

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

A

SOREFAME

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.

L I S B O A

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

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

AGENTE DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

PORTO

Rua do Arsenal, 124 e 141

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

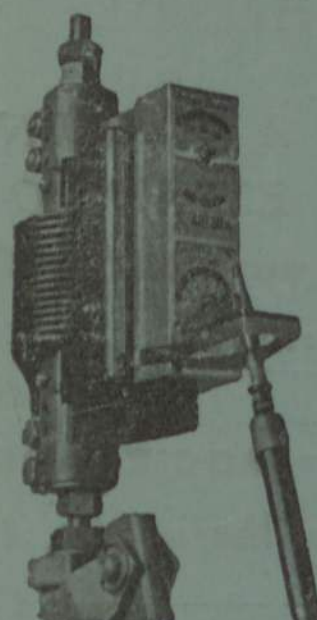
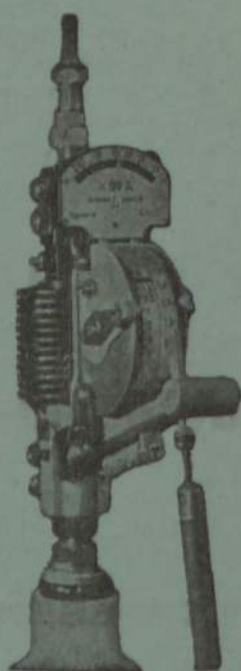
Telef. 362151/54 e 362161/6

Telef. P. P. C. 28475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES



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

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, 1893. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

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

1 de Setembro de 1965

A Capital do Norte vai remodelar os seus transportes colectivos e ter uma Nova Ponte Ferroviária para substituir a de D. Maria	251
Portugal turístico	253
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMILIO BARBOSA ESTÁCIO</i>	255
Publicações recebidas	258
Linhas Portuguesas	258
A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e a Imprensa	258
Vai realizar-se no Porto, por iniciativa do Círculo Almeida Garrett, o 1.º Encontro de Escritores Portugueses	258
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i>	259
Sobre as nossas termas, pelo Dr. <i>NUNO SIMÕES</i>	260
As províncias de Angola e Moçambique vistas pelo sr. Embaixador do Brasil	261
Linhas Estrangeiras	262
Imprensa.	264
Museu do Caminho de Ferro de Benguela	264

Nota de abertura

Entre as muitas ruínas que não honram Lisboa, figuram as do velho Teatro do Ginásio. Duas épocas ficaram ligadas ao velho teatro: — a antiga e a moderna. A antiga, onde pontificaram José do Vale, Cardoso, Telmo Larcher, e se estreou José Alves da Cunha e tantas outras glórias de uma época de inigualável esplendor, e a moderna, onde, a certa altura, depois de uma época em que perderam dinheiro algumas empresas de teatro, alguns filmes estrangeiros granjearam êxito excepcional. Entre os filmes que conquistaram a simpatia do público cinéfilo de Lisboa, projectaram-se algumas produções italianas e a produção alemã — A mulher dos meus sonhos — que todos os homens, que ansiavam por ver a mulher dos seus sonhos, admiraram com paixão extrema.

Um dia, um açoriano que sonhava com grandes realizações, adquiriu o edifício e escavacou-o de alto a baixo. Tencionava construir no local um grande hotel. O hotel nunca se fez e o comprador do edifício faleceu há meses. Qual será o destino do Ginásio: novamente teatro ou grande hotel, com duas saídas, uma para a Rua da Trindade e outra para a Rua da Misericórdia?

O «Jornal do Comércio», na sua edição de 20 de Agosto, publicou, na sua secção «Dia a Dia», a seguinte nota sobre O Velho Teatro do Ginásio, que, pelo seu interesse, passamos a reproduzir:

«Um falso alarme dos Sapadores Bombeiros chamou de novo a atenção do público para essa carcaça enorme que se encontra ali ao pé do Chiado e onde os nossos avós muitas vezes se foram divertir com os autores das revistas do ano. O velho Ginásio, escalavrado, com teias de aranha por todos os lados, esventrado, a meio da Rua Nova da Trindade, é um verdadeiro fantasma...

Não parece ter nascido sob um bom signo o Teatro do Ginásio, inaugurado no tempo dos Cabrais, e que passou por destruições, incêndios, reconstruções e transformações de toda a ordem, até ir dar em cinema, como muitos dos seus pares, e esperar agora a destruição para se erguer um prédio em caixotes e muito rendimento. Foi em 1846, a 17 de Maio, que se inaugurou o novo teatro de Lisboa. Frontaria corrida, elegante, de portas largas, a casa erguera-se nos terrenos que o terramoto grande revolvera bem perto da muralha e das Portas de Santa Catarina. Pertencera à Irmandade de Nossa Senhora do Loreto. O homem ousado que construiu o teatro foi João José Mota. Tinha uma oficina de de tipografia no Rossio.

Depois construiu-se outro em 1868; e, em seguida, novo seria construído, incendiado o anterior, em 1921. Foi inaugurado em 1925. Mas não foi também feliz. Nele representaram Amélia Rey Colaço e Robles Monteiro, Ilda Stichini, Alexandre de Azevedo, Lucília Simões e Erico Braga, Alves da Cunha e Berta de Bivar, mas não teve verdadeiramente uma época de aura. Dir-se-ia que outros tempos surgiam e o público começava a ser atraído pelas saletas em que corriam as fitas... Ali bem perto estava o Chiado Terrasse, sempre cheio.

Houve projectos e o Ginásio passou a cinema e depois ficou às moscas para ser vendido. Projectos de construção de prédios, hotéis. Mas também não foram por diante e as paredes do velho Teatro do Ginásio, onde os nossos avós iam ver as revistas do ano, com as caricaturas dos políticos e literatos em evidência, continuaram a esconder as misérias que vão lá por dentro. Dir-se-ia que está verdadeiramente roído de saudades o Ginásio. A carcaça avelhentada e mediatunda que para ali está não merecia mesmo assim que um «engraçado» sem espírito nenhum se entretivesse a fazer troça dele, chamando os bombeiros. Já o consumiram uma vez as chamas; agora consome-o a amargura.»

O «Ginásio», tal como se apresenta actualmente: caixote de lixo e ninho de ratazanas, é uma vergonha para Lisboa. A Câmara Municipal tem que intervir no assunto.

A Capital do Norte

VAI REMODELAR OS SEUS TRANSPORTES COLECTIVOS e ter uma Nova Ponte Ferroviária

PARA SUBSTITUIR A DE D. MARIA

No dia 24 de Agosto realizou-se nos Paços do Concelho do Porto uma importante reunião a que presidiu o ilustre titular da pasta das Comunicações sr. eng.º Carlos Ribeiro, ladeado, na mesa de honra, pelo srs. dr. Jorge da Fonseca, governador civil do distrito, e dr. Nuno Pinheiro Torres, presidente da Câmara Municipal da florescente capital do Norte.

À reunião — que se destinava à leitura do «Plano de Remodelação do Serviço de Transportes Colectivos» — assistiram os presidentes das Câmaras Municipais de Matosinhos, Maia, Gondomar, Gaia e Valongo, respectivamente srs. eng.º Fernando Pinto de Oliveira, coronel Carlos Moreira, rev. Crispim Gomes Leite, dr. Rodrigo de Queirós e eng.º Sousa Magalhães; o director dos Serviços de Viação do Porto, dr. João Vasconcelos Costa e Melo, que representava a Direcção-Geral dos Transportes Terrestres; eng.º Jaime Pessoa, director dos Serviços de Transportes Colectivos, autor do referido Plano; os directores dos Serviços de Urbanização e Obras, Salubridade e Abastecimentos, Plano de Melhoramentos e Finanças do município portuense, srs. eng.º Guedes Cardoso, eng.º Sousa Pinto, eng.º Luís Távora, e dr. Albano Valente; vereadores, técnicos dos diversos departamentos camarários e dos S. T. P. C.; representantes da Imprensa e os srs. dr. Manuel Gonçalves e Sequeira Braga, o primeiro, chefe do Gabinete, e o segundo, secretário do referido membro do Governo.

O sr. dr. Nuno Pinheiro Torres, presidente da edilidade portuense, ao saudar o sr. Ministro das Comunicações, o chefe do distrito, os presidentes dos municípios dos concelhos vizinhos e a Imprensa, disse:

«Representa esta reunião uma hora alta da vida municipal, do desenvolvimento e progresso da Cidade, que servimos com a única finalidade de a ver engrandecida e renovada, respeitando e procurando conservar embora, o seu carácter tão marcado que o trabalho, de tantos séculos e de tantas gerações que nos precederam, lhe imprimiu para sempre.»

O Sr. Ministro das Comunicações, eng. Carlos Ribeiro, após ter agradecido as saudações do sr. dr. Nuno Pinheiro Torres, fez, calorosamente, o elogio do Porto que, por ali ter vivido e se ter formado muito admira e ama, ocupou-se do transporte colectivo, que tem na vida das cidades grandes um grande interesse económico e social, e depois de se referir à conferência

dos Ministros de Transportes Europeus, e de citar algumas das resoluções ali aprovadas e que podem servir de exemplo para os Transportes Colectivos do Porto, afirmou:

«A Conferência, no intuito de dar uma orientação a estes assuntos e ajudar todos os países que deles se preocupam, na sua resolução final — que eu traduzo agora para V. Ex.ª — diz: «Os serviços de transportes públicos ou colectivos são o único meio satisfatório de absorver os volumes importantes de tráfego de ponta». Esta resolução e esta pequena frase que acabo de ler, foi aprovada pelos dezoito ministros dos Transportes dos países da Europa Ocidental.

Tem, portanto, uma certa força e justifica que a Câmara Municipal do Porto, os Concelhos Federados, o Ministério das Comunicações e o Ministério das Corporações se unam, para resolver o problema financeiro da remodelação de um serviço tão importante como este.

Termino este capítulo, referindo-me apenas à necessidade de compor nas regiões economicamente homogêneas, como esta região do Porto, um sistema único, unitário, de transportes. Isto não quer dizer que se trate de um sistema entregue a uma só empresa. Quer dizer que se tem de formar um sistema que funcione como se estivesse entregue quase só a uma empresa.

Aliás, são raros os casos em que um sistema de transportes colectivos se encontre nas mãos de uma única empresa. É o caso de Londres, por exemplo; mas em Lisboa os transportes colectivos urbanos são efectuados por duas empresas dentro da cidade, pelo caminho de ferro, e ainda, nas radiais de penetração, por múltiplas empresas rodoviárias.

Quando digo, portanto, um sistema unitário, não não quero dizer que seja explorado por uma única empresa, quero apenas dizer que, sob o ponto de vista de tarifas, de horários e de combinação de serviços, tem de funcionar como se fosse uma única empresa.»

Continuando, o sr. Ministro das Comunicações acrescentou:

«É curioso que esta região, que foi sempre tradicionalmente exemplo de adaptação às necessidades do progresso e do aumento de nível de vida das populações creio ser a única do País em que os Mu-

nicípios interessados constituíram para efeitos de transportes, uma federação, solução que me parece ter a maior importância e será talvez um dos métodos do futuro para regiões cujo desenvolvimento ponha em questão a eficiência dos respectivos transportes.

V. Ex.^{as}, à frente constituíram essa federação. Regozijo-me com esse facto e espero que ele facilite sempre a evolução do serviço e, portanto, o progresso de toda a região».

Novos melhoramentos

Em seguida, o sr. Eng. Carlos Ribeiro anunciou:

— Graças ainda ao apoio e colaboração da Câmara Municipal do Porto, nós esperamos, dentro de pouco tempo, dar início à construção das gares de camionagem da cidade do Porto. Está feito um projecto vasto e vamos começar, logo que se terminem as expropriações, com a construção de uma grande central de camionagem que, eventualmente, será a primeira do País.

Também tem um certo interesse comunicar neste momento aos órgãos de Informação e a V. Ex.^{as} que se terminou o primeiro projecto do nó ferroviário do Porto. Quer dizer, um projecto de ligações ferroviárias apoiado no sistema actual e na previsão do desenvol-

vimento da cidade, para corresponder às necessidades de um período satisfatoriamente longo. Esse projecto, que foi elaborado pelo Gabinete de Estudos e Planeamento do meu Ministério e no qual a Câmara Municipal do Porto colaborou intensamente, vai ser enviado ao Conselho Superior de Obras Públicas e a todas as Câmaras Municipais interessadas, para darem o seu parecer oficial.

Ainda em relação a transportes terrestres e passando para a fronteira marítima, direi que as obras do porto do Douro e Leixões prosseguem em ritmo satisfatório; o tráfego acompanha as obras muito de perto, circunstância feliz quando se considera o desenvolvimento económico do País.

O «Posto Petrolífero», está na fase de estudo entre o Ministério e a Sacor, prevendo-se para breve a celebração do contrato e início das obras.

Direi também que pensamos no Aeroporto do Porto. Será necessário dentro de breve trecho construir uma segunda aerogare, inutilizando ou ampliando a primeira, de forma a que ela satisfaça as necessidades do serviço. Pensamos ainda na ampliação das pistas de dois mil para dois mil e quatrocentos metros, ficando assim aptas a serem utilizadas pelos grandes aviões a jacto, e no arranjo do largo fronteiro à aerogare.

No campo das comunicações, informo-os de que este nó de comunicações onde terminou o primeiro cabo coaxial Porto-Lisboa, vai tornar-se mais importante com o segundo cabo coaxial que partirá do Porto para Famalicão e Braga, e que terá, também, 960 canais em serviço como o primeiro, contendo ligações para Viana do Castelo e Valença do Minho (2 fases para o cabo Porto-Braga, em 1966 e 1970). Só com o equipamento de transmissão, já autorizado pelo Conselho de Ministros, em 20 do corrente serão gastos vinte e nove mil contos.

A obra de construção do Palácio dos Correios prossegue em grande ritmo, e a sua inauguração, pelo menos parcial, está prevista para o próximo ano integrada nas comemorações do 40.º aniversário da Revolução Nacional».

Quanto à substituição da ponte de D. Maria, o sr. Ministro das Comunicações informou que o projecto da nova ponte ferroviária foi já apreciado pelo Conselho Superior de Obras Públicas e sobre o respectivo parecer incidiam despachos seu e do titular da pasta das Obras Públicas.

Informou ainda que foi determinado à C. P. que proceda ao estudo da parte financeira do empreendimento e considere a realização de um concurso para a sua execução, aproveitando-se, caso seja possível, o cimbro metálico que serviu à construção da ponte da Arrábida, cimbro para o qual, aliás, o autor do projecto da mesma ponte previu já esse aproveitamento.

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

Portugal turístico



PORTO — Imponente aspecto da Avenida dos Aliados

GROUPEMENT D'ETUDE ET D'ELECTRIFICATION
DE CHEMINS DE FER EN MONOPHASE 50 Hz

GROUP FOR STUDY AND ELECTRIFICATION
OF RAILWAYS AT SINGLE-PHASE 50 cs

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR PLANUNG UND
DURCHFÜHRUNG VON
50 Hz-BAHNELEKTRIFIZIERUNGEN

Compreendendo as firmas

ACEC
AEG
ALSTHOM
BROWN BOVERI
JEUMONT
OERLIKON
SCHNEIDER-WESTINGHOUSE
SIEMENS-SCHUCKERTWERKE

Secretariado

Secrétariat Groupement Electrification
Löwenstrasse 31, Case Postale 605
ZURICH 1 (Suisse)

Actividades do GROUPEMENT
na electrificação de caminhos de ferro
em corrente monofásica de 50 Hz

Locomotivas • Automotoras • Unidades múltiplas eléctricas
Subestações • Catenárias • Instalações de sinalização e de
telecomunicação • Estudos de electrificação

Mais de 1400

locomotivas eléctricas, automotoras e unidades múltiplas
eléctricas para corrente monofásica de 50 Hz foram for-
necidas ou estão sendo construídas para as administra-
ções dos caminhos de ferro dos seguintes países:

Bélgica
China
Congo
França

Alemanha
Húngria
Índia
Luxemburgo

Portugal
U.R.S.S.
Suíça
Turquia



Estudos

de projectos para electrificação em 50 Hz foram elabo-
rados pelo GROUPEMENT para

Finlândia

Jugoslávia

Poquistão

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

Por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

Decreto fazendo à Companhia Real a concessão da linha férrea das proximidades do Crato a Cáceres

Em 19 de Abril de 1877 concedeu o Governo autorização à Companhia Real para a construção de um ramal do caminho de Ferro que, partindo de um ponto de linha da Leste, nas proximidades do Crato em Chança, terminasse na fronteira perto de Cáceres.

Sobre o ponto de vista das relações internacionais, o novo ramal (ligando Torre das Vargens a Valência de Alcântara) vinha assegurar uma derivação bastante mais curta e mais rápida, portanto entre Lisboa e Madrid, embora as suas modestas condições de linha industrial não fossem as mais aconselháveis.

Condições:

A companhia deveria efectuar à sua custa, sem subsídio do Estado, nem quantia de qualquer outro benefício, os estudos e construção do ramal com as suas dependências, o estabelecimento de um telégrafo eléctrico ao lado da linha; os estudos necessários seriam feitos, nas partes que lhe fossem aplicáveis, conforme o programa para os projectos de estradas, anexo à Portaria de 24 de Abril de 1860.

Na previsão de que o caminho de ferro fosse prolongado em Espanha na direcção de Cáceres ou de outro qualquer ponto mais favorável para a exploração de jazigos de fosforites, ficaria o traçado estudado pela companhia sujeito a qualquer alteração proveniente de fixação do ponto da fronteira, demarcado nos termos da Convenção de 27 de Abril de 1866 entre Portugal e Espanha e da rectificação das condições militares de defesa do País que fossem indicadas pelo Ministério da Guerra.

O caminho de ferro teria uma só via de 1,67 metros.

A companhia não tinha direito a indemnização por motivo de abertura de novas vias de comunicação nem por transtornos ou interrupção de serviço motivadas por medidas temporárias de ordem e polícia.

A este caminho de ferro não eram aplicáveis as disposições do art. 34.º do contrato aprovado pela lei (de Maio de 1860, reservando-se o Governo o direito de construir por sua conta ou conceder a qualquer indivíduo, sociedade ou companhia, linhas férreas paralelas ao ramal a distância menor de 40 quilómetros.

A construção desta linha começou a 15 de Julho de 1878 e a 15 de Outubro do ano seguinte foi iniciado o serviço de pequena velocidade.

A abertura oficial de todo este serviço data de 6 de Junho de 1880.

Em 2 de Junho de 1877, foi publicada uma portaria declarando que os empregados dos serviços das linhas férreas não podiam reter mercadorias por suspeita de terem sido roubadas.

Provas nas pontes metálicas dos caminhos de ferro

Tendo sido declarado que a ponte sobre o Douro na 5.ª secção do caminho de ferro do Norte estava em condições de se lhe fazerem as provas necessárias e bem assim que estavam prontas a ser examinadas as demais obras que constituíam a 5.ª secção, foi constituída uma comissão composta do Ministro e Secretário de Estado honorário vogal da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, João Chrysostomo de Abreu e Sousa, do Tenente-Coronel de Engenharia, em serviço na mesma junta, João Joaquim de Matos e do engenheiro civil em serviço na construção do caminho de ferro do Minho e Douro, Cândido Xavier Cordeiro a fim de procederem às provas da referida ponte.

Informando o Engenheiro Fiscal a conveniência de limitar a carga de provas das pontes de ferro, de modo que ela fosse suficiente para conhecer da perfeição da obra, evitando qualquer alteração molecular no ferro que prejudicasse a sua solidez, foi determinado, em vista das condições excepcionais

da ponte do Douro, que se deve à comissão a faculdade de usar das disposições da recente circular francesa de 9 de Julho de 1872.

Plano Geral dos Caminhos de Ferro em Portugal

Senhores — É hoje tão provada quanto urgente a necessidade de definir e fixar num plano geral dos caminhos de ferro em Portugal quais as linhas que devem constituir o nosso sistema de viação acelerada. Na lei que decreta um tal plano, não só deverão ser classificadas as linhas de atenção à sua importância mas ainda se torna de grande conveniência determinar as condições gerais que regulem a sua construção e concessão. É este um problema de tanto interesse para o país que quando não fora no desempenho de um compromisso contraído na última sessão parlamentar, não teria o Governo por imperioso dever propor ao vosso exame e voto uma proposta de lei para a sua resolução.

E não é esta somente uma questão de formar ou de método, mas na verdade assunto de uma vital importância.

São os caminhos de ferro auxiliados pelos outros meios de comunicação, os instrumentos mais poderosos para o trabalho e progresso moderno. E assim como num maquinismo bem organizado todas as peças e rodagens devem ser calculadas com a mais perfeita harmonia, para que a transmissão das forças produtivas se opere com o máximo aproveitamento do seu efeito útil, assim no sistema geral das vias de comunicação devem todos os seus elementos ser harmoniosos entre si, e proporcionados às conveniências públicas a que têm de satisfazer.

Na proposta que apresentamos à vossa consideração procuramos sempre inspirar-nos nas conveniências públicas, tomando de diversos trabalhos de corporações técnicas e dos estudos dos homens mais competentes as indicações que nos pareçam mais úteis. Entre estes últimos faremos especial menção do relatório apresentado ao Governo em Maio do ano findo pelo antigo e ilustrado ministro João Chrysostomo de Abreu e Sousa.

A presente proposta de lei divide os caminhos de ferro em duas categorias — de serviço público e de serviço particular.

Na primeira categoria e esta é importantíssima, divide as linhas em três classes: linha de 1.^a ordem ou de interesse geral, de 2.^a ordem ou de interesse local e de 3.^a ordem ou americanas, assentes em vias públicas.

São as linhas de 1.^a ordem e as de 2.^a aquelas que pela sua importância mais devem merecer a atenção dos poderes públicos.

As primeiras, de interesse geral, devem por sua natureza ser construídas a expensas do Estado e a ordem por que tenham de ser executadas deve ser

Manual do Viajante em Portugal

em preparação a 9.^a edição

II Volume (Províncias)

determinada por lei especial, bem como as condições técnicas económicas e financeiras que hajam de regular a sua construção.

Pelo que respeita às de segunda ordem ou de interesse local, conquanto o Estado tenha de prestar-lhe o seu concurso, parece preferível que às localidades interessadas incumba a iniciativa da sua construção, visto que sobre os povos a quem elas especialmente têm de servir há-de recair uma parte considerável dos encargos que delas derivem.

Não julgamos conveniente torná-las dependentes de nova disposição legislativa, mas simplesmente da autorização do Governo, logo que estejam satisfeitas as condições e requisitos determinados na lei e nos regulamentos especiais.

Evitam-se assim maiores delongas sem quebra das boas normas de administração. Nem seria necessária a garantia da sanção parlamentar desde que por lei se acham designadas as linhas desta natureza e as condições da sua construção; nem seria por outro lado prudente conferir às juntas gerais ou às comissões suas delegadas tão largas atribuições como em França conferiu aos conselhos gerais e aos perfeitos a lei de 1865 sobre caminhos de ferro de interesse local.

O abuso de tão amplas faculdades, dando ocasião e larga margem à especulação febril de concessionários que facilmente se apoderaram do maior número de concessões, com o único intuito de as negociar; a imprudência com que se concediam linhas sem condições de vida própria; o erro de criar verdadeiras duplicações das linhas principais pela combinação entre diversos departamentos, falseando inteiramente o carácter de linhas afluentes ou subsidiárias que o legislador lhe quizer imprimir; todos estes inconvenientes a que em França se procura dar remédio pronto, nos aconselham a conveniência da tutela do Governo na parte em que os interesses públicos possam ser afectados, o que tanto mais se justifica quando é certo que o Estado presta um valioso contributo para a construção des-

tas linhas. O ponto essencial a nosso ver é que a iniciativa das localidades possa exercer-se livremente na apreciação das vantagens e sacrifícios que tais melhoramentos lhes possam trazer, e que por deliberação própria criem os recursos necessários para a sua realização.

Confia o Governo que os resultados eficazes desta lei, se ela for julgada digna da vossa aprovação, em poucos anos se farão sentir no país, para o que pode concorrer o incitamento da opinião pública e a boa vontade das administrações locais e dos Governos.

A lei de 15 de Julho de 1862, a cujas sábias e prudentes disposições devemos os consideráveis benefícios da viação distrital e municipal, só em 1866 e 1867 começou a ser executada com mais largueza e energia.

Esperamos que as localidades com iniciativa vigorosa correspondam pelos seus esforços e cometimentos às largas faculdades que a moderna legislação confere aos corpos que as administram. Temos profunda confiança que os problemas de maior alcance económico, como são os relativos à viação pública, de qualquer ordem que ela seja, terão, em cada distrito ou concelho interessado, pronta e espontânea resolução, postos à luz da evidência e medidos pelo critério popular os encargos e os benefícios que de tais melhoramentos lhes resultam.

O contribuindo aceita resolutamente o sacrifício quando breve lhe colhe o proveito.

E nesta especialidade de melhoramentos públicos mormente dos locais, pode dizer-se que os povos lhes colhem já as primícias ao presenciarem a abertura e o desenvolvimento dos trabalhos, tanto mais que uma parte e a mais numerosa da população neles encontra largo campo para a sua actividade e indústria.

Posteriormente, e em curto espaço de tempo, começa a fruição dos benefícios conquistados a troco de trabalhos e de privações, e cada contribuinte reconhece pela experiência própria a larga remuneração dos sacrifícios que aceitará. Esta é a suprema demonstração das verdades económicas.

Os impostos pagos para os melhoramentos da viação são apenas o preço de resgate com que os povos se libertam dos mais pesados encargos e vexames.

Há províncias para as quais a construção de uma estrada e mais ainda de um caminho de ferro é uma verdadeira libertação do seu território, até hoje sequestrada da comunhão dos benefícios públicos.

Distritos inteiros, como o de Bragança, por exemplo, vivem, com mágoa o dizemos, no mais apertado bloqueio.

Num interessante relatório do agrónomo deste distrito, datado de Dezembro de 1877, lêem-se as seguintes palavras, que transcrevemos, porque, na sua singeleza e sob o cunho de verdade, resumem a situação económica de uma província inteira.

«Lembro-me que uma vez, estando eu em Miranda do Douro e conversando com alguns lavradores dali, tendo dito que quando o permitissem as condições económicas do mercado, este distrito estava destinado, pelas condições físicas do terreno e do clima, para as quatro explorações agrícolas: do gado (pelas suas pastagens magníficas), da vinha, da oliveira e dos arvoredos; um ali presente me objectou que faltava o essencial, o pão, porque o homem nem só vive de carne, de vinho e de azeite.

«Esta resposta que, abstraindo o lugar onde foi dada, merecia um sorriso do homem menos versado nos princípios mais elementares da economia rural, porque julgaria que bastava ter um só destes produtos da actividade humana, quanto mais os quatro para trocar por outros quaisquer que lhe apetecesse, tem contudo um cunho de verdade local, que se impõe superior a tudo e que bem mostra o estado económico deste distrito.

A verdade é aquela. O lavrador de Miranda há-de ter o pão de sua casa, ou comprá-lo ao seu vizinho, e se nenhum dos dois o tiver, não o come (pelo menos o maior número) porque não tem com que pagar o preço exorbitantíssimo por que lhe fica, se o mandar vir de fora.

(Continua)

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.

Publicações recebidas

«Autores»

O Boletim trimestral da Sociedade de Escritores e Compositores Teatrais Portugueses — «Autores», dirigido pelo ilustre escritor dr. Luís de Oliveira Guimarães, consagra o seu número 28 (Primavera de 1965, Ano VII) aos 40 anos de existência daquela prestante e prestigiosa Sociedade. O eminente escritor dr. Augusto de Castro, Presidente de Honra da colectividade, escreveu no artigo de abertura, que «durante estas quatro dezenas de anos, criou-se em Portugal — e este foi o mérito principal da Sociedade — o espírito e o carácter profissionais dos homens do Teatro.»

Foi em Maio de 1925 que surgiu a Sociedade actual e em quarenta anos seguidos criou um grande prestígio internacional, defendendo, ao mesmo tempo, os interesses dos escritores e compositores nacionais.

Este número de «Autores» é ilustrado com numerosas gravuras de altas individualidades que intervieram na criação e na prosperidade da Sociedade de Autores.

Linhas Portuguesas

Estação de Campanhã

A utilização da estação de Campanhã como término das linhas do Norte, Minho e Douro, prevista para breve, devido ao encerramento da estação de S. Bento, aumentará, inevitavelmente, o já grande movimento de passageiros nas suas gares. E se a segurança de quem embarca ou desembarca em Campanhã é muito precária, atendendo a que é necessário cruzar, pelo menos, duas vias férreas de constante movimento para atingir a gare principal e saída, ou, desta, alcançar as gares secundárias, esse risco torna-se maior com o aumento do número de passageiros.

Por isso começaram já as obras de construção de um túnel, que principará na rua Pinheiro de Campanhã e ligará todas as gares até à saída da estação. Essa obra, da maior utilidade e urgência, decorre, assim, simultaneamente com as obras já em curso, há meses, para ampliar e valorizar a estação de Campanhã, que, no futuro, será a principal gare ferroviária da cidade, desanuviando o tráfego de S. Bento.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» e a Imprensa

Do diário da tarde, «República», recortamos, com os nossos agradecimentos, a seguinte notícia:

«Referente a Julho do corrente ano, foi publicado mais um número da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que inclui variada colaboração, com artigos de divulgação sobre o movimento ferroviário nacional e internacional e algumas secções de interesse literário e alcance cultural. Entre a colaboração assinada, destacam-se os artigos do eng.º Luís da Costa, dr. Busquets de Aguilar, Emílio Barbosa Estácio, Rebelo de Bettencourt, Fernando Eloy do Amaral e eng.º António Simões do Rosário.

Vai realizar-se no Porto, por iniciativa do Círculo Almeida Garrett, o

1.º Encontro de Escritores Portugueses

A Direcção do Círculo Almeida Garrett, ilustre colectividade portuense que tomou para seu patrono uma das mais nobres figuras nacionais, deliberou realizar no próximo mês de Outubro e na capital do norte, o 1.º Encontro dos Escritores Portugueses. É de louvar esta iniciativa, que tem por objectivo os seguintes pontos: considerar e definir os deveres dos escritores para com a grei; patentear às novas gerações que os escritores portugueses constituem um núcleo de valores, bastante para servir Portugal, afirmá-lo e defendê-lo, nos domínios da criação espiritual, e contribuir para que esses mesmos escritores se congreguem adequadamente para a normal realização dos convenientes fins colectivos, sempre subordinados aos do bem comum.

Em natural complementaridade, a Direcção do Círculo Almeida Garrett resolveu também organizar uma exposição bibliográfica das produções dos escritores intervenientes no mesmo Encontro.

O programa dessa reunião é o seguinte:

Dia 7 de Outubro próximo, pelas 22 horas, na Casa do Infante D. Henrique, cedida pela Câmara Municipal do Porto: sessão inaugural preenchida por uma lição do Prof. Doutor Martinho Nobre de Melo, director do «Diário Popular»; dia 8, às 10 e às 15 horas, sessões de trabalho, em que os intervenientes discutirão os objectivos do Encontro, para a formulação dos votos adequados. Nesse mesmo dia, às 22 horas, sessão inaugural da «Exposição Bibliográfica», que será ilustrada por uma lição do Professor Doutor Manuel Lopes d'Almeida; dia 9, às 10 horas, sessão de trabalho para a finalização do realizado nas sessões anteriores; às 12,30 horas, missa na Sé Catedral do Porto, celebrada pelo Tenente-Coronel Cónego Dr. António dos Reis Rodrigues; às 16 horas, sessão de encerramento, preenchida pela leitura das conclusões votadas e seu comentário pelo Prof. Doutor Carlos de Soveral.

O 1.º Encontro de Escritores Portugueses vai ter um alto nível. Basta aparecerem, como principais elementos, esses três nomes verdadeiramente ilustres, como são os dos Srs. Professores Drs.: Martinho Nobre de Melo, da Universidade de Lisboa; Manuel Lopes de Almeida, da Universidade de Coimbra, e Carlos de Soveral, da Universidade do Porto, para garantir o alto interesse e a projecção nacional desse encontro.

Pelos objectivos da sua iniciativa, há que felicitar vivamente o Círculo Almeida Garrett.

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Bocage e o segredo da Vida

Neste mês de Setembro em que se comemora, no dia 15, o II Centenário do nascimento de Manuel Maria de Barbosa du Bocage, decorre, a 11, mais um ano sobre a morte de Antero de Quental. Um século separa os dois grandes Poetas, mas estas duas datas quase os reúnem na mesma semana. Ambos sonetistas magistrais. E ambos ficaram na história da nossa literatura, como dois mestres da língua portuguesa. E ambos milagrosamente vivos, pois nada, na sua expressão metrificada, envelheceu ou perdeu significado humano. Na jóia florentina, que é o soneto, cabe uma vida inteira, cabe a alma de um poeta e cabe a alma de uma época. O soneto é imortal. E basta às vezes um feixe de catorze versos para celebrar um poeta, como aquele que universalizou Alexis-Félix Arvers:

Mon âme a son secret, ma vie a son mystère.

Camões, em vez de um só soneto, deixou vários que são considerados verdadeiras obras-primas; obras-primas são muitos dos sonetos mais sentidos e vividos de Bocage; e jóias de alto preço os sonetos de Antero de Quental, que os trabalhou como poeta e como artista.

Conheci um poeta, meu contemporâneo, que, em cinco minutos, construía sonetos perfeitos, sobre 14 palavras rimadas que pessoas diferentes lhe atiravam e a que ele, com pasmosa ginástica mental, dava sentido, coerência e, quase sempre, o sabor de uma história, com princípio, meio e fim, ou de uma anedota espirituosa, de desfecho inesperado e feliz. Refiro-me ao falecido escritor Tomás Ribeiro Colaço, que tinha talento em barda, e fora discípulo, na redacção de «O Dia», do eminente jornalista José Moreira d'Almeida. Tomás Ribeiro Colaço era, na verdade, extraordinário, nos seus estupendos improvisos. Tenho pena de não ter feito cópias de alguns desses sonetos, a cuja escrita assisti na redacção da revista «Juventude» e num dos jantares do cenáculo literário e artístico «Tábua Rasa».

Bocage tinha o dom de improvisar, mas os seus maiores sonetos, os que ainda hoje nos maravilham e comovem são precisamente aqueles em que vazou as suas inquietações e os seus sofrimentos morais. É nesses versos que Bocage continua vivo, espantosamente vivo. É no sofrimento que os grandes poetas descobrem o segredo da vida e o segredo divino da Beleza.



SETÚBAL — A casa onde nasceu Bocage, na Rua de S. Domingos, hoje Rua do Bartissol

BOCAGE

*Camões, grande Camões, quão semelhante
Vejo o teu fado ao meu, quando os cotejo!*

Bocage «Sonetos»

A Eloy do Amaral

Dum vesgo botequim da Mouraria
sai, cauteloso, o último freguês,
um rapaz magro, de enfermiza tez,
posto à banda o chapéu, capa alvadia.

Alguém, de dentro: — «Adeus, Manuel Maria!»
«— Adeus!... Irra, que friol!» É ainda outra vez
a mesma voz, mais baixo: «Vê não dês
co'a ronda do Intendente... É quase dia...»

Sumido, a tiritar pelas desertas
ruelas, vêm-lhe à mente as mil incertas
horas do seu viver desatinado...

Entra em casa. E no catre miserando
senta-se, toma a pena, e, soluçando,
compara ao de Camões seu triste fado...

Cardoso Martha

Sobre as nossas termas

Pelo DR. NUNO SIMÕES

Não sei que Portugal mereça mais o título de País do Vinho do que o de País das Águas. Se realmente a vinha tem na nossa paisagem e na nossa economia um lugar primacial e característico e somos possuidores, entre muitos e bons, de dois dos grandes vinhos de reputação mundial: o «Porto» e o «Madeira», a abundância, a variedade e a riqueza das nossas fontes de águas medicinais dão-nos, nessa matéria, uma posição única. Quase não há doença para que não tenhamos remédio natural e seguro na hidroterapia. De norte a sul é um nunca acabar de nascentes de águas, com virtudes terapêuticas. Têmo-las em Melgaço, Monção, Valadares, Gerês, Caldelas, Taipas, Vizela, Entre-os-Rios, Canaveses, Aregos, Moledo, Pedras Salgadas, Vidago, Chaves, Carvalhelhos, Vilarelho da Raia, Carlão, Cambres, S. Pedro do Sul, Luso, Curia, Unhais da Serra, Monfortinho, Caria, Cucos, Caldas da Rainha, Felgueira, Monte Real, Monchique e em muitas outras localidades algumas de fama e tradição multissecular, vindas ainda da dominação romana. Umas compõem o aparelho respiratório que funciona mal, a garganta roufenha e os brônquios sibilantes. Outras lavam o fígado, o expurgam de cálculos e activam a sua função. Estas limpam a pele de manchas e eczemas. Aquelas aumentam a diurese e dissolvem as pedras no rim mal afeito.

Há as que são a esperança dos diabéticos e a coragem dos cancerosos. Algumas opõem-se triunfantemente às dispepsias e às colites. Mas todas com sua aplicação, sua clientela, seus fiéis e devotos.

Alcalinas, frias e quentes, radioactivas, sulfurosas, bicarbonatadas, fluoretadas, líticas, hiposalinadas, que sei eu, muito ou pouco mineralizadas, mas todas com virtudes peculiares já experimentadas, apesar do período de empirismo em que a hidrologia ainda está, até por algumas das águas medicinais não oferecerem sequer condições de utilização perfeita, para quem as busca e carece de estudo adequado, para quem as explora ou pretende aplicar.

Para este último aspecto do problema e para outros que lhe são próximos chamou, há dias, a atenção da Assembleia Nacional o meu distinto comprovinciano e amigo sr. António Santos da Cunha cuja voz, com tanta frequência, ouço em defesa dos interesses nacionais, tanto das coisas como das pessoas.

Pelo que respeita às termas portuguesas encarou ele o abandono em que muitas se encontram, o decréscimo iniludível de frequência que muitas sofrem e o alheamento em que os Serviços Públicos, que nelas superintendem, se mantêm da sua vida e acção.

E tanto sob o ponto de vista turístico como terapêutico, ambos integrados num problema económico que urge examinar e resolver, sem demora, evitando saída de divisas para termas estrangeiras, pelos nossos que as frequentam e atraindo a fruição dos seus benefícios muitos, nossos ou estranhos, carecidos delas e grande número dos quais bem poderiam, com vantagem, utilizar o tratamento ou só o repouso que elas podem oferecer.

No esforço que se está fazendo para o equipamento turístico do País não se pensou ainda ou pouco tempo houve ainda de pensar na utilização, fora do Verão, dos hotéis e pensões que servem as estâncias termas. É certo que muitos deles, que não digo todos, estão antiquados e carecem de ser modernizados ou melhorados, o que também sucede às instalações de tratamento, poucas podendo, com justiça, considerar-se satisfatórias.

Assim se compreende que certas estâncias decaíam e raras sejam as que conseguem viver desafogadamente. A medicina ou não acredita muito nas águas medicinais ou, se acredita, não procura utilizá-las, em pleno, em benefício dos doentes e dos fatigados.

As empresas, essas ou se entregam à exploração industrial das águas esquecendo toda a utilidade terapêutica e até turística das termas ou se consideram sem responsabilidades nem obrigações nos meios em que trabalham e para com as populações vizinhas.

O Estado, por sua vez, tem as termas na dependência de vários Ministérios e Serviços e pouco se lhe dá que os concessionários satisfaçam os seus compromissos por essa qualidade.

Quem há-de articular as exigências quando as há da presidência do Ministério e dos Serviços Turísticos, da Direcção-Geral de Saúde e da Direcção-Geral de Minas, todas superintendendo na vida e exploração de termas? E como conjugar prática e útilmente com as imposições administrativas dessas direcções-gerais, as dos serviços de urbanização que não podem ser estranhas à evolução e pro-

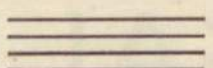
gresso urbanos dos respectivos núcleos populacionais e as das câmaras municipais que têm de velar pelo desenvolvimento e valorização locais?

São tudo problemas que importa encarar de frente para os resolver, principalmente no que respeita à coordenação turística regional das estâncias termas. Onde se viu qualquer esforço combinado das termas de Pedras e Vidago com as de Chaves e Carvalhelhos, por exemplo?

E entretanto justo seria que algo se fizesse nesse sentido; numa área em que as belezas naturais são bastantes, os recursos turísticos alguns, e existem tradições culinárias e folclóricas, seria conveniente e necessário tirar do conjunto benefícios para o comum. Até no ponto de vista da preparação e recrutamento do pessoal hoteleiro haveria que fazer algo de modo a que, na época de Verão, não houvesse deficiências e dificuldades que todos notam, nesse serviço temporário e ocasional.

Por último seria de toda a utilidade que não estando o nosso País infelizmente habilitado a dar aos nossos trabalhadores férias pagas que possam ser gozadas na estranja, se cuidasse a sério de aproveitar as instalações hoteleiras das termas para colónias de montanha onde os nossos operários pudessem fruir da mudança de ares ou até da cura de ares, tão benéfica para as vítimas da poluição atmosférica que a todos nos aflige e prejudica.

(do «Jornal do Comércio»)

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

AS PROVÍNCIAS DE ANGOLA E MOÇAMBIQUE

vistas pelo Sr. Embaixador do Brasil

Acompanhado de sua esposa e do cônsul do seu país no Porto, o sr. Dr. Boulitreau Frago, ilustre embaixador do Brasil em Portugal, visitou, recentemente, as nossas portuguesíssimas províncias de Angola e Moçambique. Ao regressar a Lisboa, o sr. embaixador confiou aos representantes da Imprensa as impressões colhidas na sua viagem. Não podiam ter sido nem mais agradáveis aos distintos visitantes nem também mais lisonjeiras para todos nós, como se vai ver:

— «Trago desta rápida digressão por terras do Ultramar, que me foi proporcionada pela gentileza do Governo Português, a mais grata das impressões», — começou por dizer o sr. dr. Boulitreau Frago. E acentuou:

— «Tanto em Angola como em Moçambique vi actuando bem vivas as qualidades que fizeram a grandeza lusitana: a energia, a bondade do trato, o ímpeto criador que se não abate, mesmo diante das maiores dificuldades. Essas qualidades que forjaram o meu país e nos garantem a certeza de um futuro radioso. E estas referências ao Brasil não vêm sem propósito, pois quer em Moçambique ou em Angola, pelo exemplo de convivência social, pela amenidade do trato do branco em relação ao autóctone e ainda pelo ritmo de crescimento das duas províncias — não falando da identidade paisagista — eu tinha a nítida impressão de me encontrar no meio familiar brasileiro».

E o sr. embaixador do Brasil referindo-se depois ao surpreendente desenvolvimento que se verifica em todos os campos, nas terras de promessa, que são aquelas duas nossas províncias ultramarinas, acentuou:

— «Tive ensejo de admirar realizações de vulto nos vários sectores do desenvolvimento económico e social. Basta referir-me, por exemplo, à monumental barragem de Cambambe, em Angola, ou a Matola, em Lourenço Marques. Há, entretanto, outras obras menos grandiosas, mas cuja importância me parece de primeira relevância: quero referir-me ao intensivo trabalho de culturação que se realiza presentemente nas duas províncias e que, mais cedo do que se espera, hão-de trazer os seus frutos».

Fechando a sua breve conversa com os jornalistas, afirmou-lhes:

— «Venho entusiasmado. Entusiasmado com o que se está a realizar, entusiasmado com as perspectivas de progresso que se abrem diante de Angola e Moçambique. E também comovido por todas as referências que foram tributadas a mim, a minha mulher e ao cônsul-geral do Brasil no Porto, que me acompanhou nesta maravilhosa jornada. Seja-me pois lícito afirmar o nosso sincero agradecimento pela hospitalidade e carinho dispensado em toda a parte».

Linhas Estrangeiras

Os Caminhos de Ferro Alemães estão **ALEMANHA** trabalhando com um novo tipo de vagão de carga, com tecto conversível, que se adapta muito bem ao carregamento e descarga por cima, mediante guindaste. O vagão possui uma capacidade de carga de 60 toneladas e uma velocidade admissível de 100 km. por hora e foi construído especialmente para o transporte de cargas compridas e pesadas, susceptíveis à humidade. O tecto, de 2,65 metros de largura, pode ser puxado por cima do vagão inteiro.

— Foram postos ao serviço na estação de Hanover dois aparelhos automáticos que distribuem bilhetes simples de segunda classe para comboios ónibus e bilhetes diários de ida e volta ou bilhetes quilométricos válidos para o máximo de 50 quilómetros.

A utilização do aparelho é das mais simples. O passageiro procura, num quadro de orientação, a estação aonde se destina e o género de bilhete desejado, e acciona depois a tecla correspondente. O distribuidor «pensa» e indica imediatamente, em núme-

ros luminosos, o preço a pagar. Introduce-se então a quantia certa, ou, se necessário, a quantia em números redondos imediatamente superior, enquanto o aparelho vai registando e mostra ao mesmo tempo quanto falta introduzir. Quando o total do montante for atingido ou ultrapassado, o bilhete sai automaticamente, e o troco, se existe, é restituído num prato.

Pensou-se também nos erros eventuais e, carregando no botão de restituição, o dinheiro é devolvido desde que o bilhete não tenha sido impresso. Além de tudo isto, o aparelho verifica a autenticidade das moedas e recusa as falsas.

BRASIL

A Rede Ferroviária Federal pretende electrificar, até ao fim de 1965, duas linhas da Estrada de Ferro Leopoldina até à Penha Circular, tendo já iniciado o alargamento das bitolas e a construção de estações de passageiros, que será em estilo moderno e com capacidade para receber comboios de nove carruagens.

A R. F. F. informou também que estão em fase de conclusão cem trens eléctricos que servirão no subúrbio de Leopoldina. Os trens são totalmente construídos pela indústria brasileira.

— No início do próximo ano de 1966, deverá estar concluída a ligação ferroviária Brasília-Pires do Rio, segundo a informação do coronel Énio Pinheiro, comandante do 2.º Batalhão Ferroviário.

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

Também se trabalha activamente na melhoria de um trecho do caminho de ferro entre Pires do Rio e Uberlândia, no Triângulo Mineiro, que facilitará o transporte dos produtos daquela região.

GRÃ-BRETANHA

Os Transportes londrinos dedicam um cuidado particular ao material rolante que porão ao serviço na nova linha de Victória. A concepção e a apresentação dos novos comboios são o fruto de estudos comuns entre a direcção do metropolitano e a indústria privada, à qual foi confiada especialmente a construção das caixas e dos «bogies» das carruagens, num montante de 2,25 milhões de libras. Os motores, as portas e outros acessórios, assim como o equipamento de comando automático, fazem parte de um contrato separado.

Os trinta comboios necessários a esta nova linha compreenderão 8 carruagens das quais as caixas, de uma liga de alumínio isenta de pintura, terão a aparência prateada dos modernos comboios de metropolitano. Cuidar-se-á do interior das carruagens, que serão dotadas de alto-falantes, com os assentos colocados no sentido longitudinal (para se obterem mais lugares de pé) e os encostos, dum novo género, poderão ser postos em duas posições e oferecer maior conforto. A iluminação será fluorescente e haverá diagramas pintados sobre as janelas que são em ponto muito maior que actualmente e têm vidros duplos para amortecer os ruídos exteriores. O interior das carruagens muito agradável, é feito de painéis de aço inoxidável ou alumínio. As janelas das portas de entrada serão mais altas e permitirão aos passageiros que estão de pé uma mais fácil leitura dos nomes das estações.

Os comboios da nova linha de Victória serão comandados automaticamente graças à acção do equipamento de via que dará as ordens de marcha, de aceleração, de travagem e de paragem. As composições serão acompanhadas por um só homem, que tomará lugar na cabina do veículo motor. Em regime normal, este funcionário abrirá as portas e porá o comboio em marcha. O comando automático permitirá a realização de velocidades máximas de 8 km/h

SCIAL

DISTRIBUIDORA
DOS EXCELEN-
TES CIMENTOS

Travessa do Corpo Santo, 15

Telefone 66 70 42

LISBOA



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

em longas distâncias e em curvas de grande raio. Nas outras linhas subterâneas, a velocidade raramente ultrapassa 62 a 75 km/h.

Foram feitas numerosas experiências de comando automáticos de comboios durante três anos na parte oeste de Londres, e na secção Hainault-Woodford da linha Central. Foi concebido uma sistema de comunicação de «onda portadora» que permitirá ao vigilante do tráfego comunicar com o operador do comboio.

A linha de Victória é sobretudo uma linha interna da cidade de Londres. Ela suportará um importante tráfego de curta distância, entre os terminos das linhas de King's Cross, Saint Pancras, Euston e Victória e as estações centrais de Oxford Circus e de Green Park.

ITÁLIA

Um motor eléctrico linear — objecto de estudos em diversos países — está também a ser experimentado na Escola Politécnica de Milão. A adopção do novo sistema de propulsão para a tracção eléctrica de comboios permitirá velocidades de 350 a 400 km/h.

O motor linear, liberto da aderência roda-carril, permite obter numerosas vantagens: atenuação do super aquecimento do motor, possibilidade de abaixamento do centro de gravidade da locomotiva, e, por consequência, aumento e regulação simples da velocidade e da travagem e possibilidade de recuperação da energia.

Imprensa

«Actualidades»

O semanário «Actualidades», fundado, vai para três anos, pelo distinto e saudoso jornalista António Feio, passou a ter como director e editor o ilustre jornalista Artur Pedro Gil. Silva Nobre, que até há pouco exercia o cargo de director interino, tomou novamente conta da chefia da Redacção.

Ao novo director de «Actualidades» e a todos os seus colaboradores, apresentamos os nossos melhores cumprimentos.

«Notícias de Chaves»

Com um número especial, excelentemente colaborado, entrou no XVI ano de existência, o semanário regionalista «Notícias de Chaves», fundado em 15 de Julho do ano de 1950 pelo dr. Henrique de Almeida e actualmente dirigido pelo distinto professor dr. Soares Pinto, também seu editor e proprietário.

Em quinze anos, a cidade de Chaves aumentou de importância, enriqueceu-se e embelezou-se com melhoramentos diversos, ao mesmo tempo que o semanário «Notícias de Chaves», foi crescendo de justo prestígio. Os jornais regionalistas nunca deixam de acompanhar o progresso das terras onde se publicam.

«Notícias de Chaves» não se afastou da regra geral. Tem sabido exercer as suas nobres funções jornalísticas.

As nossas felicitações.

«Rodoviária»

Rodoviária, excelente revista de Transportes e Turismo, da ilustre direcção do sr. M. Oliveira Santos, completou agora, com o número 120, publicado em Agosto, 10 anos de existência, não apenas brilhante mas também honesta. Do seu editorial, recortamos as seguintes linhas:

«O nosso caminho tem sido e continuará a ser um só: defender, honestamente, os interesses da indústria rodoviária, e os do público, por ambos terçando armas. Mal compreendidos muitas vezes, sofrendo estóicamente a insensibilidade de alguns dos beneficiados com essa nossa política de protecção, nem por isso metemos, algum dia, por invios e duvidosos atalhos, embora promissores de melhores «médias» para conseguir objectivos rendosos e posições de relevo!»

A M. Oliveira Santos e aos seus distintos colaboradores, as nossas sinceras felicitações e votos de longa vida.

Museu do Caminho de Ferro de Benguela

Segundo lemos no «Boletim do C. F. B.», a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela decidiu criar um Museu, tendo a Direcção-Geral enviado uma circular a todos os Departamentos da Companhia solicitando a sua colaboração.

No plano ferroviário, os seus organizadores pretendem que o Museu venha a ser o historial vivo da Companhia: documentos, objectos, figuras, utensílios, maquinismos, fardas, miniaturas, fotografias — uma lista infindável de coisas que virão a formar um recheio de valor.

Quem percorrer o Museu poderá, em pouco tempo, abarcar de relance o que foi o pisar as areias, o construir a linha, o rasgar a selva, o suavizar o clima, o fecundar a terra. Em tudo teve papel decisivo o Caminho de Ferro de Benguela, dinamizador do longo cordão de território que atravessa.

Por isso mesmo, por o CFB a tudo ter ligado a sua acção, é que ao Museu se rasgam mais largos horizontes. E assim, não pode enjeitar-se a ideia de nele se criarem também outras secções: história natural (flora e fauna ao longo da linha), etnografia, geologia das regiões atravessadas, evolução das terras — tudo, enfim, que constitua motivo de interesse histórico e humano.

O «Boletim» informa que começaram a chegar as primeiras ofertas e que outras virão certamente. «Por muita estima que possa ter-se a certos objectos, guardarmo-los só para nós poderá ser um exclusivismo egoísta; confiá-los a um museu constituirá a forma de alargar a imensas pessoas a possibilidade de apreciarem tais objectos e de se ilustrarem no conhecimento das coisas». Que todos os ferroviários e todos os amigos do C. F. B. colaborem o melhor e mais entusiasticamente possível a fim de que o Museu seja em breve uma realidade, são os nossos sinceros votos.

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO

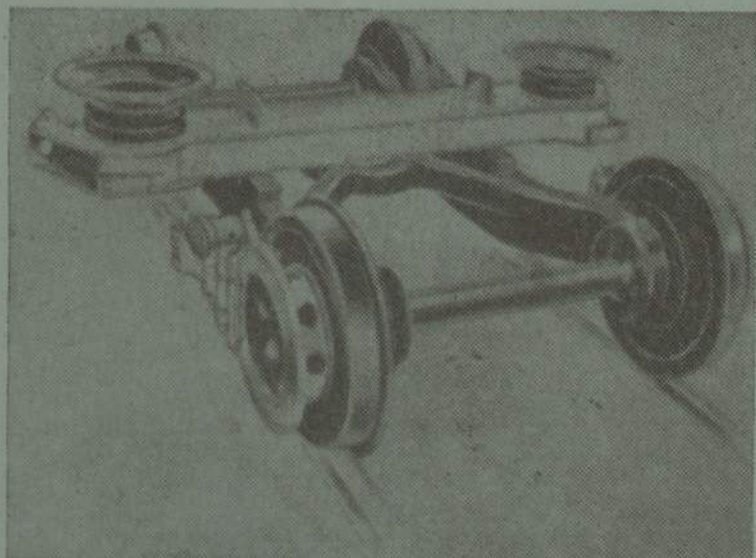


O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

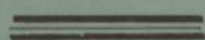
MAGNÍFICOS QUARTOS, ADMIRÁVEL CONFORTO E UMA AMPLA SALA DE JANTAR COM COZINHA DE PRIMEIRA ORDEM

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING
Os dispositivos anti-patinagem equipam já as novas unidades UDD



Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

preservação
de
madeiras
em
autoclave
pelo
processo

VP

LONGA DURAÇÃO

SOPREM
SOCIEDADE DE PRESERVAÇÃO DE MADEIRAS

sociedade anónima de responsabilidade limitada

LISBOA

FABRILS EM VILA NOVA DE FAMALICÃO - PAMPLHOSA - MARINHA GRANDE



Fornecimento e Montagem de Instalações Industriais

(Indústrias-química, celulose, açucareira, produtos alimentares, metalomecânica, etc.)

Em colaboração com a INDÚSTRIA FRANCESA, e com
FINANCIAMENTO EVENTUAL E A LONGO PRAZO

SECÇÃO DE MÁQUINAS — FERRAMENTAS

(de todos os tipos e para todos os fins)

Representantes dos maiores fabricantes de máquinas franceses, italianos, e de outras origens

**Plainas * Mandriladoras * Tornos-Verticais * Tornos-Paralelos * Pressas
Quinadeiras * Guilhotinas, etc. * «STOCK» PERMANENTE**

Teleg. CIDEX — LISBOA

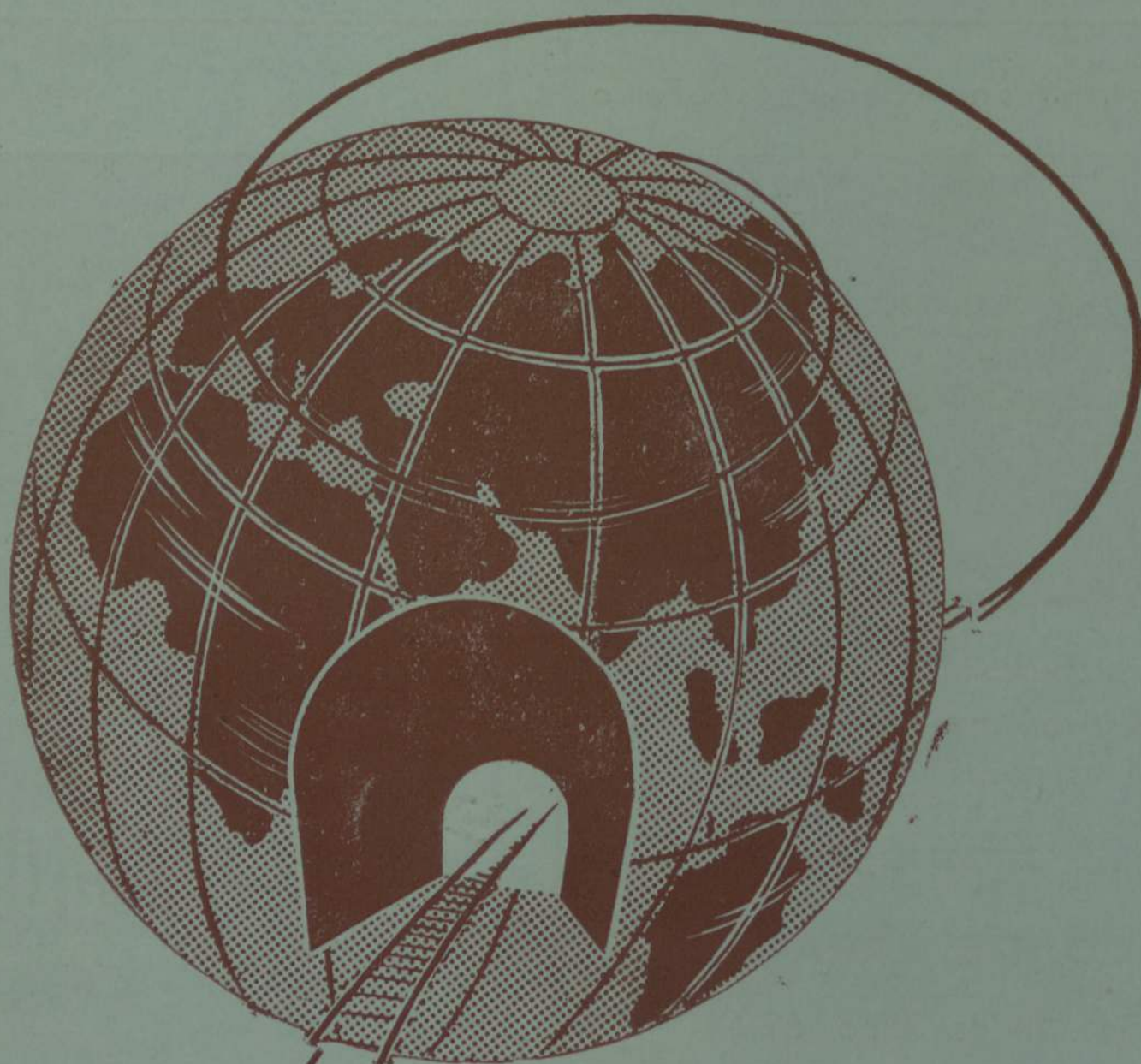
CIDEX

Telefs. 4.90.79 / 73.53.07

Comércio Internacional e Representações Industriais, Lda.

FIRMA SOCIETÁRIA: — SOCIÉTÉ A.M.E S. O. D. E. I. X. — PARIS

Avenida Casal Ribeiro, 46-2.º — LISBOA (PORTUGAL)



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE