

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



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.^a • 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, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954; Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

[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

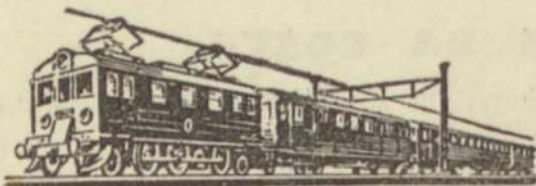
Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO
J. GUERRA MAIO
MÁRIO CARDOSO

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 Dezembro de 1965

A. C. P. vai ser enriquecida com 50 novas locomotivas Diesel-eléctricas	355
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMILIO BARBOSA ESTÁCIO	357
Comunicações e Transportes de Angola	359
A Vocação Turística do Caminho de Ferro	360
Parte Oficial	361
O Caminho de Ferro de Benguela e a Televisão Inglesa .	361
Na Beira — Vai ser dado o nome do Eng. Pinto Teixeira ao largo fronteiro à nova estação ferroviária	362
O III Plano do Fomento e o Canal Tejo-Sado	362
Livros e Autores	363
Tauromaquia — Homenagem ao cavaleiro António Luís Lopes, na Tertúlia «Festa Brava».	363
Portugal monumental	364
Linhas Estrangeiras	366
Revista «Oliva»	368
Há 50 anos	368



Nota de abertura

Com um almoço regional, a Casa dos Açores comemorou, no dia 28 de Novembro, 40 anos de existência. A data da sua fundação e o nome dos que lhe deram vida não foram esquecidos pelos que estão à frente dos destinos dessa colectividade, que reúne açorianos dos três distritos do Arquipélago. Também nós não nos esquecemos do advento. Foi precisamente nas salas da nossa Redacção que se efectuaram as primeiras reuniões dos sócios fundadores dessa casa regionalista; foi também aqui que se assinaram as primeiras actas. Como sabem, Carlos d'Ornellas, nosso saudoso Director, era açoriano, natural da Ilha Terceira. Espírito vivo, era um animador de ideias, fossem elas suas ou alheias. Dava-lhes o melhor do seu entusiasmo e da sua vida. Para ele não havia dificuldades. O seu entusiasmo era comunicativo. A «Casa dos Açores» ficou a dever-lhe importantes serviços, como lhe ficaram a dever serviços outras organizações, como o Grupo Onomástico «Os Carlos», a Tertúlia «Festa Brava», e mais tarde, as «Romagens dos Combatentes Portugueses à Flandres» e assim como a Liga dos Combatentes da Grande Guerra, onde, até quase às vésperas de falecer, tinha a seu cargo um importante sector de actividades.

O nome de Carlos d'Ornellas, no 40.º aniversário da «Casa dos Açores», fundada com a designação de «Grémio dos Açores», não foi, pois, esquecido, como não serão esquecidas tão cedo outras organizações, como «Os Carlos», cujas primeiras reuniões se efectuaram também nas salas da redacção da «Gazeta dos Caminhos de Ferro». Esta mesma publicação ficou a dever-lhe a marca inconfundível da sua influência e do seu espírito de iniciativa.

A C. P. vai ser enriquecida com 50 novas locomotivas Diesel-eléctricas

Na tarde de 10 do passado mês de Novembro e na sala de reuniões do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, realizou-se uma importante sessão que teve por objectivo a assinatura do contrato de fornecimento, àquela grande Empresa, de cinquenta locomotivas «Diesel» eléctricas, 40 das quais vão ser entregues, dentro de curto prazo, pela prestigiosa organização portuguesa «Sorefame». Destinam-se essas locomotivas às grandes linhas de passageiros e de mercadorias. O fornecedor é o grupo «English Electric - Sorefame» e a operação é financiada por créditos externos obtidos na Inglaterra. O Banco de Fomento Nacional interveio na operação prestando a garantia bancária àqueles referidos empréstimos externos.

A C. P. achava-se superiormente representada pelos srs. Prof. dr. Mário de Figueiredo, presidente do conselho de administração e eng. Oliveira Martins, administrador.

A representação do Banco de Fomento Nacional e do Banco «Lazard Brothers, Ltd.», de Londres, intervenientes na operação, estava confiada, respectivamente, aos srs. prof. eng. Daniel Barbosa, governador do B. F. N. e Hugo Kindersley, administrador.

Estavam ainda presentes os srs. Malcolm Gale, da Embaixada inglesa em Lisboa, eng. Luís Costa, presidente do Fundo Especial dos Transportes Terrestres, (administradores da C. P. eng. Mário Costa, eng. Costa Macedo e eng. Brito e Cunha, o director-geral eng. Espregueira Mendes e técnicos da C. P.) e técnicos da «Sorefame», da «English Electric» e Sociedade Victor. Também estiveram presentes os chefes dos serviços da contabilidade e finanças, dr. Gonçalves Henriques e Bruges d' Oliveira.

As primeiras 10 locomotivas serão entregues à C. P., em Liverpool, 12 meses depois da assinatura do contrato.

As restantes 40 unidades, irão ser fornecidas pela «Sorefame», num ritmo de 5 locomotivas, cada mês.

Falou em primeiro lugar o sr. Prof. Mário de Figueiredo

Dispensada a leitura do contrato, fez uso da palavra, o sr. Prof. Mário de Figueiredo, na alta qualidade do presidente do Conselho da Administração da C. P. Oíçamo-lo:

«A C. P. incluiu no seu plano de investimentos para 1965-1967 (período correspondente ao do Plano

Intercalar de Fomento) uma rubrica relativa à aquisição de locomotivas diesel de grande linha. O Governo não pôde dotar, no projecto enviado às Câmaras daquele Plano Intercalar, esta rubrica, mas admitiu que ela viesse a ser incluída desde que se encontrassem meios do financiamento apropriados, especialmente através do crédito externo. A Câmara Corporativa, no seu parecer, considerou indispensável que, na proposta do Governo, fosse contemplada a aquisição de material circulante destinado a racionalizar a exploração ferroviária, e ao mesmo tempo, a atender à incidência favorável que tinha na actividade do sector da indústria nacional de material de transporte. Conhecedoras destes factos, apareceram várias firmas de diversos países, particularmente qualificadas na construção daquele material, a propor-se levar a efeito o empreendimento e a afirmar a possibilidade de, para isso, encontrarem as fontes de financiamento adequadas».

Em seguida o orador acentuou:

«A C. P. fixou então os dados fundamentais que haviam de ser respeitados na execução do fornecimento dentre os quais destaco: 1) número de locomotivas a adquirir, 50; 2) destas, 40 deviam ser montadas em Portugal.

«Isto implicava naturalmente a defesa da indústria nacional, além do mais, no que respeita à mão-de-obra, e à utilização de materiais que ela pudesse fabricar. Com base naqueles dados, apresentaram propostas nove concorrentes. E entre estes a English Electric. Estudadas as propostas com toda a objectividade, o conselho de administração da C. P. deu preferência à da English Electric. Teve nisso o conselho grande satisfação. E só por essa satisfação pode ser-lhe devido algum reconhecimento. Na verdade, se a preferência lhe foi atribuída sobre a análise objectiva de todas as propostas apresentadas é que a sua foi julgada a melhor e a mais conveniente aos interesses da C. P. Não foi em consideração da entidade que propôs, muito embora esta seja a maior, mas da própria proposta independentemente de quem a fez. Isto deve ser motivo de satisfação para a English Electric, porque representa o reconhecimento ostensivo da sua capacidade competitiva no desenvolvimento das suas actividades específicas. São conhecidos na Grã-Bretanha e fora da Grã-Bretanha o valor da sua indústria em geral e o valor da English Elec-

tric em particular. Por isso, a felicitamos. São conhecidos os traços de amizade que nos ligam à nossa velha aliada. Por isso, nos regozijamos com o facto de ter podido atribuir a preferência que atribuímos. Na pessoa de «lord» Nelson, presidente ilustre do conselho de administração, concentro a afirmação daqueles regozijo e felicitações».

O sr. prof. dr. Mário de Figueiredo, continuou dizendo:

«Agora era preciso organizar os contratos de fornecimento e de financiamento. Foi um trabalho moroso, não por falta de compreensão recíproca das partes contratantes mas pelas dificuldades que naturalmente surgem em um debate de interesses. Sempre se trabalhou de um lado e de outro num ambiente de perfeita boa fé, na atitude de quem pretende atingir um resultado fazendo os sacrifícios possíveis nas suas posições respectivas. O contrato de fornecimento entre a C. P. e o grupo das empresas associadas English Electric-Sorefame está concluído, definitivamente acordado, e é hoje assinado; o contrato e financiamento que pode considerar-se também definitivamente assente nos seus termos, não pode ser assinado hoje, porque ainda não estão preenchidas as formalidades necessárias para a sua assinatura. Estão já acordados os termos dessas formalidades e poderá ser assinado dentro de breves dias a instituição bancária Lazard Brothers».

Continuando, o sr. prof. Mário de Figueiredo salientou a importância do empreendimento e a participação da indústria nacional:

«Quanto ao contrato de fornecimento, feito com a English Electric e Sorefame, cujo custo é de 257 547 contos, 3 187 463 libras, não quero deixar de dizer uma palavra a respeito desta última empresa. A Sorefame é uma unidade industrial que honra o nosso País e honraria mesmo países dos mais avançados no domínio da actividade industrial; é nossa velha colaboradora e sempre apreciámos o seu trabalho. As nossas relações têm sido as melhores e podemos considerar-nos amigos: amigos que precisam um do outro. Trabalhou activamente connosco na preparação deste empreendimento. Por isso lhe apresentamos os nossos agradecimentos na pessoa do eng. Francisco Malheiro, presidente do seu Conselho de Administração. Esperamos que da sua associação com a English Electric na execução deste empreendimento resultará para ela a possibilidade de mais extensa colaboração quer na produção de material ferroviário quer noutros domínios. Isso lhe desejamos para prestígio seu e defesa do interesse nacional».

O sr. prof. dr. Mário de Figueiredo, pôs também, calorosamente em evidência, a notável e utilíssima colaboração das entidades oficiais e, designadamente, do Banco de Fomento Nacional.

«Quanto ao contrato de financiamento a fazer com Lazard Brothers – disse – importava prestar uma garantia bancária. Dirigimo-nos para o efeito ao Banco

de Fomento Nacional que nos recebeu com o melhor acolhimento. Era preciso, no entanto que, para prestar essa garantia, lhe fosse prestada a ele uma contra-garantia e logo se admitiu que fosse o Fundo Especial de Transportes Terrestres a prestá-la.

E assim se fez.

Este importante departamento oficial ao conhecer a boa disposição do Governo em relação à operação revelada através do Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos e do Ministro das Comunicações que lhe pusera o problema e lhe mostrara a necessidade de, para defesa da economia dos transportes e da economia nacional, ser tomada uma decisão favorável à aquisição das locomotivas, imediatamente procurou dar todas as facilidades para que fosse prestada aquela contra-garantia.»

O sr. Prof. dr. Mário de Figueiredo, terminou as suas declarações, dizendo:

«Estamos muito reconhecidos ao Governo, ao Fundo Especial de Transportes e ao Banco de Fomento. O Conselho de administração da C. P. que conhece a simpatia com que o Conselho de Administração do Banco de Fomento recebeu a pretensão que lhe formulou, está-lhe, por isso, muito grato. E conhece também o interesse que o seu ilustre governador, eng.^o Daniel Barbosa, manifestou em que fossem resolvidas rapidamente questões suscitadas de cuja solução dependia a breve assinatura do contrato. Essas questões estão resolvidas. O nosso Conselho de Administração, e eu, pessoalmente, temos empenho em afirmar-lhe, com o nosso reconhecimento, a nossa admiração. Isto é um bom prenúncio de estreitamento de relações entre as duas instituições que facilitará a resolução de outras questões exigida pela defesa de interesse da economia nacional, pelo qual ambas trabalham.

Que o prenúncio venha a tornar-se realidade viva são os nossos votos».

Importantes declarações do «Lord» Nelson of Stafford

Lord Nelson of Stafford, que se seguiu no uso da palavra, disse que, primeiro que tudo, deveria salientar a sua satisfação por se encontrar em Portugal, e bem assim da pena que tinha em não saber falar português. Por isso, se via obrigado a usar o idioma do seu país. E continuando afirmou:

«Tenho o maior prazer em assinar este contrato para o fornecimento de 50 locomotivas com a potência de 1 400 cavalos/vapor. Devo agradecer a confiança que foi depositada na minha Companhia, mas penso que podemos dar garantias de um bom cumprimento do contrato.

O pioneiro da construção das locomotivas a vapor em Inglaterra foi a firma «George Stephenson», que começou a fabricar locomotivas a vapor em 1836 e que está hoje incorporada na «English Electric» que tenho a honra de representar. Em 1934 fabricámos

(Continua na pág. 365)

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

Instruções ao Comissário Régio na Companhia

Por contrato de 23 de Novembro de 1883 foi concedida à Companhia Real, em conformidade com a Carta de Lei de 2 de Maio de 1882, a construção das linhas de Torres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarelos, com garantia de rendimento líquido, correspondente a 5% do custo da construção, avaliada em 30 000\$090 réis por quilómetro.

Pelo disposto no § 2.º do artigo 28.º daquele contrato, o Governo poderia estabelecer todos os meios que julgasse convenientes para verificar as as receitas de exploração e as despesas respectivas e decretar os regulamentos que para esse fim fossem necessários, sendo a Companhia obrigada a patentear-lhe toda a sua escrituração e correspondência.

Considerando que o Governo tinha autorizado a Companhia a emitir 125 000 obrigações, para a construção daquela linha, em Portaria de 15 de Janeiro de 1884, e que para se tornar efectiva a verificação atrás indicada era necessário que essa verificação abrangesse todas as contas de receitas e despesas.

Pelo n.º 4 do artigo 4.º da lei de 31 de Dezembro de 1864 estava o Governo autorizado a regulamentar a Fiscalização da parte administrativa e da exploração dos caminhos de ferro e pelo artigo 18.º dos Estatutos da Companhia, aprovados por decreto de 22 de Dezembro de 1859, funcionava junto do Concelho de Administração, com voto consultivo, um Comissário Régio, que tinha por fim fiscalizar o cumprimento dos Estatutos e contratos.

Em face do que havia sido apresentado pelo Comissário Régio em 26 de Março de 1878, para que fossem definidos os deveres do seu cargo e o alcance das atribuições de fiscalização, foram dadas as devidas instruções.

* * *

Acórdão do julgamento arbitral sobre o pagamento do transporte das ambulâncias postais

(Transcrição)

Nos autos do julgamento arbitral da questão suscitada pela Companhia Real e dos Caminhos de

Ferro Portugueses a respeito do pagamento do serviço do transporte das ambulâncias fiscais, foi proferido o seguinte:

Acórdão dos vogais do tribunal arbitral:

Mostra-se que tendo o Governo estabelecido em princípio de Janeiro de 1878 o serviço das ambulâncias postais nas linhas do Norte e Leste, pertencentes à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, esta Companhia enviou, em 23 de Fevereiro seguinte, à direcção geral dos correios e postais do reino uma conta para pagamento de 421\$420 réis de custo do transporte das carruagens-correios, fornecidas pelo Governo, que no referido mês de Janeiro transitaram dos comboios de correio em ambas as ditas linhas formulando a conta sobre as bases anteriormente ajustadas com a direcção geral dos correios, em harmonia com as quais fora pago à Companhia o serviço de condução e conservação das ambulâncias postais na linha de Leste nos anos de 1867 a Novembro de 1869, em que cessou tal serviço.

Mostra-se que, duvidando a direcção geral dos correios atender e fazer pagar tal conta sem prévia autorização do Governo, manifestando ao mesmo tempo a ideia de que a Companhia era obrigada a fazer gratuitamente aquele serviço, foi publicada a portaria de 18 de Março de 1878, na qual se mandou declarar à Companhia que com a presença das obrigações que contraiu pelo artigo 55.º do seu contrato aprovado por carta de lei de 5 de Maio de 1860, é ela obrigada a transportar gratuitamente pelas suas linhas férreas as carruagens que conduzem as malas do correio e os empregados respectivos, e que, portanto, não tem direito para reclamar a dita soma de 421\$420 réis pelo serviço respectivo ao mês de Janeiro último, nem para repetir de futuro reclamação alguma desta natureza».

Mostra-se que, tendo a Companhia representado ao Governo, em 17 de Abril de 1878, contra aquela portaria, e requerido que lhe fosse reconhecido o seu direito de ser paga do serviço de transporte e conservação das ambulâncias postais, tanto nos comboios de *correio* como nos *mixtos*, em que já

então circulavam, e não anuindo o Governo à pretensão da Companhia, se instaurou o presente processo arbitral, em harmonia com o artigo 74.º do contrato de 14 de Setembro de 1859, aprovado pela lei de 5 de Maio de 1870, assinando-se o competente termo de compromisso em 26 de Setembro de 1879.

Mostra-se que, seguindo o processo os seus termos regulares em harmonia com os artigos do compromisso, pretende a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses que o Governo lhe satisfaça a soma de 421\$420 réis, constante da conta enviada à direcção geral dos correios em 23 de Fevereiro de 1878, relativa ao serviço de Janeiro desse ano, bem como todas as mais despesas feitas em Fevereiro e Março desse ano, com o transporte e conservação das ambulâncias postais nos comboios de *correio* e nos *mixtos* pagando-se este serviço nos *comboios de correio*, conforme o preço ajustado entre esta Companhia e a direcção geral dos correios em 1866, e nos *comboios mixtos* em harmonia com as suas tarifas aprovadas; e bem assim idênticas despesas de futuro, ou o que se liquide por acordo entre o Governo e a Companhia, ao qual declara prestar-se;

Em sustentação do seu pedido alegou a Companhia: 1.º Que o artigo 55.º do seu contrato com o Governo, dizendo: «A empresa (hoje representada pela Companhia) será obrigada a transportar gratuitamente as *malas* do correio e os *seus condutores*, em *Wagons bem condicionados*, nos trens de *maior velocidade*», a não obriga a transportar gratuitamente senão as *malas do correio* e seus *condutores*, em *vagons próprios dela*, e não em todos e quaisquer comboios, mas unicamente nos de *maior velocidade*; e que por consequência lhe não pode o Governo impor o maior encargo de transportar gratuitamente as *carruagens do correio*, fornecidos pelo Governo contendo uma completa repartição postal com os empregados necessários para essa repartição funcionar durante a viagem, e muito menos o encargo de as transportar gratuitamente em todos e quaisquer comboios, ainda que não sejam os de maior velocidade;

2.º Que tanto é este o verdadeiro alcance do encargo assumido pela Companhia, em virtude do referido artigo 55.º do seu contrato, que o próprio Governo assim o reconhece em 1866, tendo entrado, por intermédio da direcção geral dos correios, em ajuste com a Companhia sobre o que devia pagar a esta pelo transporte e conservação das ambulâncias postais, que circularam nos comboios de correio na linha de Leste nos anos de 1867 a Novembro de 1869, e pagando pontualmente a Companhia o preço ajustado de tal serviço, na razão de 12 réis por quilómetro, como consta dos documentos juntos;

3.º Que a circunstância da segunda parte do

citado artigo 55.º do contrato de 14 de Setembro de 1859 dizer: «O Governo fará, ouvida a empresa, o regulamento deste serviço, tomando por base os regulamentos franceses, respectivos aos caminhos de ferro subsidiados pelo Estado» nada prejudica a pretensão da Companhia, não só porque os regulamentos, a que esta parte do artigo se refere, são coisas diferentes dos *cadernos de encargos*, que determinam as obrigações e as vantagens recíprocas com que as concessões são feitas e que não podem ser alterados pelos regulamentos do Governo, sem prévio acordo de ambas as partes contratantes; mas também porque, quando assim não fora, e se pudesse entender que o Governo Português poderia formular o seu regulamento, tomando por bases os *cadernos de encargos*, relativos às concessões de caminhos de ferro franceses, subsidiados pelo Estado, tal faculdade só lhe caberia respeitando as condições da obrigação imposta à Companhia, expressamente consignada na primeira parte ao artigo 55.º.

4.º Que, se as empresas concessionárias de caminhos de ferro, subsidiadas pelo Estado em França, antes da adopção do *novo caderno de encargos, modelo*, mas recebeu do Governo avultadas indemnizações durante certo número de anos, a título do aumento de encargos, a que se sujeitaram relativamente ao serviço do correio.

Por parte do Governo alegou o Ministério Público por escrito e na discussão oral:

1.º Que a expressão literal do artigo 55.º do contrato de 14 de Setembro de 1859 não autoriza a interpretação restritiva que a Companhia lhe dá, nem o pedido fundado em tal interpretação, por isso que, dizendo o artigo que a Companhia será obrigada a transportar gratuitamente as *malas do correio* e seus *condutores* em *vagons* devidamente acondicionados, não declara se tais *vagons* hão-de ser próprios da Companhia ou próprios do Estado, podendo por tanto ser próprios deste; e assim obrigada está a companhia ao transporte gratuito das *carruagens* correios ou ambulâncias postais, que não são outra coisa mais do que *vagons* bem acondicionados, fornecidos pelo Governo, nos quais se transportam as *malas do correio* e seus *condutores* encarregados de desempenhar determinados serviços do correio, mais ou menos variados;

2.º Que sem dúvida alguma o pensamento das partes contratantes foi de consignarem no referido artigo 55.º a referida gratuidade do serviço do correio nas linhas férreas da Companhia, qualquer que fosse o método e o desenvolvimento com que tal serviço se fizesse, porque é esse o sistema geralmente seguido pelo Governo nos contratos, com outras empresas de transporte quer por terra quer por mar, subsidiadas pelo Estado;

3.º Que, se no contrato se não fez menção expli-

(Continua na página 368)

Comunicações e Transportes de Angola

O movimento ferroviário e o movimento portuário no 1.º trimestre de 1965

Recebemos nesta Redacção, por amável oferta do Gabinete de Estudos Económicos do Banco de Angola, o n.º 30 do seu excelente Boletim Trimestral, correspondente aos meses de Abril, Maio e Junho de 1965. Como sempre, esta publicação oferece leitura de bastante interesse para o estudo da vida económica daquela nossa província ultramarina.

Na parte final do artigo de abertura do presente número do referido Boletim, *A Economia de Angola em 1964*, lê-se, com regozijo, que se não pode deixar de reconhecer, numa visão global, que as actividades económicas da Província foram caracterizadas por uma evolução bastante favorável, pois esse ano de 1964 correspondeu, em alguns sectores, à obtenção de resultados jamais atingidos em exercícios precedentes. «Na base de tais resultados, — comenta o articulista — situa-se, sem dúvida, a manutenção de uma conjuntura internacional favorável em relação aos principais produtos de exportação, apesar de algumas oscilações baixistas registadas em certos períodos do ano e em certos sectores; não se pode esquecer, contudo, que os resultados atingidos, foram também, em grande parte, resultantes do esforço realizado inteiramente nos domínios da produção e de centralização».

Vejamos, agora, o que o Boletim nos diz acerca dos caminhos de ferro de Angola.

Caminhos de Ferro de Luanda

Em 1964 executaram-se importantes trabalhos nesta linha férrea, que implicaram um dispêndio 9 057 contos, destacando-se a conclusão das variantes de Carmona e Beira Alta e o início da construção de duas pontes junto de Salazar.

Prosseguiram também os trabalhos de balastragem da via e a edificação de moradias, para o pessoal, ao longo do percurso.

Para 1965 estão previstas as seguintes obras: prosseguimento da construção das duas pontes junto de Salazar e da sua respectiva variante; rectificação do perfil entre Beira Alta e Luinha; continuação do reconhecimento da grande transversal, entre Condé e Cela; edificação da nova estação de Malanje; e construção das variantes entre Zenza e Salazar entre Cabunze e Quizenga, de saída do Lucala, e outras entre os Kms. 247 e 253, para supressão de curvas com raio inferior a 300 metros; prosseguirão também os trabalhos de balastragem da via.

Caminho de Ferro de Moçâmedes

Completada a infraestrutura das variantes de Quilemba e Caculovar, iniciaram-se já as obras da respectiva superestrutura, tendo-se executado, durante o decurso de 1964, trabalhos de balastragem em vários troços da via.

Para 1965 estão previstas as seguintes obras: infraestrutura do ramal de Cassinga e construção da ponte sobre o rio Golui; variantes ao caminho de ferro de Moçâmedes, integradas no projecto de Cassinga, para transporte de minérios; continuação da construção de superestrutura das variantes de Quilemba e Caculovar; início das obras do ramal destinado a servir as minas de ferro de Catruca; ampliação das oficinas de Sá da Bandeira e edificação de postos Diesel em Tchamutete e Cassinga.

Movimento Ferroviário

(Janeiro/Março)

Elementos de tráfego		C. F. de Benguela	C. F. de Luanda	C. F. de Moçâmedes	C. F. de Ambol m
Passageiros	1964	173 872	54 680	21 921	2 380
	1965	194 004	64 492	26 901	2 762
Carga (toneladas) . .	1964	436 642	134 932	49 040	3 746
	1965	432 966	125 383	56 554	5 460
Gado (cabeças)	1964	3 155	—	7 140	—
	1965	4 940	—	2 634	—
Receita geral (contos).	1964	135 856	12 081	6 411	835
	1965	135 869	10 931	6 367	1 274

Também tem bastante interesse saber-se qual foi o movimento nos quatro principais portos de Angola.

Movimento Portuário — Principais Portos

(Janeiro/Março)

Elementos de tráfego		Luanda	Lobito	Moçâmedes	Cabinda
Número de navios entrados	1964	345	286	95	105
	1965	351	278	106	93
Carga manuseada (toneladas)	1964	261 522	435 031	157 215	25 426
	1965	274 835	356 510	70 468	20 996
Gado transportado (cabeças)	1964	4 630 a	1 679 b	3 692 b	480 a
	1965	2 947 a	4 331 b	995 b	753 a
Pas.	Embar.	1964	1 972	1 695	703
		1965	2 265	2 047	459
	Desemb.	1964	3 935	3 084	534
		1965	3 858	3 356	526
Receita geral do tráfego (contos)	1964	20 740	21 560	3 597	2 007
	1965	21 514	20 273	2 586	1 770

a Gado desembarcado.
b Gado embarcado.

A Vocação Turística do Caminho de Ferro

Foi o desenvolvimento dos caminhos de ferro que permitiu que o turismo tomasse, no fim do século passado, o incremento que lhe conhecemos hoje. É certo que, desde há muito, viajantes sulcam as vias terrestres e marítimas, mas viajar era antigamente uma aventura, geralmente muito dispendiosa. O aparecimento de um meio de transporte novo, mais rápido, mais regular, mais seguro, e «mais barato» constituiu para todos um convite a viajar. As companhias ferroviárias estiveram entre as primeiras a implantar hotéis confortáveis em lugares turísticos até aí desconhecidos. Finalmente, a publicidade e os cartazes turísticos das companhias de caminho de ferro constituíram um grande estímulo para o turismo nascente.

Depois surgiu o automóvel, que conhece desde há quinze anos um desenvolvimento enorme. Há actualmente em numerosos países um automóvel para cada dez ou mesmo cinco habitantes. A motorização individual contribuiu consideravelmente para o desenvolvimento do turismo.

O caminho de ferro guardou para si, entretanto, um papel eminente. Primeiro, para o turismo em massa ou turismo social. Ele possui, com efeito, uma aptidão marcada para o transporte em massa, característica que se tornou um factor determinante na expansão do turismo social. É o único meio de transporte que permite a uma multidão de viajantes deixar simultaneamente e sem atrasos as grandes cidades na altura das festas ou das férias.

A viagem de comboio não deixa de ter atracções, também, para os turistas individuais, mesmo motorizados.

Por um lado, permite-lhes pensar em longos circuitos, mesmo que só disponham de breves descansos, devido à rapidez da viagem por caminho de ferro, junto à possibilidade que oferece ao viajante de descansar durante o trajecto e de viajar durante a noite em boas condições de conforto.

Por outro lado, permite uma aproximação rápida dos locais turísticos visitados em carros de aluguer e autocarros, economizando no tempo de duração das férias.

Finalmente, a regularidade do serviço ferroviário quaisquer que sejam as condições atmosféricas, qualidade do caminho de ferro por excelência, é especialmente apreciada durante a estação dos desportos de Inverno.

A sua acção comercial em prol do turismo

Os caminhos de ferro europeus ofereceram toda uma gama de bilhetes de tarifas reduzidas próprias para encorajarem o turismo, e organizam comboios especiais de tarifas reduzidas.

Dispõem, por outro lado, de uma rede de vendas extremamente densa, constituída pelas gares abertas ao serviço dos viajantes, das quais um grande número vende bilhetes válidos para linhas de administrações estrangeiras.

Os caminhos de ferro esforçam-se também por se adaptarem às necessidades do turista motorizado, criando novas fórmulas de viagem como, por exemplo, os comboios «auto-couchettes».

Os comboios especiais postos a circular a pedido das agências de viagem constituem um dos melhores exemplos do que o caminho de ferro pode fazer para desenvolver o turismo em massa.

O papel do caminho de ferro nas trocas turísticas internacionais é considerável, visto que todos os anos dezenas de milhões de viajantes se deslocam de comboio, durante as férias pela Europa.

Colaboração do caminho de ferro com outros meios de transporte

A acção do caminho de ferro em prol do turismo situa-se num clima de cooperação com os meios de transporte (as suas aptidões são a maior parte das vezes complementares das leis), assim como com as agências de viagem e a indústria hoteleira.

A colaboração entre o caminho de ferro e o automóvel manifesta-se pela fórmula «comboio e automóvel» (aluguer de carros sem motorista à chegada do comboio) praticada nas grandes estações francesas, belgas, alemães, espanholas, italianas e suíças, e pelo serviço, todos os anos mais aperfeiçoado, dos comboios «auto-couchettes».

A colaboração entre o caminho de ferro e o autocarro é ainda mais antiga. Consiste numa rede de linhas rodoviárias afluentes em correspondência com o comboio, especialmente nas regiões turísticas onde funcionam circuitos regulares. Tomou também a forma de serviços internacionais organizados pelo caminho de ferro e assegurados por autocarros numa grande parte da Europa, graças à rede «Europabus»,

com o comprimento de 60 000 quilómetros, que oferece cem relações em dezassete países.

Já há muito tempo que existe igualmente uma colaboração entre o caminho de ferro e o transporte naval, havendo várias administrações ferroviárias europeias que exploram linhas marítimas utilizando vários tipos de navios como sejam «ferry-boats», «car-ferries», cargueiros, paquetes, etc.,

A colaboração caminhos de ferro-ar é mais recente, mas está a desenvolver-se rapidamente: a prova mais concludente é o serviço combinado Paris-Londres «Flecha de Prata» que liga o centro das duas capitais em 4 horas e 15 minutos, utilizando sucessivamente os comboios entre Paris e o aeroporto Le Touquet, o avião entre Le Touquet e o aeroporto inglês de Gatwick e finalmente o comboio entre Gatwick e Londres.

Turismo de jovens

O caminho de ferro é chamado cada vez mais a fornecer um esforço particular para o desenvolvimento do «Turismo de jovens» especialmente durante os desportos de Inverno.

Há vários anos que os estabelecimentos de ensino organizam, em colaboração com as redes interessadas, trocas de crianças entre países vizinhos. Estas trocas multiplicam-se com um ritmo cada vez mais rápido.

A acção turística dos caminhos de ferro, apesar de antiga, continua actual e a expandir-se cada vez mais. Esforça-se por seguir a evolução das necessidades do mundo moderno, que vê desenvolver-se uma verdadeira «civilização das horas de ócio». Particularmente bem qualificado como transportados em massa, o caminho de ferro está apto a seguir esta evolução colocando assim o turismo ao alcance das camadas novas da população.



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Transportes Terrestres

Direcção dos Serviços de Exploração e Material

EDITAL

O «Diário do Governo», III Série, número 279, de 27 de Novembro de 1965, publica o seguinte:

Eu, Luís da Costa, engenheiro director dos Serviços de Exploração e Material, servindo de director-geral de Transportes Terrestres:

Faço saber que a Companhia dos Caminhos de

Ferro Portugueses, S. A. R. L., com sede em Lisboa, Calçada do Duque, 20, concelho e distrito de Lisboa, requereu licença para exploração de uma carreira regular de passageiros entre Évora-Estação e Valverde, por Penedo da Cegonha, Pomarinho, Mitra (cruzamento), Escola da Mitra (cruzamento), Escola da Mitra e Escola da Mitra (cruzamento).

Nos termos da legislação em vigor (Regulamento de Transportes em Automóveis) e dentro do prazo de vinte dias, a contar da data da publicação deste edital no *Diário do Governo*, podem todas as pessoas e entidades interessadas dirigir à Direcção-Geral de Transportes Terrestres, representações sobre a concessão da carreira requerida e examinar o respectivo processo na Direcção dos Serviços de Exploração e Material, em Lisboa, na Rua de S. Mamede, ao Caldas, 21.

Direcção-Geral de Transportes Terrestres, 19 de Novembro de 1965. — Pelo Engenheiro Director-Geral, *Luís da Costa*.

O Caminho de Ferro de Benguela e a Televisão Inglesa

No «Boletim do C. F. B.», número 10, referente a Outubro, o lemos, com prazer, a seguinte notícia, que passamos a transcrever integralmente:

«A fim de colherem para a televisão uma reportagem sobre o Caminho de Ferro de Benguela, estiveram em Angola dois técnicos britânicos: os srs. Martin Benson e Michael Boulton, expressamente vindos para aquele efeito. Chegados de avião no dia 14 de Setembro cumpriram árdua quinzena de trabalho e seguiram para Luanda, rumo à Europa, em 1 de Outubro.

Do Caminho de Ferro de Benguela, focaram flagrantes de alguns exteriores; Oficinas Gerais; trechos da linha; acção social; clubes da Companhia e actividades respectivas, etc. Lateralmente aos temas estritamente C. F. B., também filmaram aspectos de actividades importantes da zona que a nossa linha mais directamente serve.

Para algumas das filmagens foi improvisada, num carro da linha, motorizado, a fixação de duas cadeiras e do tripé.

As plantações de eucaliptos da Companhia, a escalada da Coruteva e uma plantação de sisal na região de Caimbambo foram filmadas no último dia, do avião privativo do Caminho de Ferro de Benguela, depois de obtida a necessária autorização.

Um dos técnicos seguiu directo a Londres. Quanto ao sr. Benson, passou por Lisboa a fim de tomar algumas vistas na sede da Companhia. Espera-se que o documentário fique pronto antes do Natal.»

N A B E I R A

Vai ser dado o nome do Eng. Pinto Teixeira ao largo fronteiro à nova estação ferroviária

Com o título de «Uma sugestão», lemos no «Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique», a notícia de que o «Boletim do Clube Ferroviário da Beira» havia sugerido nas suas colunas que fosse dado o nome do ilustre engenheiro sr. Pinto Teixeira ao largo fronteiro à nova estação da Beira. A sugestão, que traduz um acto de inteira justiça àquele engenheiro, foi reproduzida no «Notícias» de Lourenço Marques.

Por nossa vez, seguindo as pisadas do «Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique», passamos a transcrever também as palavras com que o Clube Ferroviário da Beira sugeriu a referida homenagem:

«A Beira, uma cidade nascida no pântano, nunca poderia ser o que é hoje se não fora o poder contar entre os seus «construtores» homens da mais rija ténpera, tenazes, inflexíveis no seu querer.

Temos o anónimo que desconhece a ingratidão do terreno, que gasta uma importante soma de dinheiro no aterro, mas atira a casa para cima; há o capitalista que, com todas as incertezas, arrisca uma fortuna e surge uma nova indústria com todas as suas consequências benéficas. Que sabemos nós? Os exemplos de perseverança e coragem são inúmeros e directamente verificados por todos.

Há todavia, um outro género de interesse e carinho pela nossa cidade que nos propomos destacar com meia dúzia de palavras incolores mas que chamarão a atenção de quantos nos possam ler pelo que esse interesse e carinho tiveram de decisivo no progresso desta cidade.

É sua personificação alguém que na vida ferroviária marcou uma época e que deixou uma obra: o Engenheiro Pinto Teixeira.

Com a sua extraordinária visão, o então Director dos C. F. M. foi dos que mais se bateram pela passagem da Beira Railways para o Estado, antevendo o surto económico que tal mudança representaria.

As suas previsões saíram certas e depois, exercendo toda a influência de que dispunha, nunca deixou de lutar pelo engrandecimento do nóvel C. F. B., não esquecendo que, como reflexo, a cidade se valorizaria.

Novos cais, novos edifícios, alargamento de quadros, intensificação de relações com os territórios vizinhos, em tudo andou marcando a vincada personalidade do «velho» Engenheiro Pinto Teixeira.

A Beira, algo deve a este infatigável trabalhador e grande Amigo! Atingido pelo limite de idade, afastado da actividade oficial, a sua figura inconfundível bem merece ser perpetuada entre nós, dando o seu nome a um local da cidade.

E a oportunidade, parece-nos, surge com a modificação total do Largo António Manuel de Sousa, agora enriquecido com o monumental edifício da nova estação.

Ali, ligado ao Caminho de Ferro, o seu nome quadraria perfeitamente com a intenção da homenagem.

E, entretanto, sem menos respeito pela figura de António Manuel de Sousa, poder-se-ia transferir o seu nome para outro local condigno.

A sugestão aqui fica.

A Beira sabe mostrar-se reconhecida e o Engenheiro Pinto Teixeira é credor da homenagem.»

O III Plano de Fomento e o Canal Tejo-Sado

Em «O Setubalense», de 15 de Novembro último, lemos com bastante interesse um artigo assinado por Machado Pinto, e que tem como assunto o III Plano de Fomento e o canal Tejo-Sado. O tema não é novo. Mas como se trata de uma velha e justa aspiração, de Setúbal — que também virá, quando satisfeita, beneficiar o porto de Lisboa, queremos secundar e apoiar o referido artigo, transcrevendo-o, com a devida vénia, nas nossas colunas:

«Procura o Governo, através dos planos de fomento, aumentar a riqueza nacional, com vista a uma maior distribuição dos rendimentos nacionais. É, sem dúvida, uma medida com a qual todos estamos de acordo.

Está presentemente em execução o Plano Intercalar de Fomento, respeitante aos anos de 1965 a 1967. E está em elaboração o III Plano de Fomento,

destinado a ser executado de 1 de Janeiro de 1968 a 31 de Dezembro de 1973.

Quando da preparação dos anteriores planos de fomento, levantou-se certa celeuma, por não se ter dado a devida audiência sobre eles. Com o III Plano de Fomento, tal não acontecerá, não só porque está a ser elaborado com a devida antecedência, mas ainda porque, segundo julgamos saber, já foram ouvidas algumas corporações acerca dele. Abriu-se assim o diálogo, sendo por isso oportunas todas as sugestões capazes de virem a ser insertas no plano definitivo.

Setúbal, diga-se em abono da verdade, tem sido dos distritos que mais têm beneficiado dos planos de fomento. A industrialização, as instalações hoteleiras e as comunicações, estas a culminarem com a ponte sobre o Tejo e consequentes vias de acesso, confirmam a nossa asserção.

Mas, Setúbal e o seu distrito têm uma grande aspiração, que é a construção do canal Tejo-Sado.

Trata-se, na realidade, de um grande empreendimento não só de interesse regional mas até nacional. Pois com ele teríamos mais campos para a instalação de novas indústrias, facilitaríamos as comunicações internas do País e fomentariamos o turismo. A tudo isto, acrescentaremos ainda as vantagens que adviriam da ligação dos portos de Lisboa e Setúbal, descongestionando aquele e aproveitando melhor este.

Por tudo isto, quer-nos parecer que o canal Tejo-Sado deveria ser incluído no III Plano de Fomento. Dar-se-ia, assim, satisfação a uma velha e justa aspiração desta região.»

Machado Pinto

LIVROS E AUTORES

Portugal, a Terra e o Homem — por Jaime Cortesão

A editorial «Artis» acaba de fazer o lançamento do fascículo n.º 10 da obra monumental *Portugal, a Terra e o Homem*, da autoria de dr. Jaime Cortesão, que foi, além de historiador insigne, um dos nossos grandes poetas. E só um poeta — um poeta de ritmo largo, um poeta que, mesmo sem compor versos rimados e medidos, fez poesia, — poderia igualar mas não exceder em beleza, o escritor admirável a quem se devem essas páginas quentes de emoção amorosa. Com efeito, o historiador, e o poeta, estão presentes nessas páginas, a toda a altura do seu talento e da sua sensibilidade.

É com encanto que se lê, neste fascículo n.º 10, as páginas consagradas ao Estoril, a Lisboa, a Setúbal e à Arrábida, e ao seu grande poeta Frei Agostinho da Cruz — «que ali viveu regularmente quase

vinte anos, e cujo espírito parece ainda habitá-la e envolvê-la de misticismo e de poesia.»

Este fascículo é adornado com a reprodução de um quadro a óleo de Alice Jorge — *A outra margem* e de várias fotografias assinadas por Aires da Conceição Caeiro, Humberto Nunes e Fernando Ascenso Seabra.

Gil Vicente — *Revista de Portugalidade*

É sempre com prazer que recebemos a visita da revista de portugalidade — *Gil Vicente*, de que é dedicado director, o ilustre escritor Manuel Alves de Oliveira. Os números 9 e 10, num só volume, e correspondentes aos meses de Setembro e Outubro, inserem colaboração de muito interesse, assinada por Henrique Bassilaro Ruas.

(*O drama de um Rei*): Cruz Malpique (*Gil Vicente num relâmpago*); J. P. Galvão de Sousa (*O Caminho de S. Tiago*); Fernando de Loureiro (*Lopes de Oliveira e os correspondentes de Alfredo Pimenta*): e outros escritores.

Três ilustrações concorrem para tornar a leitura destes ensaios mais aliciantes: a fotografia de El-Rei D. Carlos; a reprodução de uma aguarela de Roque Gameiro, que representa Gil Vicente na corte de D. Manuel, e uma caricatura de Alfredo Pimenta por Francisco Valença.

TAUROMAQUIA

Homenagem ao cavaleiro António Luís Lopes, na Tertúlia «Festa Brava»

No próximo dia 18 do corrente, a Tertúlia «Festa Brava» — não nos esqueçamos nunca de que esta colectividade foi fundada pelo nosso saudoso director Carlos d'Ornellas, com um grupo de amigos —, vai prestar homenagem ao antigo e distinto cavaleiro tauromáquico António Luís Lopes.

Para fazer o elogio do homenageado, foi convidado o consagrado jornalista Leopoldo Nunes.

Srs. Ferroviários:

Para a compra de seus Fatos, sobretudo, casacos de senhora, etc.

PEÇA AMOSTRAS PELO CORREIO A

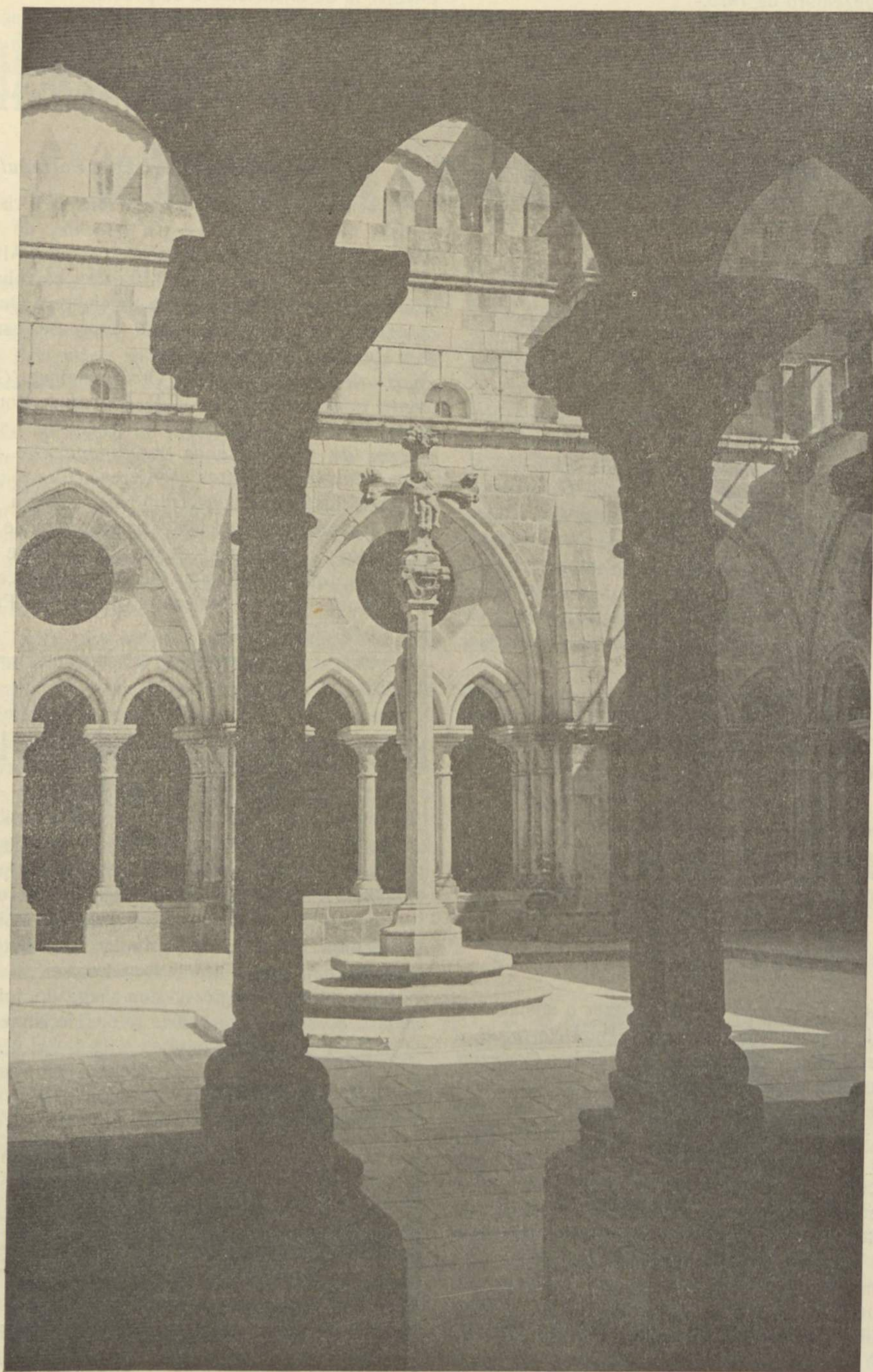
MANUEL MONTEIRO

L A N I F Í C I O S

COVILHÃ

DESCONTOS ESPECIAIS

Portugal Monumental



CLAUSTRO E CRUZEIRO DA SÉ DO PORTO

(Cliché de *Fernando Vicente*)

A C. P. vai ser enriquecida com 50 novas locomotivas Diesel-eléctricas

(Continuação da pág. 356)

a primeira locomotiva «Diesel» eléctrica. Estas tiveram a maior importância na modernização dos caminhos de ferro em Inglaterra. E a nossa experiência não se limita à Inglaterra pois que locomotivas fabricadas pela «English Electric» circulam em 16 diferentes países.

As negociações para a assinatura deste contrato foram longas e demoraram alguns meses, mas não posso deixar de agradecer a maneira amigável como elas se desenvolveram, e cabe-me agradecer o modo como foram conduzidas pelos negociadores portugueses.

E acentuou seguidamente:

«Quero ainda exprimir a minha satisfação por trabalhar com a Sorefame, que é uma firma portuguesa com longa experiência neste ramo de actividade. As primeiras dez locomotivas serão, pois, fabricadas pela «English Electric», as restantes irão ser manufacturadas pela Sorefame com equipamentos «Diesel» eléctricos fornecidos pela Inglaterra. É evidente que oferecemos toda a nossa ajuda à Sorefame para a realização deste trabalho e esperamos que esta associação entre esta empresa, com a sua experiência de trabalho em Portugal, e a «English Electric» se desenvolverá. Farei o que estiver nas minhas mãos para que isso aconteça.

Os técnicos da Sorefame visitarão a Inglaterra e faremos o possível para que essa visita tenha os melhores resultados, não só no plano técnico, mas também para um melhor entendimento entre as nossas duas firmas. Desejo mais exprimir o contentamento pelo facto de estar preparado o contrato de financiamento que será assinado muito em breve, assim que forem preenchidas certas formalidades burocráticas. Apresento os meus agradecimentos ao Banco Lazard Brothers de Londres e bem assim ao Banco de Fomento, de Portugal, representado nesta

sessão pelo seu ilustre governador, prof. eng.º Daniel Barbosa».

Ao terminar, disse:

«Quero ainda acentuar a minha satisfação por a minha firma ter sido escolhida para efectuar este fornecimento a Portugal, e assim poder contribuir para desenvolver as relações comerciais entre os nossos dois países, no quadro EFTA. Espero que dentro em breve a C. P. possa dispor de uma grande frota de locomotivas «Diesel» eléctricas. Estou, na realidade, contente por ter merecido a confiança da C. P. e farei tudo o que estiver na minha mão para a merecer inteiramente».

Palavras do Presidente do Conselho de Administração da Sorefame

A fechar esta importante sessão, falou o ilustre Eng. Francisco Malheiro, presidente do Conselho de Administração da Sorefame. Depois de salientar a importância deste empreendimento no âmbito nacional, referiu-se à valiosa cooperação que a sua empresa sempre tem encontrado na C. P..

«Aos seus distintos técnicos e engenheiros — acentuou o orador —, a Sorefame pode dizer, com inteira justiça, que deve muito da experiência que tem vindo a adquirir em tão especializado sector da sua actividade. O que é incontestável, no entanto, é a Sorefame procurar sempre corresponder à confiança que nela depositam, e isso, certamente, se verificará mais uma vez.

Referiu-se, também, à empresa inglesa, de extraordinária representação mundial, com quem irá agora trabalhar, concluindo por dizer que, certamente, a sua organização continuará a merecer de todas as entidades oficiais portuguesas, o merecido e indispensável estímulo para poder prosseguir nas suas tarefas, com utilidade nacional, e essa é indiscutivelmente, a sua principal linha de rumo.

Terminada a série de discursos, efectuou-se a cerimónia da assinatura do contrato. Assinaram: pela English Electric, Lord Nelson of Stafford; pela Sorefame, os eng.ºs Francisco Malheiro e Eduardo de Magalhães; pela C. P. o Prof. Mário de Figueiredo e Eng. Oliveira Martins.

Manual do Viajante em Portugal

em preparação a 9.ª edição

II Volume (Províncias)

OFICINAS GRÁFICAS

— DA —

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

TRABALHOS TIPOGRÁFICOS

EM TODOS OS GÉNEROS

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

LISBOA

Linhas Estrangeiras

As modernas carruagens dos Caminhos de Ferro Federais circularão em breve sob a cidade de Munique facilitando consideravelmente o tráfego citadino. Esta rede ferroviária compreende ainda uma ligação directa entre as duas importantes estações ferroviárias da cidade: Hauptbahnhof e Ostbahnhof.

Com um financiamento de cerca de 490 milhões de marcos assegurado pelos Caminhos de Ferro Federais, pelo Estado da Baviera e pelo Município da cidade de Munique, vão começar em breve os trabalhos de construção desta magnífica obra, uma das maiores e mais perfeitas inovações da técnica ferroviária dos nossos dias.

— Foi há 125 anos, em 1840, que começou a circular em Baden o 1.º comboio de Mannheim para Heidelberg. Hoje em dia, já se registou a passagem de 19710 comboios na Estação Principal dos Caminhos de Ferro de Karlsruhe.

ESPAÑA A partir do dia 10 de Outubro foi posto em circulação um comboio expresso entre Madrid—La Coruña —Vigo e vice-versa (via-Zamora-Orense) cujas horas de saída e chegada de procedência e destino são as que se indicam a seguir:

Saída de Madrid (Príncipe Pio), 20 horas. Chegada à Coruña, 9,30 horas. Chegada a Vigo, 8,40 horas. Desde o dia 11: Saída da Coruña, 20 horas. Saída de Vigo, 20, 55 horas. Chegada a Madrid (Príncipe Pio), 10,25 horas.

Estes comboios levam carruagens de 1.ª e 2.ª classes, camas e restaurantes.

Entre Redondela-Pontevedra e vice-versa estabeleceu-se desde as mesmas datas um serviço de autocarros em combinação com estes expressos, que saem de Redondela aos domingos, 4.ªs-feiras e 6.ªs-feiras, à chegada do comboio, e de Pontevedra às 2.ªs feiras, 4.ªs feiras e 6.ªs feiras, e que poderão utilizar os passageiros de ambas direcções com os bilhetes do caminho de ferro, que servem para o referido percurso.

GRÃ-BRETANHA Dentro de dois anos a Inglaterra terá em serviço o «comboio do futuro», — lê-se no Boletim da Câmara do Comércio Britânico em Portugal. Baseado no princípio dos Hovercrafts (veículos que se deslocam sobre almofada de ar), esse comboio pará as suas carreiras a uma média habitual de 160 quilómetros horários e, conquanto a velocidade a que se deslocará não possa ser considerada record, o princípio do funcionamento destas novas

composições de passageiros é inteiramente novo quando aplicado a veículos meramente terrestres.

Uma das mais recentes aplicações do princípio dos Hovercrafts traduz-se, na verdade, precisamente em encurtar o tempo de viagem entre os centros habitacionais. Com o apoio e patrocínio do Governo britânico, o Centro de Pesquisas da Hovercraft procede a estudos intensivos sobre as potencialidades deste tipo de veículos nas viagens terrestres. Assim, o protótipo do novo comboio, em lugar de carris utilizará uma faixa de cimento e, conquanto se admita a hipótese de, no início, o comboio possuir rodas, no futuro estas serão eliminadas excepto para as curvas, pois o comboio deslocar-se-á sobre uma almofada de ar.

O Centro de Pesquisas conclui já que este fantástico veículo poderá deslocar-se a uma velocidade de 650 quilómetros horários, conquanto se pense que a velocidade ideal a obter, para cruzeiro, não deva ultrapassar os 400 km/hora. Estas composições prestar-se-ão tanto ao transporte de passageiros como de carga.

Quanto ao problema do ruído, característico dos Hovercrafts que se deslocam no mar, também se verificou que é possível reduzi-lo em 75%, substituindo as hélices propulsoras por motores de indução. Além disso, uma das enormes vantagens que apresenta uma rede de comunicações terrestres por comboios Hovercrafts reside na economia de preços em relação às redes de comboios convencionais.

— Os Caminhos de Ferro Britânicos estão realizando actualmente experiências para determinar se um novo aparelho electromagnético que conceberam, poderá, no futuro, controlar economicamente a velocidade dos comboios, com grande regularidade e um mínimo de aparelhos electrónicos. O dispositivo de via compreende dois fios condutores colocados entre os carris e ligados a uma fonte de corrente. Um dos dois fios corre numa linha direita paralela à via enquanto que o outro segue em ziguezague. O comprimento de onde varia segundo a velocidade prescrita para cada ponto da linha.

A indução dum fio ao outro cria um campo electromagnético e o traçado em ziguezague permite que se varie a intensidade ao longo do troço. Quando uma locomotiva circula pela via assim preparada, o seu deslocamento é registado, sob a forma de impulsos, por uma bobina receptora, e tomando em conta a frequência com que esses impulsos crescem ou decrescem segundo o comprimento de onda do fio em ziguezague, o aparelho da locomotiva provoca uma travagem ou uma aceleração.

O sistema age com segurança, mas, por enquanto, apenas sobre comboios com o mesmo tipo e a mesma capacidade de travagem. Mais tarde, poder-se-ão controlar comboios de todas as categorias,

o que permitirá fazê-los circular a qualquer velocidade prescrita para a linha e para o material rolante.

Pensa-se que as presentes experiências durarão ainda seis meses, depois dos quais se tomará uma decisão quanto às possibilidades operacionais e económicas deste projecto.

—Os Caminhos de Ferro Britânicos estudam uma pilha de combustível, semelhante àquelas que os Americanos previram para os seus satélites «Apolo» e «Gêmeos», a qual poderá produzir a energia necessária às suas locomotivas. Para isso, fazem actualmente pesquisas visando a utilização desta fonte de energia que permitirá a redução considerável das despesas de carburante.

O princípio que faz trabalhar a célula electro-química é a aplicação em sentido inverso do processo da electrólise pelo qual os líquidos reencontram os seus elementos constituintes, graças a uma corrente eléctrica que os atravessa. Este método permite, por exemplo, separar o oxigénio e o hidrogénio da água. Na pilha de combustível, o oxigénio une-se ao hidrogénio por dois electrodos, para produzir corrente.

O fim das presentes pesquisas é ver se é possível substituir o sistema normal da geradora das locomotivas diesel, utilizando numa pilha de combustível a corrente produzida pela combinação do hidrogénio contido nos óleos pesados com o oxigénio da atmosfera.

ITÁLIA Os Caminhos de Ferro Italianos do Estado fizeram ultimamente numerosas encomendas à indústria com o fim de aumentarem os parques de material rolante.

Constam nomeadamente de 174 locomotivas eléctricas de linha, 20 locomotivas de manobra, 23 automotoras eléctricas e 22 reboques. Uma parte deste material está ao serviço. Além disso, constroem-se actualmente quatro protótipos de locomotivas E 444 que serão utilizadas nos comboios rápidos de longa distância, podendo alcançar uma velocidade máxima de 180 km/h.

Prevê-se a supressão completa da tracção a vapor em 1970; é por isso que os Caminhos de Ferro do Estado encomendaram numerosos meios de tracção diesel que utilizarão em linhas electrificadas.

No sector de mercadorias virão juntar-se ao parque existente 25 360 vagões (de cerca de 38 000 previstas no total), durante os cinco primeiros anos do plano decenal. Deste número, perto de 9 400 vagões foram já entregues. A capacidade de transporte dos novos veículos é 38% superior à dos 36 400 antigos vagões que datam de há mais de 40 anos e que serão postos de parte.

JAPÃO

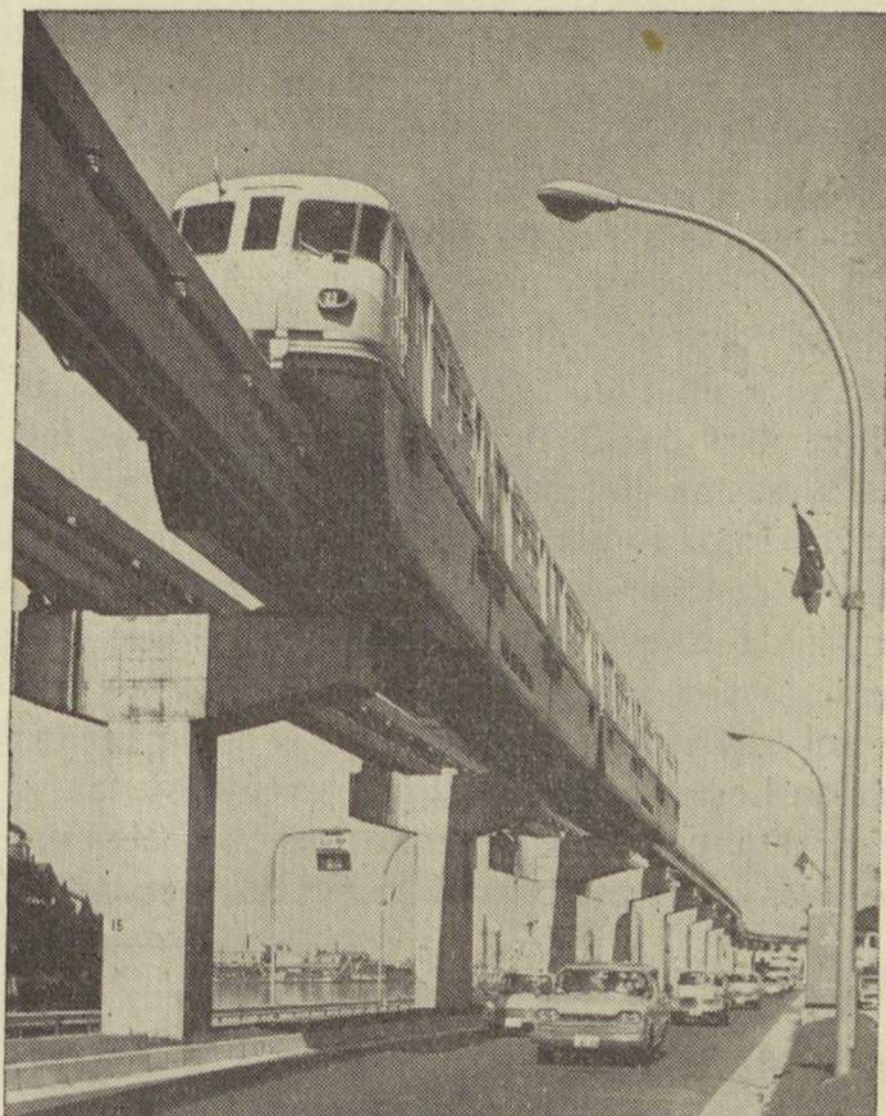
Os caminhos de ferro japoneses inauguraram uma carreira-sonho: Tóquio-Osaka, as duas maiores cidades do Japão, distanciadas 497 quilómetros, em três horas e dez minutos.

Assim, às 6 horas da madrugada saíram de Tóquio para Osaka e de Osaka para Tóquio, os primeiros comboios de alta velocidade, que funcionam naquela linha e que têm a hora de chegada aos seus destinos marcada para as 9 e 10.

Os novos comboios atingem velocidades superiores a 200 quilómetros por hora.

O Serviço Comercial de Monocarril em Tóquio

O monocarril de Tóquio é o primeiro sistema de monocarril do Mundo para o transporte em massa. Os comboios monocarril do tipo «straddle» percorrem os 13,2 quilómetros (8 milhas) da distância que liga o Aeroporto Internacional de Tóquio com o Hamamatsucho na parte baixa da cidade de Tóquio, em 15 minutos com uma velocidade média de



60 quilómetros (37 milhas) à hora. Partindo da estação subterrânea, em frente do edifício do término do Aeroporto Internacional de Tóquio, a linha passa sob as pistas do aeroporto e emerge em carris elevados ao longo da costa da baía de Tóquio até ao edifício final em Hamamatsucho. Este sistema de monocarril foi inaugurado em Setembro de 1964.

Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Continuação da pág. 357)

cita e clara das carrugens correios ou ambulâncias foi porque tal sistema, embora já então praticado noutros países, era entre nós pouco conhecido e não tinha ainda sido ensaiado no país;

4.º Que, ainda quando a letra e o espírito da primeira parte do artigo 55.º não fossem, como são, contrários à pretensão da Companhia, desde que a segunda parte do mesmo artigo concede ao Governo a faculdade de fazer *um regulamento* para o serviço do correio nas linhas da Companhia, tomando por base os regulamentos franceses, relativos aos caminhos de ferro subsidiados pelo Estado, donde resulta que as obrigações da Companhia quanto ao serviço do correio ficaram *variáveis* e dependentes daquele regulamento, tem o Governo Português o direito de obrigar a companhia ao transporte gratuito das carrugens correios e ao tratamento ou conservação externa dessas carrugens, porque igual obrigação tem em França as empresas concessionárias de caminhos de ferro subsidiados pelo Estado, em virtude do artigo 56.º do *caderno de encargos, modelo*, que é o *único regulamento francês* aplicável, e portanto aquele a que evidentemente se referiram os contraentes na segunda parte do artigo 55.º do contrato de 14 de Setembro de 1859;

5.º Que, se a extinta direcção geral dos correios pagou à Companhia o serviço de transporte e conservação das ambulâncias postais nos comboios de correio da linha de Leste nos anos de 1867 a Novembro de 1869, conforme os ajustes feitos entre a mesma direcção da Companhia, tais ajustes e pagamentos foram ilegais, e delas só pode juridicamente concluir-se que há direito a repetir-se da Companhia o que indevidamente recebeu; e que, quando fossem legais, caducaram tais ajustes, desde que foi suprimido o serviço das ambulâncias na linha de Leste, para o qual unicamente haviam sido feitos, não podendo, portanto, em caso algum, ser invocados como argumento na questão pendente;

(Continua)

Revista «Oliva»

Foi editado mais um número desta primorosa revista de modas e literatura que se publica no Porto sob a direcção da poetisa Alice de Azevedo. O presente — o 42.º — comemora mais um aniversário de publicação, entrando no 10.º ano. Insere colaboração da sua directora e ainda «Novos astros», comentários sobre «Desfiles de Elegância», etc., bem como «Onde se evoca uma mulher do Minho», de Hugo

Rocha, «Cantinho da Saudade», de Amador Resende, «Heitor de Campos Monteiro e eu», de Vitorino de Sousa, Versos Portugueses traduzidos para espanhol, por Francisco Alonso, «Também nós somos capazes», de Luís Clemente Ribeiro, «Péroias de um Outono que é veludo», de Aurora Jardim, «Imagens do Alentejo», de Casimiro Mourato, «Amigas de infância», de Magy Lechat, «Amor, o eterno tema», de Jorge Ramos, «Arco-Iris feminino», de Rollin de Macedo, «Para a sua sobremesa», de Maly Fonseca e outros.

Publica também várias páginas de modas, bem ilustradas, e uma secção de crítica literária.

Endereçamos à revista *Oliva* e à sua ilustre directora as nossas felicitações.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Dezembro de 1915)

Linhas Portuguesas

Amarante a Mondim de Basto.— Foi já autorizado o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado a celebrar, com a Caixa Geral dos Depósitos o empréstimo de 300 contos para a construção da linha de Amarante a Mondim de Basto.

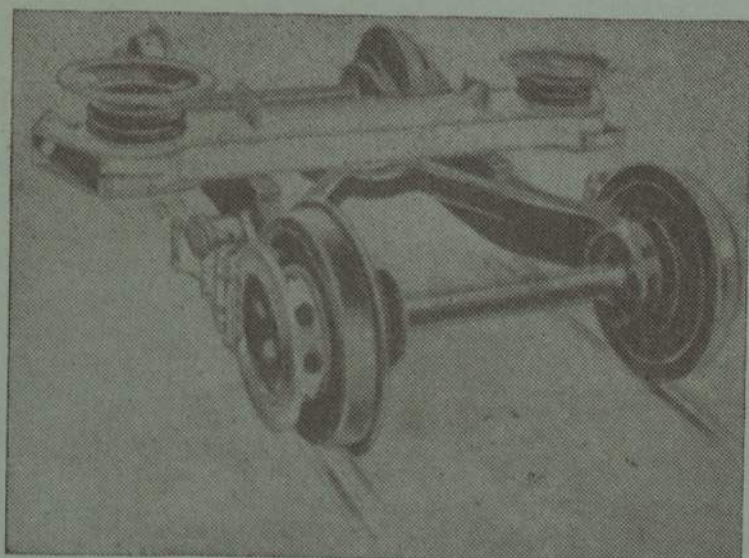
A construção desta linha, assim como a de Carviçais a Miranda do Douro, impõem-se, pois o Estado tirará melhores proveitos, que actualmente, com a exploração do pequenos troços como é o da Livração a Amarante e o de Pocinho a Carviçais, cujo desenvolvimento pouco se pode acentuar devido ao seu pequeno raio de acção.

Vidago a Chaves.— Foi enfim adjudicada a construção deste caminho de ferro, na última parte de Moure e Chaves, pela margem direita do Tâmega, traçado que esta *Gazeta* tem sempre defendido.

Novas linhas em S. Tomé.— Foram já relatados favoravelmente pela comissão superior técnica das obras públicas do Ultramar, os processos dos estudos definitivos da linha férrea da cidade a Monte Café e da Agua Passada ao rio Abbade (3.º lanço) e o anteprojecto da linha férrea dos Montes Herminios ao rio Abade (7.º lanço), todos em S. Tomé.

Caminho de Ferro de Moçambique.— Sendo insuficiente a verba para a construção do caminho de ferro de Moçambique inscrita no orçamento daquela província, foi autorizado o reforço da referida verba com a quantia de 24.992\$110, a qual sairá do saldo disponível da importância inscrita no mesmo orçamento, sob a rubrica «Pagamento de encargos de quantias a levantar para a construção do caminho de ferro do distrito de Moçambique».

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



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

Agentes: **CONDÉ BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA



Sociedade de Gases e Produtos Químicos, S.A.R.L.

Avenida Infante D. Henrique - Cabo Ruivo — LISBOA
Telefone 38 28 62 (5 linhas)

■ GASES INDUSTRIAIS E MEDICINAIS

- A mais moderna aparelhagem para soldadura eléctrica, oxiacetilénica e em atmosfera inerte, oxicorte e metalização pelo processo METCO.
- Máquinas de soldadura automática por arco submerso.
- Máquinas de soldadura automática e semiautomática para os processos TIG e MIG em atmosfera de argon ou CO₂.
- Máquinas de soldadura por resistência, por pontos e por roletos.

Representantes para Portugal de: S. A. Brown Boveri, Messer Griesheim A. G., Harris Calorific Co., Ets. R. Dubé, Elektro Bau A.G., Metco Inc., Union Carbide International, etc.

Delegações em:
LUANDA — LOBITO
L. MARQUES — BEIRA

Depósitos em:
COVILHA — FARO
M. GRANDE — TOMAR
S A N T A R É M

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

Nos revestimentos com termolaminados
utilizem o excepcional

Laminite

produto da



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



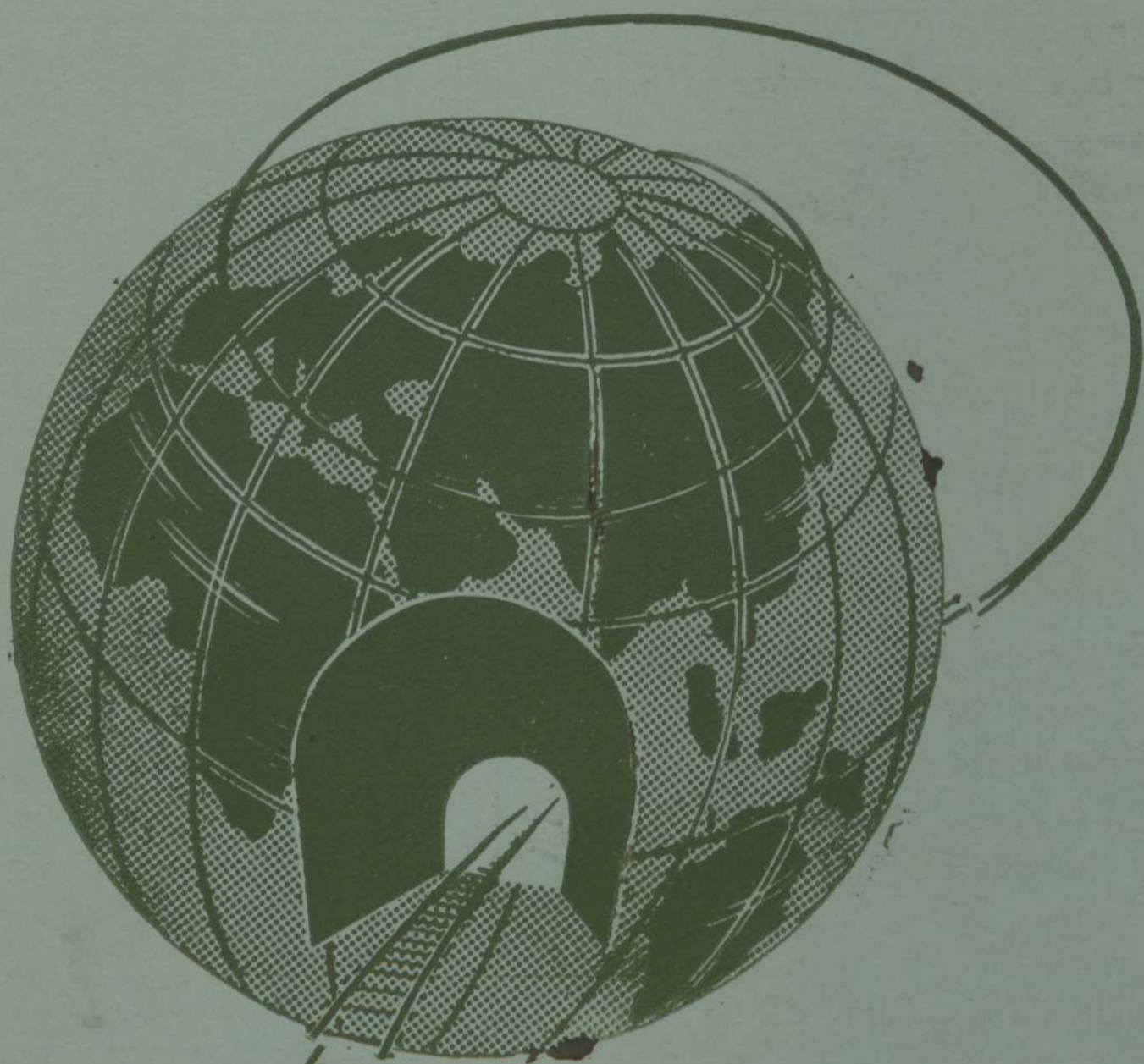
Senhores funcionários da C. P.

Somos desde a fundação da nossa Casa, os fornecedores preferidos pela FAMÍLIA FERROVIÁRIA. À vossa preferência temos correspondido SERVINDO BEM EM QUALIDADE E TÉCNICA, o que podereis ver confirmado por todos os que já são nossos clientes, pelo que continuamos a esperar a vossa colaboração

OCULISTA DE LISBOA, L.^{DA}

RUA DA MADALENA, 182-B

(Frente à Rua de Santa Justa)



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE