Internacional dos Transportes de Munique	200
«Boletim da Academia Portuguesa de Ex-Libris».	200
Caminhos de Ferro ultramarinos	200
A Comissão Regional de Turismo de Leiria	200

Nota de abertura

Completaram-se em 23 de Maio de 1964 os 80 anos de existência do Jardim Zoológico de Lisboa, cujas portas do seu primeiro poiso, no Parque de S. Sebastião da Pedreira, foram, com efeito, abertas em 28 de Maio de 1884. O ilustre Conselho de Administração, a que preside o sr. Professor Doutor Fernando Emygdio da Silva e de que fazem parte os srs. Álvaro de Melo Gouveia, Armando Cancela de Abreu, o poeta José Coelho da Cunha e general Luís António de Carvalho Viegas, tinha pensado em comemorar festivamente o acontecimento naquele dia. Mas como, em 13 de Maio de 1965, se perfaziam os 60 anos do Zoo passados no encantador Parque das Laranjeiras (patente ao público, nesse terceiro poiso, em 13 de Maio de 1905) ficou resolvido adiar para a última data a comemoração projectada, no propósito, que é de aplaudir, de lhe assegurar, pela quase coincidência dos dois aniversários, aquele grande realce que resultou de se ter podido juntar em uma só a evocação das duas distantes inaugurações. Houve ainda mais uma razão para adiar as comemorações: a conclusão de algumas obras que renovaram e embelezaram o aspecto da aprazível Mata das Águas Boas, o privilegiado retiro domingueiro a que a população de Lisboa consagra o melhor do seu grande afecto e do seu reconhecimento. Atracção turística da capital, o Jardim Zoológico é, com efeito, também o maravilhoso parque do povo alfacinha. É o povo de Lisboa, nos domingos soalheiros da Primavera ou nos domingos quentes de Verão, que contribui principalmente para a manutenção do famoso Parque de Aclimação em Portugal, é ele que lhe comunica movimento e animação.

O Jardim Zoológico, sendo, como é, o mais belo e preferido parque do povo e das crianças de Lisboa é também um dos recantos mais distintos e aristocráticos de que a capital dispõe para receber turistas e convidados de alta qualidade. O seu nobre salão de festas deve chamar, com certeza, a atenção e o interesse das nossas colectividades culturais e recreativas. O público de Lisboa e da Província estima o nosso «Zoo». Em 1960 registaram-se 446 598 entradas pagas e em 1964 o número das entradas subiu para 643 411. Esta diferença para mais é muito significativa. Ajuntemos-lhe agora 12 118 entradas gratuitas (escolas, asilos, Mocidade Portuguesa e militares) e teremos a prova de que o Conselho de Administração procura, principalmente junto das escolas e asilos, exercer uma louvável acção cultural. Ao longo de 80 anos o nosso «Zoo» cresceu mas não envelheceu. Pelo contrário, redobrou de encantos e de prodigioso interesse. Quem está à frente dos seus destinos — e entre os amigos do «Zoo» encontra-se o insigne arquitecto Raul Lino — não se descuidará de o aperfeiçoar e engrandecer e, o que é muito importante, de o tornar cada vez mais jovem, mais rico de instalações, de animais e de flores.

A REGULAMENTAÇÃO DOS TRANSPORTES NA AMÉRICA DO NORTE

Pelo Eng.º LUÍS DA COSTA

IV

Duma maneira geral a Comissão não autoriza reduções tarifárias que desviem o tráfego dum transportador em proveito de outro.

Em tarifas de concorrência entre modos de transporte ou entre transportadores é proibido fixá-las abaixo do custo de exploração.

Este modo de proceder dá uma garantia a cada transportador contra os seus concorrentes.

Na fixação de tarifas entra-se em conta com a divisão de trabalho e a natureza do serviço.

A Comissão não tem competência para determinar os investimentos que devem ser atribuídos aos diferentes modos de transporte para a infraestrutura, mas em certos casos tem capacidade para controlar as emissões a fazer pelas empresas de transportes, assim como os empréstimos e as alterações de capital.

A Comissão aprova as emissões de obrigações, as consolidações e as fusões. Assim ela controla, até um certo ponto, os investimentos privados.

Em matéria de segurança a I. C. C. tem grandes poderes, pois o próprio Congresso, no que respeita aos caminhos de ferro, prescreveu determinadas normas.

Estabeleceu ainda outras relativas às condições e à duração do trabalho do pessoal. Estabeleceu, também, a necessária fiscalização sobre as regras de segurança aplicadas pelas diversas companhias de caminhos de ferro e também para os transportes rodoviários.

Sobre os acidentes em caminhos de ferro e nas estradas são enviados relatórios à Comissão que, por sua vez, darão origem à realização de inquéritos.

É exigido a todos os transportadores públicos, relatórios periódicos e, se necessário, relatórios especiais, sendo aqueles obrigados a ter sempre os seus livros à disposição da Comissão.

A Lei impõe ainda aos transportadores o envio de estatísticas segundo normas prescritas.

Os transportadores ferroviários, rodoviários e por vias navegáveis cujas receitas forem superiores a uma determinada soma, devem ter a sua contabilidade segundo um sistema uniforme estabelecido pela Comissão.

Na maior parte dos casos, a Comissão regula as condições de emprego dos trabalhadores. De harmonia com os regulamentos de segurança, a duração do trabalho é fixado para as diferentes categorias de serviços.

No caso de encerramento de linhas férreas, a protecção aos trabalhadores ameaçados de desemprego é tida em atenção, tomando-se medidas em seu favor de harmonia com o que for estabelecido pela Comissão.

Quando uma questão posta oficialmente à Comissão, tal como pedidos de certidão e de licenças, reforço ou supressão de serviços, queixas relativas a tarifas de transporte de passageiros e de mercadorias, suspensão de tarifas, etc., aquele procede do modo seguinte:

Após a entrega de um pedido ou de uma queixa junto da Comissão ou de sua própria iniciativa, quando se trate de factos levados ao seu conhecimento pelo seu próprio pessoal, aquela fixa uma data para a audição pública que se realizará numa sala apropriada da localidade em causa. Todos os

Conselho Superior dos Transportes Terrestres

Eng. Luís da Costa

O nosso querido amigo e Director, sr. eng.º Luís da Costa, substitui no cargo de vogal efectivo do Conselho Superior dos Transportes Terrestres o sr. Eng.º Mário Dias Trigo, que passou à situação de aposentado.

interessados, incluindo as autoridades competentes do Estado, são avisadas, com antecedência, da data e do local onde a audiência se deve realizar, sendo-lhes dadas todas as facilidades para a ela assistir. O mesmo se faz para os jornais da especialidade.

A Comissão encarrega, estão, um árbitro seu, da instrução do processo.

A seguir à audiência é dado um prazo de 30 dias para que o árbitro possa redigir o seu relatório em face da documentação apresentada, bem como um projecto de resolução. Cópias do relatório e do projecto de resolução são enviadas a todas as partes interessadas. Se, nos 20 dias seguintes, ou mais, se a Comissão assim o determinar, e esta não tiver nenhuma reclamação ao projecto de resolução, este converte-se automaticamente em resolução executória.

Se forem formuladas objecções, ou se a Comissão decidir por sua própria iniciativa, o litígio é submetido à Divisão competente da Comissão para decisão e a resolução é suspensa ou adiada aguardando decisão definitiva.

A Divisão interessada pode decidir para que haja nova audiência pública.

Logo que a Divisão publique a sua decisão ou as suas conclusões ou logo que o projecto de resolução do árbitro se torne executório, ainda é possível apelar nos 20 dias seguintes à data em que a resolução foi tornada executória.

A Secção para que se apela decidirá se é caso para haver ou não uma nova audiência pública ou se lavrará a sua sentença em face da documentação que possui.

Se sobre uma determinada questão recaiu uma decisão de uma Divisão ou se passaram 20 dias sobre uma decisão do árbitro a parte interessada pode pedir a revisão do julgamento e depor oralmente.

A revisão das decisões tomadas por uma Divisão limita-se, a maior parte das vezes, a casos ligados a assuntos importantes respeitantes ao aspecto geral dos transportes.

Se uma das partes interessadas insistir que lhe não foi dada satisfação, pode pedir que a questão seja submetida a reunião plenária da Comissão.

Se o seu pedido for recusado ou se a Comissão tomar uma decisão desfavorável, o interessado pode recorrer para os tribunais federais.

Se a Comissão decidir que é incompetente para julgar determinada causa, a parte interessada pode recorrer para os tribunais do distrito, formados por três magistrados. Se estes tribunais decidirem que a Comissão é competente para o julgar, poderá decidir que esta se ocupa da questão.

Estas questões podem ainda ser resolvidas por processos amigáveis para o que possui um «Bureau» de Conciliação, que julgará em primeira instância, em geral, questões relacionadas com tarifas.



COMPANHIA PRODUTORA DE CONSERVAS ALIMENTARES
S. A. R. L.

FABRICANTES E EXPORTADORES DE:

- CONCENTRADO DE TOMATE
- TOMATE PELADO
- VEGETAIS DESIDRATADOS
- SUMOS DE FRUTA

A **Compal** usa nas suas fábricas de Almeirim e Entroncamento o mais moderno equipamento e as melhores técnicas de industrialização de produtos agrícolas.

A **Compal** leva os produtos da terra portuguesa aos mercados do CANADÁ, E. U., INGLATERRA, SUÉCIA, NORUEGA, ALEMANHA, DINAMARCA, ETC.

Escritórios em Lisboa:

AVENIDA INFANTE SANTO, 76-6.º

TELEFS. 66 76 92 - 66 41 15/7

Telegramas: COMPALSUMO

Exposição Internacional de Transportes (IVA) em Munique, 1965

O imponente pavilhão dos Caminhos de Ferro

O Secretariado Internacional das Exposições, em Paris, reconheceu a Exposição Internacional dos Transportes e Comunicações (IVA) de Munique como sendo a primeira manifestação mundial reservada inteiramente ao tráfego. Mais de 30 países europeus e de outros continentes nela participam e ela representa pela primeira vez, de um modo temático, o desenvolvimento do tráfego no passado, no presente e no futuro.

As suas 21 divisões cobrem uma área de 500 000 m². Calcula-se de 4 a 5 milhões o número de pessoas de todos os continentes que a visitarão de 25 de Junho a 30 de Outubro ou seja durante 101 dias. Os transportes por carris ocupam mais ou menos 1/10 da sua superfície total; mostram o desenvolvimento, o estado actual e as possibilidades futuras do caminho de ferro, assim como as tarefas urgentes e os problemas importantes que se apresentam no domínio dos transportes. Os caminhos de ferro resolveram dar-se à tarefa de oferecer uma imagem completa, pormenorizada e clara da sua exploração tão complexa e técnica, assim como da colaboração que eles asseguram entre as nações. O visitante terá uma ideia de tudo o que se passa na frente e nos bastidores deste importante meio de transporte, e de factos que até aí nunca idealizou. Mostrar-se-á particularmente como são utilizadas, no domínio dos caminhos de ferro, as mais modernas conquistas da técnica.

O tema do caminho de ferro está espalhado por três lugares: pavilhões 16 e 18 e ao ar livre.

Ao ar livre, em mais de 33 000 m² o caminho de ferro federal construiu mais de 3 500 metros de via e apresenta mais de cem veículos-locomotivas, automotoras, vagões e veículos de diferentes tipos — assim como as máquinas actualmente utilizadas para a superestrutura, que serão vistas a trabalhar. Além disso serão carregados e descarregados vagões especiais. Tudo isto dará uma ideia do grau de racionalização atingido nestes domínio. Noutras vias, com o comprimento de 450 metros, far-se-ão corridas demonstrativas com locomotivas modernas, e, debaixo da competente direcção de mecânicos, os visitantes poderão conduzir uma destas máquinas.

Noutro local, uma segunda locomotiva será comandada pela rádio e as suas deslocações poderão ser seguidas num «écran» do pavilhão 16.

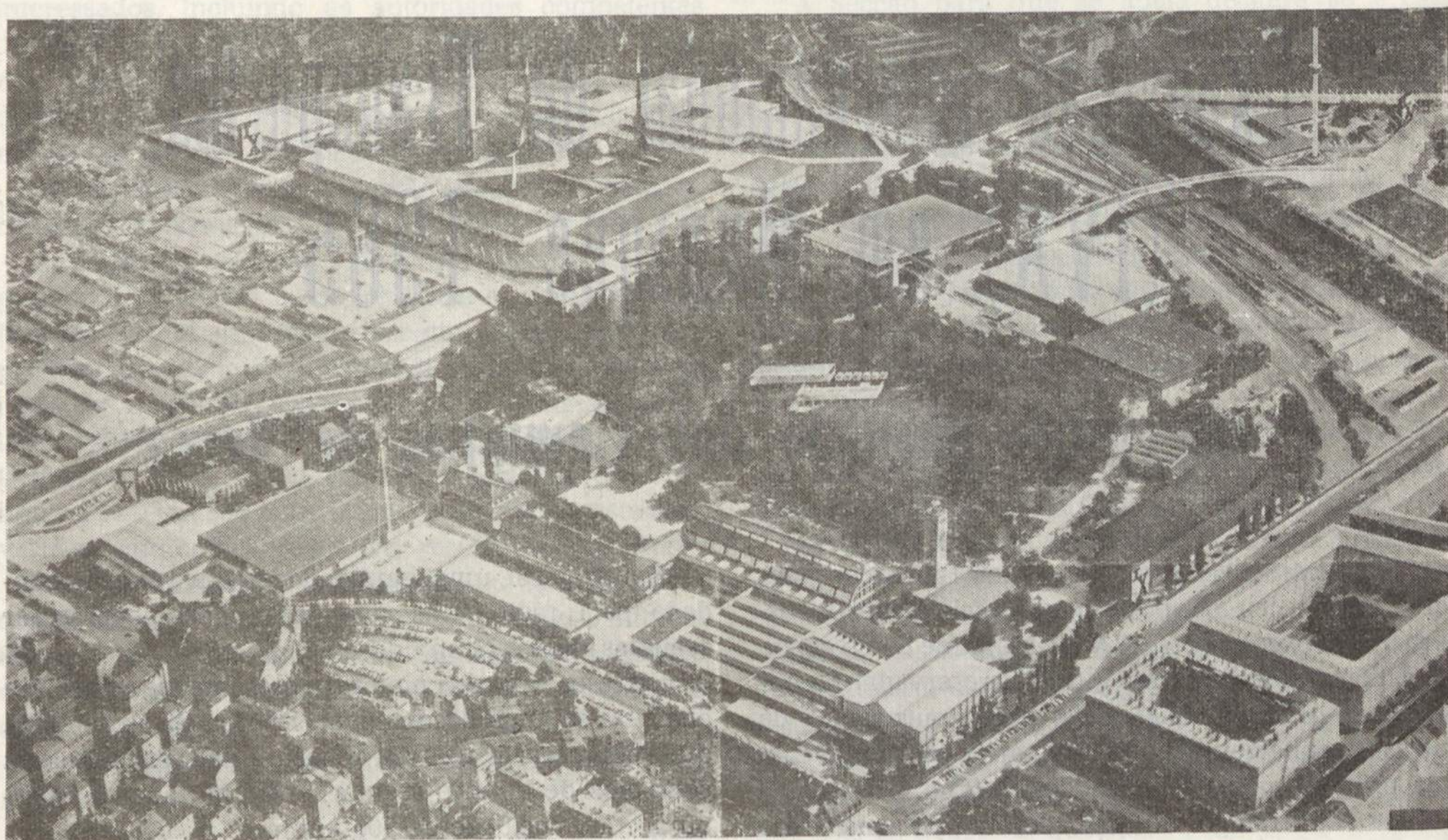
Entre os veículos motores apresentados ao ar livre encontra-se uma locomotiva eléctrica da série E 03, que, por ocasião da IVA, rebocará pela primeira vez comboios de horário regular, entre Munique e Augsburg, à velocidade de 200 km/h.

«O caminho de ferro federal moderno é ainda mais rápido, mais seguro, mais confortável». Eis o tema do pavilhão 16 da exposição, no qual o caminho de ferro federal alemão representa o de todo o mundo, como meio de comunicação actual e de futuro promissor. Uma «floresta de sinais» com sinais verdadeiros ao serviço, dos quais alguns acústicos, e o modelo original da primeira locomotiva «Adler», despertarão a atenção logo à entrada do pavilhão.

Uma parte do mesmo está ocupada com as instalações mais importantes de uma estação moderna como, por exemplo, um escritório, um postigo para venda de bilhetes, distribuidores automáticos e um aparelho electrónico que dá informações sobre horários e correspondências de 4 000 comboios. Poderá mesmo reservar-se um lugar no «ferry-boat» *Deutschland*. Serão também dadas informações sobre o tráfego de mercadorias, e os visitantes terão cacifos para depositarem as suas bagagens. Uma lotaria gratuita, oferecendo viagens pelo caminho de ferro, acresce o interesse da visita à estação modelo.

Numa outra divisão do pavilhão 16 apresenta-se, sob a forma de modelo, o desenrolar da exploração de uma estação de passageiros e de uma de mercadorias com um «dos d'âne» de comando automático. Uma tribuna permite aos visitantes seguirem atentamente as diferentes operações. À volta desta instalação agruparam-se diferentes peças técnicas de exposição, como, por exemplo, «chassis» originais de locomotivas eléctricas e diesel, agulhas, fragmentos de sinais e aparelhos de telecomunicações. Também se vê trabalhar uma instalação de lavagem de vagões. Além disso aparecem «cortes» de diferentes compartimentos de carruagens e peças históricas alemãs.

Associações e administrações ferroviárias nacionais



MUNIQUE — Um pormenor da Exposição Internacional dos Transportes (IVA) 1965

e internacionais, assim como construtores nacionais e estrangeiros de material de caminhos de ferro ocupam o pavilhão 18 e expõem sob a divisa «Os caminhos de ferro no mundo inteiro, hoje e amanhã». Tomou-se particular cuidado em sublinhar o desenvolvimento futuro do tráfego por caminho de ferro. As principais linhas das redes ferroviárias estão reproduzidas no interior de um pavilhão sobre um mapa de três metros de altura. A UIC participa nos sectores «Colaboração internacional dos Caminhos de ferro», «Cibernética e automatização», e «Atrelagem automática». O leigo poderá fazer uma ideia certa das possibilidades de desenvolvimento que a técnica tem em reserva para os caminhos de ferro do futuro.

Peças originais, modelos e ilustrações apresentam, no quadro do tráfego combinado, uma «cadeia ininterrupta de transporte»; mais longe, a vista é atraída para os problemas técnicos e de exploração que suscitam as grandes velocidades, desenvolvimento dos meios modernos de tracção, a importância do caminho de ferro no tráfego a curta distância nos grandes aglomerados, o tráfego pesado carril-estrada, com os seus veículos especiais, e a construção de veículos modernos.

O stand da UIC oferece uma atracção particular: trata-se da cabine de condução de uma locomotiva eléctrica associada a um simulador de comando com o qual se pode dar a ilusão de uma velocidade de tracção de 200 km/h, utilizando um meio electrónico dos mais modernos. Um filme projectado ao mesmo tempo transmite àquele que toma lugar na «viagem» as impressões reais que se recebem a uma tal veloci-

dade. Esta cabine permite, além disso, a demonstração e explicação das diferentes maneiras de circular: primeiramente, o comando semiautomático no qual a cibernética realiza uma parte das tarefas do maquinista, e, finalmente, o comando manual, em que aquele último executa todas as operações. O visitante seguirá com interesse durante essas demonstrações e sobretudo durante o andamento rápido — inteiramente automático — que ele sentirá na cabina, o funcionamento do sistema de segurança de grande poder que lhe permitirá, por exemplo, «viver» uma travagem de urgência automática.

Quanto aos caminhos de ferro federais suíços, trazem uma contribuição muito interessante à IVA por intermédio do Circarama, uma sala circular de 15 metros de altura, que pode conter 1 500 pessoas em pé e apresentará um filme, «Magia do caminho de ferro», com a duração de vinte minutos, mostrando os diversos aspectos da actividade dos caminhos de ferro, com vistas tiradas, na maior parte, no mundo majestoso dos Alpes suíços. Este filme é na realidade um conjunto de nove bandas simultaneamente filmadas num ângulo de 40.º cada uma, e será projectada por nove aparelhos, inteiramente sincronizados, num «écran» de 100 metros de comprimento e 7 de altura que cobre a parede interior da sala circular.

A IVA reserva uma grande surpresa aos seus jovens visitantes: o jardim da juventude. Ali, as diferentes organizações de transportes e comunicações (caminho de ferro federal, correios Lufthansa), explicarão como se desenrola a sua exploração; as crianças participarão activamente na demonstração. Previu-se, por exemplo,

uma instalação ferroviária com duas estações. Sobre as vias de um desvio de 241 mm, quatro a seis comboios de quatro ou cinco vagões circulam sem interrupção. Devido à sua pequena altura (que não ultrapassará a de um homem) os jovens terão a faculdade e o prazer de comandarem sem perigo as locomotivas eléctricas e diesel. Tudo o que possa ter o nome de brinquedo, desde a locomotiva alimentada a álcool, que era o passatempo favorito dos nossos avós, aos novos TEE, passando por aviões e barcos telecomandados, tudo estará aí representado.

Para facilitar os deslocamentos na área da exposição, um monocarril ligará os pavilhões entre si. Um funicular conduzirá às divisões da navegação cósmica aérea e à do turismo, no flanco sul da «Theresienwiese». Por fim, uma cabina de dois andares em «plexiglas» gravitará à volta de uma torre da IVA, a uma altura de 100 metros; esta cabina—atracção da Exposição—girá três vezes à volta do seu suporte, tanto subindo como descendo, e permitirá que se goze um belo panorama de Munique e, ao sul, da cadeia dos Alpes.

Munique e a sua futura fisionomia

Dentro de 2 anos poder-se-á tomar um copo de cerveja a 200 metros de altura

No século XX Munique pretende mudar de silhueta. Aspira a maiores alturas do que as torres da Igreja de Nossa Senhora. Como as montanhas dos Alpes ficam longe, os habitantes de Munique querem respirar em casa os ares das grandes altitudes. A Torre da Televisão terá 290 metros de altura.

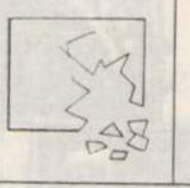
Se bem que a torre se destine sobretudo à televisão, os vereadores de Munique desejaram que se criasse uma atracção turística. Dentro de dois anos poder-se-á tomar um copo de cerveja ou uma xícara de café a 200 metros de altura. Na torre da televisão haverá um restaurante rotativo com 200 lugares que oferecerá uma vista não só da cidade mas também dos Alpes. Acima do restaurante haverá uma varanda e uma plataforma ao ar livre. Para o transporte dos turistas haverá três elevadores ultra-rápidos. A construção da torre custará 12 milhões de marcos.

Ao que parece, uma só torre não basta aos muniquenses. Como se está a realizar a Primeira Exposição Internacional de Transportes e Comunicações, resolveu-se construir uma torre de 110 metros de altura. Já no dia 25 de Junho, quando se inaugurou a exposição, a torre ofereceu uma bela vista da cidade e dos seus arredores. Um elevador transparente é capaz de transportar mais de 70 pessoas por hora. Ao subir, a cabine gira três vezes em torno do seu eixo. Em todo o caso não é preciso torcer o pescoço para, nesta ascensão, ver toda cidade.










SEGUROS
em todos os ramos

CI
COMPANHIA
DE SEGUROS
COMÉRCIO
E INDÚSTRIA

rua do arco do bandeira, 12 — lisboa 2 — telef. 36 92 41

comércio e indústria COMPANHIA DE SEGUROS

Paris vai ter, como na Alemanha e no Japão, um comboio aéreo

Em relação ao clássico metropolitano subterrâneo o preço da construção é inferior

Esta é uma das mais recentes novidades ferroviárias: os arredores de Paris vão ter o seu «Metropolitano suspenso». Uma das seis linhas previstas começará já a ser construída no próximo Outono.

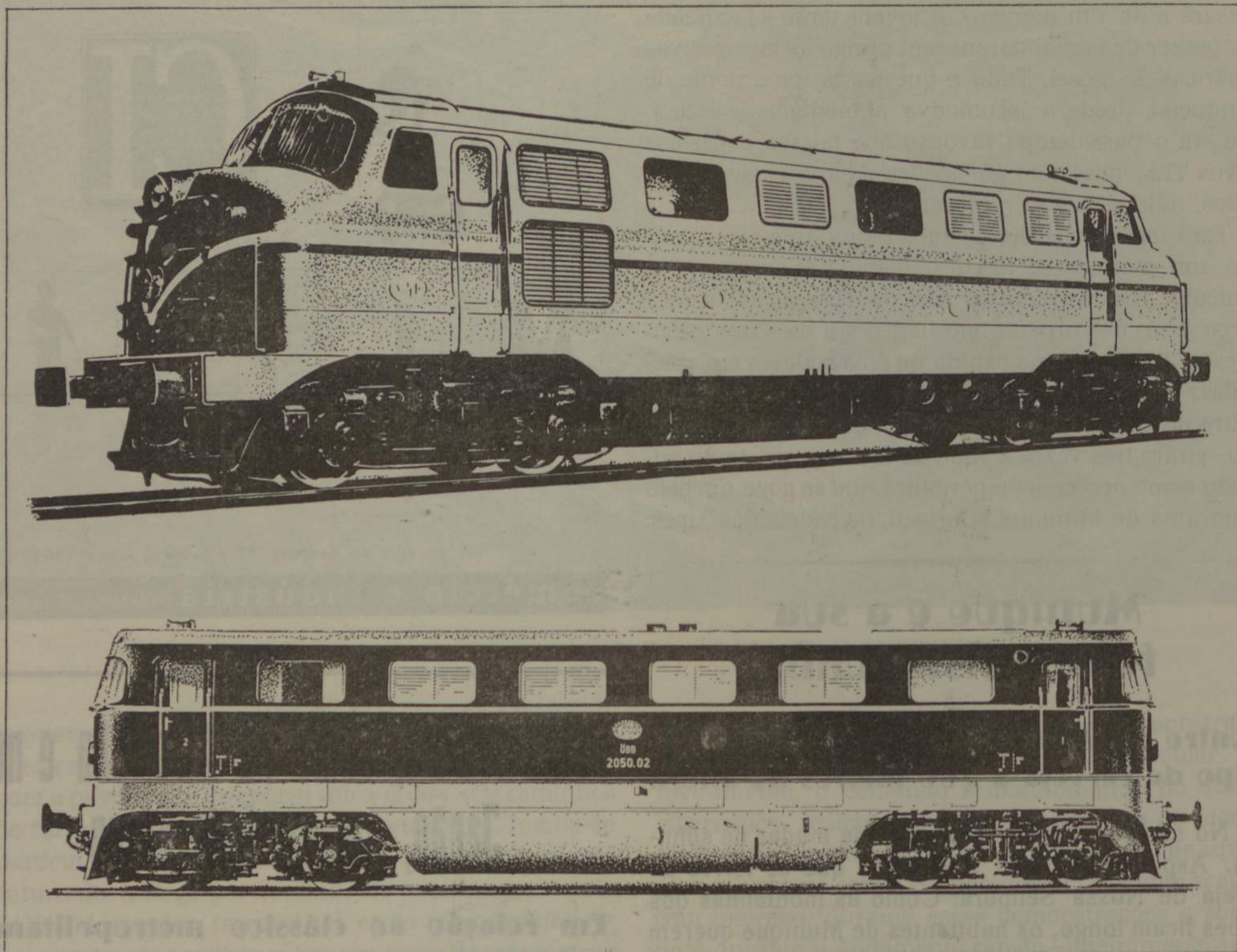
O princípio deste meio de transporte, que já começou a ser aplicado, designadamente na Alemanha e no Japão, foi estudado em França, numa linha experimental construída nas margens do Loire.

As velocidades médias comerciais são da ordem dos 40 a 60 quilómetros horários.

O preço de custo da construção é bastante inferior em relação ao clássico Metropolitano subterrâneo.

O problema do ruído foi eliminado graças à utilização de pneus, aliada a uma suspensão de ar comprimido.

Quanto aos trabalhos de manutenção prevê-se que ficarão reduzidos ao mínimo.



1425 CV, Bo Bo

Grande número de locomotivas diesel-eléctricas HENSCHEL-GM estão ao serviço em várias empresas ferroviárias europeias e africanas.

O nosso programa compreende o fabrico de locomotivas diesel-eléctricas, diesel-hidráulicas e eléctricas.



HENSCHEL

ÉVORA E O TURISMO

UMA
NOVA
UNIDADE HOTELEIRA
QUE
HONRA O ALENTEJO

Por iniciativa e persistência de esforços dos srs. dr. Amílcar Calado Coelho e Vicente Mendes—anunciou-nos o excelente «Jornal de Évora», da ilustre direcção dos jornalistas Madeira Piçarra e Fernando Iglésias—inaugurou-se no dia 19 de Junho, na monumental cidade de Évora, o magnifico «Hotel Planície». Estiveram presentes à inauguração oficial os srs. Governador Civil do Distrito, presidentes do Município e da Junta Distrital, o sr. Bispo de Évora, provedor da Santa Casa da Misericórdia, vereadores municipais, numerosas senhoras e o Comissário do Turismo, sr. engenheiro Álvaro Roquete.

No amplo e elegante salão de refeições, o sr. dr. Amílcar Coelho, após ter cumprimentado as autoridades e convidados, agradeceu ao Secretariado de Informação e Turismo, aos srs. Governador Civil e presidente do município eborense todo o apoio material que lhe foi dado assim como a todas as pessoas que, de qualquer forma, o estimularam a prosseguir a realização da obra que considera «uma achega para a resolução do problema hoteleiro de Évora.»

Por sua vez, o sr. dr. Serafim Silveira, presidente da Câmara Municipal, traduziu o seu regozijo pelo notável empreendimento e agradeceu aos seus autores e impulsionadores o esforço desenvolvido. Dirigindo-se ao Comissário de Turismo, acentuou que Évora espera dele, no campo turístico, «o amparo, a ajuda e o apoio que a cidade merece», e formulou votos para que Évora «seja cada vez menos uma grande cidade do Alentejo e cada vez mais uma grande cidade do País.»

O sr. eng. Álvaro Roquete, entre as importantes declarações que produziu, sublinhou a importância de Évora no turismo português, atendendo a «que os inigualáveis motivos de atracção desta cidade-museu, devidamente aproveitados e reconhecidos serão factores de grande valia para a nossa promoção turística no estrangeiro». E acrescentou, para justificar as suas palavras: «A indústria de turismo, para se manter em competição, há-de oferecer ineditismo e genuidade. Ninguém se desloca de longínquas paragens para se instalar em ambiente idêntico àquele que se encontra ao pé da porta».

Referindo-se em seguida ao elegante «Hotel Pla-

nície», que honra simultaneamente a cidade de Évora e a iniciativa particular, acentuou a importância que este imóvel representará para o turismo de Évora, cidade que está suficientemente perto de Lisboa para ser incluída nos roteiros turísticos que têm como centro a capital e suficientemente longe e diferente — acrescentou — para se afirmar incomparável e possuir vida turística própria».

Finalmente, o sr. eng. Álvaro Roquete preconizou: «Évora pode e deve ser, de agora em diante, local de privilégio para a efectivação de congressos internacionais e outras reuniões em que se procure, precisamente o muito que ela dispõe para nos dar: beleza, tradição, sentido espiritual, esforço de progresso, ambiente de arte e culto do trabalho, a lição do passado, aliada à lição do presente».

IV Centenário da fundação da cidade do Rio de Janeiro

No Pavilhão Português val figurar uma locomotiva eléctrica, única no Mundo, construída na Amadora

Deve seguir brevemente para o Brasil uma locomotiva eléctrica montada nas oficinas da «Sorefame», Amadora, e que faz parte da série de vinte encomendadas pela C. P. e destinadas à rede portuguesa.

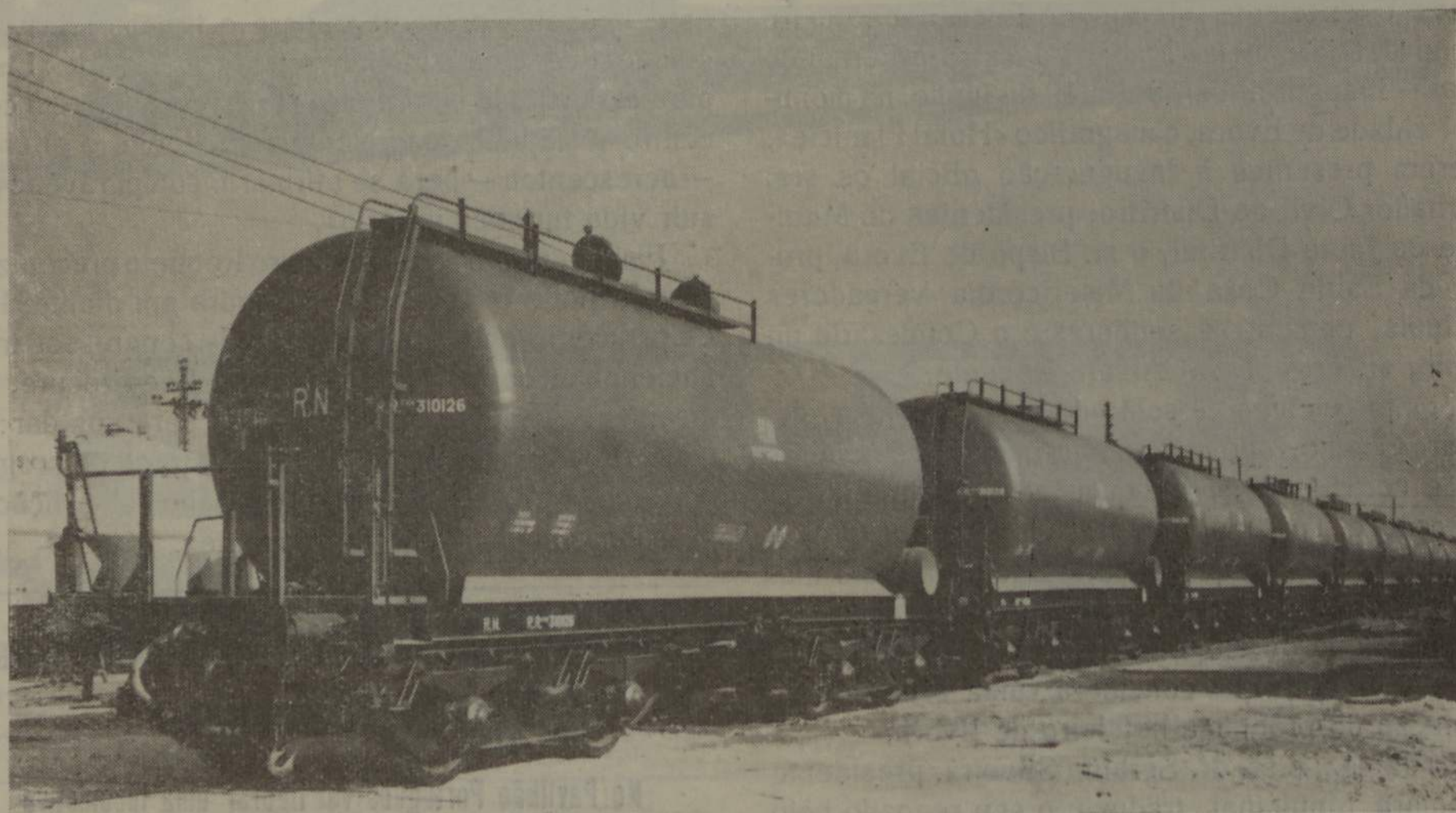
Trata-se de uma das locomotivas eléctricas, com caixa de aço inoxidável, que constituiu a primeira realização mundial deste tipo de material.

Esta locomotiva vai representar os Caminhos de Ferro Portugueses e a indústria de construções de material circulante para caminho de ferro, no Pavilhão Português, nas comemorações do 4.º centenário da fundação da cidade do Rio de Janeiro.

Os Caminhos de Ferro Portugueses e a indústria de material circulante estarão igualmente representados no Rio de Janeiro pela maquete de uma das unidades triplas eléctricas em circulação nas linhas portuguesas, maquete esta que justificou, na Exposição Internacional de Bruxelas, a atribuição a Portugal do grande prémio da construção de material circulante de caminho de ferro.

VAGÕES CISTERNAS **DE GRANDE CAPACIDADE** **PARA TODAS AS QUALIDADES DE LÍQUIDOS**

VAGÕES COM CISTERNAS PARA GASES LIQUEFEITOS DE PETRÓLEO, ÁCIDO SULFÚRICO E GASOLINAS, SOLUÇÕES NITROGENADAS, AMONÍACAS, ETC.



Comboio de vagões cisternas de 50000 litros de capacidade para o transporte de fuel-oil, com calefação para a sua descarga, construídos para a Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis

COMPANHIA AUXILIAR DE TRANSPORTES



ESCRITÓRIOS CENTRAIS — AV. JOSÉ ANTÓNIO, 20
MADRID

TELEFS.: 222 0414 — 232 35 47

FÁBRICA DE VILLAVERDE

Km. 9. ESTRADA ANDALUZIA — TELEFS.: 237 03 00/1

O PLANO DE ACTIVIDADES DO MUNICÍPIO DE LISBOA NO ANO DE 1965

PELO DR. BUSQUETS DE AGUILAR

IV

Um mal a que urge pôr termo é a falta de largura dos arruamentos e que numa visão acanhada se tem mantido e agravado censuravelmente.

As cidades medievais, acumulando muita população num espaço restrito, por motivo das muralhas de defesa a isso obrigarem, possuíam ruas e terreiros semelhantes ao da pitoresca Alfama, mas, devido à transformação que as armas de fogo introduziram na ciência militar, o sistema defensivo das povoações modificou-se completamente. Além disso o surto populacional do século XIX, a ciência urbanista e o desenvolvimento da Higiene, determinaram a construção de vias largas, bem como a transformação da parte antiga, e foi o caso de Paris no tempo de Napoleão III em que o Barão de Haussmann modificou completamente a cidade com a abertura de amplas ruas, avenidas, e praças, facto em que interveio também a causa política de pôr termo rapidamente a revoltas pela intervenção da artilharia, ineficaz contra as barricadas das ruas estreitas.

Lisboa passou a ter ruas com largura suficiente para a época depois da reconstrução efectuada por Carlos Mardel, Eugénio dos Santos e Manuel da Maia, imprópriamente designada por pombalina, a seguir ao terramoto de 1755. A abertura da Avenida da Liberdade por Rosa Araújo continuou essa orientação numa forma mais benéfica, e do mesmo modo procedeu Ressano Garcia no princípio do actual século na zona denominada, durante muito tempo, por «Avenidas Novas», ou seja a parte citadina desde a Praça Duque de Saldanha ao Campo Grande.

Parece que este princípio era de aconselhar se mais tivesse, não só por matéria de Higiene e de Estética como pelas necessidades de trânsito provocadas com automóveis, autocarros, e camiões que substituíram a viação hipomóvel. Infelizmente, quando mais se necessitava de vias largas para facilitar o trânsito acelerado e arrumação de viaturas, bem como pela construção de edifícios cada vez com maior número de pisos, que os modernos processos de construção vieram a permitir, assiste-se ao facto triste da abertura de ruas estreitas em vez de avenidas, onde o trânsito se move com dificuldade, facilitando muitas vezes desastres, enquanto, devido à

altura dos prédios, o sol mal penetra e a luz é deficiente.

Este critério económico e mesquinho de procurar obter o maior lucro com a venda de terrenos para a sua ocupação por imóveis e de diminuir as despesas de conservação das vias públicas dada a sua estreiteza, tem de se pôr inteiramente de parte, devendo acabar-se com um erro gravíssimo de lamentáveis consequências. A largura dos arruamentos a construir deverá ser de 200 m nas praças, 100 m nas avenidas fundamentais, 50 m nas principais, e 25 m nas secundárias. Só se permitirá a construção de avenidas e dadas as dimensões indicadas, todos os problemas de trânsito e de Higiene terão desaparecido.

Finalmente vai-se proceder à reconstrução da Avenida Fontes Pereira de Melo, Avenida da República e parte da Avenida António Augusto de Aguiar, cujos pavimentos se encontram num estado deplorável, desde as obras da abertura do Metropolitano.

Na Avenida Fontes Pereira de Melo fez-se e desfez-se, e é caso para perguntar acerca da arborização, que convém não esquecer. Tudo isto foi devido ao facto da construção do Metropolitano não se ter executado em túnel com poços de perfuração como se está procedendo na Rua da Palma e Avenida Almirante Reis para a linha de Alvalade, e não pelo processo de trincheira aberta, que talvez fosse mais dispendioso. Ainda bem que não se reincidiu no erro praticado. É mais um acto merecedor de elogio praticado pelo ilustre Presidente da Câmara Municipal, sr. General França Borges.

Além de diversos pavimentos reconstruídos de várias ruas, matéria em que bastante se tem feito, iniciou-se a obra valiosa da colocação de colectores em diversos locais da cidade, não só para melhorar os esgotos, como também para acabar com as inundações nas zonas de Entre-Campos e especialmente na de Santa Apolónia, onde a pluviosidade determina no período invernosos importantes prejuízos.

Com referência ao trânsito da cidade, procurar-se-á melhorá-lo, embora seja um problema bastante difícil, e para o qual no presente ano se efectuou um congresso. Em Portugal só poderá ter solução

condigna desde que se ensine, numa campanha longa e dispendiosa, a população a andar na rua. Somos o único país europeu em que se ignora a forma de andar correctamente, e a solução só existirá num ensinamento de carácter nacional. Basta uma pessoa colocar-se na janela de qualquer prédio de uma artéria movimentada e seguir a direcção dos transportes. É simplesmente confrangedor, dando a impressão de seres errantes que vagueiam sem saber o destino a seguir, enquanto exactamente se observa o contrário em qualquer cidade estrangeira, onde todos mostram conhecer o ponto a que se dirigem. Por isso Portugal é o país de maior número de desastres de peões, factó que nos envergonha.

A obra de iluminação pública prossegue vantajosamente, de forma a Lisboa ser uma das cidades da Europa mais bem servida de luz artificial, não esquecendo os monumentos que deste modo são bastante favorecidos. Porém deve-se acabar com certas deficiências, como é o caso da iluminação a gás em várias ruas, que cousa alguma justifica.

Com referência a transportes mecânicos, há a renovar a frota automóvel municipal que se encontra deteriorada.

Em matéria de arborização e de jardins prosseguir-se-á na obra encetada, mas, apesar do muito que se tem feito, há lugares da cidade onde se podem plantar mais árvores; além disso existem jardins que necessitam ser melhorados pelo endurecimento dos pavimentos.

Notam-se deficiências no serviço de bombeiros pela falta de pessoal e ainda de material. Torna-se indispensável resolver essas dificuldades, pois constitui um elemento necessário de segurança citadina. O perigo dos incêndios deve-se reduzir ao mínimo, e o valor do batalhão de sapadores bombeiros não sofre qualquer dúvida, pois o seu heroísmo é conhecido de há muito.

Acerca da estética habitacional o Plano é de um optimismo que não posso acompanhar, pois entendo que o abuso do estilo moderno só tem prejudicado a cidade.

Lisboa foi sempre uma capital das mais pobres da Europa em matéria architectónica, mas modernamente o mal ainda se agravou com o emprego de um estilo que nada possui de português e que é a cópia dos piores modelos estrangeiros. Uma benéfica característica de Lisboa é a pintura dos seus prédios, porém nos últimos anos uma incompreensível protecção aos senhorios, fez com que muitos edifícios necessitem de reparações que se devem impor para bem da cidade. Quando em Paris só há poucos anos se tornou obrigatória a lavagem e pintura dos prédios, o que os melhorou extraordinariamente por se pôr de parte o antigo processo de não se beneficiarem as fachadas, devemos desejar que Lisboa continue a dar um exemplo na Europa e nunca retroceda nessa matéria.

Os lixos da cidade vão ser removidos vantajosamente para a margem sul, onde sofrerão um aproveitamento que permitirá a sua utilização como adubos.

Os actuais cemitérios não bastam, pelo que se torna há muito indispensável a construção de novos, visto alguns dos existentes não se poderem alargar por falta de terreno, como é o caso do Cemitério dos Prazeres, ou não haver vantagem por se encontrarem numa zona cada vez mais habitada, como acontece com o Cemitério do Alto de S. João. Necessita-se alargar os cemitérios da Ajuda, Benfica e Lumiar, assim como a construção de novos, que são os projectados na Ameixceira e na Charneca, de forma a haver terreno suficiente para sepulturas, assim como para a edificação de jazigos, cuja falta tanto se faz sentir, provocando a valorização exagerada dos existentes.

O abastecimento da cidade obriga a novos mercados, cuja criação se encontra em estudo, havendo bastantes deficiências a vencer.

Verifica-se com prazer que muito se tem realizado em prol da cidade, mas bastante há a efectuar, devendo-se reconhecer a boa orientação do actual município e em especial do seu ilustre presidente, sr. General França Borges, para o progresso de Lisboa.



Sociedade Império de Representações, L.ª

MATERIAL ELÉCTRICO

Cabos — Fios — Material para luz fluorescente

Distribuidores Gerais de lâmpadas

«Lumiar» «Philips» «Astra» e «Mazda»

Rua dos Fanqueiros, 262-2.º-Dt.º

Telefone 369692

LISBOA

SECRETÁRIO PROVINCIAL DA EDUCAÇÃO DE MOÇAMBIQUE

No acto de posse do novo Secretário Provincial da Educação de Moçambique, dr. Francisco Maria Martins, o Ministro do Ultramar disse: «Eu sou dos que acreditam na juventude portuguesa». O novo Secretário Provincial depois de ter afirmado que o seu posto é de combate, prestou homenagem ao sr. Almirante Sarmento Rodrigues pela sua política de expansão da língua portuguesa.

O «Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique», editado pelos respectivos serviços de Propaganda e Publicidade deu um grande e merecido relevo à posse do novo Secretário Provincial da Educação de Moçambique, sr. dr. Francisco Maria Martins, conferida pelo sr. Ministro do Ultramar, Professor Doutor Silva e Cunha no seu gabinete, no dia 28 de Abril. Ao acto assistiram numerosas individualidades, entre as quais os Subsecretários do Ultramar, o Governador-Geral de Moçambique, o Almirante Sarmento Rodrigues, o Secretário Provincial, eng.^o Ruy Ribeiro, deputados, etc.

Pela importância das afirmações produzidas nos discursos dos srs. Ministro do Ultramar e novo Secretário Provincial da Educação, vamos transcrever de um e outro algumas passagens de maior relevo.

O Professor Silva e Cunha, depois de fazer uma resenha acerca das funções dos Auxiliares directos dos Governadores-Gerais e referindo-se particularmente às do sector da Instrução, disse:

«Na verdade, a circunstância de termos de lutar contra a subversão que pretenderam fomentar em algumas das parcelas ultramarinas do território nacional, se não nos perturba o ânimo nem enriquece a vontade, pois apenas mais uma vez lutamos contra forças que em nome dos interesses inconfessáveis pretendem violar direitos cuja discussão não admitimos, é necessário que todos os que têm responsabilidades de mando, seja qual for o escalão da hierarquia, tenham sempre presente a insídia da luta contra nós desencadeada e o afã com que o inimigo procura aproveitar os pontos fracos da nossa organização defensiva para se infiltrar e diminuir a nossa capacidade de resistência. Desencadeada primeiro pela violência, começa a ver-se que somos de qualidade de não nos deixarmos vencer facilmente nem susceptíveis de pelo temor perdermos a coragem de nos defendermos pelas armas. Temos, porém, de continuar a opor-lhe para além do campo militar uma frente perfeitamente unida, como muralha sem brechas nem pontos fracos, e para isso é indispensável que a máquina do Estado funcione

por forma a que a preocupação de defesa se manifeste em todos os campos da acção política e administrativa. Por isso, comecei por relembrar princípios comezinhos e de simples bom-senso, mas que estão na base do sistema como condição essencial do seu bom funcionamento. Relembrei ainda a propósito, e em especial, que a não se observarem com escrúpulos e atenção as regras expostas, fatalmente resultará uma má administração financeira, pois serão inevitáveis as despesas dispensáveis ou inúteis provocadas pela má coordenação dos serviços.»

Em dada altura do seu discurso, o sr. Ministro do Ultramar acentuou:

«Eu sou dos que acreditam na juventude portuguesa, no seu bom espírito e nas suas virtudes. Por isso, recuso-me a julgá-la pelas atitudes de algumas poucas dezenas de rapazes e raparigas que, consciente ou inconscientemente, orientados pelos nossos inimigos, se têm agitado para fazer supor que existe uma perigosa inquietação das camadas mais jovens da Nação. E se assim penso é porque tenho sempre presente aquela esmagadora maioria, tão grande que pode dizer-se que aqueles são apenas a excepção que confirma a regra, que nos campos e nos escritórios, pelo seu trabalho contribui para o bem comum, nas escolas, pelo estudo, se prepara para substituir dignamente a geração dos mais velhos; e nas Forças Armadas corajosamente se bate, sacrificando tantas vezes a saúde e a vida, com a simplicidade de quem cumpre um dever que, pela sua grandeza, não se discute.»

Do discurso do novo Secretário Provincial reproduzimos algumas passagens. Dirigindo-se, primeiro, ao Governador-Geral, disse:

«Devo a V. Ex.^a uma palavra de gratidão pela honra que me concedeu ao indicar o meu nome para tão alto cargo. Sabe V. Ex.^a que não procurei, mas também não soube recusar a honra de colaborar com V. Ex.^a no Governo de Moçambique. O lugar para que

me chamou é um posto de combate. Não responder à chamada seria quase deserção numa hora em que todos em Moçambique nos consideramos soldados de uma causa sagrada.»

Dirigindo-se, depois, ao sr. Ministro do Ultramar, esclareceu a missão dos professores:

«Nesta campanha de educação desempenham em primeiro lugar papel fundamental os professores de todos os graus de ensino, os missionários, os militares e até os particulares, que à causa do ensino e da promoção social vêm prestando com entusiasmo uma significativa colaboração, que em alguns casos assume aspectos de verdadeiro apostolado.

Se o ensino em todos os níveis deve merecer a atenção e o carinho de quem governa, é sobretudo o ensino das primeiras letras e a sua divulgação entre as grandes massas da população que no Ultramar reveste os aspectos mais aliciantes. Muito se ficou devendo em Moçambique, neste capítulo, à larga visão do sr. Almirante Sarmiento Rodrigues, que à política de expansão da língua portuguesa, bem como a todos os aspectos do ensino, dedicou a mais esclarecida e frutuosa atenção durante o seu governo.»

Associação Internacional do Congresso do Caminho de Ferro

A XIX reunião realiza-se em Paris de 6 a 23 de Junho de 1966

Pela quarta vez, a capital da França foi escolhida para sede de uma reunião da Associação Internacional do Congresso de Caminhos de Ferro.

O último Congresso levado a efeito foi em Munique, em 1962, e a ele assistiu, como convidado e na qualidade de Director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», o nosso saudoso amigo Carlos d'Ornellas.

O próximo Congresso reúne-se de 6 a 23 de Junho de 1966. O plenário da reunião, em que Portugal estará novamente representado, como membro daquela Associação Internacional, realizar-se-á na sede da U. I. C.. As sessões de trabalho efectuar-se-ão no Hilton Hotel e na Casa da Rádio.

XIII Congresso Internacional das Comunicações

No próximo mês de Outubro do corrente ano, realiza-se em Génova o XIII Congresso Internacional das Comunicações.

Esta reunião desenvolverá o tema: «Factores Actuais do Progresso e Interdependência nas Comunicações».

Nas sessões de trabalho serão discutidas as teses, subordinadas a estes problemas: Telecomunicações Intercontinentais por Satélites Artificiais e Cabos Submarinos, nos seus aspectos técnicos, económicos, comerciais e jurídicos.

Corporação dos Transportes e Turismo

Sob a presidência do dr. Fernando Augusto Serra Campos Ferreira, reuniu, na sede da Corporação dos Transportes e Turismo, o conselho da Secção do Turismo e Indústria Hoteleira.

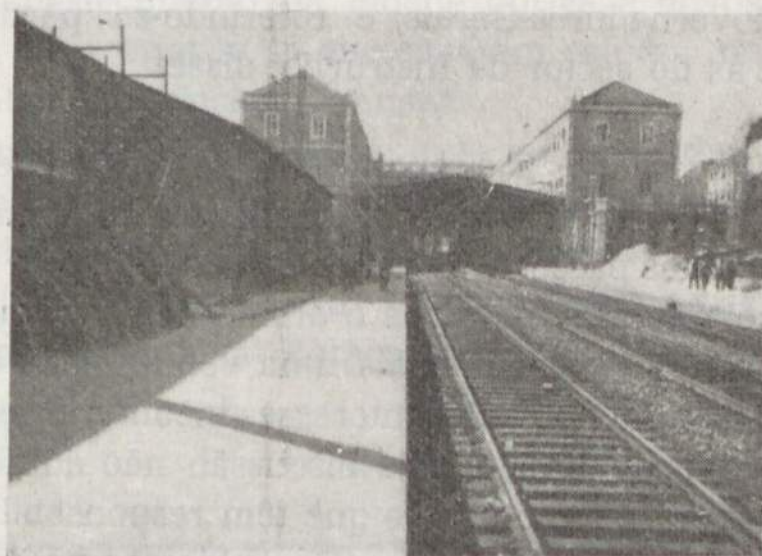
Convocado especialmente para designar os representantes da Corporação no Conselho Geral do Centro Nacional de Formação Turística e Hoteleira, criado pelo Decreto-Lei n.º 46354, de 26 de Maio último, o conselho da referida secção escolheu, para o desempenho daqueles altos cargos, os srs. Alexandre d'Almeida e António Abrantes Jorge, como representantes das entidades patronais e, como representantes das entidades sindicais, os srs. Fernando João Andresen Guimarães e Manuel Mendes Leite Júnior. Como substitutos dos representantes patronais foram designados os srs. Armando Manuel Bettencourt Rodrigues, e dr. Fernando Augusto Serra Campos Ferreira e, como substitutos dos sindicais, os srs. Manuel José Dias Coelho da Silva e Horácio Henriques Nogueira.

Assistiu a esta reunião o representante do Estado junto da Corporação, dr. Mário Coelho Ferraz de Oliveira.

HYDROLIT

S. A. BERNE — (SUÍÇA)

Impermeabilizantes para a CONSTRUÇÃO CIVIL



Estação de Santa Apolónia-Lisboa — Aspecto parcial do cais, à esquerda, tratado com HYDROLIT-FLUAT

Impermeabilização até pressões de 50 atmosferas.

Aceleração de Presa das massas de cimento até ao limite de 2 minutos, se requerido.

Inocuidade das ditas massas, contra produtos ácidos ou corrosivos permitindo a construção de depósitos para qualquer produto sem outro revestimento.

Aumento de resistência à compressão e flexão bem como eliminação radical de salitre, poeiras, musgos e fungos.

Serviços técnicos a cargo de um engenheiro de C. C.

Consultas, referências e pedidos a

Bettencourt & Silva, Lda.

Rua de S. Julião, 41-2.º — Telef. 32 89 19 — LISBOA-2

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 ESTACIO

Artigo 24.º — Os trens serão iluminados exteriormente durante a noite. As carruagens destinadas aos passageiros serão iluminadas interiormente durante a noite, e de dia na passagem dos túneis que o fiscal do Governo designar, preparando-se para este fim na paragem mais próxima da entrada do túnel.

Marcha dos trens

Artigo 25.º — Os cruzamentos dos comboios ordinários, aprovados pelo Governo, só podem ser alterados em casos extraordinários. A alteração deve ser ordenada por escrito ao chefe do trem, e comunicada à fiscalização dentro de vinte e quatro horas.

Os cruzamentos dos comboios extraordinários e especiais serão determinados pelas empresas, tendo sempre em vista a regra estabelecida no parágrafo precedente para segurança e comodidade dos passageiros que transitam nos comboios ordinários.

Artigo 26.º — Nenhum comboio pode sair de uma estação antes da hora marcada nos horários.

Nenhum comboio ou máquina isolada poderá sair de uma estação em seguimento de outro comboio, enquanto não tiver decorrido o tempo marcado por acordo entre a fiscalização e o director da exploração.

Quando um trem se atrasar, o chefe da estação onde se devia efectuar o cruzamento pode autorizar a saída do comboio que estiver na sua estação, depois de se ter certificado que o chefe da estação imediata, a que este se dirige, não deixará avançar o comboio que marcha atrasado e em sentido contrário.

Esta autorização será sempre dada por escrito ao chefe do trem.

Artigo 27.º — É expressamente proibida a circulação de comboios extraordinários e maquinarias isoladas nas secções em que estiver interrompido o serviço do telégrafo excepto para os trens ou

máquinas de socorro, que só poderão marchar com velocidade inferior a 20 quilómetros por hora.

Artigo 28.º — Nas imediações das estações haverá sinais que indicam aos maquinistas se podem entrar no seu recinto; estes sinais estarão em situação tal que o maquinista possa fazer parar o comboio antes de chegar às agulhas.

Nos intervalos das estações e nos pontos em que o maquinista não possa descobrir na sua frente uma distância de linha suficiente para fazer parar o comboio, se esta se achar interrompida ou embaraçada por algum obstáculo, devendo ser colocados sinais competentes para a segurança dos trens.

Artigo 29.º — Só é permitida a paragem dos trens nos lugares destinados ao serviço de passageiros e de mercadorias, salvo caso de força maior.

As locomotivas e mais veículos não devem estacionar nas vias reservadas à circulação.

Artigo 30.º — Quando tiver resolvido fazer sair um comboio especial ou extraordinário para o público, dará conhecimento à fiscalização do motivo da expedição, hora da partida e mais condições de marcha e paragens do mesmo comboio, ficando sempre responsável por todas as ocorrências.

A saída destes trens será sempre anunciada por telégrafo a todas as outras estações.

Os comboios de recreio serão previamente anunciados ao engenheiro fiscal.

Artigo 31.º — Quando, por qualquer motivo, um comboio ou uma máquina isolada tenham de parar na via destinada ao movimento, colocar-se-ão os sinais prescritos pelos regulamentos aprovados.

Artigo 32.º — Quando se efectuarem reparações na via, estabelecer-se-ão sinais na distância conveniente, que indiquem se os trens devem parar ou se podem avançar com precaução.

Artigo 33.º — Os condutores chefes de trem, e os maquinistas que conduzem uma locomotiva isolada, devem estar munidos dos meios necessários para fazerem os sinais prescritos nos regulamentos.

Idêntica obrigação é imposta aos agentes encarregados da conservação e guarda das linhas, devendo as empresas fornecer os meios precisos para o dito fim.

Artigo 34.º — Quando nos caminhos de ferro de duas vias a circulação tiver de ser feita por uma só, por motivo de acidente, reparação, etc., haverá um guarda encarregado da manobra de cada agulha.

Os guardas não permitirão que os comboios entrem para a via destinada à circulação, sem se terem assegurado que nenhum outro comboio vem em sentido oposto.

Dar-se-á conhecimento ao chefe da fiscalização das medidas adoptadas pela empresa para tornar segura a circulação na via destinada ao serviço.

Todas as agulhas devem ter um empregado responsável pela sua manobra e conservação.

Artigo 35.º — O maquinista deve constantemente observar o estado da via, regular a marcha segundo as circunstâncias e obedecer prontamente aos sinais que lhe forem feitos. Do mesmo modo observar-se-á a tensão do vapor e o nível de água na caldeira, tendo atenção em que nada embarace a manobra dos freios do tender.

Artigo 36.º — Nas proximidades das bifurcações ou entroncamento, antes de chegar ao ponto em que uma linha ou ramal vem entrar na linha principal, deve o maquinista diminuir a velocidade da

marcha, por forma a que, se as circunstâncias o exigirem, possa parar antes de chegar às agulhas.

Na proximidade das estações de paragem o maquinista tomará as precauções convenientes para que a velocidade do trem esteja completamente amortecida no sítio em que devem apeiar-se os passageiros, de modo que nunca ultrapasse este lugar, e antes seja obrigado a pôr a máquina novamente em marcha para o alcançar.

Artigo 37.º — Nas imediações das estações, das passagens de nível, das curvas das grandes trincheiras e dos túneis, sempre que a via não pareça completamente desembaraçada, deve o maquinista fazer uso do apito da locomotiva, para anunciar a aproximação do comboio.

Artigo 38.º — Nenhuma pessoa além do maquinista e fogueiro poderá transitar sobre as locomotivas e tender sem licença do director da exploração do caminho de ferro.

São exceptuados dessa proibição os engenheiros e condutores da fiscalização e os seus agentes, devendo estes apresentar ao maquinista uma requisição escrita.

Artigo 39.º — O Ministro das Obras Públicas designará estações onde deve haver registos, no qual se mencionarão em dia os atrasos dos comboios que excederem dez minutos para um percurso inferior a 50 quilómetros.

Indicar-se-á a natureza e composição dos trens, os números das locomotivas que os rebocaram, as horas da partida e da chegada e a causa e duração de atraso.

Estes registos serão apresentados aos engenheiros e mais agentes da fiscalização sempre que sejam pedidos.

Artigo 40.º — Quando os comboios partirem das estações extremas com atrasos superiores a dez minutos, e quando a sua marcha tiver um atraso excedente a dez minutos, por cada fracção de linha de 50 quilómetros, lavrará a fiscalização o auto a que se refere o artigo 20.º § 3.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864.

A fiscalização poderá prescindir de lavrar o auto, se o atraso for devido a algum caso de força maior.

Artigo 41.º — O Ministro das Obras Públicas, ouvindo as empresas, determinará para cada linha ou secção as máximas velocidades que podem atingir as diferentes espécies de trens.

Artigo 42.º — Quinze dias pelo menos antes de pôr em execução a tabela de serviço dos trens ordinários de toda a espécie, a empresa enviará um exemplar ao Ministro das Obras Públicas, que poderá introduzir-lhe as alterações que julgar necessárias para a segurança ou interesse do público.

Quando se adopte uma nova ordem de serviço, ou se altere em parte a estabelecida dar-se-á conhecimento ao público, com oito dias de antecedência,

Pestana & Fernandes, L.^{da}

Importadores e Exportadores

Sede: R. dos Sapateiros, 39-1.º

LISBOA

Secção de Produtos Químicos:

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

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

» » PARA FARMÁCIA

» » PARA INDÚSTRIA

Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

HOSPITAIS

FARMÁCIAS

pelo menos, das horas de partida e de chegada dos trens às diferentes estações.

Artigo 43.º — Nos pontos que forem designados pelo Ministro das Obras Públicas, sob propostas das empresas, haverá máquinas de socorro ou reserva, que se conservarão sempre acesas e prontas a partir.

As disposições relativas ao serviço destas máquinas, bem como os utensílios que devem acompanhar os trens, deverão ser determinados nos regulamentos que as empresas têm de submeter à aprovação do Governo.

Na falta de tais regulamentos, o engenheiro fiscal, de acordo com a empresa, determinará umas e outras, dando parte ao Governo.

Nos pontos designados pelas empresas, de acordo com a fiscalização, haverá sempre os utensílios necessários para o caso de acidente, e um vagão destinado à sua condução.

Tráfego

Artigo 44.º — As despesas acessórias, tais como carga e descarga, etc., cuja tarifa deve ser regulada anualmente, serão sujeitas à aprovação do Ministro das Obras Públicas até ao fim do mês de Outubro.

Artigo 45.º — As tabelas dos preços de transporte e despesas acessórias, devidamente aprovadas, estarão constantemente afixadas nos lugares mais públicos das estações.

Artigo 46.º — Qualquer alteração nos preços das tarifas será submetida à aprovação do Governo, por intermédio do engenheiro fiscal, antes da sua publicação.

As alterações propostas devem ser anunciadas ao público um mês antes de começarem a reger.

Artigo 47.º — As empresas são obrigadas a efectuar com cuidado e exactidão, celeridade e perfeita igualdade para todos os expedidores, os transportes de mercadorias, gados e objectos de qualquer natureza que lhes forem confiados.

Artigo 48.º — Toda a expedição, não sendo de bagagens, deve ser acompanhada de uma cautela de recovagem, ou de uma declaração datada e assinada, indicando:

- 1.º — O nome e morada do expedidor;
- 2.º — O nome e morada do destinatário;
- 3.º — O número e natureza dos fardos a expedir, seus números, marcas ou sinais;
- 4.º — A estação ou domicílio a que se destina;
- 5.º — A declaração se a remessa vai paga ou a pagar.

Artigo 49.º — As empresas são obrigadas a oferecer ao expedidor um recibo em que se declare:

- 1.º — A natureza, número e peso dos volumes que compõem a expedição;



CISNE

FUNDADA EM 1896

**Tintas para
e s c r e v e r**

COLAS, GUACHES, LACRES

A GRANDE MARCA NACIONAL

Fornecedores da C. P.

2.º — O preço total do transporte, declarando se é pago ou a pagar;

3.º — O prazo em que deve ser entregue na estação destinatária ou domicílio designado.

Quando se fizer uso da cautela de recovagem o duplicado desta, que deve ser entregue ao expedidor, dispensa o recibo.

Artigo 50.º — À medida que as mercadorias, gados e quaisquer outros objectos chegarem ao caminho de ferro, serão registados imediatamente num livro, por ordem progressiva de números e datas, o qual será rubricado e numerado pelo engenheiro fiscal do Governo. Neste registo se expressará:

- 1.º — A quantidade e qualidade dos objectos recebidos;
- 2.º — O destino que levam;
- 3.º — O nome, apelido e domicílio da pessoa que expede;
- 4.º — Nome, apelido e domicílio do consignatário;
- 5.º — Preço do transporte.

O transporte se efectuará na ordem da inscrição, excepto se o expedidor pedir ou consentir que a sua expedição seja demorada. Quando tal caso se

der deverá fazer-se menção no registo da demora combinada.

Artigo 51.º — Os animais, veículos, mercadorias e quaisquer objectos destinados a serem transportados pela grande velocidade serão expedidos no primeiro trem de viajantes que tiver carruagens de todas as classes, uma vez que tais objectos cheguem à estação três horas antes da partida dos comboios, devendo contudo este prazo ser reduzido quanto possível pelas empresas.

Os expedidores de veículos e animais devem prevenir o chefe da estação de partida com antecipação não menos de 24 horas, declarando o número e natureza de veículos e animais que pretendem fazer transportar. Esta disposição não é aplicável aos cães e animais contidos em gaiolas.

Artigo 52.º — Os animais, veículos, géneros alimentícios, mercadorias e quaisquer outros objectos transportados em pequena velocidade deverão ser expedidos o mais tardar no dia seguinte ao da sua chegada à estação.

Esta dilação deverá porém ser levada a dois dias, se o Governo assim o autorizar, atendendo as circunstâncias especiais de cada linha, ou às das estações de uma mesma linha.

Artigo 53.º — A duração do projecto para a pequena velocidade será firmada de acordo com as disposições que vigorarem nos caminhos de ferro

franceses, nas épocas de revisão das nossas tarifas.

Artigo 54.º — As remessas feitas por grande velocidade serão postas à disposição dos consignatários logo que se tenham distribuído as bagagens que vieram pelo mesmo comboio, não excedendo o prazo de duas horas depois da sua chegada.

Artigo 55.º — As remessas feitas por grande velocidade serão postas à disposição do destinatário no dia seguinte ao da chegada efectiva à estação.

Exceptuam-se os ovos, caça morta, carnes verdes, leite, manteiga fresca, etc., cuja entrega deve ser pronta.

Artigo 56.º — Quando os objectos expedidos tiverem de passar sobre linhas pertencentes a empresas diversas sem que haja solução de continuidade, serão conduzidos do ponto de junção de duas linhas os que tiverem sido despachados em grande velocidade pelo primeiro trem de passageiros que contiver carruagens de todas as classes e que dali partir três horas depois da chegada de tais objectos, e os que foram pela pequena velocidade, vinte e quatro horas depois da sua chegada.

Artigo 57.º — Se as linhas que terminam em uma mesma localidade não tiverem gare comum, a duração de transmissão será de oito horas para a grande velocidade, e de três dias para a pequena velocidade.

(Continua)

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

BANQUEIROS

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

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

Telegramas: AUGAFO

Dependências urbanas em Lisboa:

Avenida de Roma, 26-B — Telefone: 712108

Praça Paiva Couceiro, 12 — Telefone: 834724

AMARANTE ■ ARCOS DE VALDEVEZ ■ CHAVES ■ COVA DA PIEDADE

ELVAS ■ PENICHE ■ TOMAR ■ VILA DA FEIRA ■ FÁTIMA

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondente no Brasil:

BANCO PINTO DE MAGALHÃES

RIO DE JANEIRO — SÃO PAULO

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Uma viagem aos Açores — Visita ao Pinhal da Paz

Fui gozar este ano as minhas curtas férias da Páscoa na Ilha de S. Miguel. É sempre com emoção que avisto, de longe, ao romper da manhã, o perfil azul da pátria de Antero de Quental, que é também a minha. Além dos meus familiares, conto lá queridos e seguros amigos, que tendo feito parte da minha distante mocidade, participam agora do meu Outono. Dou a esta quadra da vida a designação de *Outono* e não de *Inverno*, simplesmente para não lhes dar, a esses fiéis amigos, a roda de velhos. Velhos, velhos, são os trapos. Entre esses amigos conto o Dr. António Câmara. A nossa amizade vem dos bancos da «Escola Minerva», do sr. Manuel Augusto de Amaral, que foi um grande poeta. Médico-cirurgião de fama, há nele uma faceta admirável: o gosto pelas artes e, sobretudo, a sua paixão pelas viagens na nossa terra. Cada incursão que ele faz representa uma descoberta maravilhosa. Parece-me que isto de descobrir paisagens de sonho é um dom dos médicos. Lembro-me agora, com saudade, do dr. Guilherme Fraga Gomes, que fez clínica na freguesia da Maia. Natural da Ilha da Madeira, afeiçoara-se a S. Miguel, ficando assim, por essa apaixonada afeição, com duas pátrias. Pois, um dia, levou-me a passear por essa pitoresca freguesia, situada na costa norte da Ilha de S. Miguel. E foi ele que me ensinou a vê-la, com sentido colorista, próprio dos pintores, e com o sentido poético, inerente a todas as pessoas que, mesmo sem fazer versos, são sensíveis à divina poesia da Natureza. Certo recorte da Ilha de Antero fazia-lhe lembrar, pela grandeza, a Ilha da Madeira. E era comovidamente que me fazia notar a extraordinária semelhança. Pois bem. O Dr. António Câmara, como todos os verdadeiros médicos, tem o sentido da paisagem e tem o sentido da beleza. Conhece todos os recantos da Ilha do Arco S. Miguel. Sempre que lá vou, encontro os seus braços amigos para um amplexo fraternal, e um automóvel à minha disposição para alguns passeios maravilhosos. Tenho a impressão de que o seu automóvel já conhece de cor todos os caminhos e todas as estradas da Ilha Verde. Agora, nas minhas férias da Páscoa, fizemos uma incursão inolvidável: fomos visitar, na Fajã de Cima, o Pinhal da Paz. Foi pertença de António Taveira do Canto Brum, da ilustre família de José do Canto. O Pinhal da Paz era, nessa quadra do ano, um deslumbrante incêndio de azáleas escarlates. Paga-se, à entrada, 10 escudos. O dinheiro, porém, não é para custear o arranjo e asseio da propriedade. Tem outro destino: o de concorrer para a manutenção do Asilo dos Velhos. Poesia e solidariedade humana eram, em António do Canto, palavras sinónimas. Num mundo em labareda, respira-se no Pinhal da Paz uma atmosfera de sonho e de beleza. Baixinho, as flores falam ou rezam. Para não perturbar a sua fala ou a sua reza, guardámos religioso silêncio.

Meu querido amigo Dr. António Câmara: muito obrigado por essa visita que me encantou. Como António do Canto, não fazes versos. Mas, como ele, sentes a Poesia da nossa linda Terra.



Alice de Azevedo — Retrato de Mestre Isolino Vaz

APELO

Ó loucos companheiros desta vida,
Que traçais, como eu, roteiros de quimera
Atrás duma ventura inatingida:
Erguei comigo os olhos para o Alto,
Opondo às trevas, que nos dão guarida,
Essa divina luz deslumbradora,
Eterna claridade,
Onde reside a paz, onde reside o amor,
Onde reside, enfim, a única verdade!
Na terra que pisamos, fascinados,
Atentai, companheiros, meus irmãos:
Todos os bens são frágeis, transitórios,
Frustrados, fugídios, ilusórios!
— Fumo a escapar-se entre as nossas mãos!...

Erguei comigo os olhos para o Alto,
Procuremos a glória da Subida,
Ó loucos companheiros desta vida!

ALICE DE AZEVEDO

CRÔNICA LITERÁRIA

Recordando o nascimento de Bocage

As doenças do grande Poeta

Por FERNANDO ELOY DO AMARAL

Quem olhar para um retrato de Bocage ou tenha lido as descrições da sua figura e sensibilidade, julgará o Poeta como tendo sido débil e melindroso quanto à saúde. Mas o que dizer, sabida a sua vida sujeita a múltiplos desgastes, do tormento interior, próprio dos génios, do seu viver, cheio de vicissitudes e mau passado e doutras tantas torturas que teve de suportar? Perante tudo isto, há que admirar a sua extraordinária resistência. Bocage viveu num só dia o que muitos refestelados não viveram a existência inteira enfiados nas detestáveis pantufas.

A Arte exige muito. Mais do que talento, sinceridade, persistência, sabedoria e experiência; exige a própria vida a ficar na Obra de Arte. À medida que a Obra surge o Artista desaparece. Assim aconteceu a Elmano, o Poeta que se fez em versos e desapareceu como ser humano.

A doenças está todo o mundo sujeito. Por isso não é de admirar que Bocage também as tivesse como ser mortal que a elas se não pode furtar.

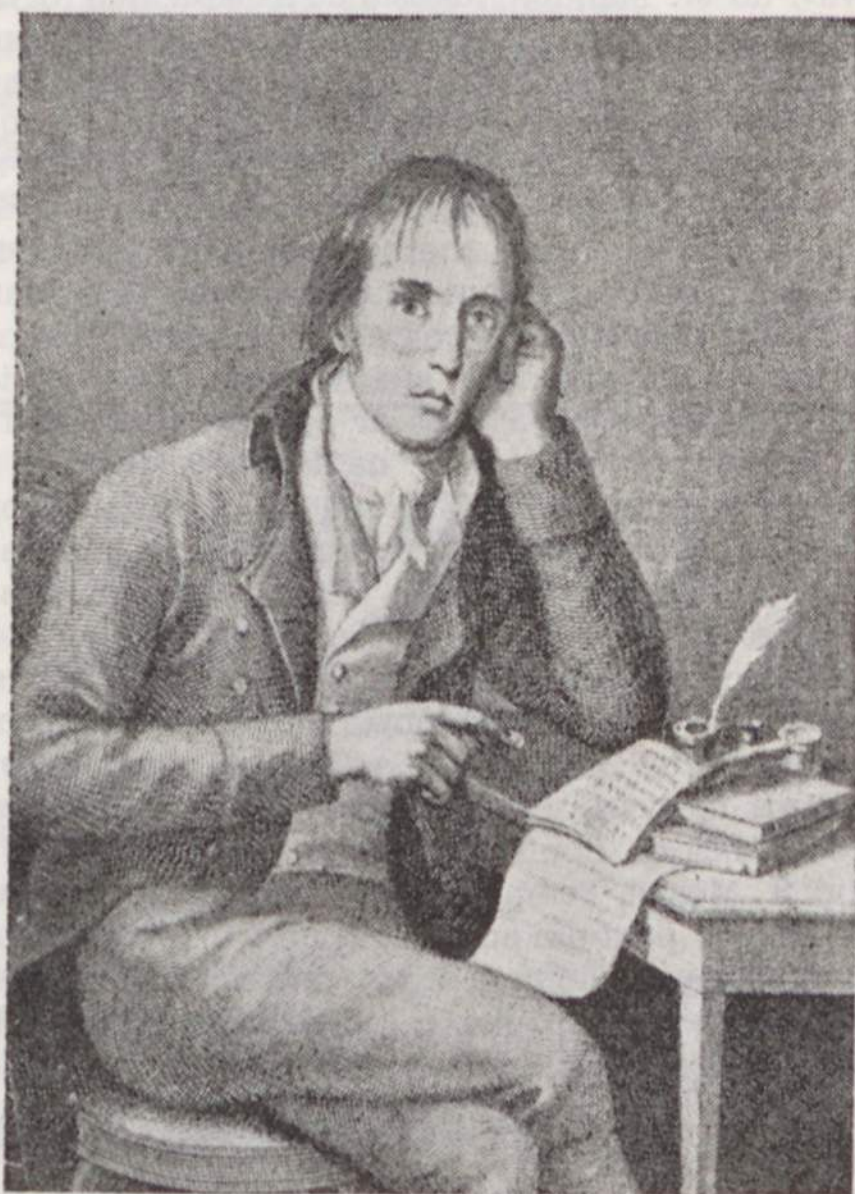
Não vamos mencionar, em Bocage, as doenças que teria tido e próprias das crianças que, por tão habituais, quase não constituem anormalidades dignas de registo. Além disso, não nos é dado saber de todas as indisposições duma pessoa, para mais quando não foram relatadas.

Limitamo-nos aqui a registar as que conhecemos.

Como todos sabemos, Bocage foi para a Índia em busca de glória e fortuna numa época em que tudo isto era quase impossível para um homem prático quanto mais para um sonhador eivado de poesia e com temperamento avesso a subserviências lucrativas e a ganâncias sórdidas.

Se considerarmos como «doença» a imaginação exacerbada, que nos leva a ser Imperador da China na hora do sonho tomado como realidade, poderemos dizer que uma das «doenças» de Bocage foi a do excesso de imaginação que o levou a pensar nas glórias e grandezas a encontrar onde primava a mesquinhez.

Bocage na Índia sofreu umas febres, das quais desconhecemos o nome, febres que lhe afectaram o físico, além daquelas, claro está, que atacam o corpo e alma e às quais se costuma dar o nome



Manuel Maria Barbosa du Bocage

de «Paixão», «Desespero», «Saudade» e outras causadas pela «inveja» e pela intriga.

Na sua fuga para Macau o Poeta passou fome e cansaços que, não sendo propriamente «doenças» com os requisitos para que tal se considerem, não deixam, contudo, de afectar o corpo e o espírito.

Já em Lisboa Bocage juntou aos males latentes que trazia desse longínquo oriente outros males. Em 1779 sentiu-se molestado por mal secreto e deu entrada no Hospital.

Dizem uns que o seu mal era uma espécie de sarna e outros que o seu mal era de outra natureza.

Para atestar a sua passagem pelo Hospital recordemos o que vem no :

«Livro Geral n.º 112 dos Assentos dos Homens Enfermos, que entram a curar-se, sahem curados, falecem nas Enfermarias do Hospital Real de S. José desta Cidade de Lisboa desde 1.º de Agosto, até 28 de Setembro de 1799... Sendo enfermeiro Mor o Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Senhor Visconde de Mesquitela, Armador Mor de Sua Magestade, Dom José Francisco da Costa Sousa e Albuquerque.»

(4 Gr. ms. de 415 fol. — Pertencente à Secção dos Reservados do Arquivo Histórico do Hospital de S. José) — Registo de entrada de Bocage a 24 de Agosto de 1799: — A fols. 155 V.º:

«Manoel Maria de Barbosa do Bocage, que dice ser solt.º, f.º de José Luiz Soares Barbosa e de D. Mariana Joana do Bocage defunta, bap.º na freg.ª de S. Julião da Villa de Setubal deste Patriarcado, sem ocupação morador ao Terreiro de 34 anos, fatos uzados.»

(à margem) — «J. M. J. Fora em 31 de Agosto de 1799».

Consta que Bocage foi parar à enfermaria «Jesus, Maria, José» (ou segundo lista hospitalar de S. José) destinada aos gállicos.

Perante tão curioso documento podemos verificar que a passagem de Bocage pelo Hospital foi curta e que saiu curado a 31 de Agosto de 1799.

De interessante tiramos também deste registo que o Poeta ao tempo dizia morar ao Terreiro, que não primava pela beleza das vestes e que o ser Poeta não era «ofício».

Bocage padeceu também de «reumatismo», que a vida do mar, o «segredo» do Limoeiro e outros tantos locais favorecem. Este mal foi por certo acirrado pela humidade das noites que teria passado ao relento, tão imprescindíveis numa vida de boémia — palavra tão deturpada nos dias de hoje!

Recordemos os lamentos do próprio Poeta:

«Ferem-me os cem punhais do reumatismo»

A tomarmos como sincero este verso, ele diz-nos mais sobre um sofrimento, que qualquer diagnóstico clínico. Pois quem sente um mal sabe melhor que o sofre embora o que tenha possa ter outro nome para os peritos. Se o Poeta vivesse hoje, talvez cantasse em verso, para ser moderno, os «bicos de papagaio» que tanto amarguram hoje em dia...

O organismo de Bocage foi afectado pelo muito tomar bebidas espirituosas e fumar.

Parece na realidade que o Poeta gostava de cigarrar com frequência e de beber a sua genebra (bebida predilecta) e o seu ponche copiosamente, sem, contudo, se embriagar com as sórdidas atitudes dos grandes bebedores sem arcaboijo.

Já dissemos num artigo «Os Vícios de Bocage» que o facto de o Poeta muito beber e fumar se deve ao hábito adquirido por necessidade, e até aconselhado como «terapêutica», pelos homens do mar. Lembremos as sábias opiniões de Tissot, Sanches e outros médicos ilustres: «...que o tabaco e os espíritos eram no mar um antiscorbútico famoso».

A vida agitada do Poeta proporcionou-lhe outro incómodo motivado pelas «desordenadas pulsações cardíacas». Na verdade, o coração do Poeta teve de suportar muitas coisas além das paixões constantes que sempre cultivou.

Nos últimos anos de vida, o Poeta foi atormentado por outro padecimento que lhe abreviou os dias de existência neste mundo.

Uma dilatação nas carótidas convertida em aneurisma formado sobre a artéria cervical do lado esquerdo prostrou-o no leito sem esperanças e foi o ecúleo da sua expiação.

O Poeta que escrevera tantos epigramas contra os médicos e a medicina, inofensiva vingança contra o Dr. Constâncio, pai da sua tão decantada Marília que o desprezou por insistência paterna, recorreu, sem êxito, aos doutores.

Desta vez a medicina vingou-se do Poeta. Nada fez por ele. Desenganado pelos doutores, Bocage, de inteligência clara e espírito emancipado, por impossível que pareça, entregou-se, como sempre fazem os desesperados a quem a sábia medicina não socorre, às empíricas receitas dos curandeiros milagrosos, segundo a voz do povo, cobrando, assim, imaginário alívio.

Bocage, descrente da medicina recorreu ao afamado «Ferrador do Rato» que alardeava conhecimentos de curar aneurismas.

Por certo, o Ferrador, mais eficiente em ferrar bestas do que salvar génios, em nada lhe valeu.

Sofrendo horrivelmente e desiludido de cura, consciente do seu próximo fim, ele nos diz com angústia:

«Mas eis palpita, precursor da morte,
No túmido aneurisma o desengano»

No seu acanhado quarto — abrilhantado pelo seu génio e impregnado de versos improvisados e que ouviria da boca do Poeta «Meu ser evaporei...» — entrou um dia o médico assistente que lhe disse abruptamente: «Não o sei adular nem enganar. Sinto muito em lhe declarar que o senhor não pode durar muitas semanas».

SAGRES

COMPANHIA DE SEGUROS

COMPANHIA DE SEGUROS SAGRES**SEGURO DO FERROVIÁRIO**

SEGURO COLECTIVO DE ACIDENTES PESSOAIS

Indemnizações já pagas no espaço de um ano
à **CLASSE FERROVIÁRIA:**

Mais de 4 centenas de contos por desastre
dentro e fora da profissão

**CADA INSCRIÇÃO NO SEGURO
AJUDARÁ UM LAR FERROVIÁRIO**

Como é de calcular, por bem preparado que estivesse, o pavor surgiu em Bocage com este dito.

Segundo a opinião de alguns, o Poeta «morreu mais ao pavor do aneurisma que do aneurisma» pois, conforme as suas declarações, «não se deu rotura da artéria, ou lesão física».

Os dias do mais extraordinário Poeta do século estavam contados.

As musas sempre fiéis ao Poeta rodeavam-no para que cantasse até à hora derradeira, inspirando-lhe ainda o último e mais belo soneto.

As deliciosas Musas agitaram-se desusadamente. Pressentiram, subindo calmamente as escadas desse 3.º andar da Travessa de André Valente, a lúgubre visita das suas caprichosas parentes mitológicas — as parcas terríveis na sua eterna missão.

Os amigos presentes entreolharam-se melancólicos, crentes de que chegava o último momento.

O fio da vida do prodigioso Elmano está prestes a ser cortado.

Lá fora, a «Fama» das mil trombetas, solenemente esperava a exalação do último suspiro do excélso cantor para levar ao Alto da sua Mansão e de lá espalhar depois por todo o Universo o nome do Poeta, desse inditoso Bocage que morria no mundo dos homens para entrar, vencedor, no Imortal mundo da Poesia.

Linhas Estrangeiras**ALEMANHA**

Dentro de dois anos, estará reconstruída, sobre o Reno, a ponte ferroviária de Germersheim, que foi totalmente destruída em Março de 1945.

Esta ponte ligará as linhas férreas das margem esquerda e direita do rio, entre Woerth (Palatinato) e Speyer. Depois da sua reconstrução, a D. B. disporá de 16 pontes sobre o Reno.

A nova obra será de aço e suportará duas vias.

GRÃ-BRETANHA

O Ministro dos Transportes da Grã-Bretanha, sr. Frazer, anunciou nos Comuns que o Governo decidiu suspender a execução do Plano Beeching, com o qual se pretendia aumentar a rentabilidade dos caminhos de ferro britânicos e que previa o abandono de um certo número de linhas e de estações.

Assembleia Geral da Eurofima

No dia 11 de Junho realizou-se em Pinard, França, a Assembleia Geral da Eurofima.

A essa reunião assistiu, como representante do nosso Caminho de Ferro, o sr. eng. Roberto de Espregueira Mendes, Director-Geral da C. P..

Problemas dos transportes nacionais

Alguns aspectos da coordenação entre o caminho de ferro e a estrada

Pelo Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

Já em anterior artigo, publicado nesta revista, nos referimos a vários aspectos do importante problema da coordenação dos transportes ferroviários e rodoviários. É nossa intenção indicar hoje mais alguns pontos cuja resolução se impõe para bem de todos: transportadores e utentes e, através de uns e de outros, da própria Nação. Limitaremos ainda, por agora, esta nossa sucinta análise ao transporte de passageiros.

Qualquer que seja o ponto de vista em que nos coloquemos, é manifesto que, tanto o transporte ferroviário como o transporte rodoviário, têm cada um as suas vantagens sobre o outro, muito variáveis, contudo, consoante o caso concreto que se examina. São, pois, os utentes quem melhor pode determinar essas vantagens e quem deve dispor dos meios adequados de orientação, directa ou indirecta, dos transportadores, de modo a assegurarem-se de que são sempre servidos com a eficiência a que têm jus. Nem mesmo de outra forma se deve entender que se chame serviço público a uma instituição que pretere os interesses dos utentes em favor dos seus próprios.

Torna-se fora de dúvida que o caminho de ferro pode efectuar o transporte, a partir de uma certa distância, com uma rapidez e comodidade que a estrada, por via de regra, não pode proporcionar aos seus utentes, pelo menos em serviços regulares. E esta afirmação, válida para as povoações directamente servidas, é-o também para as que lhe ficam a certa distância, desde que aquelas vantagens compensam o inconveniente do percurso rodoviário até à estação e do inevitável transbordo.

Deveriam, pois, as empresa rodoviárias procurar assegurar, em tais casos, ligações eficientes ao caminho de ferro, de forma a servirem as regiões onde são concessionárias do transporte público. Não é, porém, isso o que se observa, com inexplicável frequência, no nosso País: o camionista procura efectuar, de preferência, um transporte directo, menos vantajoso para o utente, e evita proporcionar ligações ao caminho de ferro.

No entanto se o problema fosse convenientemente estudado, dentro de uma sã política de coordenação

de transportes, muito ficaria ainda ao camionista para explorar: não só os serviços combinados, como também serviços directos naqueles períodos do dia em que a circulação de um comboio de passageiros não se torna rendável, sendo-o, porém, a de um autocarro. Nota-se, a propósito, que esta orientação, já seguida nalguns países, tem dado aí óptimos resultados.

Os transportes rodoviários de passageiros deveriam, pois, ter, em relação aos seus congéneres ferroviários, duas funções primaciais: por um lado, a de assegurar, como vimos, os serviços de complemento, trazendo ao caminho de ferro passageiros oriundos ou destinados a localidades que ele não serve directamente; por outro lado, a de executar serviços de substituição, sempre que seja economicamente mais vantajosa a circulação rodoviária que a ferroviária.

Neste último campo de acção, numerosos são os exemplos que se podem apresentar: além do caso, já atrás referido, de substituição de comboios nas horas em que estes teriam mau aproveitamento (contrariamente ao que ocorria com um autocarro, de muito menor capacidade de transporte), há ainda muitos outros casos em que a circulação rodoviária oferece nítidas vantagens: substituição de serviços rodoviários de passageiros em linhas de pequena densidade de tráfego, bem como em ramais de curta extensão; substituição de idêntico serviço em linhas de via única sobrecarregadas, durante todo o dia ou apenas em determinadas horas, com o tráfego de mercadorias; substituição dos comboios nos períodos em que o número de circulações na via férrea não justifica a manutenção do pessoal que guarnece as estações: e, além de tudo o mais, em serviços turísticos e em excursões — funções para as quais, de um modo geral e, não obstante algumas interessantes realizações ferroviárias na matéria, o transporte por estrada é o mais indicado.

Convém frisarmos igualmente outro importante aspecto do nosso problema de coordenação de transportes terrestres: por condicionamentos vários, no nosso País, as carreiras de transporte regular de passageiros por estrada são todas de tipo «ónibus», isto é, têm os seus horários estabelecidos de forma

a assegurarem a entrada e a saída de passageiros em todos os pontos de passagem. Esta circunstância, aliada a uma exagerada limitação de velocidades, torna o transporte rodoviário sumamente lento e de restrita utilização prática aliada a uma exagerada limitação de velocidades, para distâncias acima da centena de quilómetros. Julgamos que seria de encerrar a hipótese de, no futuro, se estabelecerem, entre nós, carreiras directas de passageiros, com paragem sòmente nas povoações de maior importância, à semelhança do que se pratica em muitos países estrangeiros, entre os quais a vizinha Espanha. Essas carreiras directas para aquelas relações de longo curso não asseguradas pela nossa incompleta rede ferroviária.

Cremos que o estabelecimento de uma coordenação eficaz, nos moldes que atrás preconizámos permitiria satisfazer, tão cabalmente quanto possível, os desejos dos utentes, proporcionaria a este serviços bem mais eficientes e colocando o caminho de ferro e a estrada em melhores condições de exploração, tornaria possível um regime tarifário mais favorável, abolindo ao mesmo tempo a sujeção dos preços de transporte rodoviário aos do transporte ferroviário — a qual muitas vezes afasta o utente do meio de transporte que mais lhe conviria utilizar.

Num próximo artigo, pensamos referir-nos aos problemas da coordenação do transporte de mercadorias.

GAZETA DO SUL

Tendo iniciado a sua publicação no dia 1 de Julho de 1930, «Gazeta do Sul», do Montijo, entra hoje no 36.º ano de existência.

Alves Gago, seu ilustre director e editor, está de parabéns pelo aniversário do seu popularíssimo semanário, como, de parabéns estão todos os seus colaboradores.

Felicitações sinceras.

A Companhia do Caminho de Ferro do Monte, da Ilha da Madeira, vai inaugurar um hotel em 1966

A Ilha da Madeira, conhecida, lá fora, pela designação turística de «Pérola do Atlântico», continua a construir hotéis. Chega-nos agora a notícia de que foi fixado pelo Sr. Presidente do Conselho em 26 de Julho em 1966 o prazo de conclusão das obras do hotel que a Companhia do Caminho de Ferro do Monte, S. A. R. L., pretende instalar na freguesia do Monte, concelho do Funchal, para efeitos da sua declaração prévia de utilidade turística.

O clima, as belezas naturais e a sua privilegiada situação geográfica concorrem para a fama universal de que é senhora e rainha.

Região de Turismo de Chaves

CHAVES

Altitude 324 m.

CARVALHELHOS

Altitude 775 m.

PEDRAS SALGADAS

Altitude 600 m.

VIDAGO

Altitude 360 m.

Doenças da Nutrição — Aparelho Digestivo

Doenças da Pele — Reumatismo

Doenças da Pele — Rins e Bexiga

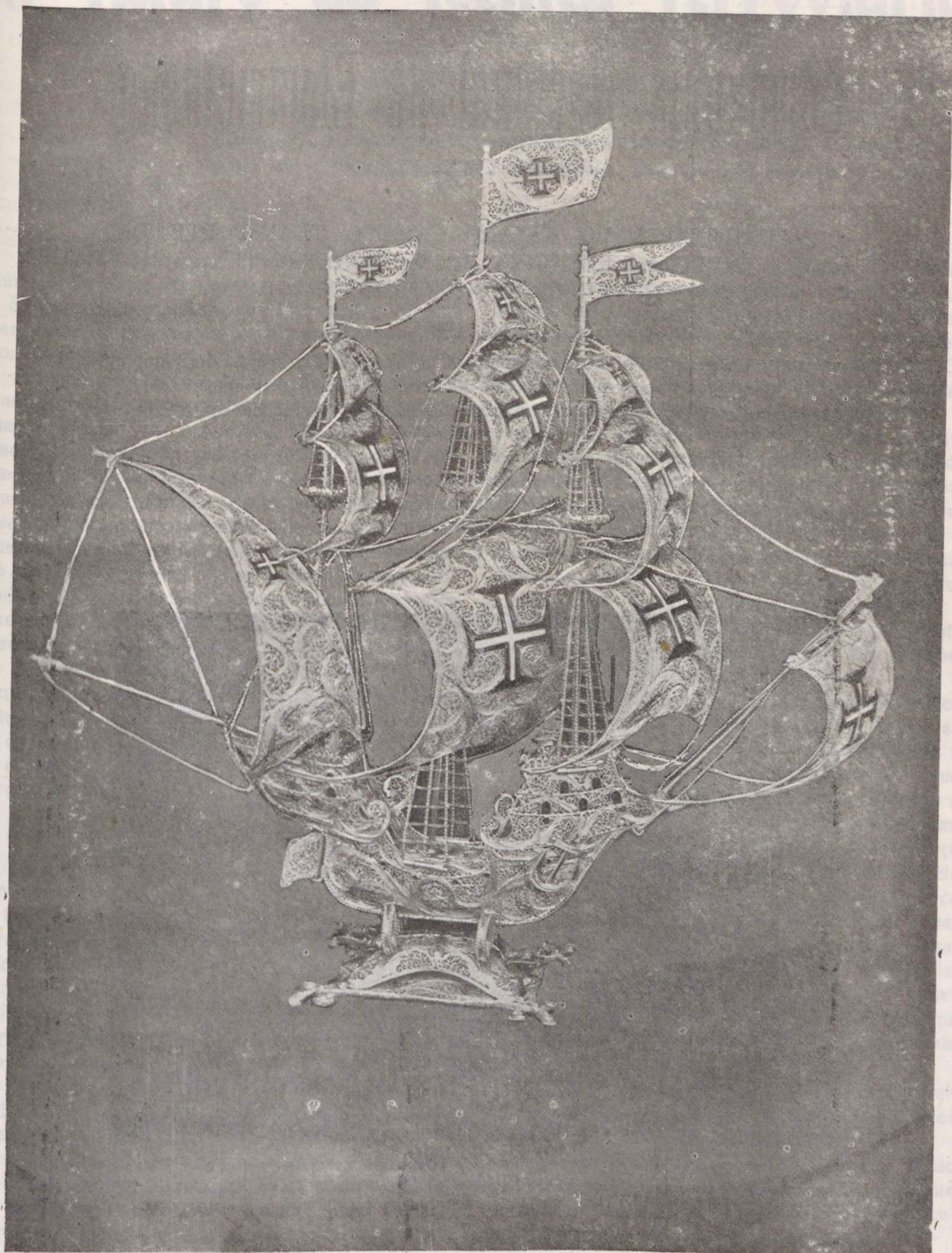
Aparelho Digestivo

Doenças da Nutrição — Aparelho Digestivo

Alergias — Doenças da Nutrição

Aparelho Digestivo

Os nossos artistas



Uma nau, trabalho notável de ourivesaria de Gondomar

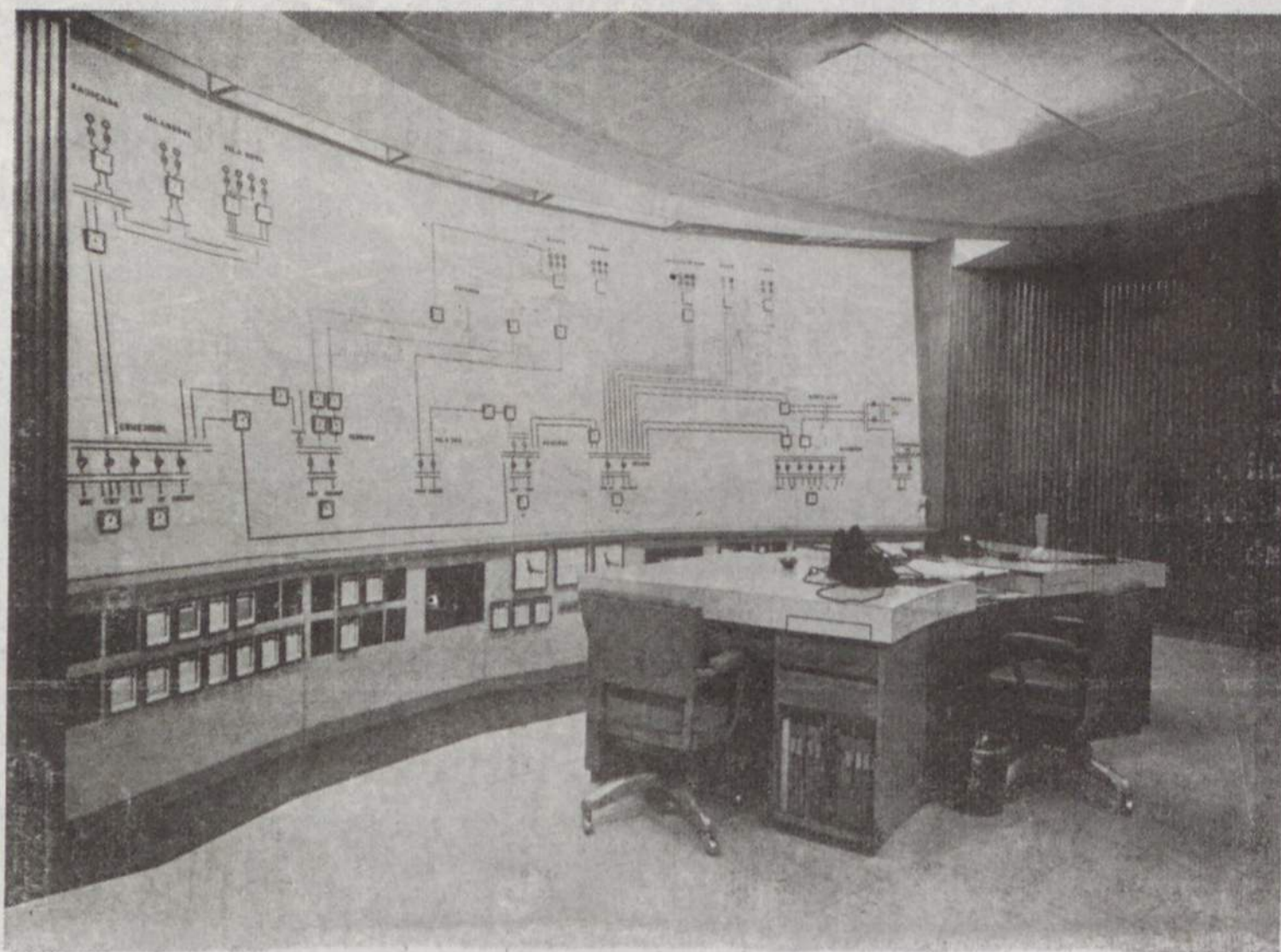
Companhia Nacional de Electricidade

S. A. R. L.

CONCESSIONÁRIA DO ESTADO PARA O TRANSPORTE DE
ENERGIA ELÉCTRICA A MUITO ALTAS TEN-
SÕES E INTERLIGAÇÃO NO PLANO NACIONAL

3540 milhões de kWh entraram, em 1964, na rede da Companhia Nacional de Electricidade, o que corresponde a cerca de 75% da produção total do país e a cerca de 80% da produção da rede interligada controlada pelo Repartidor Nacional de Cargas

A Companhia Nacional de Electricidade fornece directamente à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses toda a energia eléctrica consumida nas suas linhas electrificadas



*Vista parcial do Despacho da Rede Primária instalado na sede da
Companhia Nacional de Electricidade*

O futuro da técnica ferroviária

(Resumo da exposição do Prof. Dr. H. M. Oeftering, Primeiro Presidente do Caminho de Ferro Federal Alemão (DB), quando do «Rallye» da Imprensa Internacional à Exposição Mundial de Transportes de Munique, em 29 de Junho de 1965).

Senhoras e Senhores, se viestes hoje em grande número de todos os cantos da Europa para visitar a Exposição Internacional dos Transportes, foi para ver, entre outras coisas, um conjunto imponente e completo daquilo que é já *hoje*, em grau variável, o caminho de ferro no Mundo. Este inventário do que aqui se encontra valeria por si só a viagem, por mais comprida que tenha sido. Não tenho necessidade de falar-vos do que está patente, porque vós mesmos podereis fazer uma ideia suficientemente clara. Por isso creio que valerá mais a pena falar do que será o caminho de ferro *no futuro*, um futuro de que podemos fazer uma ideia nítida, pois é partindo do que será *amanhã* que se pode julgar com equidade sobre o *presente* e encontrar os critérios justos que devem orientar a nossa conduta *no mundo futuro*.

Parece-me que há três domínios a merecer particular atenção nesta previsão dos caminhos de ferro futuros:

- 1) o mundo da automação
- 2) o mundo do telecomando
- 3) o mundo das grandes e muito grandes velocidades

1. Automação

No que diz respeito à automação, defendi sempre tanto no plano nacional como no plano internacional a tese que o caminho de ferro, graças à sua estrutura técnica, é, de entre os actuais meios de transporte, o mais predestinado para uma automação integral da sua exploração, se não for mesmo o único a poder fazê-lo, e é por isso que me empenho particularmente em dar-vos a conhecer as últimas inovações que conduzem a uma futura automação na condução dos comboios. Estas consistem essencialmente no arranque, na regulação de velocidades e na frenagem inteiramente automáticos.

O maquinista dum engenho motor não terá mais do que determinar o arranque, e este processar-se-á de uma maneira automática. Quando certos valores previstos são atingidos, a passagem dos comandos de um ponto para o outro efectuar-se-á por si própria. Isto acompanhado por um «controle» da patinagem das rodas que reduzirá o esforço de trac-

ção quando necessário. O maquinista fica então livre para prestar atenção aos cais de embarque e à via. Quando o arranque está prestes a terminar, o maquinista limitar-se-á a seleccionar a velocidade desejada. Na nossa nova locomotiva eléctrica E O3 para grandes velocidades há um sistema automático que se encarrega desta regulação.

O passo seguinte na via do progresso consiste em manter também automaticamente a velocidade requerida. Os agentes perturbadores da marcha, tais como rampas, pendentes, curvas e ventos contrários, são compensados automaticamente. Se o maquinista ainda se torna necessário é apenas para poder intervir em caso de perturbações imprevistas cuja detecção automática seria demasiado cara, e para vigiar o bom funcionamento do equipamento técnico, desempenhando, por assim dizer, o papel dum «mecânico de bordo».

Estão igualmente em curso estudos e ensaios para conseguir a automação da frenagem. Não se trata apenas de evitar que a frenagem sujeite o equipamento a esforços exagerados, ou provoque o desliz das rodas, mas sobretudo de escolher o momento exacto em que deve começar a frenagem. Este ponto depende de diversos factores: do esforço de frenagem possível, da velocidade, da resistência ao rolamento, e da massa do comboio. A única coisa absolutamente conhecida no início da frenagem é a velocidade da marcha. O esforço de frenagem a conseguir do sistema automático deve, pois, ser tal que o comboio pare no local desejado, quer tenha uma massa máxima e uma resistência mínima a vencer quer tenha as características exactamente opostas.

Estas diversas automações já realizáveis permitem encarar concretamente outras possibilidades que irão muito mais longe. São elas:

O *bloco automático*, que regula dum modo absolutamente seguro o espaço entre comboios porque sòmente libera os sinais quando a circulação precedente já evacuou a secção do bloco seguinte.

O *regime de trânsito automático*, que permite conduzir séries de comboios por itinerários previamente seleccionados através das estações sem in-

tervenção de agentes. Os itinerários formam-se automaticamente à aproximação dos comboios e libertam-se depois da sua passagem.

O sistema de armazenagem de itinerários, como acontece pela primeira vez na cabine central de Munique, permitindo registar a transmissão de um ou vários itinerários que, por assim dizer, são «chamados» pelos comboios à sua aproximação, e que se formam depois automaticamente.

O regime de comando automático (por exemplo na região de Francfort), no qual o comboio escolhe ele próprio o seu itinerário, graças a um código de direcção determinado que é acrescentado ao seu número a partir de certos pontos na periferia da zona de comando automático. A junção do número do comboio e do indicativo de direcção determina na cabine central a formação automática dos itinerários correspondentes às diferentes bifurcações, guiando os comboios sem qualquer intervenção do pessoal através da zona de agulhas da estação.

A automação das operações de triagem que é o objectivo final de incessantes esforços para melhorar a nossa técnica das manobras. As composições a classificar são impelidas pelo «cavalo» por locomotivas telecomandadas por rádio. Em aplicação dum programa previamente estabelecido, as agulhas dos feixes de direcção são manobradas automaticamente desde o posto do «cavalo». Freios de via comandados automaticamente com recurso ao princípio do radar mantêm a velocidade dos vagões no nível conveniente. O objectivo é conseguir que os vagões se juntem aos que já se encontram nas vias de classificação sem choques prejudiciais e de modo a poderem ser engatados sem terem de ser ulteriormente encostados. Para isso, as características dos vagões são lidas à passagem, e tomadas em consideração com vista à distribuição automática dos vagões nas triagens.

A engatagem automática, completará a automação das operações de classificação. Esta engatagem permite reduzir notavelmente os efectivos das equipas de manobras, a imobilização dos vagões e os custos de tracção nas triagens. A breve intro-

dução da engatagem automática é, portanto, desejada se possível simultaneamente em todas as redes europeias.

2. Telecomando

O telecomando, que mais exactamente deveria chamar-se teleacção, constitui um meio eficaz do qual se serve desde há muito a exploração nas instalações fixas da tracção eléctrica. A característica do telecomando é que a acção sobre os circuitos eléctricos não se exerce directamente, mas com a ajuda de equipamentos intercalados, do domínio das telecomunicações. A ordem é dada a um aparelho e transmitida a um receptor que dá início à operação desejada. É assim que os milhares de comutadores da catenária são accionados desde as subestações por vezes muito distantes.

A tendência actual tem por objectivo telecomandar os comutadores dependentes de várias subestações desde uma central fiscalizadora da alimentação em energia de tracção a toda a rede. Esta central regula a corrente fornecida pelas subestações de transformação. Um tal comando a distância implica que a central esteja sempre informada da posição dos diversos comutadores e dos outros dados técnicos necessários. As ordens dadas cruzam-se, pois, com uma quantidade de dados cifrados e de informações. O resultado prático de telecomando foi uma grande economia de pessoal nas estações de comutação e na conservação.

Também se tornou possível detectar mais depressa as eventuais deficiências e também de regularizar mais racionalmente a alimentação em energia eléctrica.

Os postos de agulhas sem pessoal numa linha ou de estações vizinhas dum centro importante são telecomandados. As diversas ordens interessando os itinerários, etc., são transmitidas desde a cabine central passando por um circuito de dois condutores sob a forma de impulsos codificados dirigidos ao posto interessado, são lidas nesse local e agem sobre os «relais» pretendidos para dar início à operação necessária.



Férias na Alemanha

Visite em MUNIQUE

a Exposição Mundial de Trânsito
de 25 de Junho a 3 de Outubro de 1965

Informações: TURISMO ALEMÃO
Rua do Salitre, 5-1.º — LISBOA — Telef. 32 46 84
ou na sua Agência de Viagens

Sociedade Central de Vendas, L.^{da}

Importadores e distribuidores de materiais e aparelhagem para electricidade, instalações telefónicas e de intercomunicação, aquecimento e ventilação e aparelhagem electrodoméstica

Rua dos Fanqueiros, 258, 262-3.º — Telef. 366187 (4 linhas) — LISBOA

Mais ainda, estuda-se actualmente a maneira de centralizar o comando dos movimentos dos comboios e das manobras utilizando-se a técnica moderna de sinalização e o equipamento mais recente de tratamento electrónico das informações. Neste domínio, a aparição dos conjuntos electrónicos de gestão oferece não somente a possibilidade de reduzir as despesas que acarretam tais problemas, como ainda a de executar de modo óptimo numerosas tarefas tais como o registo estatístico dos serviços de exploração, a reserva de lugares, o cálculo dos custos de tracção, a elaboração de rotações e horários óptimos, a distribuição de vagões vazios e a regulação das operações do Movimento.

3. Tráfego rápido e ultra-rápido

O tempo presente requer, a par de muitas outras coisas, ir mais depressa, sempre mais depressa. O caminho de ferro moderno não pode ficar insensível a um tal apelo.

Em 1963 e 1964 o caminho de ferro federal alemão (DB) procedeu a experiências de marcha em grande velocidade no percurso Forchheim-Bamberg. Estes ensaios destinavam-se a preparar a circulação de comboios regulares a uma velocidade máxima de 200 km/h. Para os serviços eléctricos e da tracção, tratava-se de definir as características das locomotivas e da catenária que terão de realizar tais velocidades. No sector da construção dos veículos, tiveram de examinar-se os problemas do cálculo da potência, da construção dos «bogies», compreendendo a transmissão dos pantógrafos da aerodinâmica, do freio eléctrico e da condução. O fruto destes trabalhos foi a primeira locomotiva eléctrica para grandes velocidades da série 03, entregue com toda a solenidade à DB no dia 11 de Fevereiro deste ano. Durante a presente Exposição ela será atrelada a comboios regulares que circularão diariamente entre Augsburg e Munique a uma velocidade máxima de 200 km/h. Para o futuro, prevê-se a aplicação generalizada destas velocidades, particularmente em alguns troços da ligação Hanover-Hamburgo.

As grandes velocidades a realizar em linhas apropriadas exigem distâncias de paragem notavelmente maiores da ordem de 2500 metros e mais. Afim de que o espaçamento actual entre sinais de aviso e sinais principais, que é da ordem de 2000 metros não tenha que ser modificado para as velocidades superiores a 140 km/h — este distanciamento continua a ser válido para os comboios mais lentos — criaram-se sinais de cabine para as grandes velocidades. Estes sinais passam por um circuito de dois fios colocado ao longo dos patins dos carris, que transmite de modo contínuo impulsões ao engenho motor por intermédio dum enrolamento de captação. Os dois fios do circuito cruzam-se a intervalos regulares, mais precisamente todos os cem metros. Estes pontos de cruzamento transmitem ao engenho motor certos sinais que são contados de tal maneira que a localização da locomotiva é sempre conhecida e pode ser transmitida a uma central pelo mesmo circuito.

Também é possível registar nesta central certos pontos particulares da linha, por exemplo os estaleiros de trabalhos, de modo a permitir, por intermédio dum equipamento emissor e receptor apropriado, comunicar ao comboio a velocidade que deve manter e fiscalizar automaticamente de modo contínuo o cumprimento desta velocidade intervindo em caso de necessidade.

Compreendemos perfeitamente que todos os meios próprios para obter elevadas velocidades — por exemplo a melhoria do traçado e do perfil da via nos troços mais difíceis a criação de itinerários rápidos evitando estações terminais e a supressão de paragens intermédias, não só como a introdução de velocidades superiores a 160 km e mais, são insuficientes para resolver os problemas que apresenta a circulação de comboios ultra-rápidos. No sentido moderno do termo, este requer o abandono da actual rede ferroviária e a construção de novas vias, tanto quanto possível rectilíneas e, para evitar as dificuldades apresentadas pelos terrenos valorizados, em nível superior conforme o exemplo da linha japonesa de Tokaido, inteiramente nova, cuja

realização custou 20 milhões de contos e que permite, sobre quase toda a distância, velocidades superiores a 200 km/h. Não existe qualquer razão séria para crer que é impossível a realização na Europa de linhas análogas ligando entre si os centros mais importantes e permitindo velocidades da ordem dos 300 a 350 km/h. Aproveitando as técnicas mais recentes e todas as vantagens que oferece a automação. O estabelecimento sobre a rede actual de algumas linhas que permitissem velocidades da ordem dos 200 k/h não seria mais do que uma solução *transitória*, que daria lugar, em devido tempo, a uma rede de novas linhas para velocidades de 300 km/h e mais. Tais linhas teriam de prever igualmente o transporte de viaturas e camiões automóveis nas melhores condições possíveis de celeridade. A DB preocupa-se seriamente com este problema e prepara-se para apresentar à opinião pública, na altura própria, sugestões sobre este assunto.

Clube Ferroviário de Lourenço Marques

Na segunda quinzena de Maio, o Clube Ferroviário de Lourenço Marques inaugurou um novo e importante melhoramento, bem demonstrativo de que não sofre interrupções a actividade daquela colectividade.

Trata-se desta vez de três novos campos de ténis construídos junto à sede, a que não faltam as cabines para os jogadores, os sanitários, as bancadas, o bar, etc. As novas e agradáveis instalações estão providas de um moderno sistema de iluminação que permitirá a sua frequência à noite.

Os tenistas da «velha guarda» compareceram em massa e foi o seu presidente, sr. Henrique Rodrigues, quem rompeu com a raquete a simbólica fita, marcando assim a inauguração.

À noite, reuniram-se num jantar cerca de 100 inscritos, que decorreu num ambiente de boa e alegre disposição e em que foram evocados alguns ausentes, entre os quais o actual Presidente da Direcção do Clube, eng.º Sousa Dias, que não compareceu por se encontrar retido no leito por doença, mas enviou uma mensagem que foi lida por um membro da Direcção.

Estão de parabéns os ferroviários nomeadamente os turistas, que têm agora à sua disposição das melhores instalações do género existentes em Lourenço Marques.

Lar Ferroviário

No próximo dia 1 de Agosto, a Cooperativa «O Lar Ferroviário» vai entregar ao sócio n.º 222 do 2.º escalão, sr. António de Oliveira Quintas, em acto solene, a chave de uma moradia.

Esta moradia, de elegante aspecto, foi construída na freguesia do Pego, Fundo da Aldeia — Abrantes.

Na Livraria Portugal

...encontra V. Ex.ª livros sobre todos os assuntos escritos nas principais línguas europeias

Damos informações bibliográficas e aceitamos encomendas para todos os países

LIVRARIA PORTUGAL

Rua do Carmo, 70-74

LISBOA-2

Telefs. 3 05 82 — 3 05 83 — 32 82 20

Quando se anseia pela liberdade, é fácil manejar uma locomotiva

A A N I distribuiu à imprensa diária a seguinte curiosa notícia:

«Um húngaro de 27 anos escapou-se há dias para a Áustria utilizando uma locomotiva.

O fugitivo, Antal Komlati, conduziu a máquina através das barreiras fronteiriças a uma velocidade de quarenta quilómetros por hora, mas não conseguiu detê-la na primeira estação austríaca de Pamhagen.

A locomotiva parou, finalmente, na segunda estação, Wallern, onde o improvisado maquinista pediu asilo político à Polícia».

A Imprensa e a «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

Do «Diário de Notícias» reproduzimos, com os nossos agradecimentos, a seguinte nota de recepção:

«Apareceu mais um numero (o 1857), da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», com variada colaboração, na sua maioria sobre assuntos da especialidade. A «Estação de Santa Apolonia», «Subsídios para a história dos caminhos de ferro em Portugal», com referências aos caminhos de ferro em Goa, Angola e Moçambique e «Como o Caminho de Ferro de Benguela contribuiu para desenvolver Angola e a África Central», além de outra colaboração literária, são artigos de muito interesse neste número.

CAIXA DE CRÉDITO CAUCIONADO

Empréstimos sobre tudo que ofereça garantia

Rua da Assunção, 88-1.º Telef. 32 53 34 — LISBOA

NOTA À MARGEM DUM LIVRO

A Suécia deve o seu progresso extraordinário aos caminhos de ferro

O ilustre jornalista e escritor Manuel Rodrigues de Oliveira, que é também um dos nossos mais cultos e operosos editores, acaba de publicar, de sua autoria, um livro de grande interesse: *Esquinas do Mundo*, constituído por uma série de crónicas de viagens. Escrevendo numa prosa elegante, que se confunde bastante com a arte de bem conversar com os leitores, o Autor deste excelente livro fala-nos, com subtilidade, e com verdade, da Bélgica, da Suécia, da Inglaterra, de Munique, Genebra e Paris e, a fechar, dedica ao Brasil três excelentes aquarelas.

É com encanto e proveito que se lêem as descrições e comentários deste volume. Registando o seu aparecimento nas colunas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», não podemos deixar de notar e sublinhar o que, sobre matéria ferroviária, encontramos em *Esquinas do Mundo*.

Falando sobre a Suécia e o seu progresso, o ilustre jornalista e escritor diz o seguinte (páginas 48 e 49) que, pelo seu alto e indiscutível interesse, passamos a arquivar:

«Mas nem sempre a vida social sueca foi caracterizada pelo actual nível de vida. Depois de 1870, não só devido à crise económica mundial, mas também pelo crescimento demográfico, a emigração para os Estados Unidos atingiu altos números (347 000 entre os anos de 1880 e 1890). Deste período escreveu o grande poeta Erik Blomberg:

*Aqui repousa
Um operário sueco
Tombado em tempo de paz
Sem armas e sem defesa
Abatido
Pelas balas desconhecidas
O seu crime era a fome
Nunca o esqueçais.*

Mas em menos de um século—extraordinária realização social!—este poema é uma recordação longínqua: deixou de ser um fenómeno político e social; é hoje um fenómeno puramente histórico. Em menos de meio século a Suécia, cujas popula-

ções operárias e rurais sofriam as carências descritas nos romances da célebre escritora Selma Lagerlöf, transformou-se num país com um dos mais altos níveis de vida de todo o Mundo.

«Talvez que possamos situar a passagem da Suécia de um país atrasado para o país progressivo dos nossos dias no facto do alargamento constante da sua rede ferroviária, hoje quase toda electrificada, e que nos dá o impressionante número de 2,1 quilómetros de via por habitante—número só superado pelos Estados Unidos. Esta poderosa infra-estrutura tornou-se, então, em elemento indispensável na procura da riqueza do País, elemento dinâmico, que fez participar as populações afastadas dos grandes centros no ciclo económico da comunidade.»

Resta-nos agora agradecer ao director da Editorial «Cosmos» a oferta dos exemplares do seu belo volume *Esquinas do Mundo*.

Centenário do Bocage

Uma interessante Exposição Bibliográfica em Lisboa

Setúbal, como lhe compete, vai comemorar, no dia 15 de Setembro, o 2.º centenário do nascimento de Elmano Sadino, grande glória nacional.

Também em Lisboa a data e o poeta serão recordados com diversos actos, entre eles uma Exposição Bibliográfica, Iconográfica e de Curiosidades Bocagianas, no salão de festas da Cooperativa Ajudense, por iniciativa do distinto pintor e ilustrador António Carvalho.

Da Comissão Executiva fazem parte, além daquele referido artista, os srs. Fernando Eloy do Amaral, nosso colaborador, Manuel Clemente dos Anjos, presidente da Direcção da Cooperativa Ajudense, Vítor Sá Alves Coelho, João Carpenter Robertson, José Mártires dos Santos e Raul de Carvalho.

Entre outros atractivos, estará patente um Posto dos C. T. T. com um carimbo comemorativo.

Portugal turístico



VALONGO — Cruzeiro do Padrão

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

A Assembleia-Geral desta Empresa aprovou o Relatório e as Contas de 1964

A linha de Sintra, com 57 mil contos de receita no seu tráfego de passageiros, constitui o mais eloquente elogio das vantagens da electrificação da rede ferroviária

Na presença de cerca de três dezenas de accionistas, reuniu-se, na tarde de 22 de Junho, a assembleia-geral ordinária, sob a presidência do sr. dr. José Braga da Cruz, secretariado pelos srs. dr. Armando Mendes de Carvalho e Jaime Amador e Pinho. Compareceram todos os membros do Conselho de Administração da C. P., srs. Prof. Dr. Mário de Figueiredo, dr. Mário Malheiro Reimão Nogueira e eng.^{os} Mário Melo de Oliveira e Costa, António Alfredo Sanches de Castro da Costa Macedo, João de Brito e Cunha e João Maria Leitão de Oliveira Martins, bem como os membros do Conselho Fiscal srs. Augusto Vítor dos Santos, dr. Luís Augusto Lopes da Costa e Armando António de Bastos. Estava também presente o Director-geral da companhia, sr. eng. Roberto de Espregueira Mendes.

Aberta a sessão, fizeram uso da palavra os accionistas srs. José Lucas Coelho dos Reis e Rui Abreu Marques.

O sr. dr. Braga da Cruz, depois de submeter o Relatório à discussão, chamou a atenção dos srs. accionistas para as palavras finais em que, naquele documento, se presta sentida homenagem à memória dos srs. eng. Augusto Cancela de Abreu, que foi presidente da mesa da assembleia-geral, e José Rogélio Martins Alves, que durante alguns anos exerceu, na mesma mesa, o cargo de vice-secretário. Falecidos ambos no ano corrente, o seu passamento mereceu da assembleia votos de profundo pesar, que o sr. dr. Paulo Cancela de Abreu, irmão do sr. eng. Augusto Cancela de Abreu, agradeceu com comoção.

Recordou-se em seguida, com expressões de muito respeito, o desastre de Custóias, que constituiu uma tragédia para muitas famílias. A Companhia assegurou que continuará a diligenciar para que os lesados vivos e os representantes dos que infelizmente faleceram recebam as indemnizações a que têm direito.

Depois da leitura, uma a uma, das propostas constantes do parecer do Conselho Fiscal foi o Relatório aprovado por unanimidade. Nas propostas do Conselho Fiscal incluía-se: um voto de louvor ao

Conselho de Administração pela criteriosa e diligente gestão dos negócios da Companhia: agradecimentos expressivos, consignados no relatório, tanto ao Governo da Nação como ao Banco Fonsecas, Santos & Viana; manifestação de devido apreço a todo o pessoal da Companhia, pela sua diligência e boa vontade; e votos de pesar pelo falecimento dos srs. eng. Augusto Cancela de Abreu e José Rogélio Martins Alves.

Por proposta do vice-presidente do Conselho de Administração, dr. Reimão Nogueira, foi tornado extensivo ao Conselho Fiscal o voto de louvor ao Conselho de Administração.

Preenchimento de vagas

Para cumprimento do n.º 2.º da ordem de trabalhos, procedeu-se depois à eleição para preenchimento das vagas existentes nos corpos gerentes da Companhia. Os accionistas, chamados um a um, depositaram nas urnas as suas listas, cuja contagem final deu os seguintes resultados, correspondentes a 1061 votos a favor dos seguintes eleitos:

Membro do Conselho de Administração: dr. Mário Malheiro Reimão Nogueira (reconduzido); membro do Conselho Fiscal: dr. Augusto Vítor dos Santos (reconduzido); mesa da assembleia-geral: prof. dr. Afonso Rodrigues Queiró, presidente; dr. José Maria Braga da Cruz, vice-presidente (reconduzido); dr. Armando Vieira Mendes Carvalho e dr. Arnaldo Pinheiro Torres, secretários (reconduzidos); Jaime Amador e Pinho (reconduzido) e dr. José Tomás de Antas Megre, vice-secretários.

Por último foram aprovadas duas propostas: do dr. António Amaral Figueiredo, para que os accionistas eleitos fossem considerados imediatamente empossados nos respectivos cargos; e do dr. Paulo Cancela de Abreu, para endereçar um voto de louvor à mesa pela forma como foram conduzidos os trabalhos e outro de confiança para elaboração da respectiva acta, que devia, desde já, considerar-se aprovada.

O que se lê no Relatório — Números e factos expressivos

O Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, relativo à gerência de 1964, e aprovado, como dissemos acima, por unanimidade, coloca-nos, por intermédio de numerosos mapas e gráficos, na presença da vida e da actividade da nossa maior empresa.

Conforme lá se lê, a primeira nota a salientar é a existência de um «deficit» da ordem dos 23,7 milhares de contos, que exprime o desequilíbrio entre as receitas e os custos de actividade (86,7 milhares de contos), em grande parte compensados pelo excedente dos subsídios sobre os encargos financeiros e as despesas complementares de primeiro estabelecimento (63,0 milhares de contos). O referido «deficit» de 23,7 milhares de contos mostra-se, todavia, consideravelmente atenuado, em confronto com o do exercício imediatamente anterior (53,1 milhares de contos).

Esta redução de 29,4 milhares de contos corresponde predominantemente ao desagramento de 49,4 milhares de contos nos resultados desfavoráveis da exploração, embora as despesas de primeiro estabelecimento, realizadas, tivessem também sido inferiores em cerca de 2 mil contos. À diminuição de 51,4 milhares de contos assim obtida contrapôs-se, porém, apreciável quebra na margem favorável entre os subsídios e os encargos financeiros (menos 22 milhares de contos), em consequência de os subsídios haverem declinado 3,6 milhares de contos e crescido 18,5 milhares de contos os encargos financeiros.

As receitas, 967 milhares de contos, elevaram-se em 53 milhares de contos relativamente às do precedente exercício.

As Receitas do Tráfego predominam no conjunto, nomeadamente as do tráfego ferroviário, que representam 97,5 por cento da totalidade; as Receitas Fora do Tráfego têm valor relativamente pequeno, 2,2 por cento, e, consequentemente, as do tráfego rodoviário assumem diminuta importância, 0,3 por cento.

A expansão acima mencionada derivou quase integralmente do desenvolvimento das Receitas do Tráfego (53,2 milhares de contos), incluindo o tráfego ferroviário e de camionagem.

As receitas do transporte de passageiros e de mercadorias totalizaram 916,4 milhares de contos, constituindo 97,2 por cento do rendimento do tráfego ferroviário e 98,4 por cento das receitas totais. A maior parcela do aumento das receitas do tráfego ferroviário, mais de 97 por cento do acréscimo, corresponde também ao transporte de passageiros e mercadorias (50,8 milhares de contos.)

Número de passageiros transportados: — 89 milhões

Durante o ano de 1964 transportaram-se 89 360 milhares de passageiros a uma distância média de 25,3 quilómetros: perfizeram-se assim cerca de 2260 milhões de passageiros-quilómetro. Como a receita média por unidade de tráfego foi de 24 centavos, pode reconstituir-se, por arredondamento, a mencionada receita de transporte de passageiros.

Do exercício de 1963 para o de 1964, o número de passageiros transportados aumentou de 3 por cento (2292 milhares de passageiros); o percurso médio cresceu apenas 2 por cento (600 metros): consequentemente, o número de unidades de tráfego progrediu 5 por cento (104 milhares de passageiros-quilómetro). A receita média por passageiro-quilómetro manteve-se praticamente ao nível alcançado em 1963 (variação de 1 por cento ou de 0,3 de centavo).

Pode verificar-se, a partir dos elementos indicados, que o aumento das receitas do tráfego de passageiros é de atribuir principalmente ao crescimento do número de passageiros e do percurso médio.

No mês de Dezembro de 1964, a intensidade do tráfego atingia os maiores valores nas linhas do Norte; do Sul, até Pinhal Novo; do Minho, até Famalicão; do Douro, até Penafiel; da Póvoa, até Póvoa de Varzim; e alcançava o máximo, por máximo ser o número de passageiros transportados, já que os percursos são naturalmente reduzidos, nos arrabaldes de Lisboa, nos arredores do Porto e de Coimbra, apresentava também valores algo superiores aos observados nas outras linhas.

Foram em geral concordantes as flutuações das das receitas e do tráfego nas diversas tarifas; houve, porém, discordância no que respeita à Tarifa de Tranvias, pois enquanto o número de passageiros-quilómetro baixou de 6,2 milhões, a receita avolumou-se, segundo se esclareceu, em 2,4 milhares de contos.

Todas estas variações são de interpretar, tendo em conta a alteração tarifária aprovada pela portaria n.º 19916, de 22 de Junho de 1963, que estabeleceu o regime de duas classes nos caminhos de ferro do continente português e alterou algumas disposições da tarifa geral de transportes, fixando designadamente novos preços para a 1.ª e 2.ª classes, com vista a procurar alguma cobertura para os encargos de aquisição e gradual melhoria do material circulante da actual 2.ª classe.

Nesta ordem de ideias, as receitas correspondentes àquele exercício não são plenamente comparáveis com as de 1964: o nível das tarifas aplicadas no primeiro semestre de 1963 era inferior ao vigente durante o período homólogo do exercício em exame.



PHOENIX

ASSURANCE COMPANY LIMITED, DE LONDRES — 1782

1787—A primeira Companhia a efectuar Seguros em Portugal—1965

Seguros em todos os Ramos

Agentes Gerais: JOÃO ARCHER & C.^A — PORTO

TELEFONES: 22643/4 34947

Em LISBOA: COSTA DUARTE & LIMA, L.^{DA}

Avenida da Liberdade, 42, 1.º - Esq.

Telefones: 366051/53

O movimento da linha de Sintra

Uma outra particularização, correspondente às receitas, pode fazer-se para a chamada linha de Sintra. O rendimento do tráfego de passageiros, 57,7 milhares de contos, constituiu 10,7 por cento das receitas globais do transporte de passageiros e o aumento verificado neste exercício foi de 3 milhares de contos, cerca de 10 por cento do incremento total das receitas.

A maior parte do citado rendimento resultou de transportes efectuados ao abrigo da Tarifa de Tranvias (31,7 milhares de contos), mas é, neste caso, também muito importante a receita da Tarifa de Assinaturas.

Ano a ano, desde 1957, tem-se sublinhado a permanência deste desenvolvimento, que ainda não evidência nítida propensão para se extinguir. Continua-se, por conseguinte, a atender em termos adequados ao crescimento da procura, na convicção, aliás generalizada, de se tratar de um tipo de serviço que o caminho de ferro deve prestar à colectividade.

O transporte de mercadorias

Os dois regimes de transporte de mercadorias — grande e pequena velocidade — produziram receitas

de nível diferente. Os rendimentos do transporte de mercadorias em pequena velocidade foram, realmente, cerca de 3,7 vezes maiores de que os originados no tráfego de grande velocidade.

Pode todavia notar-se que a evolução das receitas do tráfego de pequena velocidade foi, em valor relativo, menos expressiva que a referente à grande velocidade, cuja taxa de expansão alcançou quase 12 por cento, em contraste com os 4 por cento correspondentes à pequena velocidade.

Foram transportadas no exercício 3775 milhares de toneladas de mercadorias a uma distância média de 202 quilómetros, o que equivale a um tráfego de 762 milhões de toneladas-quilómetro. A receita média por unidade de tráfego foi da ordem dos 49,2 centavos.

Em 1963 haviam sido transportadas mais 21302 toneladas de mercadorias (mais 1 por cento), a distância média ligeiramente menor: o número de unidades de tráfego foi naquele ano superior (mais 3592 milhares de toneladas-quilómetro). A receita média por unidade de tráfego foi, porém, inferior em 6 por cento à registada em 1964.

Como esclarecimento preliminar, de ordem muito geral, pode dizer-se que a receita do transporte de mercadorias continuou a evidenciar tendência para uma recuperação, não em consequência, neste exercício, da expansão do tráfego, mas em virtude

de melhoria do preço médio do transporte: a variação da tonelagem transportada actuou como elemento regressivo, embora pouco sensível.

Grande parte do aumento das receitas de mercadorias derivou apenas da revisão da taxa de registo das expedições.

As despesas

As despesas gerais durante o ano de 1964 atingiram 1 053 769 666\$00, assim discriminadas: serviços ferroviários, 795 499 554\$00; serviços rodoviários, 1 231 192\$00; amortização do material automóvel 318 549\$00; fundo de amortização e renovação de material circulante, 17 583 459\$00; encargos sociais, 174 824 839\$00; encargos tributários, 64 312 073\$00.

Nos vários mapas em que é desenvolvida a execução financeira da gerência existem alguns números de significado especial. Por exemplo: na electrificação do troço Entroncamento-Porto gastaram-se 158 913 contos: em material «Diesel», 10 103 contos; em reapetrechamento de oficinas e postos, aquisição de material circulante e renovação de sinais, 27 374 contos; em conservação e ampliação da via e pontes 38 610 contos.

Foram recebidas no exercício 10 locomotivas «Diesel».

Antes do capítulo dedicado aos gráficos, lê-se no excelente relatório da C. P. que no prosseguimen-

to da execução de uma política geral de transportes, definida no § 4.º do capítulo V do Projecto do Plano Intercalar, foram tomadas algumas providências e anunciadas outras para muito breve. Das primeiras faz parte a publicação do Decreto n.º 46 066, de 7 de Dezembro de 1964, que regula a aplicação do Decreto-Lei n.º 45 331, de 28 de Outubro de 1963, relativo aos transportes particulares de mercadorias por estrada.

Acredita-se que esta medida, tendente a harmonizar o mercado dos transportes, concorrerá para aproximar as condições de concorrência entre todos os meios de transporte, devendo provocar, a médio prazo, um revigoramento dos transportes públicos—por estrada e caminho de ferro—que muito deve beneficiar o desenvolvimento económico nacional.

Por outro lado, foram, muito recentemente, publicadas as normas gerais a que devem obedecer os contratos de serviço combinado entre o Caminho de Ferro e os transportadores rodoviários, de acordo com o estabelecido no Decreto n.º 45 060, de 4 de Junho de 1963.

Uma melhor colaboração entre estes dois meios de transporte poderá vir a estabelecer-se demonstrando praticamente quanto um poderá beneficiar do desenvolvimento e eficiência do outro e como o racional aproveitamento de ambos proporcionará à colectividade benefícios evidentes.



SOREFAME

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, SARL

Fundada em 23 de Julho de 1943

UMA INDÚSTRIA METALOMECÂNICA
COM PRESTÍGIO INTERNACIONAL

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHO DE FERRO

Sociedade afiliada:

SOREFAME DE ANGOLA, SARL

Fábrica e estaleiro naval em

LOBITO-ANGOLA

Fábricas em:

AMADORA

PORTUGAL

O Caminho de ferro de Benguela

e a homenagem do Município do Cubal

O Município do Cubal deu a uma Avenida o nome do Caminho de Ferro de Benguela. É inteiramente justa esta homenagem. Na progressiva província de Angola, o CFB tem sido, ao longo de 62 anos, um dos principais factores do seu rápido desenvolvimento. A homenagem, que se verificou em 26 de Maio, constou do descerramento da placa com a designação de «Avenida do Caminho de Ferro de Benguela», e de uma sessão na Câmara Municipal da vila do Cubal.

Pelo seu interesse histórico, vamos arquivar alguns trechos dos discursos que, no acto do descerramento da referida placa, proferiram os srs. João Marques Proença, presidente da Câmara Municipal e dr. Alexandre Pinto Basto, administrador C. F. B., e também alguns períodos do discurso que, na sessão solene da Câmara pronunciou o dr. Pinto Basto.

Foram estas as palavras do sr. Presidente da Câmara Municipal:

«A Câmara Municipal do Cubal não podia deixar de materializar nesta data o muito apreço e reconhecimento que tem pela valorosa obra que esta empresa há longos anos vem realizando nesta nossa querida Província, em prol do seu desenvolvimento económico, político e social, quer carreando as matérias primas produzidas no interior para os portos costeiros de embarque, quer ainda proporcionando a fundação de numerosos estabelecimentos humanos, ao longo da sua grande fita de ferro e que através de outras vias férreas liga o Atlântico ao Índico, estabelecendo assim contactos que sobremodo facilitam a solução dos problemas económicos dos países vizinhos.

A povoação do Cubal que, por Portaria n.º 11 700, de 14 de Junho de 1961, foi elevada a Vila pela transformação do antigo posto do Cubal da Hanha em Concelho, foi por assim dizer esboçada em 1903 com a instalação de alguns estabelecimentos comerciais em casas cobertas a capim, cujos proprietários permutavam as mercadorias com produtos locais dos autóctones, além do negócio que nesse tempo já faziam com o pessoal da empresa construtora do Caminho de Ferro de Benguela.

De ano para ano a povoação foi-se expandindo e em 1908, com a chegada do primeiro comboio a 2 de Maio do mesmo ano, a população aumenta com os mais variados grupos étnicos, com a inclusão de ingleses, boeres, indianos, italianos, etc., dando assim origem este incremento demográfico à transferência da sede do Posto Administrativo da Hanha,

que era em Caviva, para o local onde está actualmente esta progressiva e importante Vila do Cubal.

A terra nesse tempo era por assim dizer quase inóspita, por falta de salubridade e de outras condições de sobrevivência, mas dada a tenacidade e persistência da nossa grei, aliadas a outras qualidades com que fomos dotados por Deus para contactarmos com todos os seres humanos menos evoluídos, o aglomerado populacional foi-se radicando e evoluindo de tal forma que hoje, com o valor que lhe é creditado dentro do Património Nacional, já se vai convencendo que, num futuro muito próximo, será elevada a urbe pelo estádio de civilização que atingiu.

Mas nós não temos dúvidas (e em nome dos munícipes falo) de que a actual situação que esta Vila já desfruta é devida em grande parte à obra gigantesca que o Caminho de Ferro de Benguela tem desenvolvido há decénios, ao longo da sua via férrea, desde o Lobito até Teixeira de Sousa, servindo de veículo à sua colonização neste percurso, como nos é corroborado através do mapa da distribuição da população de Angola, que nos apresenta uma grande densidade populacional nesse sector.

A Câmara Municipal do Cubal e os seus munícipes estavam em dívida para com os benefícios que têm recebido sempre dessa Companhia, razão por que o Município, em sua sessão de 5 de Abril do corrente ano, resolveu dar o nome dessa empresa à avenida principal da vila.

Perpetua-se assim a nossa simpatia pela valorosa obra económico-social que vem desenvolvendo e o nosso profundo reconhecimento pelo salutar concurso que vem prestando ao progresso urbanístico do Cubal».

Arquivamos em seguida os discursos que o sr. dr. Alexandre Pinto Basto, ilustre Presidente do Conselho de Administração da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, proferiu, respectivamente, no acto do descerramento da placa e na sessão solene da Câmara Municipal:

I

«Fui apanhado de surpresa há minutos, quando me disseram que nesta simpática cerimónia me caberia o privilégio de dirigir algumas palavras a quem tomou a iniciativa de mais esta prova de simpatia e apreço pela obra do Caminho de Ferro de Benguela.

Noutras circunstâncias eu teria, por ventura, ficado um pouco embaraçado, mas acontece que

tudo quanto o Senhor Presidente da Câmara, inspirado por generosa bondade, aqui disse dirigindo-se a mim, não era a mim dirigido mas sim a todos aqueles que na Empresa têm tão grandemente trabalhado para o seu progresso, para o seu desenvolvimento, que afinal é desenvolvimento, progresso e prestígio da coisa portuguesa em África.

Não tomo para mim tais palavras, mas sim para os nossos colaboradores — do primeiro ao último, que todos são primeiros pelo lugar que tomam no nosso coração e no nosso cuidado e no nosso pensamento. Aceito-as, pois. Tenho dito ao longo da minha vida que a excessiva modéstia é uma vaidade como outra qualquer. E os trabalhadores do CFB não têm que ser excessivamente modestos na consciência do esforço com que têm contribuído para o desenvolvimento desta grande Província de Portugal — Angola.

A obra passada não dever servir senão para nos inspirar na obra futura.

Caberia aqui dizer que na família CFB não há filhos e enteados. Todos são filhos, quer estejam no Lobito, quer estejam em Teixeira de Sousa. Todos nos merecem o mesmo interesse, o mesmo carinho, a mesma paixão de cada hora e de cada dia. Em todos pensamos e de todos igualmente nos ocupamos, quando os problemas que se nos põem são de estatura e de natureza humana — que são quase todos — e merecem, portanto, todo o nosso carinho e toda a nossa atenção. É claro que como Empresa, temos limitados os nossos recursos e as nossas possibilidades.

Limitados, contudo, não pela nossa vontade nem pelo nosso entusiasmo, mas pelas circunstâncias gerais.

V. Ex.^a, Sr. Presidente, referiu-se ao trabalho de desenvolvimento e de progresso do Caminho de Ferro de Benguela e dos territórios que ele serve ao longo da linha até à fronteira, lembrando como nós tínhamos aberto todo este território, que servimos, à civilização e ao progresso do homem e ao seu bem estar.

Mas também lembrou pertinentemente que nós servimos territórios vizinhos, e esse é para nós um cuidado também constante. Isto porque, ao fazê-lo, mais não fazemos do que imitar o que sempre foi o espírito português: porque universalista, servir todos os territórios e todas as gentes que viviam ao pé de nós e que connosco queiram trabalhar na grande obra humana que é a Paz».

II

«Por que não dizer que me deslumbrou (como a todos) a nossa festa e a forma como ela decorreu no Cubal?

Começámos esta série de festas de aniversário do CFB em 61. Foi um ano triste para Angola! Mas

qual é a terra, qual é a família, qual é a gente que quando é extensa e de longa vida, não tem a compartilhar com as horas alegres, horas tristes?!

Da tristeza, porém, como a Fénix, ressalta às vezes a própria frescura e a própria alegria e entusiasmo. E, de facto, as más horas que passámos em Angola — vós sobretudo que aqui viveis — e as ansiedades que não estão infelizmente todas desaparecidas, foram inspiração nova de calor, de entusiasmo e de fé — essa fé magnífica que fez o Portugal de sempre e que há-de continuar a fazer o Portugal de amanhã.

Somos um espanto para o Mundo! Sei de muitas perguntas, de muitas dúvidas, de muitas curiosidades que se têm posto pelo Mundo inteiro sobre a acção dos Portugueses.

Todos somos iguais, graças a Deus. Todos somos movidos pela mesma inspiração, pelo mesmo propósito, pela mesma simpatia.

Por esse jeito enfim (como dizem os brasileiros, que afinal são meio portugueses), por este jeito de ser português: coisa que não se explica, não se traduz nem em leis, nem em decretos, nem em regulamentos, nem em nada: é uma maneira de viver!

Sabem muitos que eu trouxe um amigo, indiscutivelmente o jornalista e escritor europeu de maior projecção: — o Sr. Raymond Cartier e a sua mulher, Senhora de vasta cultura e ilimitado encanto.

O visitarem Angola nesta altura não foi coincidência, foi de propósito: eu queria que eles vissem a festa do Cubal. Queria que pessoas que visitaram o Mundo inteiro, vissem com a sua inteligência, a sua doutrina, o seu saber, a sua cultura, a sua sensibilidade humana, o que era uma festa do C.F.B.

E viram.

Mas eu quero, todos queremos que eles visitem Angola em intensidade. Por isso zarparam daqui depois do almoço, a caminho de Benguela e do Lobito, para irem amanhã para o Sul e se juntarem de novo a mim daqui a uns dias no Lobito e seguirem para o Norte visitar o resto da Província. Mas não sabem, não sabem aqueles que me ouvem (amigos, conhecidos, companheiros e colaboradores) o espanto, a simpatia, o encanto com que eles assistiram à vossa festa de hoje.

Depois de verem as exposições magníficas, de raro talento e de gosto, participaram da bela confraternização que o nosso almoço representou. A petisqueira estava bem boa, não contesto. Mas havia uma coisa que estava muito melhor ainda que a petisqueira e que era o espírito, o ambiente que pairava sobre todos. E isso é uma coisa tão rara e tão extraordinária, que estes visitantes ficaram surpreendidos.

Eu já venho para esta celebração com o coração aos pulos, de entusiasmo e de simpatia, de modo que a minha medida está de certo modo prejudicada na sua justeza de apreciação. Mas em pessoas que vêm de fora — sem paixão, friamente mas hones-

tamente, de boa fé — a surpresa que colhem tem real valor. Elas são, no fundo, os melhores testemunhos que nós podemos ter do merecimento da nossa obra e da verdade da nossa intenção.

Por isso os cito.

A índole de tal festa está no nosso espírito, na nossa tradição.

Uma índole que dá ao português, como eu dizia esta manhã, influência universal. Os portugueses são de toda a parte, os portugueses não têm fronteiras, os portugueses têm amigos, família e parentes em todos os lados do Mundo. Nós não temos limites à imensidade do nosso coração, do nosso espírito, do nosso talento de realizar; por isso é que fizemos a obra magnífica que temos feito na história.

Esta festa do Caminho de ferro de Benguela, que vai continuar-se nos anos seguintes, é de facto uma celebração que tem um sentido e um espírito raros e de grande iutensidade.

Agradeço a todos (e foram muitos) que contribuíram para o sucesso desta festa.

Não me espantou: eu sei exactamente a medida da dedicação, da fé, do entusiasmo, do calor que anima cada um. Só isso torna possível um sucesso como a festa de hoje.

Foi uma festa de todos. Não a destes ou daqueles, mas da linha inteira — 1348 km: toda ela esteve em festa, toda ela esteve em alegria.

— Alegria, porquê?

— Po que todos contr buímos de qualquer maneira (uns mais, outros menos, mas todos o máximo) para o sucess, desta empresa, que veio abrir Angola à civilização, ao progresso, ao cristianismo, à cultura, a todos os atributos e manifestações do espírito humano e de que nós, no caminho de Ferro de Benguela (vá lá, perdoem-nos!) temos um certo orgulho.

Orgulho em termos colaboradores como os que tem o CFB: milhares e milhares de pessoas que ao longo da linha se dedicam quotidianamente a um esforço constante e permanente, por uma obra maior, sempre crescente e que não tem limites.

O nosso trabalho é uma realização permanente, constante, de esforço e dedicação.

Por tudo isso, a Administração que tenho a honra de aqui representar lhes agradece tão grande sucesso.

Um sucesso do CFB é n essência um sucesso da acção portuguesa, da vida de nós todos nesta grande província que está no nosso coração, nesta missão de entusiasmo e de paz que é a missão dos portugueses.

Muito obrigado !»

A maravilhosa cidade de Évora

precisa de zonas verdes

No «Jornal de Évora» distintamente dirigido e redigido pelos srs. Madeira Piçarra e Fernando Iglésias, lemos que a *cidade clara, claro celeiro de pão*, que Augusto Gil celebrou em formosas *Sextilhas a um menino Jesus*, precisa de zonas verdes.

«As zonas verdes—lê-se naquele excelente tris-semanário eborense—são os pulmões de uma cidade. Amenizam o clima, são fontes de saúde e emprestam ao burgo uma estética, realmente cativante.

É este aspecto que terá de ser encarado e resolvido em Évora, num futuro próximo. Não há dúvida que a cidade precisa, necessariamente, de rodear toda a sua beleza arquitectónica de zonas verdes as quais darão ao turista o encanto dos contrastes, a *patine* dos edifícios mais velhos. A crueza do sol, no tempo próprio, não encontra em Évora, obstáculos que se lhe oponham e isso fere, caustica, endurece a própria maneira de ser das gentes. É indispensável, por isso, completar com um empreendimento desta natureza as circunstâncias em que decorre a existência da população da cidade e as condições que servem o turismo.

«Há muito recanto em Évora que pode ser arborizado, ajardinado, com grande vantagem para a sua beleza.

«Precisamos de pequenas extensões verdes, que renovem a atmosfera e onde as crianças se entretenham saudavelmente.

«É indispensável promover com urgência a implantação, por toda a parte, de árvores, de verdura, que atenuem a dureza do clima e ajudem o aborígene a resolver os problemas da sua vida.»

THREE HORSES BEER

CERVEJA HOLANDESA



UMA VEZ PROVADA É SEMPRE DESEJADA

Representante:

Benarus, Lda.

Rua da Emenda, 100 Telefone 32 56 74

Na Exposição internacional dos Transportes de Mun'que

a D. B. apresenta uma novidade: um cérebro electrónico que informa os horários dos comboios

Os Caminhos de Ferro Alemães acabam de apresentar ao público, na Exposição Internacional dos Transportes, o seu primeiro aparelho automático que esclarece os passageiros acerca dos horários dos comboios.

Por meio de um disco semelhante ao dos aparelhos telefónicos, o passageiro compõe um número de três algarismos, correspondendo ao destino da viagem, e em seguida acciona um botão que designa a hora de partida escolhida. O aparelho transmite as indicações ao cérebro electrónico de Francfort (Main) e imprime as respostas numa folha de papel. Passados alguns instantes o passageiro conhece assim as correspondências e as particularidades do horário que desejava.

"Boletim da Academia Portuguesa de Ex-Libris"

Recebemos o n.º 33, correspondente a Julho de 1965, do «Boletim da Academia Portuguesa de Ex-Libris», de que é Director o ilustre Poeta Carlos Lobo de Oliveira.

Abrindo com um formoso estudo do Coronel Alberto de Sousa Machado a propósito de duas poesias inéditas de António Feijó, inclui, a seguir, notável colaboração assinada pelos srs. dr. Ruy Galvão de Carvalho (Antero, o Maior de Todos); três páginas consagradas à memória de Guida Keil, por Adelaide Félix, Luís de Oliveira Guimarães e Carlos Lobo de Oliveira; Prof. Ernesto Soares (Estampadores e Impressores); Mário Areias (O Cardeal Montini — De Milão a Roma); Alberto Virgínio Baptista (Biblioteca do Castelo da Peralada); dr. António Pedro de Sousa Leite (Novos elementos para o estudo da Grande Família dos Gouveias Humanistas) e, ainda, numerosas gravuras e vários artigos de interesse cultural.

Caminhos de Ferro ultramarinos

BEIRA

No porto da Beira desembarcaram, no passado mês de Junho, algumas carruagens construídas no Japão pela sociedade «Tokyu Car Manufacturing Company» e destinadas ao Caminho de Ferro da Beira.

As novas carruagens, que foram transportadas pelo navio «Wokato Maru», destinam-se a passageiros de 3.ª classe. Foram construídas para uma lotação de 130 pessoas.

A Comissão Regional de Turismo de Leiria

Vai promover "os Jogos Florais" de Outono de 1965

No louvável propósito de evocar e exaltar, no melhor sentido literário, as lindas terras que constituem os concelhos de Leiria, Batalha, Marinha Grande, Porto de Mós e Vila Nova de Ourém, a ilustre Comissão Regional de Turismo de Leiria promove, no próximo mês de Novembro, os Jogos Florais de Outono, de 1965, a que podem concorrer todos os escritores de ambos os sexos de nacionalidade portuguesa ou estrangeira, com composições integralmente originais, inéditas e escritas em língua portuguesa.

Os governadores civis de Leiria e Santarém patrocinam estes Jogos Florais.

O prazo da entrega das produções termina no dia 10 de Outubro de 1965, e toda a correspondência deve ser dirigida ao Secretário dos Jogos Florais — Comissão Regional de Turismo — Leiria.

Segundo o Regulamento, são as seguintes as espécies literárias que os concorrentes deverão apresentar:

I — POESIA

A — Poesia lírica

a) *Cantiga*, com mote e glosa.

O mote deverá ser escolhido pelo concorrente extraído das poesias de D. Dinis, Rodrigues Lobo, Afonso Lopes Vieira e Marques da Cruz.

b) *Vilancete*, com mote e glosa.

O mote deverá ser extraído de qualquer poeta, mas referindo-se à região.

c) *Esparsa*, cantiga sem mote.

Reflectindo a paisagem e a vida do povo da região.

d) *Soneto* — Evocando qualquer terra, panorama ou paisagem da região.

e) *Écloga* — Apologia dos encantos da paisagem da região, natureza das fainas e vida campesina ou da beira-mar.

f) *Poesia* — Evocando qualquer motivo lírico da região, incluindo o Litoral Oeste, com o seu Oceano.

g) *Quadrilha Popular*

B — Poesia Dramática

a) *Elegia* — Homenagem a um herói nacional, ou grupo de heróis da região, que se tenham sacrificado pela independência e integridade de Portugal.

b) *Poema* — Cantando um ou mais castelos da região e a sua história.

c) *Auto* — Sobre a vida de pureza moral e religiosa do nosso povo.

C — Poesia religiosa

De qualquer forma estrófica e métrica, invocando santuários da região ou qualquer santo padroeiro dos concelhos citados.

II — PROSA

a) *Monografia*, sobre qualquer terra da região.

b) *Ensaio*, sobre aspectos etnográficos ou linguísticos da região.

c) *Estudo*, sobre um tema extraído de qualquer elemento do património artístico da região.

d) *Artigo* — Evocando aspectos turísticos da região.

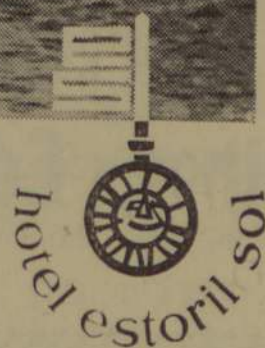
e) *Conto* — Cujas acções se passe na região.

f) *Biografia* — Sobre um vulto notável da região, na história, na Igreja, ciências ou artes.



hotel

ESTORIL-SOL



UMA VARANDA SOBRE O MAR

Telefone 282 831 (Cascais) — Telegramas «HOTELSOL»

UMA BOA PARTE DOS FUNCIONÁRIOS DA C. P. PREFERE O

Calçado IMPÉRIO

POR SER HÁ MAIS DE 30 ANOS:

O MELHOR

O MAIS FINO

O MAIS RESISTENTE

TELEF. 130

TELEG. IMPÉRIO

S. JOÃO DA MADEIRA

MÁRMORES
— D E

Sousa Baptista, L.^{da}

29, Praça do Município, 30 — Largo de S. Julião, 13

Telefone 32 76 43 — LISBOA

Oficina e serração de mármore:

Avenida Gomes Pereira, 101 — Telef. 78015

Casa especializada no fabrico de mármore.
Oficinas completas para todos os trabalhos.
Pedreiras em Pero Pinheiro e Vila Viçosa,
loijas sanitárias e materiais de construção.



LANIFÍCIOS EXCLUSIVOS

ITALI

Fábrica de Massas Alimentícias



MASSAS ALIMENTÍCIAS
DE TODOS OS TIPOS

FARINHAS DE TRIGO EMPACOTADAS
— PARA USOS CULINÁRIOS —

EXTRA E ESPECIAL

Fornecedores da C. P.

CAMPO GRANDE, 33

Telef. 772272

LISBOA-5

António Moreira Rato & Filhos, Lda.

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
CIMENTO TEJO
MÁRMORES—CANTARIAS
GRÉS—LOIÇA SANITÁRIA
Fibrocimento «NOVINCO»

Telefones: 660879 - 663708

Telegramas: RATOFILHOS

AVENIDA 24 DE JULHO, 54-F

LISBOA

CAMISAS

REGOJO

46 anos ao serviço da
indumentária masculina
e da indústria nacional



Escritório e Armazém:

Rua José António Serrano, 5 a 11

Fábrica:

Rua de S. Lázaro, 18

End. Teleg.: «REGOJO»

Telefs. } 86 21 65 / 6
 } 86 69 79

L I S B O A

BELLO SANTOS**Rua de S. Nicolau, 26-4.º (c/elevador) — Telef. 36 90 50 — LISBOA****CÓPIAS E FOTOCÓPIAS****RAPIDEZ + EXACTIDÃO = AO MÁXIMO DE EFICÁCIA**

- Cópia heliográfica de plantas topográficas e de arquitectura.
- Fotocópias de cartas, impressos, jornais, papel selado, catálogos, gravuras.
- Fotocópias de cartas por via aérea.

- Fotocópias de escrituras ou documentos notariais pelo sistema «Duplex».
- Fotocópias de fotografias e filmes, a preto ou a cores, em papel especial.
- Fotocópias de originais em seda estampada, plásticos laminados com gravados e azulejos sem relevo.

Uma nova organização em marcha, ao serviço do público das 9 às 13 e das 15 às 19

AGÊNCIAS: CASCAIS: Tabacaria Mar — Rua Dra. Iracy Doyle 11-B ● COVA DA PIEDADE: Marcomin — Largo 5 de Cutubro, 39 ● BELÉM: Custódio Baptista Vieira — R. de Belém, 15 a 17

Exposição Permanente: Papelaria de S. Nicolau, Lda. — Rua de S. Nicolau, 50 — Lisboa

ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS**VITORINO MOREIRA RODRIGUES, S. A. R. L.****ARMAZENISTAS DE MERCEARIA****FORNECEDORES DA C. P.****Parada do Alto de S. João, letras A. R. P. — Telef. : 840643 - 839003 - 839004 - 840064****Henrique C. de Lacerda, (Herdeira)****AMANTOS — EMPANQUES — VEDANTES****CAPOSITE, CAPOSIL, ASBESTOLUX****isolamentos para a construção civil e naval***Todos os acessórios para máquinas industriais e navais**Cartões para isolamentos e juntas**Pulverizadores agrícolas e máquinas de desinfectação***MATERIAL DE PROTECÇÃO****Rua da Boavista, 136-138****Telef. 32 74 28****LISBOA**

TELEFONES: 3 2 3 2 3 6 e 3 2 6 3 3 4

Tomé Joaquim Lopes & C.^a**CONCESSIONÁRIO DOS SERVIÇOS****DE TRÁFEGO DA ADMINISTRAÇÃO****GERAL DO PORTO DE LISBOA****TRANSPORTES, CARGAS E DESCARGAS****Rua Bernardino Costa, 40, 1.º****LISBOA****CALOREL****SOCIEDADE ANGLO-PORTUGUESA DE ELECTROTECNIA, LDA.****Rua do Centro Cultural, 29 — Telefones 71 23 11 e 71 05 26 — LISBOA****Fabricantes especializados de aparelhagem de aquecimento eléctrico, secagem industrial e ventilação****IRRADIADORES TUBULARES, CONVECTORES E INFRAVERMELHOS PARA AQUECIMENTO.****Fornecedores da C. P.****Consultas ● Projectos ● Orçamentos ● Garantia e Assistência Técnica Efectivas**

GUILHERME SILVA, FERREIRA, LIMITADA**1924 — 1965****OS MAIORES ARMAZÉNS DA ESPECIALIDADE**

Representantes e distribuidores dos melhores fabricantes Nacionais e Estrangeiros

Tecidos para estofos e decorações ■ Veludos nacionais e estrangeiros**Carpets nacionais, francesas e inglesas ■ Alcatifas, fabricação espe-****cial até 4 metros de largura ■ Feltros ingleses****RUA DA PRATA, 214-1.º E 2.º TELEFONES 32 20 51 - 3 36 27 LISBOA**BADISCHE MACHINENFABRIK A-G
ALEMANHA**MECANIZAÇÃO
DE
FUNDIÇÕES**

- Máquinas
- Equipamentos
- Projectos

Representantes em Portugal:

AZEVEDO & PESSI, LDA.**RUA NOVA DO ALMADA, 46 — LISBOA-2**

Telefones: 3 01 32 (6 linhas)

Chaves & Rezende, Lda.*Revendedores de Lâmpadas «ASTRA»*Material eléctrico e sanitário — Instalações
eléctricas e canalizações de água e gás.
RÁDIOS e reparações de toda a apare-
lhagem eléctrica — Vendas a Prestações**22, Rua do Século, 24**

Telefs. 3 52 68-36 89 94

LISBOA**ÓLEOS - CORREIAS - AMIANTOS - EMPANQUES**

Casa especializada

TUBOS DE BORRACHA E DE PLÁSTICO
PARA TODOS OS FINS-MANGUEIRAS DE
LONA E BORRACHA - FIBRAS - BAQUELITES
FELTROS e todos os acessórios para a indústria**Fornecedores da C. P.****Costa, Silva & C.^a, L.^{da}****27 - 28, Largo do Conde Barão, 29 - 30**

TELEFS. 66 80 39-66 56 48

Queijo Tigre**EM TODAS AS CANTINAS DA C. P.****AGENTES EXCLUSIVOS RIBEIRO, BOURQUIN, LIMITADA****IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO****Praça de S. Paulo, 19****Telef. 32 18 38****LISBOA**

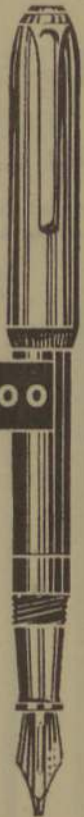


WEAREVER

**AGORA
EM
PORTUGAL**

**APOIADA
PELA
ORGANIZAÇÃO
MUNDIAL**





832

40\$00



188

22\$50



130

20\$00



161

17\$50

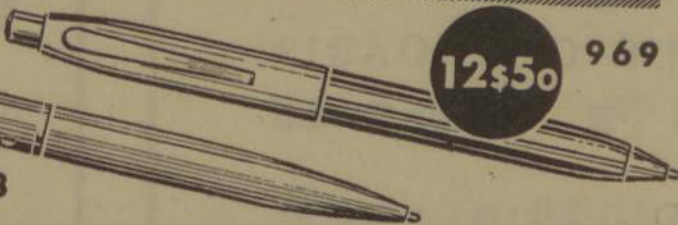
GARANTIA

Os produtos WEAREVER são o resultado de muitos anos de investigação no fabrico de instrumentos de escrita a preços populares. Em todos os produtos WEAREVER são utilizados os melhores materiais, numa fabricação constantemente melhorada ao longo de 68 anos. Garante-se a todo o tempo a substituição gratuita de qualquer peça que apresente imperfeições de material ou defeito de fabrico.



978

25\$00



969

12\$50

REPRESENTANTES EXCLUSIVOS

Papellaria Fernandes, s. a. r. l.

LARGO DO RATO, 13 - T. 68 21 51 • LISBOA • R. DO OURO, 145 - T. 32 83 61

Eduardo Martins & C.^a, L^{da}

FORNECEDORES DA C. P. E DO SEU PESSOAL

MODAS—CONFECÇÕES

TECIDOS PARA HOMENS, SENHORAS E CRIANÇAS

Malhas — Meias — Chapéus — Camisaria

Rouparia — Perfumaria — Retrosaria, etc.

Rua Garrett, 1 a 11—Rua Nova do Almada, 103 a 115

Telef. P. P. C. 3 57 21

LISBOA

VIDROS E ESPELHOS

DE TODAS AS QUALIDADES
E PARA TODOS OS FINS

A UNIÃO

RUA LUZ SORIANO, 23-A

Telefones 32 44 85 - 3 30 84

L I S B O A

Fornecedora das mais importantes obras do País

A C E N T R A L D A B A I X A

RESTAURANTE — PASTELARIA — SALA DE CHÁ

ESMERADO SERVIÇO DE COZINHA * FABRICO DIÁRIO DE PASTELARIA FINA

CONSIDERADA OFICIALMENTE DE UTILIDADE TURÍSTICA

RUA AUREA, 94-98 — LISBOA — TELEFS. 32 02 80 - 32 66 74

CORREIAS TRAPEZOIDAIS E PLANAS
MANGUEIRAS
CHUPADORES
COLAS, ETC.



A
mais alta
qualidade

Distribuidores exclusivos:

CANELAS & FIGUEIREDO, LDA.

Rua dos Fanqueiros, 46 — LISBOA

Costas (Irmãos) & C.^a*Calçado Zarco*

TELE } FONE: 22352
 } GRAMAS: ZARCO

S. João da Madeira — Portugal

Silva e Feijóo, Lda.

ARMAZÉM DE CORDOARIA

VASSOURAS E ANÁLOGOS

Rua dos Bacalhoeiros, 417 a 419

Telefone 86 99 10 LISBOA

Fornecedores da C. P.**BURROUGHS**

A mais completa linha
de Máquinas de SOMAR

CALCULAR

CONTABILIDADE

FACTURAR

ESTATISTICA

FOLHAS DE FÉRIAS

CONTROLE DE ARMAZÉNS

F. H. D'OLIVEIRA & C.^a, LDA.

Casa fundada em 1895

Materiais de Construção

Ferros, Aços e Metais

Madeiras Nacionais e Estrangeiras

Ferragens, Ferramentas, Drogas e

Produtos Químicos, etc.

Sede — Calçada Marquês de Abrantes, 42-52

Telef. 66 01 13 - 67 05 14 — LISBOA

Computadores Electrónicos

ROBINSON, BARDSLEY SARL

Av. 24 de Julho, 3-1.º Esq.

LISBOA - 2

Fornecedores da C. P.

Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs — «Táxis Palhinha»

TÁXIS — AUTOMÓVEIS DE LUXO, PARA CASAMENTOS E OUTRAS CERIMÓNIAS — TODO O SERVIÇO DENTRO E FORA DO PAÍS COM MOTORISTAS FALANDO INGLÊS E FRANCÊS

Autocarros para Excursões — Carreiras de passageiros na zona de Cascais, Estoril e Sintra

Escritório e Garagem: AVENIDA VISCONDE DE VALMOR, 46 — **LISBOA** — Telef. : 77 40 41/2/3

Oficinas e Secção de camionagem: R. VISCONDE DE SANTARÉM, 59 — **LISBOA** — Telef. : 55 32 16

FERODO

GARANTIA de qualidade e rendimento em calços para travões e discos de embraia-gem para todos os veículos

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

Telef. 37 03 51

PROVINCIA 30 954

LISBOA

O ALENTEJO

COMPANHIA DE SEGUROS

Fundada em 1918

Seguros em todos os ramos

Sede (edifício próprio):

Praça dos Restauradores, 47

LISBOA

Telef.: P. P. C. 303 03/7 32 32 09 e 32 44 82

AUGUSTO FERREIRA CASTELO BRANCO, L.^{DA}

Rua dos Fanqueiros, 231-233 e 262 s/loja

Telefs. 32 17 50 — 3 32 23 — 36 85 46

Sucursal — Rua dos Douradores, 152-154-156 — Telefone 36 98 51

LISBOA

PERGAMÓIDES ■ ARTIGOS PARA ESTOFOS E DECORAÇÕES ■ PLÁSTICOS

Tecidos de algodão — Veludos — Vidro plástico — Materiais para enchimento de estofos

Fabrico de molas, coxins e colchões de molas marca CASTELO, etc., etc.

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

OFICINAS GRÁFICAS

— DA —

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

TRABALHOS TIPOGRÁFICOS
EM TODOS OS GÊNEROS

Descontos aos sócios da Tertúlia «Festa Brava»

Rua da Horta Seca, 7-1.º Telef. 32 01 58-32 75 20

LISBOA

NALCO

Estabilizador orgânico para todos os
tratamentos industriais de águas

Representantes:

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

Rua D. João V, 2-2.º
LISBOA

Manual do Viajante

em Portugal

em preparação a 9.ª edição

II Volume (Províncias)



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

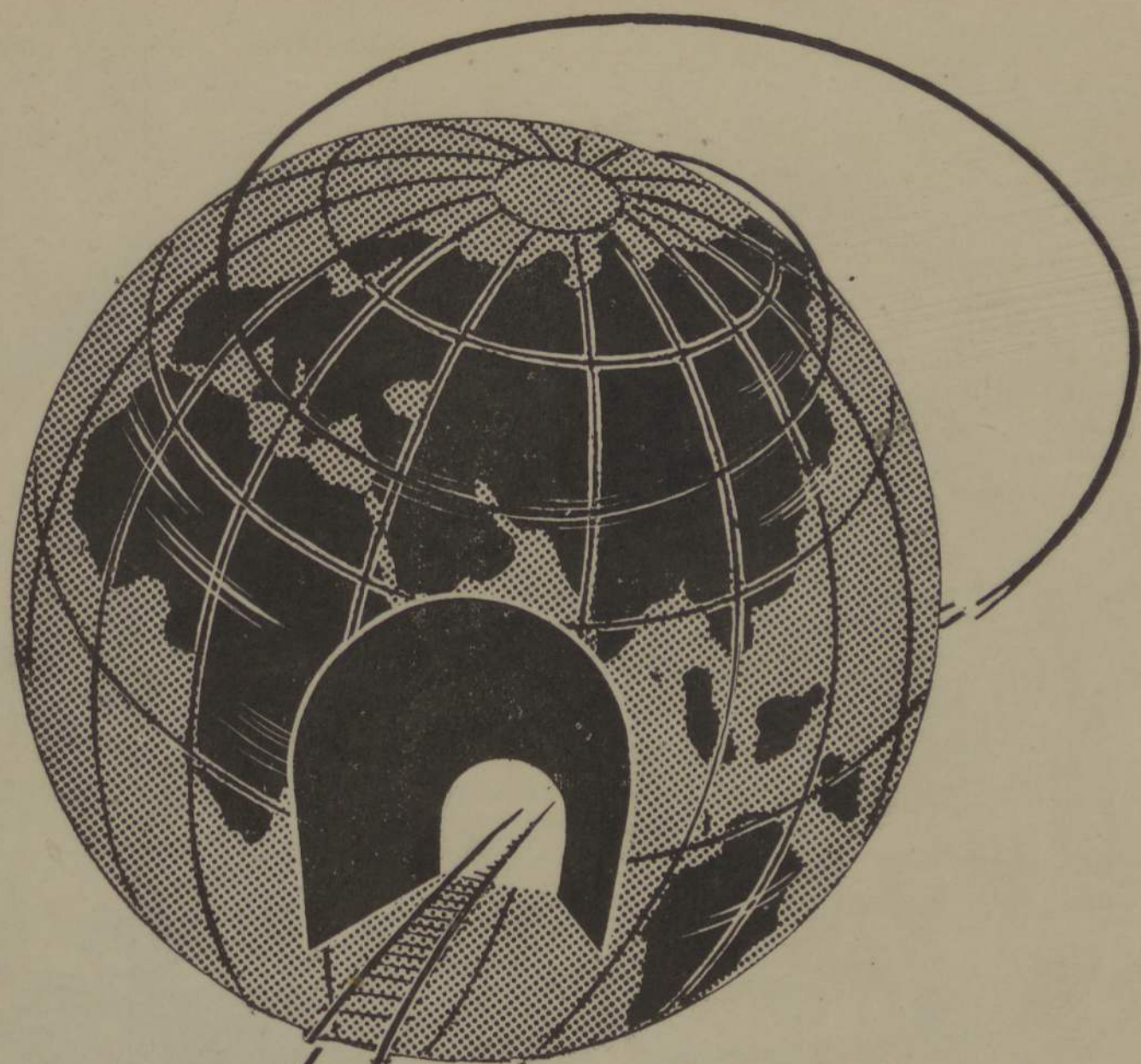
Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

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

INTERNATO E EXTERNATO

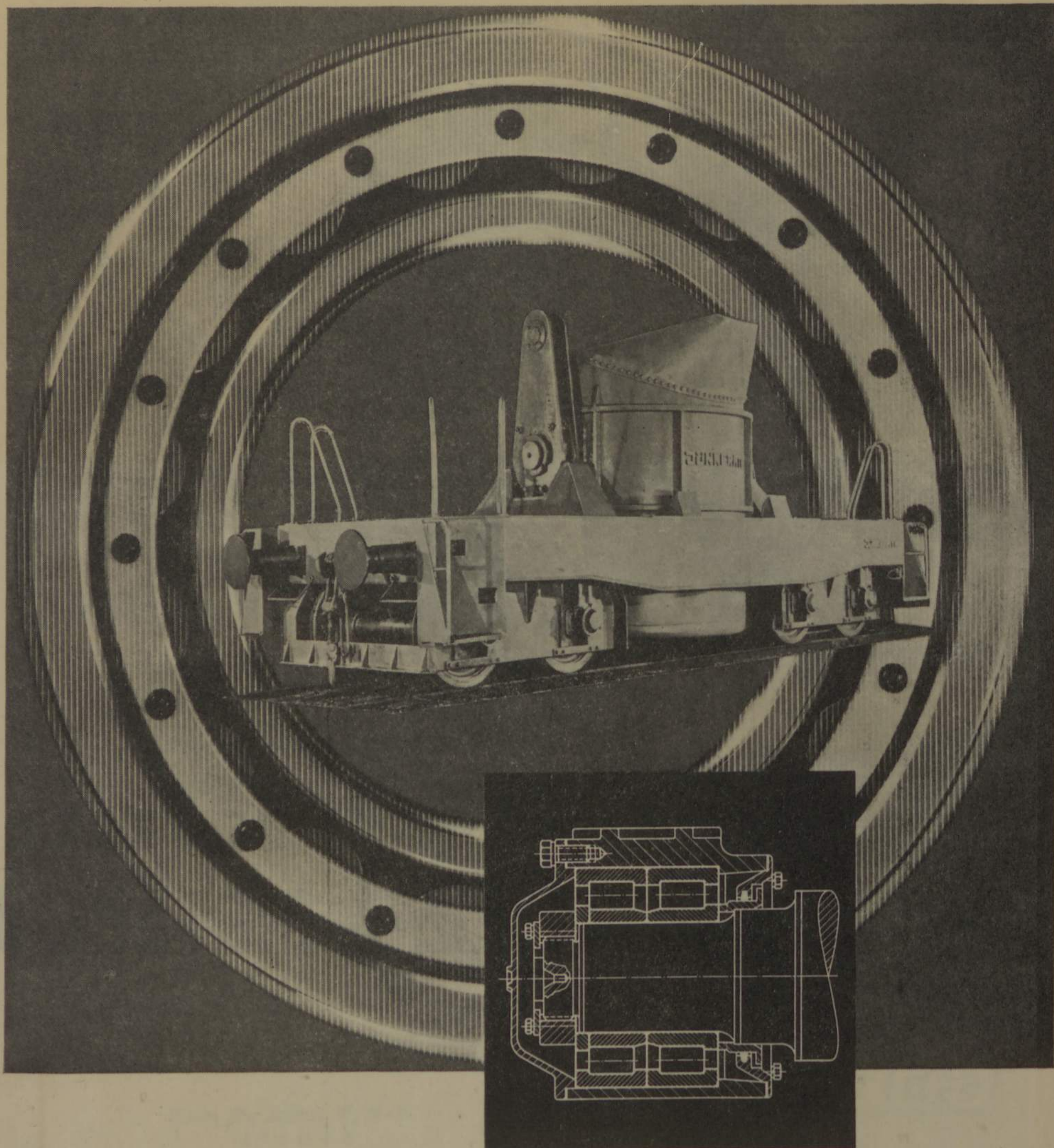
SEXO MASCULINO

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



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE



A vagoneta de carga de lingotes de ferro, que se vê na gravura acima, está equipada com caixas de rolamentos axiais FAG.

A vagoneta, foi construída em 1958, pela Junkerather Gewerkschaft, Junkerath (Alemanha Ocidental)

A carga axial, é de 20 tonaladas, tendo-se aplicado o rolamento tipo WJ 120x240/WJP. 120x240 P.

As principais vantagens, residem na sua simples montagem e desmontagem, fácil inspecção e lubrificação económica, que lhes conferem absoluta confiança no serviço.

A experiência da FAG, com mais de 40 anos, no sector da técnica da anti-fricção, está sempre à vossa disposição.

FAG®

PORTUGUESA LDA.

PORTO

P. D. Filipa de Lencastre, 49

Tel.: 25 838 - 25 839

LISBOA

Rua do Telhal, 8 - c

Tel.: 35 620, 36 8 666