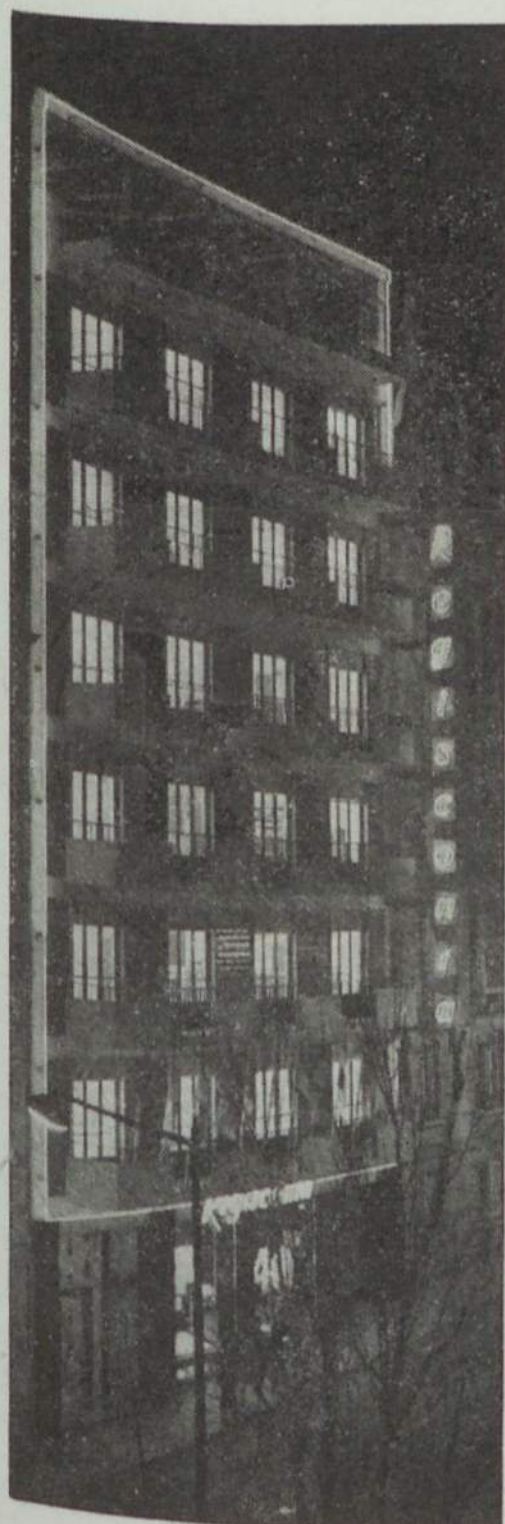


GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



DIVISÃO DE CAIXAS REGISTRADORAS

ANKER
HASLER
HUGIN

DIVISÃO DE MÁQUINAS DE ESCRITÓRIO

ADDO-X
DIEBOLD
DIHEL
DURA
EFFICIENTA
FACIT
FRAMA
NEOPOST
NUMERIA
ODHNER
OPTIMA
SAFEGUARD
TOTALIA

DIVISÃO DE MÁQUINAS DE CONTABILIDADE

ADDO-X
ASCOTA
ODHNER
SIEMAG
SOEMTRON

DIVISÃO DE REPRODUÇÃO DE DOCUMENTOS

LUXACOPY
ORDINA
ORMIG
PRESTO-FOLD
RONEO
ROTAPRINT
TAIFUN

DIVISÃO DE COMPUTADORES ELECTRÓNICOS

PALLAS
SIEMAG

Regisconta

• LISBOA - PORTO - COIMBRA - FARO - LEIRIA

COMETNA

COMPANHIA METALÚRGICA NACIONAL, S. A. R. L.

Fabrica:

peças em aço vazado para Caminho de Ferro

Engates automáticos. Aparelhos de choque e tracção. Bogies em aço vazado para vagões, tipos «A3-RIDE CONTROL» ou «C1». Bogies em aço vazado para carruagens, tipo «COMMONWEALTH». Bogies «MONOBLOCO» para locomotivas. Aparelhos de dilatação e aparelhos de via. Triângulos de freio, cilindros de vácuo, caixas de rolamentos, etc. Licenças das firmas «USINES ÉMILE HENRICOT», «CARDWELL WESTINGHOUSE», «ENGLISH STEEL CASTINGS CORPORATION», «AMSTED INDUSTRIES», «GENERAL STEEL INDUSTRIES», e outras

COMETNA

SUCESSORA DE ALFREDO ALVES & C.^a (FILHOS)

Sede — Rua da Academia das Ciências, 5 — Telef. 32 00 11 (8 linhas)

L I S B O A

Laminite

produto da **SONAE**

TAMBÉM NOS CAMINHOS DE FERRO?

... SIM! Porque LAMINITE está sempre presente quando se exige um revestimento de larga duração e de resistência excepcional. Nos veículos de transportes públicos, estas exigências são básicas

Facilidades de limpeza e de conservação • Altamente decorativo, oferecendo uma variada escolha de mais de 50 padrões

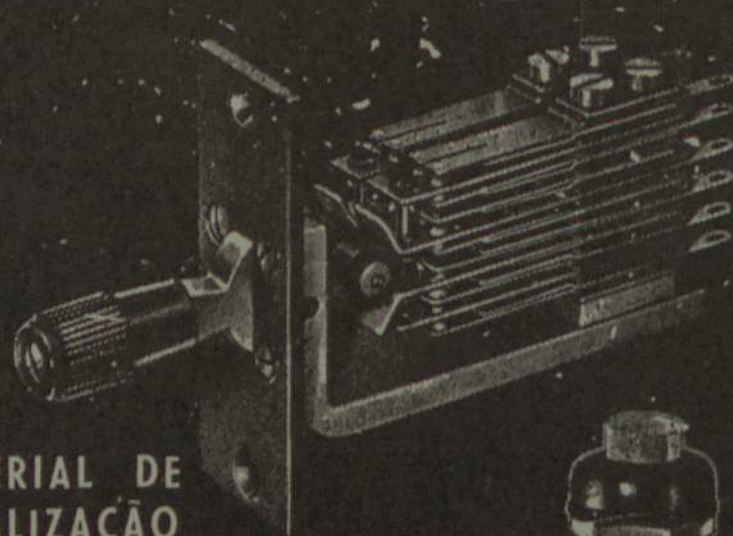
NOS REVESTIMENTOS COM TERMOLAMINADOS
NÃO HÁ MELHOR
E TAMBÉM É PORTUGUÊS

SEDE e FÁBRICA

Via Norte — Vila da Maia (Douro) — Telef. 994196/7

Apartado n.º 11

LISBOA — Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D - Tel. 772259



MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

SONAE

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

Av. Almirante Reis, 59 — Telef. 53 88 76 (10 linhas)

L I S B O A

FORNECEDORES DA C. P.

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção e Administração: RUA DA HORTA SECA, 7-1.º

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres — Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento 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 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

5 escudos

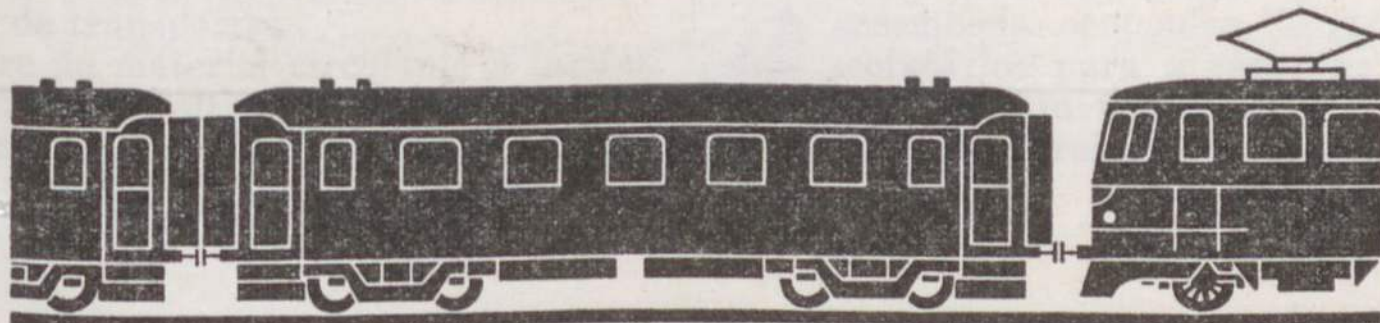
Números especiais:

10 escudos

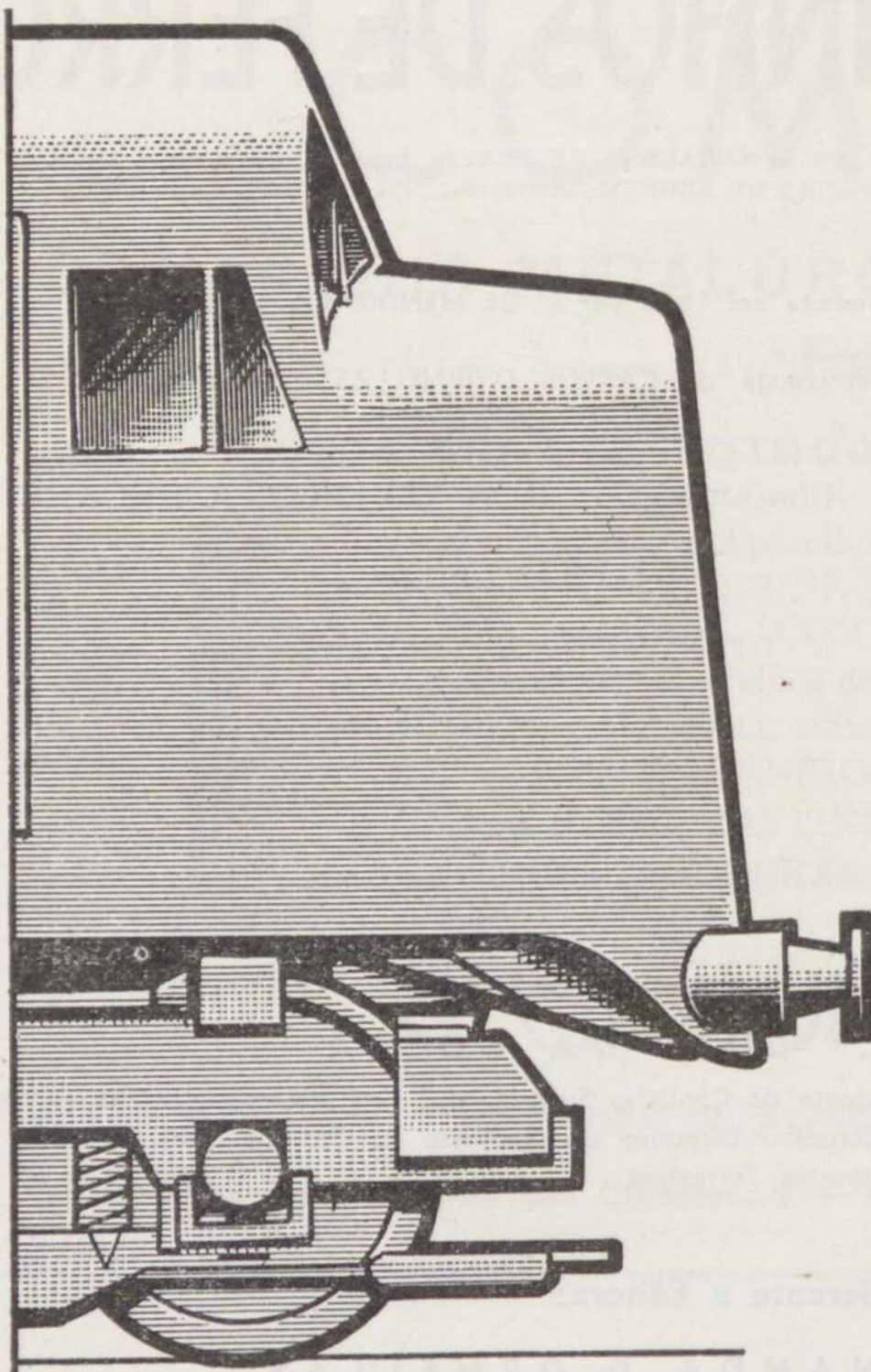
SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO



ARQUIVO
CP
HISTÓRICO



CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DRS.

Manuel Busquets de Aguilar

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELAS. Presente!

Sumário

A Sociedade Estoril	439
Porto e Caminho de Ferro da Beira	440
Conservação das vias férreas mediante computador	441
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal	443
Jornal da Quinzena	445

Nos pavilhões da Junqueira	446
Caminho de Ferro de Benguela	447
O caminho de ferro ligará dois Continentes	449
Chegou o momento	450
Turismo de Inverno na Roménia	451
Na Cidade do Cabo	452

A Sociedade Estoril

tenciona despende

90 mil contos em material circulante

Reuniu-se a assembleia geral da Sociedade Estoril, sob a presidência do Dr. Francisco José Vieira Machado, e com a assistência do Eng.º Carlos Themudo Barata, delegado do Governo, tendo sido aprovados o relatório, balanço, contas do conselho de administração e o parecer do conselho fiscal, respeitantes ao exercício de 1966.

O saldo da exploração foi de 21 163 750\$58, e o saldo do exercício de 1 313 429\$23. Em comparação com as contas do exercício do ano anterior, verificou-se um aumento de 4637 contos nas receitas (mais 8 por cento); aumento de 1962 contos nas despesas (mais 5 por cento); aumento de 464 contos na renda paga à C. P., consequência da melhoria da receita; saldo de exploração superior em 2211 contos; o coefi-

foram transportados apenas 22 milhões de passageiros. Como o número destes aumentou, de então para cá, de 14 milhões (mais 64 por cento), é evidente que se torna necessário e urgente aumentar os efectivos de material circulante.

Depois, salienta o relatório:

«De 1960 para 1966 o aumento do número de viagens de assinantes mais que dobrou; é praticamente de 2,5 vezes. É óbvio que temos de proceder a nova encomenda de material circulante. Este investimento, acrescido da nova subestação a construir em S. Pedro do Estoril e do aumento das plataformas para permitir composições mais compridas, deverá andar pela casa dos 100 000 contos. Todos os investimentos que fizermos terão que estar amortizados dentro dos dez

e 10 mil em melhoramentos nas estações

ciente de exploração desceu de 61,6 para 60,24, extremamente baixo em caminhos de ferro, o que é para salientar, dada a exiguidade das tarifas.

A melhoria de 2211 contos no saldo de exploração não chegou para cobrir o agravamento das despesas de 1.º estabelecimento, que se cifrou em 6684 contos. De uma e de outro resultou uma situação desfavorável de 4473 contos em 1966. Daqui resultou não ter sido possível, como nos anos anteriores, considerar na conta do exercício a amortização das obrigações efectuadas, na importância de 6763 contos.

A Sociedade efectuou uma provisão de 5 mil contos para a compra de material circulante e obteve o saldo citado de 1313 contos, inferior em 1278 contos ao do ano anterior.

No que respeita ao movimento de passageiros, em 1966, verifica-se que viajaram 12 019 046 em

anos que faltam para o termo do arrendamento. A fórmula que nos parece mais viável para resolver o problema será a de um ligeiro aumento de tarifas, da ordem dos 25 por cento.

As tarifas actuais suportaram apenas um agravamento de 15,5 por cento nos últimos quarenta anos. São as mais baixas do País, e não são do nosso conhecimento quaisquer tarifas de transportes suburbanos tão baixas como as da linha de Cascais.»

Acrescenta-se que, talvez devido a esse facto, a remuneração do capital da empresa, depois de deduzidos os impostos pagos ao Estado, fica aquém da importância paga pelo concessionário da publicidade da linha, o que quer dizer que toda a receita proveniente do tráfego é inteiramente absorvida pelas despesas da exploração e do 1.º estabelecimento.

Assim, faz parte do plano de actividade da Com-

se for autorizado o aumento das tarifas

1.ª classe e 23 776 611 em 2.ª classe, o que dá um total de 35 795 657. Relativamente a 1965, as diferenças para mais foram, respectivamente, de 1 855 388 e 770 358, o que totaliza 2 625 746. É curioso notar que foi notável o aumento de passageiros da 1.ª classe. O aumento em 2.ª classe, em contos, foi de 1849 (mais 4 por cento) e em 1.ª classe de 2984 (mais 17 por cento), considerando-se este facto como argumento da modicidade das tarifas. É, ainda, curioso verificar que, excluídas as assinaturas semanais, que representam apenas 4 por cento do total, a receita de assinantes de 1.ª classe ultrapassa já a dos assinantes de 2.ª classe, o que parece ser um caso inédito neste tipo de transportes.

No que se refere ao material circulante e tarifas, informa o relatório que a última encomenda daquele material entrou em serviço em 1960, e nesse ano

panhia o investimento de 100 mil contos, dos quais, mais de 90 mil se destinariam ao aumento e melhoria do material circulante, e 10 mil a obras necessárias nas respectivas estações, nomeadamente a ampliação das plataformas de embarque e reforço de energia eléctrica. Mas, para isso, a Companhia vai entregar ao Ministério das Comunicações o pedido de aumento das tarifas na base de 25 por cento.

Por fim, a assembleia propôs para o saldo do exercício a seguinte aplicação:

Para Fundo de Reserva Variável, 100 contos; para dividendo ao capital, cativo de impostos, 1200 contos; para conta nova, 22 963\$53.

A assembleia ocupou-se, também, da eleição de dois secretários para a mesa da assembleia geral, eleição que recaiu nos accionistas Srs. João Fausto de Figueiredo Pereira Braga e Luís Pedro Mourisca.

Porto e Caminho de Ferro da Beira

Circulação de comboios e estações

A circulação de comboios, na linha do Caminho de Ferro da Beira, entre a Beira e Machipanda, numa extensão de 317 quilómetros, faz-se por via única, existindo neste percurso dezassete estações cujos objectivos são o «contrôle» das circulações e serviço de passageiros e mercadorias. Destas dezassete estações existiam, até há relativamente pouco tempo, apenas dez, tendo sido criadas as da Manga, Tica, Siluve, Amatongas, Cafumpe, Chimoio e Revué para maior facilidade de «contrôle» da circulação e, ainda, para movimento de passageiros e mercadorias. Outras — Beira, Gondola, Vila Pery, Garuzo, Vila Machado e Machipanda — foram remodeladas totalmente.

Como se faz a circulação

A circulação de comboios exige a utilização de sistemas adequados, de modo a permitir que a mesma se faça, nos dois sentidos, com o mínimo de demora e máxima segurança. Para tanto, há em cada estação funcionários — os factores — encarregados de orientar essa circulação cujo funcionamento se resume no seguinte: a linha encontra-se dividida em secções, limitadas por estações telegráficas, sendo a circulação dos comboios, em cada um dos troços correspondentes a cada secção, controlada pelas duas estações que a limitam.

As tripulações de todos os comboios em circulação são portadoras de «ordens de avanço», sendo este documento que as autoriza a percorrer o troço de linha a que disser respeito. As «ordens de avanço» são emitidas na estação expedidora — pelo factor — mediante autorização telegráfica da estação seguinte, nelas constando os pontos entre os quais a mesma é válida, isto é, a secção telegráfica a percorrer e os locais onde são efectuados, caso necessário, os cruzamentos ou ultrapassagens, durante o percurso.

Todo o cuidado é pouco

Evidentemente que este trabalho requer um grande cuidado e atenção da parte do pessoal encarregado, visto que qualquer erro na determinação dos locais de

cruzamento e ultrapassagem pode ocasionar atrasos de comboios. Todas as mensagens pedindo e concedendo autorização para o avanço dos comboios são transmitidas através do telégrafo, ficando os sinais de morse registados em fita, o que permite definir responsabilidades em caso de erros.

Um complicado sistema telefónico instalado na Beira pode estabelecer comunicações com todas as estações entre a Beira e Machipanda, por meio de uma rede selectiva.

Movimento das estações

Além do «contrôle» de circulação têm as estações a seu cargo o serviço de movimento de passageiros e mercadorias de que está encarregado o respectivo chefe de estação.

Atendendo ao movimento de mercadorias podemos considerar as estações da Beira, Vila Pery, Cafumpe, Vila Machado, Machipanda, Vila Manica e Gondola como as mais importantes. Se atendermos ao movimento de passageiros, podemos considerar como mais importantes as estações da Beira, Manga, Dondo, Vila Machado, Gondola, Vila Pery e Machipanda.

Como é uma estação

De uma maneira geral, as estações da linha do Caminho de Ferro da Beira — à excepção da Beira, Manga, Dondo, Vila Machado, Gondola, Vila Pery, Vila Manica e Machipanda, onde estão instaladas mais secções — são constituídas por um edifício onde há o gabinete do chefe, o gabinete dos factores, armazém e despacho de mercadorias (grande velocidade), um vestíbulo, uma sala de espera, sanitários e, ainda, por um armazém para mercadorias de pequena velocidade. Nestas estações há apenas quatro funcionários — um chefe de estação e três factores que trabalham em turnos de oito horas cada. É a cargo destes funcionários que está o movimento de passageiros e mercadorias (o chefe) e o controle da circulação de comboios (os factores).

Conservação das vias férreas mediante computador

por *A. Johnson* (Subdirector da «Railway Gazette» de Londres)

Há muito tempo que é essencial para os engenheiros que dedicam a sua actividade aos caminhos de ferro dispor de um método rápido e preciso de avaliação das irregularidades da via. Para tal fim dispõem de vagões registadores das desigualdades da via, os quais proporcionam uma indicação gráfica múltipla do recorrido. Para determinar o trabalho a realizar na via, era necessário submeter estas indicações à inspecção visual, porém este tradicional escrutínio e consequente estimativa de qualidade não proporcionava nunca predições exactas do labor a efectuar nem indicava as tendências para anomalias.

A programação de dispendiosas máquinas automáticas para a conservação da via, tais como bate-doras e traçadoras, não era, por conseguinte, tão segura como se requeria para lograr o uso mais económico possível.

Um sistema de registo da via

Para combinar um rápido registo das condições da via com uma exacta programação do trabalho, foi desenhado e patenteado pela Comissão dos Caminhos de Ferro Britânicos e uma companhia de electrónica (a Derent Electronics Ltd., de York, Inglaterra) um sistema electrónico de registo denominado «Neptuno».

O desenvolvimento deste equipamento foi empreendido pela Região do Nordeste dos Caminhos de Ferro Britânicos, e o seu nome corresponde às iniciais da sua descrição completa em Inglês: «North Eastern Electronics Peak Tracing Unit and Numerical Evaluator» (Unidade Electrónica Indicadora de Picos e Estimador Numérico do Nordeste).

O equipamento foi montado no vagão registador de irregularidades da via normalmente utilizado pelos Caminhos de Ferro Britânicos, o qual continua tirando também a tradicional carta gráfica de indicações múltiplas. «Neptuno» proporciona também uma informação impressa mediante um sistema de análises automáticas de dados.

Os movimentos mecânicos dos dispositivos traçadores convencionais convertem-se em impulsos electrónicos que se aplicam ao computador.

A informação imprime-se num rolo de papel de uns

6,3 centímetros de largura, que permite cobrir 800 quilómetros de via com um registo por cada secção de 440 metros.

Simultaneamente, obtém-se um registo em fita perfurada para poder verificar depois análises mais críticas, utilizando outra calculadora electrónica fixa, para planificar o uso de máquinas automáticas de conservação da via.

Os impulsos electrónicos gerados medem-se sobre um dado variável no caso da «flecha» (deformação da via em sentido vertical) e do «garrote» (deformação da via em sentido lateral).

Este dado variável principal elimina a necessidade de calibração do registo entre os movimentos: da pena (ponteiro) e o sistema electrónico.

Cada secção de longitude de via com 440 metros tem um número de referência, aplicando-se pontos de penalização em forma numérica quando se ultrapassam os limites de tolerância de conservação.

Sistema de estimativa por pontos

Para além da indicação visual do total acumulativo, o cômputo de pontos de defeitos conserva-se momentaneamente num «memorizador» magnético para cada um dos cinco factores seguintes: nível superior do carril direito e esquerdo, e garrote.

Em cada nova secção de longitude o operador aperta um botão do quadro, o qual faz uma marca usual na carta convencional, volta a zero a indicação visual do cômputo e actua o impressor do total de pontos para cada um dos cinco factores.

A informação impressa inclui, mesmo assim, o total de faltas dos cinco factores, com o número de referência da secção correspondente. Esta referência imprime-se também automaticamente na carta original para facilitar as comparações.

Ao avaliar as condições de conservação da via concede-se grande importância à linha do garrote, e as faltas mais graves ficam em destaque por meio de símbolos especiais, tanto na informação impressa como na carta gráfica original, além de figurar com a sua penalização numérica.

Assim, por exemplo, um defeito do tipo «garrote» compreendido entre 1,300 e 1,240 motiva a impressão de um símbolo junto ao número na informação im-

pressa, assim como na carta gráfica original de cada secção de longitude onde se encontre um ou mais destes percalços.

Durante a realização da prova, o operador não tem mais do que se ocupar com a observação das lâmpadas indicadoras para se assegurar do perfeito funcionamento do sistema electrónico. O único mando que deve accionar periodicamente é o do começo de cada secção de longitude normal.

Painel indicador da cabina

Um painel indicador iluminado situado na parte da frente da cabina, sobre o pára-brisas, mostra o total de pontos de penalização conforme se registam os defeitos. Este total volta à posição zero, ao finalizar o recolhido de cada secção de longitude. Geralmente ajusta-se o indicador para marcar o cômputo do garrote, porém apertando um comando selector pode mostrar qualquer dos cinco factores medidos. Esta facilidade permite verificar o funcionamento de todos os cômputos e efectuar comparações.

Um contador mais pequeno mostra o número de referência da secção de longitude registada no contador de faltas. Umas lâmpadas-piloto servem para indicar o funcionamento das bobines captadoras dos codificadores electrónicos.

A velocidade normal do vagão registador é de 32 quilómetros por hora, em via normal e de 8 quilómetros por hora nos cruzamentos quando comprova os cinco factores e de 64 quilómetros por hora em qualquer condição quando se regista somente o garrote.

Esta diferença na velocidade de registo tem um significado prático. Nas secções de linhas largas e de intenso tráfego, pode haver dificuldade para efectuar provas na marcha lenta do cômputo dos cinco canais.

A prática normal consiste em tomar registos completos, por exemplo, em cada seis ou doze meses, e completá-los com registos do garrote somente em outros dois ou três trimestres do ano.

Estimativa das condições médias

As escalas dos pontos de defeitos preparadas no protótipo são as seguintes: nível superior do carril direito e esquerdo; uma progressão aritmética de 3 por cada 2,54 milímetros em que se ultrapassa a estreita banda de aceitação que cobre simetricamente o dado.

Uma progressão aritmética de dois para o valor da flecha do carril direito e esquerdo.

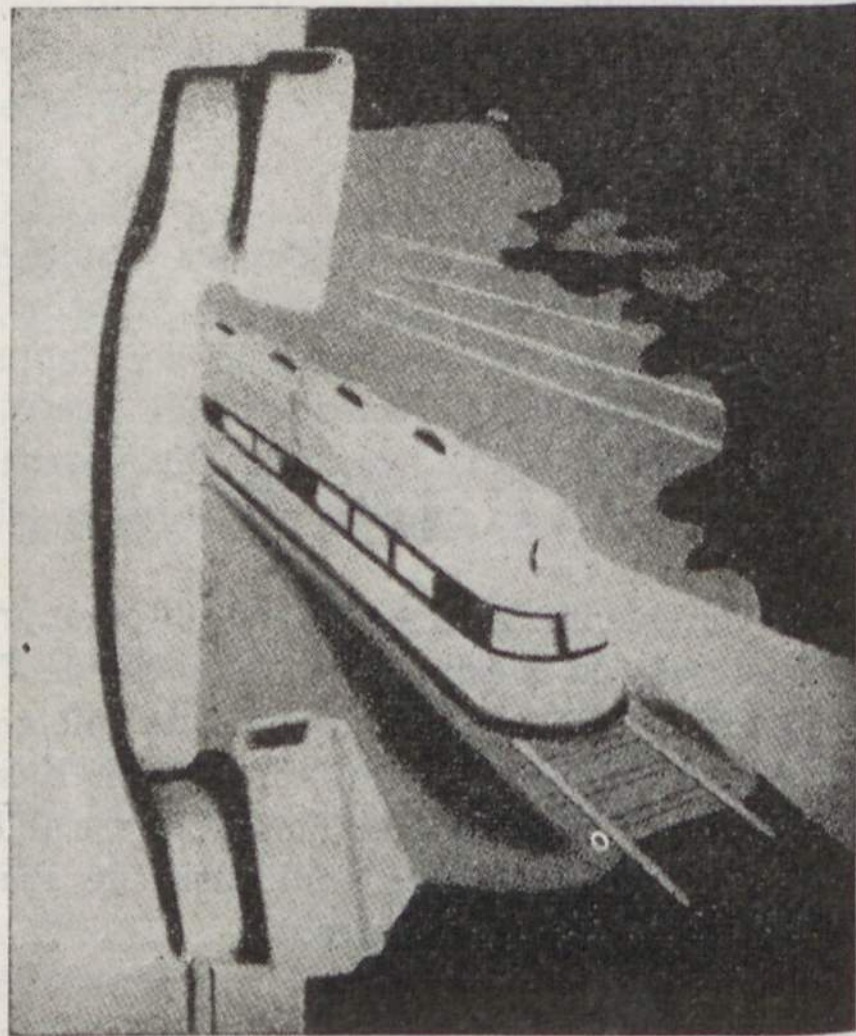
Para o garrote, tem-se vindo a utilizar até agora uma progressão geométrica, porém a experiência demonstrou que isto dá um valor numérico desproporcionado do mesmo na composição total dos cinco canais de pontos defeituosos.

Por conseguinte, decidiu-se modificar o cômputo de defeitos do garrote, invertendo a sua escala numa progressão aritmética de 9.

Deste modo, o total de faltas de garrote é comparável aos totais das flechas ou dos níveis superiores de ambos os carris, representativo do estado da via. Portanto, resulta assim um índice mais adequado das condições médias do garrote (e não um índice de deformações laterais graves ocasionais, as quais como se disse estão especialmente cobertas e constituem uma indicação mais realista das condições médias das flechas e dos níveis superiores. Esta correlação é, efectivamente, um reflexo do experimentado estatisticamente.

O protótipo «Neptuno» tem uma banda de aceitação para os cinco factores de 2,54 milímetros de cada lado do dado.

O sistema electrónico de estimação que aqui se descreve não diminui de nenhum modo o mérito do registo gráfico original que, todavia, se distribui ao pessoal de conservação da via. Com efeito, se bem que anteriormente era necessário examinar todo o registo para indicar com precisão as secções que requeriam trabalhos de conservação, a impressão da estimativa numérica mostra, agora, com antecipação, as secções da carta que devem estudar-se e reparar-se assim como uma indicação automática da prioridade do trabalho a realizar.



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro
SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.

Rua Filipe Folque, 7-1.º — LISBOA

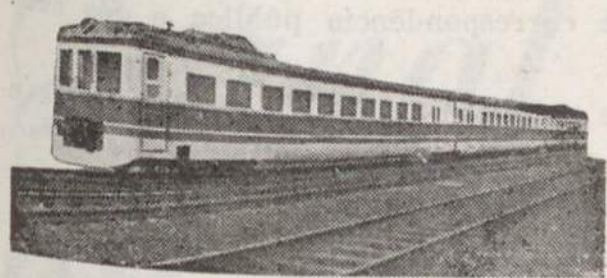
Telef. PPC 2 linhas 5 71 93

Teleg. «ERICSSON»

Rua de Camões, 93, 3.º

PORTO

Telef. PPC 2 linhas 2 92 68



Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(CONTINUAÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR)

cedentes, bem como dos juros dessas somas na razão de 5,5 % ao ano.

§ único — A empresa fica salvo o direito de reembolsar o Estado das quantias que ele tiver adiantado por virtude da garantia de juro e amortização de que tratem as condições antecedentes, podendo usar desse direito na época ou épocas que julgar conveniente.

Art.º 32.º — O Governo publicará os regulamentos e usará dos meios apropriados para verificar as receitas e despesas da exploração, sendo a empresa obrigada a franquiar-lhe toda a escrituração e correspondência.

Art.º 33.º — Concede mais o Governo à mesma empresa a faculdade de construir todos os ramais que possam alimentar a circulação da linha férrea a que se refere este contrato, precedendo o respectivo contrato especial com o Governo e sem que este pela dita construção lhe pague subsídio algum, ou lhe garanta qualquer benefício. Quando, porém, o Governo julgar necessário construir algum desses ramais e a empresa se não prestar a isso, o Governo reserva-se muito expressamente o direito de os construir ou de contratar a sua construção com qualquer empresa, nos termos que lhe aprouver.

Art.º 34.º — Quando o Governo fizer novas concessões de Caminhos de Ferro no distrito atravessado pela linha que faz objecto deste contrato ou esses caminhos sejam paralelos à mesma linha ou a atravessem ou nela venham a entroncar ou sejam prolongamento dele, a empresa não pode, por pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, não tem direito a qualquer indemnização, assim como não será obrigada a fazer qualquer despesa por causa dessas concessões e das obras a que derem lugar na sua linha.

Art.º 35.º — Quando o Governo venha a ordenar a construção de uma estrada, canal ou via férrea que atravesse a linha concedida, deverá tomar todas as medidas necessárias para que não resulte impedimento ou obstáculo à circulação desta, nem o mínimo aumento de despesa para a empresa.

Art.º 36.º — A abertura de qualquer das vias de comunicação, de que tratam os dois precedentes artigos, nas condições ali exaradas, não poderá autorizar reclamação alguma por parte da empresa.

Art.º 37.º — As empresas concessionárias de quaisquer caminhos de ferro que venham entroncar com a linha que faz objecto deste contrato, terão a faculdade de fazer circular nela as suas carruagens, vagões e máquinas sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço e pagando pelas pessoas e mercadorias uma «portagem» que, no caso de não haver acordo entre as empresas, será regulada segundo a relação entre a «portagem» e o transporte estabelecido nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições em França. Esta faculdade será recíproca para todas as linhas.

No caso em que as diversas empresas não possam acordar-se sobre o exercício desta faculdade, o Governo decidirá a questão.

Art.º 38.º — Concede mais o Governo à mesma empresa a isenção de qualquer contribuição geral ou municipal nos

primeiros 20 anos depois do começo das obras; contudo, nesta disposição não é incluído o direito de trânsito lançado sobre os preços de condução dos passageiros e mercadorias que estejam marcados nas tarifas, o qual, todavia, não excederá nunca a 5 % sobre aqueles preços. Nenhuma contribuição especial será lançada sobre a linha férrea durante a concessão.

Art.º 39.º — O Governo concede mais à empresa, durante o prazo de 5 anos, contados da data deste contrato definitivo, isenção do pagamento de direitos de importação, para os materiais destinados à construção e exploração que, como tais, são especificados nos mapas que fazem parte deste contrato e nas quantidades que nele se indicam.

§ Único — A empresa conformar-se-á com os regulamentos fiscais que forem necessários para prevenir o abuso desta concessão.

Art.º 40.º — Concede mais o Governo à empresa gratuitamente os terrenos que possuir e forem necessários para a construção e exploração da linha.

Art.º 41.º — Qualquer expropriação que a empresa houver de fazer para as obras do caminho ferro serão reguladas amigavelmente ou pelas leis respectivas, tanto gerais como especiais, de caminhos de ferro, devendo intervir o Ministério Público, para auxiliar a empresa em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor ou daquelas que venham a promulgar-se para facilitar esta expropriação.

Art.º 42.º — Concede, enfim, o Governo à mesma empresa a faculdade de desviar correntes e alterar a direcção dos caminhos, uma vez que a construção da linha férrea assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre expropriação por utilidade pública, que lhe deverão ser aplicadas e sujeitar-se à prévia aprovação do Governo.

Condições relativas à exploração

Art.º 43.º — Enquanto durar a garantia de juro o Governo decretará as tarifas de passageiros, gados e mercadorias.

Art.º 44.º — Logo que o Governo estiver embolsado das quantias que tiver adiantado em virtude da garantia de juro e amortização e dos juros correspondentes a essas quantias, serão as tarifas estabelecidas por acordo entre o Governo e a empresa, em harmonia com as que vigorarem em outras linhas portuguesas que lhes sejam comparáveis e, consecutivamente, de 5 em 5 anos, se procederá à revisão das mesmas tarifas.

§ 1.º — Na falta de acordo entre o Governo e a empresa acerca das modificações a introduzir nas tarifas, adoptar-se-ão, como máximo, os preços das tarifas das linhas férreas exploradas pelo Estado e, não as havendo, a média das tarifas das linhas portuguesas exploradas por Companhias.

§ 2.º — Qualquer modificação que em qualquer tempo se faça, será anunciada um mês de antecedência.

Art.º 45.º — São proibidos os contratos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam-se desta

disposição os transportes que digam respeito ao serviço do Estado e às concessões feitas a indigentes.

Art.º 46.º — Nenhuma alteração de tarifas, de horários ou de condições de serviços poderá ser anunciada ao público pela imprensa, nas estações ou de qualquer forma antes de obtida a aprovação do Governo.

Art.º 48.º — A recepção das taxas terá lugar por quilómetros; assim, 1 quilómetro encetado será pago como se fosse percorrido. Exceptua-se desta regra toda a distância, percorrida menor de 6 quilómetros, a qual será paga por 6 quilómetros inteiros.

O peso da tonelada é de 1.000 quilogramas.

As fracções de peso não serão contadas senão por centésimos de tonelada; assim, todo o peso compreendido entre 0 e 10 quilogramas pagará como 10 quilogramas, entre 10 e 20 pagará como 20 quilogramas e assim sucessivamente.

Art.º 49.º — O transporte de objectos perigosos ou de massas indivisíveis de peso superior a 5.000 quilogramas, não serão obrigatórios para a empresa. As condições deste transporte poderão regular-se amigavelmente entre ela e os expedidores.

Feito, porém, acordo com um, não se poderá negar a fazê-lo nos mesmos termos durante 3 meses, pelo menos, com todos os que lhe fizerem igual pedido.

§ 1.º — Todo o transporte que necessitar, pelas suas dimensões, o emprego de um ou mais vagões, pagará pela carga inteira do vagão ou dos vagões que empregar, qualquer que seja o peso a transportar.

§ 2.º — As mercadorias que, a pedido dos expedidores, forem transportadas com a velocidade dos viajantes, pagarão na razão do dobro do preço ordinário.

§ 3.º — Os cavalos e mais gado também pagarão, no mesmo caso, o dobro do preço das respectivas tarifas.

Art.º 50.º — As mercadorias, volumes, animais e outros objectos não designados nas tarifas, serão qualificados para o efeito de pagamento dos direitos de transporte, nas classes com as quais tiverem maior analogia. Esta classificação será feita pela empresa, de acordo com os fiscais do Governo, com recurso para o Ministério das Obras Públicas.

Art.º 51.º — Todos os objectos (excepto os preciosos especificados na tarifa) que pesarem menos de 10 quilos, serão designados como objectos de recovagem.

Art.º 52.º — Todo o viajante cuja bagagem não pesar mais de 30 quilogramas não terão a pagar pelo transporte desta bagagem aumento algum de preço além daquele que dever pagar pelo seu lugar.

Art.º 53.º — Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

Art.º 54.º — Os empregados do Governo que forem incumbidos da fiscalização dos caminhos de ferro ou da cobrança da contribuição lançada sobre os preços de transporte ou da fiscalização sanitária das linhas, deverão transitar nela sem pagar quantia alguma.

Art.º 55.º — A empresa fica obrigada a pôr à disposição do Governo, por metade dos preços das tarifas gerais, todos os meios de transporte estabelecidos para exploração do caminho de ferro, quando ele precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha férrea.

Art.º 56.º — A empresa fica obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.º — Transporte em qualquer comboio que a Direcção Geral dos Correios, Telégrafos e Faróis designar, das ambulâncias postais e dos empregados que manipulem a correspondência;

2.º — Concessão, nos comboios em que não haja ambulâncias postais, de dois compartimentos de 2.ª classe para

transporte de malas de correspondência pública e dos seus condutores;

3.º — Transporte do material dos Correios, Telégrafos e Faróis;

4.º — Limpeza externa das ambulâncias postais;

5.º — Transporte de empregados da Direcção Geral, em serviço de inspecção e fiscalização de Correios, Telégrafos e Faróis;

6.º — Licença para colocação das linhas telegráficas do Governo nos postes ou apoios das linhas telegráficas da via férrea.

Art.º 57.º — O número de viagens por dia será fixado pela empresa, de acordo com o Governo, segundo as necessidades da circulação.

O máximo e mínimo da velocidade dos comboios ordinários de viajantes e mercadorias e dos comboios extraordinários, bem como a duração do trânsito completo, serão sujeitos às regras de polícia, para segurança pública, que o Governo tem o direito de estabelecer, ouvida a empresa.

Art.º 58.º — Todo o comboio ordinário de viajantes deverá conter, salvo os casos imprevistos de extraordinária concorrência, carruagens de todas as classes em quantidade suficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar lugar.

Art.º 59.º — O uso do telégrafo eléctrico será gratuitamente permitido ao Governo para os despachos oficiais e aos particulares mediante os preços de uma tabela estabelecida pela empresa de acordo com o Governo.

Condições relativas ao depósito, prazo para os estudos e construção, penas convencionais, legislação, aplicação e outras estipulações

Art.º 60.º — O depósito definitivo de 360.000\$000 réis, que a empresa efectuou, para servir de caução a este contrato definitivo, só poderá ser levantado quando a empresa tenha feito obras no valor do seu depósito, passando essas obras a servir de caução.

§ Único — A empresa, se efectuar o depósito em títulos de dívida pública, terá direito a receber o juro desses títulos; se o efectuar em dinheiro, ser-lhe-á abonado o juro de 5 % ao ano.

Art.º 61.º — Os estudos e trabalhos técnicos do traçado e das obras de arte serão feitos pela empresa e submetidos à aprovação do Governo no prazo de um ano, a contar da data deste contrato definitivo.

§ Único — Os projectos das obras não serão aprovados sem que sobre eles seja ouvido previamente o Ministério da Guerra.

Art.º 62.º — A construção do Caminho de Ferro da Beira Baixa começará dentro do prazo de 60 dias, a contar da data da aprovação do projecto pelo Governo, devendo estar concluídas as obras e a linha férrea em estado de circulação, com todo o seu material fixo e circulante e dependências, dentro do prazo de 4 anos, a contar da mesma data.

Art.º 63.º — Se a empresa não apresentar os estudos ou não começar os trabalhos nos prazos fixados, perderá o depósito efectuado.

§ Único — Se tendo a empresa apresentado os projectos, o Governo entender que eles devam ser absolutamente rejeitados ou modificados em parte, dará conhecimento à empresa da sua deliberação e lhe fixará, ouvida a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, novo prazo, dentro do qual ela deva corrigir os estudos nos termos ordenados.

(Continua no próximo número)

Jornal da Quinzena



Foi adjudicado por 311 contos o edifício para o Posto de Turismo a construir em Vila Real de Santo António, próximo dos serviços alfandegários, numa zona não urbanizada e que, por essa razão, tem um péssimo aspecto, notado imediatamente pelos turistas que entram no nosso País por aquela fronteira.

O novo edifício não só aformoseará o local, como também ficará dispondo dos meios indispensáveis para facilitar informações turísticas aos estrangeiros que atravessam esta vila raiana.



No salão nobre dos Paços do Concelho de Santarém foi entregue a «Medalha de Oiro da Cidade de Santarém» ao jornalista dr. Virgílio Arruda, director do «Correio do Ribatejo», jornal que comemorou mais um aniversário. O homenageado fez uma conferência, no mesmo salão, sobre «Portugal no Mundo».



Um inquérito efectuado em todos os países do mundo revela que a difusão dos filmes representando cenas e ambientes italianos contribuem notavelmente para o movimento turístico estrangeiro.

Deste inquérito, resulta ainda que 8 %, aproximadamente de turistas que visitaram a Itália, foram atraídos pela visão de filmes italianos exibidos nos cinemas de todo o mundo.



Tendo por objectivo essencial a divulgação da língua, da cultura e de variados aspectos da vida portuguesa, numerosos suecos amigos e admiradores de Portugal, bem como muitos portugueses residentes na Suécia, acabam de constituir uma agremiação a que deram o nome de Sociedade Sueco-Portuguesa.

Na fase preparatória da associação, orientada pelo eng.º sueco Carl Nordstrand, pelo jornalista César Faustino, director do Centro de Turismo de Portugal, e pelo comerciante português Carlos Machado, fixado na Suécia, foi feita uma consulta a todos os eventuais interessados em ser membros desta colectividade, que pretende intensificar as relações entre os dois países.

A sessão inaugural dos trabalhos da associação foi presidida pelo Embaixador de Portugal em Estocolmo, Dr. João Rodrigues Affra, acompanhado de sua esposa, e na última reunião da Sociedade Sueco-Portuguesa estiveram já presentes 110 pessoas. Nessa reunião foi servido um jantar típico português e projectaram-se diversos filmes sobre Portugal, cedidos pelo Centro de Turismo.



Efectua-se no próximo dia 30 de Abril em Lisboa o IV Encontro da Imprensa Não-Diária do Sul do País, em que participarão os jornais e revistas dos distritos de Beja, Elvas, Évora, Faro, Lisboa, Portalegre, Santarém e Setúbal. A comissão organizadora, constituída pelos jornalistas Custódio Vieira,

António Correia, Adérito Cabral e Jorge Ramos, preparou já o programa do Encontro, que conta com o patrocínio do SNI e de outras entidades oficiais, e do Grémio da Imprensa Nacional e da Imprensa Regional. Foram recebidas centenas de adesões, figurando entre as da Imprensa da capital as revistas e jornais «Rodoviária», «Os Transportes», «Cartaz», «Lisbon Courier», «O Volante» e «Cooperação e Cultura». Estarão presentes delegados de «O Motorista» e da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», como observadores.



Acompanhado do secretário-geral do seu Ministério, sr. F. G. Barrie, é esperado brevemente em Lisboa o senador J. de Klerk, ministro da Informação da África do Sul, que também sobraça a pasta da Educação, das Artes e Ciências.

Além de Portugal, o estadista sul-africano visitará outros países europeus e os Estados Unidos da América e o Canadá.

A visita relaciona-se com as actividades do Ministério da Informação no estrangeiro, tendo como objectivo principal investigar a orgânica do funcionalismo e métodos utilizados, bem como solucionar possíveis problemas afectos ao desempenho das suas funções. Igualmente determinará se todos os serviços de Informação se encontram coordenados de maneira adequada com outros departamentos representados no estrangeiro, no sentido de assegurar o maior rendimento a bem da República.



Passam a circular a velocidades compreendidas entre os 130 e os 150 quilómetros horários os comboios italianos, no trecho compreendido entre Vibonatti e Sapri, na linha de Battipaglia a Reggio di Calabria.

O melhoramento deve-se, em grande parte, à entrada em funcionamento de uma via dupla binária, que importou em mais de dez milhões de liras.



A magnífica sala do Clube Ferroviário de Portugal, instalado na Rua de Santa Apolónia, vai tornar-se pequena, na noite de 1 de Abril próximo, com a realização de «A grande Noite da Primavera», em que, além de vários números de variedades, se realizará a eleição da «Rainha dos Ferroviários».

Estarão presentes ao concurso gentis representantes dos centros ferroviários de Lisboa, Porto, Entroncamento, Barreiro e Figueira da Foz.



Alinhando com uma companhia de aviação que criou o Prémio Governador-Geral de Angola, facultando o transporte gratuito desde aquela província ultramarina ao aeroporto de Lisboa, a elementos que pratiquem actos de heroísmo, a C. P. concedeu ultimamente numerosas viagens gratuitas a oficiais e soldados, combatentes no Ultramar, e que se encontram na metrópole.

Nos pavilhões da Junqueira

Primeiro Salão Internacional de Material Náutico, Aeronáutico e de Campismo

Decorrerá de 10 a 19 do corrente, nos pavilhões expositivos da Junqueira, o primeiro salão internacional de material náutico e aeronáutico e de campismo, a que foi dado a designação de Nauticampo-I. Trata-se de mais uma relevante iniciativa da Associação Industrial Portuguesa e constitui como que uma emanção dos sectores respectivos da Feira Internacional de Lisboa, que são assim destacados por forma autónoma.

A propósito da promoção de Nauticampo — certame de periodicidade anual — convém apontar o facto de Portugal continental dispor de uma linha de costa de 845 quilómetros, recortada por magníficas praias e ancoradouros fáceis, e de reunir, assim, todas as condições essenciais para uma rápida expansão dos desportos náuticos. Também a prática do campismo aumenta entre nós, dia após dia, devido a condições climáticas favoráveis e a outros atractivos naturais, sem esquecermos o esforço desenvolvido com o objectivo de se demarcarem parques modernos e eficientes para receber os campistas portugueses e estrangeiros.

Por outro lado, o surto de turismo que se verifica em Portugal é cada vez mais acentuado e progressivo — e havemos de preparar, em todos os sectores, as condições indispensáveis para se receberem condignamente os fluxos de visitantes, vindos de diferentes latitudes, muitos dos quais são apaixonados praticantes de desportos náuticos ou de campismo. Deve ainda pôr-se em relevo a indispensabilidade de oferecermos ao

turista que nos visita óptimas condições de recepção e alojamento, bem como recreações diurnas e nocturnas. Ora uma das recreações mais válidas que poderemos proporcionar aos nossos visitantes são exactamente os desportos náuticos: vela e motonáutica, canoagem e remo, pesca e caça submarina, natação e esqui aquático, entre outras modalidades mais conhecidas e apreciadas.

No âmbito de Nauticampo-I enquadram-se, portanto, os seguintes sectores, que deixaram de ser incluídos na Feira Internacional de Lisboa (período de Junho):

Aeronáutica — Aeronaves de recreio, respectivos equipamentos de bordo e acessórios;

Materiais de construção — Quando aplicados à construção, reparação ou conservação de embarcações de recreio, caravanas, etc.;

Construção naval — No que se refere à navegação de recreio, incluindo as embarcações de madeira, pneumáticas ou de fibra, à vela e a motor, respectivos motores, instrumentos náuticos e acessórios e equipamento de bordo;

Brinquedos — Modelismo de barcos e aviões, respectivas miniaturas e telecomandos;

Artigos de desporto e turismo — Caravanas, atrelados, artigos de caça e pesca, tendas e acessórios para campismo, exploração submarina, esqui aquático, etc.; e

Veículos de transporte — Carburantes e lubrificantes, bicicletas e motociclos, acessórios para caravanas, etc.

Skal Clube de Lisboa

Os novos Corpos Gerentes para o biénio 1967/1968

Sob a presidência do Sr. Dr. Bernardo Mendes de Almeida (Conde de Caria) realizou-se a assembleia-geral ordinária do Skal Clube de Lisboa, que reuniu grande número de associados e figuras gradas da indústria turística.

Antes da ordem do dia, o senhor presidente anunciou que o «Prémio Skal 1966» — uma taça de prata oferecida por Madame Marquet — fora atribuída ao Sr. Eng.º Alfredo Vaz Pinto, pela acção desenvolvida por uma empresa em prol do turismo nacional, não só com o incremento dado à expansão das suas linhas aéreas mas também pela vasta propaganda do País desenvolvida. A entrega daquele prémio, em sessão solene, será efectuada no próximo mês de Abril.

Entrando-se na discussão do relatório e contas, foi aprovada uma proposta de saudação às entidades oficiais do turismo e à imprensa e um voto de louvor à direcção cessante. Salientou-se o desenvolvimento que os Skal Clubes vão regis-

tando em todo o mundo e apresentou-se o facto de se encontrarem constituídos em Portugal, além do de Lisboa, os do Porto, Lourenço Marques e Funchal. Depois de várias considerações sobre a realização de Congressos Internacionais, como elemento de fomento turístico, procedeu-se à eleição dos corpos gerentes para o biénio 1967-68, que ficaram assim constituídos:

Assembleia geral — Presidente, Conde de Caria; vice-presidente, Dr. Fernando de Mello Moser; secretesários, Dr. Ruy Leitão e António Foerster.

Direcção — Presidente, Luís F. Trigueiros; vice-presidente, Fernando Andresen Guimarães; Jean Mulders, Mário Basto, D. Zita Taborda, Hermínio Simões, A. Buisson, A. Pereira e Dr. Moura Neves.

Conselho fiscal — Presidente, Teodoro dos Santos; Prof. Eng.º Augusto Pinto Clara, Aragão Pinto e Bettencourt Rodrigues.

A PORTA DOS GRANDES LUCROS

É-LHE ABERTA PELA empresa predial

Nortenha

PONDO AO V/DISPOR TODA
A COMPETÊNCIA NA

COMPRA E VENDA DE **Propriedades**

COLOCAÇÃO DE **Capitais**

PORTO·LISBOA·COIMBRA



Caminho de Ferro de Benguela

II

Oficinas

A manutenção daquele material circulante é assegurada por oficinas que funcionam anexas aos Depósitos de Máquinas (Lobito, Cubal, Nova Lisboa e Lubo) e às Reservas de Máquinas (Benguela, Silva Porto, Mnhangó e Teixeira de Sousa), assim como pelas Oficinas Gerais, em Nova Lisboa. Estas formam o mais completo e vasto parque oficial de Angola, provido de moderníssimas máquinas-ferramentas.

É também, com os seus 1100 homens, a maior concentração operária de Angola.

A eficiência das Oficinas Gerais do C. F. B. é comprovada pelo facto de ali se efectuarem todas as reparações, por delicadas ou complexas que sejam. Outra circunstância a confirmar a eficiência dos seus operários, é a receptividade geral à prevenção dos acidentes de trabalho, nos quais se conseguiu ali um índice baixo.

A energia que acciona as Oficinas provém de uma barragem que a Companhia construiu no Cuando, a 20 quilómetros de Nova Lisboa. Trata-se de uma interessante obra de engenharia hidráulica e a primeira que se construiu em Angola. A capacidade actual da albufeira é de 14 000 000 m³, sendo de 14 metros a altura da barragem e de 36 o desnível da queda.

Comunicações

O C. F. B. dispõe de sistemas privativos de comunicações, quer telefónicos quer telegráficos. Além do sistema telefónico tradicional, utiliza aparelhos radiofónicos emissores-receptores.

Abastecimentos

O manter uma actividade tão complexa exige em armazém existências volumosas. Por exemplo, o valor médio das existências em depósito no ano de 1965 foi de 121 000 contos, sem contar as lenhas.

Outro índice deveras expressivo é-nos dado pelo volume de aquisições efectuadas no mesmo ano:

Em Angola	94 600 contos
Na Metrópole e outros territórios nacionais	29 000 »
No estrangeiro	36 000 »

A incidência de tais aquisições, segundo as proveniências, diz bem do contributo que o Caminho de Ferro de Benguela dá ao desenvolvimento do comércio e indústria angolanos.

Combustíveis — Plantações

Das locomotivas do C. F. B., umas queimam carvão, outras fuel-oil, outras lenha. No troço Lobito-Benguela é adoptado o carvão; no de Benguela ao Cubal, o fuel-oil; no restante percurso, geralmente o combustível é lenha. Esta é produzida pelas plantações da própria Companhia que possui 93 000 000 de eucaliptos, facto que dá ao Caminho de Ferro de Benguela o primeiro lugar do mundo inteiro entre as companhias plantadoras. A área plantada até 1966 totaliza cerca de 37 000 hectares.

São considerados modelares os Serviços de Florestas.

Os consumos de 1965 nas suas locomotivas foram os seguintes:

Lenha	369 108 t
Carvão	7 952 t
Fuel-oil	20 930 kl
Gasóleo	265 kl

A exploração da linha só em 1948 cobriu as despesas do exercício. Os accionistas do Caminho de Ferro de Benguela só em 1954 tiveram o primeiro dividendo, ou seja mais de 50 anos após a fundação da Companhia.

Dos lucros verificados, participa nos últimos anos o pessoal da Companhia.

Em salários, participações dos empregados nos lucros, gratificação ao pessoal braçal, abono de família, subsídios de alojamento, passagens à Metrópole por licenças graciosas do pessoal e famílias, etc., pagou o C. F. B., em 1955, mais de 288 000 contos.

Em dividendos, contribuições, impostos, etc., o Caminho de Ferro de Benguela fez entrar nos cofres do Estado, em 1965, um montante da ordem dos 60 000 contos.

Para a balança de pagamentos da província contribuiu o C. F. B. no mesmo ano com uma entrada de divisas superior a 240 000 contos.

Orgânica

O Caminho de Ferro de Benguela é uma Companhia Anglo-Portuguesa, com sede em Lisboa, Comité em Londres e Direcção-Geral no Lobito.

O grande accionista da Companhia é a Tanganyika Concessions Limited. Nos termos da concessão, o Estado Português tem 10 por cento das acções liberadas.

Pessoal

Conforme se discrimina no quadro seguinte, ascendia a mais de 14 000 o número de empregados do C. F. B. em Angola em 31 de Dezembro de 1965, todos de nacionalidade portuguesa. A diversidade das suas funções e a dispersão em que estas têm de exercer-se ao longo da linha, cria problemas complexos de habitação, assistência e outros.

A todos procura a Companhia ocorrer o melhor possível, disso resultando uma obra de extraordinárias proporções.

Número de agentes:

Do pessoal superior	112	
Do pessoal subalterno	3 821	
Do pessoal serventuário	10 264	14 197

Número de pessoas de família:

Do pessoal superior e subalterno	11 440	
Do pessoal serventuário	21 100	32 540
População do C. F. B.		46 737

Assistência

Em assistência médico-sanitária, o Caminho de Ferro de Benguela despendeu em média cerca de 18 000 contos em cada um dos últimos quatro anos.

A assistência sanitária é prestada através de quatro hospitais privativos (existentes no Lobito, Cubal, Nova Lisboa e Luso) e várias ambulâncias e postos instalados nos locais de maior densidade populacional. Os serviços são assegurados por 29 médicos (dos quais nove são privativos), 106 enfermeiros de ambos os sexos e de várias categorias, 3 estomatologistas e 188 empregados de diferentes categorias e profissões.

Acção social

No intuito de incentivar a promoção social dos empregados de categorias mais modestas, a Companhia instalou Centros Sociais no Lobito, Cubal, Nova Lisboa, Silva Porto, Luso e Teixeira de Sousa. Centros esses assistidos por 97 empregados dentre os quais mencionaremos: 17 agentes sociais de diversas categorias, uma educadora infantil, 5 professores de ensino primário e 2 professores de ginástica. Existem Casas de Trabalho para o ensino de corte, costura e bordados. Praticam-se frequentes visitas domiciliárias com o objectivo de acompanhar a evolução da mulher na actividade doméstica, na higiene, melhoria e arranjo do lar.

Não podia a Companhia ficar indiferente à instrução profissional do seu pessoal, e assim, além de um curso de valorização profissional para o pessoal de estações e comboios, que mantém ininterruptamente desde 1962, promove todos os anos uma série de cursos práticos ou de divulgação, de duração limitada, de matérias de maior interesse para a actividade de cada qual.

Especialmente destinado ao pessoal e suas famílias, edita uma publicação mensal intitulada «Boletim do C. F. B.», formativo, informativo e recreativo.

Anualmente e como demonstração de apreço pelo papel que os seus ferroviários desempenham na vida de Angola, é celebrado em 26 de Maio o «Dia do C. F. B.».

Para recreio e cultura do pessoal, a Companhia dispõe de um serviço itinerante de cinema (16 mm) e de um veículo que percorre a linha levando montadas Exposições de Fotografia e outras.

O pessoal do C. F. B. tem Caixa de Previdência privativa, cujo regulamento foi recentemente reorganizado.

Subvenções a clubes

Nas localidades mais importantes da linha (Lobito, Cubal, Nova Lisboa e Luso) o pessoal dispõe de clubes subvencionados pela Companhia e instalados em magníficas sedes construídas totalmente por esta. Em tais clubes podem também inscrever-se indivíduos não ferroviários.

Em meios ferroviários onde a medida se justifique, o C. F. B. instala as chamadas Casas do Pessoal, que correspondem a pequenos clubes. Já os há em Silva Porto e Muhango.

★

Se é certo que o desenvolvimento do porto do Lobito resulta em grande parte da linha do Caminho de Ferro de Benguela, o facto é que este beneficia da posição do porto do Lobito, que é realmente privilegiada relativamente à África Central.

O quadro seguinte é eloquente:
Do Lobito a

Tenke	1 870 km
Bukama	2 088 »
Port Francqui	3 211 »
Elisabethville	2 107 »
Bulavaio	3 227 »
Salisbúria	4 108 »
Beira (Moçambique) ...	4 710 »

Por outro lado, convém anotar as seguintes distâncias em milhas:

Londres-Lobito	5 063
Londres-Cabo	6 127
Londres-Beira	7 642
Cabo-Elisabethville	2 309
Beira-Elisabethville	1 618

As suas singulares condições naturais, o porto do Lobito alia uma orgânica e um apetrechamento que asseguram excelente serviço. Dispõe de silos para cereais (23 000 toneladas de capacidade) e amplos parques para minérios. Quer estes quer os cereais podem ser carregados para os barcos, mecanicamente, à razão de 400 toneladas por hora.

A «via-Lobito» é, pois, o caminho natural e mais económico do Centro de África para o Atlântico. Porto do Lobito e Caminho de Ferro de Benguela completam-se como se, para desempenharem a sua função, fizessem parte de um todo.

A acção fiscalizadora do Estado sobre o Caminho de Ferro de Benguela cabe aos Serviços de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Angola. Em 63 anos de vida do C. F. B., jamais houve qualquer incidente que exigisse atitudes severas por parte do Governo: as relações são de absoluta correcção e bom entendimento, o que traduz a elevação ética da Companhia.

(Continua)

O caminho de ferro ligará dois Continentes pelo estreito de Gibraltar

O projecto já está concluído. Falta só torná-lo numa realidade. O comboio atravessará o Estreito de Gibraltar. Será a maior obra de engenharia de todos os tempos: dois continentes unidos por uma ponte e ligados pelo caminho de ferro. Seria a linha ferroviária mais fabulosa do mundo estendida sobre vinte e cinco quilómetros de mar — um mar turbulento e variável como é o Mediterrâneo, e as águas do Atlântico. Os comboios espanhóis entrariam e sairiam do continente africano com a mesma facilidade com que atravessam hoje cada província de Espanha. A Europa e a África ficariam para sempre unidas, tudo graças a uma obra gigantesca de engenharia. Autor do projecto: o engenheiro espanhol Alfonso Boeuf.

O plano, com todos os pormenores e a respectiva maqueta, foi apresentado aos governos de Espanha e de Marrocos.

É um trabalho de extraordinária importância com características universais. Unir dois continentes e fazer passar um comboio sobre vinte e cinco quilómetros de mar, não é tarefa fácil.

O projecto levou muitos anos a elaborar. Só a construção da maqueta e a solução dos problemas

provocados pelo traçado da ponte sobre o mar, abrangem sete anos. Para início dos trabalhos seria necessário construir dois estaleiros, um na margem espanhola próximo de Tarifa, e outro em Marrocos, muito perto de Tânger. Anteriormente foram apresentados outros projectos semelhantes por alguns engenheiros espanhóis, que nem sequer chegaram a ser considerados pela infinidade de problemas que implicavam.

A ponte não é recta, mas curva, o que neste caso significa simplicidade na execução, dado que os problemas que o terreno oferece no Estreito de Gibraltar são extremamente complicados: diversas escalas de profundidade, depressão de terreno, etc. Depois de longos anos de estudo, o engenheiro Boeuf conseguiu localizar os pontos do Estreito em que a profundidade é menor. Deste modo, calculou que cada pilar que sustenta a ponte terá de altura mais de 350 metros.

A construção da ponte importaria em dez mil milhões de pesetas. Teria duas vias de circulação rodoviária e, como dissemos, uma via ferroviária dupla.

Um projecto ambicioso — e de incalculáveis benefícios para a economia dos dois continentes.

Uma via dupla de 25 km sobre a superfície do mar

Ao ritmo de um barco por semana 800 vagões encaminham-se para a Zâmbia

Como oportunamente se divulgou, a Zâmbia fez uma importante encomenda de vagões de relativamente reduzida tonelagem (e dizemos reduzida porque o C. F. B possui unidades que suportam cinquenta toneladas, entre os vários modelos dos seus 1600 vagões), ora em trânsito pelo porto do Lobito.

Esse movimento processa-se à média de um barco por semana. Temos, assim, que para o efeito já escalaram o porto os navios «Heyiju», «Katura» e «Nittyu», sendo aguardado na próxima semana o «Sakura».

O desembarque dos vagões demora, em média, quatro dias para colocar sobre os carris as oitenta unidades que cada cargueiro transporta. Essas ope-

rações são assistidas por técnicos japoneses, cujo país é o fornecedor deste material, e têm o concurso dos ferroviários nacionais, uma vez que muitos dos vagões não trazem os «bogies» já fixos.

Desde modo, oitocentos vagões se encaminham para a Zâmbia, levando já no seu bojo o carvão de pedra de que aquele país carece.

Os técnicos japoneses manter-se-ão no Lobito até à total entrega da encomenda

Chegou a momento da desenuolvementa turística da Ilha da Madeira entrar na fase de execução

afirmou o Eng.º Álvaro Roquete

No Palácio Foz, tomou posse do cargo de presidente de delegação de Turismo da Ilha da Madeira, o Arq. Carlos Lameiras que desempenhava, até aqui, as funções de chefe da repartição de actividades turísticas do Comissariado de Turismo.

Presidiu ao acto o Eng.º Álvaro Roquete, comissário do Turismo, e a ele assistiram amigos e colegas do empossado, deputados e entidades representativas da Ilha da Madeira.

Usou da palavra, em primeiro lugar, o Arq. Carlos Lameiras para agradecer a escolha do seu nome para aquele cargo, salientando que o bom êxito da sua tarefa só poderá surgir mercê dos esforços de boa vontade e dedicação, e acentuou que «nestas circunstâncias, terá — antes de elaborar planos e programas — de cativar esforços humanos e reunir matéria para uma acção útil».

Falou, por fim, o Eng.º Álvaro Roquete. Depois de recordar que se havia conferido à «Madeira uma alta prioridade no âmbito de um plano geral para o desenvolvimento turístico do País», afirmou:

«Organizados que foram os estudos preliminares sobre o aproveitamento turístico da Madeira e outros trabalhos subsequentes respeitantes a zonas específicas do arquipélago — de

que é exemplo Câmara de Lobos — e tendo em conta as medidas já tomadas no sector da preparação profissional, do que resultou a criação da Escola Hoteleira cuja instalação se encontra em curso, entende-se ter chegado o momento da passagem a uma fase executória.

«As atribuições específicas da Delegação do Turismo da Madeira traduzem-se no importante papel de orientação e coordenação, a fim de que o exercício das actividades locais ligadas ao turismo se encaminhe no sentido de oferecer, para a valorização turística do País, a maior utilidade e rendimento. Esta acção deve paralelamente realizar-se com a preocupação dominante de tornar cada vez mais conhecidos os meios que a Administração Central tem vindo a facultar para o rápido crescimento do turismo madeirense.»

Assinalou, a propósito, a acção desenvolvida pelo Fundo de Turismo, relativamente à Madeira, no período de 1956 a 1966, o qual se traduziu numa quantia quase seis vezes superior à que arrecadou no mesmo período, das receitas da Delegação. Acrescente-se que todas as solicitações de financiamento para empreendimentos hoteleiros na Madeira, com programas de reconhecido mérito, foram satisfeitas, não obstante as limitações dos créditos disponíveis.

PINTO DE MAGALHÃES, LDA.

BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 2 01 33 P P C/A

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 37 00 21/8

Telegramas: AUGAFO

Dependências urbanas em Lisboa:

Avenida de Roma, 26-B — Telefone: 71 21 08

Praça Paiva Couceiro, 12 — Telefone: 83 47 24

AMARANTE — ARCOS DE VALDEVEZ — CHAVES — COVA DA PIEDADE — ELVAS — ERICEIRA —
FÁTIMA — MALAPOSTA — PENICHE — TOMAR — VILA DA FEIRA — VILA REAL DE SANTO
ANTÓNIO — VILA REAL (Trás-os-Montes)

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondente no Brasil:

BANCO PINTO DE MAGALHÃES

RIO DE JANEIRO — SÃO PAULO

Turismo de Inverno na Roménia

A estância de montanha de Poiana Brasov é, nesta temporada, um dos principais pólos de atracção turística da Roménia, com pistas de esqui, bar, biblioteca com volumes nas principais línguas universais, e restaurante. A partir da estância termal há excursões aos velhos mosteiros do Norte da Moldávia.

Um pavilhão para os coches da Casa Real de Espanha

Perto do Palácio do Oriente, de Madrid, no meio do extenso e cuidado parque chamado Campo do Mouro, levantar-se-á em breve um edifício isolado naquele recinto: um pavilhão para coches reais.

Até agora, a variada colecção de carruagens reais, cerca de meio cento, exibiam-se ao público no chamado Pavilhão das Camélias. Mas, visto que os carros reais necessitavam, para maior realce, de melhor ambiente, o Património Nacional de Espanha, resolveu construir novo pavilhão.

No projecto, foram consideradas duas coisas: ambiente perfeito para os coches, na sua maioria dos séculos XVIII e XIX, e maior capacidade na menor superfície.

Um túnel que custará

Na continuação da auto-estrada que, pela fronteira norte da Itália com a Áustria, se ligará à auto-estrada do Sol, vai ser projectada a construção de um novo túnel sob os Alpes, entre Colle Isarco (Alto Adige), e Steinach (Tirol), o qual terá o comprimento de 15 330 metros e será o maior túnel rodoviário do Mundo.

Esta grande obra, para a qual se prevê uma despesa de 84 milhões de liras (cerca de 13 500 000 contos), terá uma enorme importância para o tráfego

No ano 2000 a terra terá 6130 milhões de habitantes

A população do Mundo atingirá 6130 milhões de habitantes no ano 2000, segundo um estudo publicado pela O. N. U. e da autoria do departamento da população do Secretariado da Organização Internacional.

Esta cifra é superior em 160 milhões à que havia sido prevista, num estudo idêntico, há dois anos.

Segundo as novas previsões, a população da China continental situar-se-á naquele ano, «entre 900 e 1400 milhões de habitantes, de acordo com a evolução das tendências actuais», e a da U. R. S. S. cifrar-se-á em 353 milhões.

Salienta-se no mesmo estudo que a proporção da Europa na população mundial, «tenderá a diminuir» até ao fim do século, ao passo que a dos países em vias de desenvolvimento, que era de 67 por cento em 1960, atingirá 76 por cento no ano 2000.

Turismo em Lourenço Marques

Enquanto em 1965 se haviam registado cerca de 190 000 contos na totalidade da receita do turismo, em 1966 atingiu-se aproximadamente 235 000 contos.

As saídas mantiveram-se quase idênticas, com 218 842 e 218 747 contos, em 1965 e 1966.

Prevê-se na Imprensa que, com o fundo de turismo, recentemente criado, o movimento de entradas na receita tenda a aumentar.

3 milhões e meio de contos

turístico entre a Itália e os países a norte, particularmente a Áustria, confinante nessa fronteira, e a Alemanha muito próxima dela. Esse túnel, com efeito, tornará extremamente favorável a circulação rodoviária entre a península italiana e os países da Europa Central.

Só dos dois acima mencionados — a Áustria e a Alemanha — chegam anualmente à Itália cerca de 8 milhões de turistas.

Na Cidade do Cabo

um clube para 10 mil portugueses

Quem sabe alguma coisa de concreto sobre os 10 000 portugueses da Cidade do Cabo, que constituem a maior comunidade estrangeira da cidade? Será que alguém se preocupa em aprender português da mesma forma que aprende italiano ou espanhol?

«Com certeza que sim!» — disse alegremente o Sr. José dos Santos Gomes, presidente da Associação Portuguesa da Cidade do Cabo, que acrescentou, ouvido pelo jornal *The Star*: «Temos 14 sul-africanos nas nossas classes semanais.» O seu grande entusiasmo dirige-se agora para o centro social, cultural e desportivo, que será construído, em Rugby, no próximo ano e que importará em 3600 contos.

Os portugueses nunca foram pessoas amigas de mudar de ideia ou ambiente.

Orgulham-se do seu país; sentem-se gratos pelo facto de terem sido aceites e pela amizade que os seus vizinhos sul-africanos lhes dedicam.

Para mostrarem o seu desejo de permanência e, ao mesmo tempo, para manterem os seus laços com Portugal, os portugueses da Cidade do Cabo vão fundar um clube.

A realização será um verdadeiro trabalho de equipa, um esforço partilhado por toda a comunidade. Até agora, já foram obtidos 1600 contos, provenientes de diversas origens, incluindo o patrocínio do governo português.

Mais adiante, afirmou:
«Disporemos de um salão, um restaurante, campos de jogos e salas de aula, onde continuaremos a dar as nossas lições de português.
«Essas lições serão dadas aos nossos próprios miúdos, de modo a não perderem a prática. Os meus netos falavam bem o português há um ano, mas agora que foram para a escola começaram a ter dificuldade em exprimir-se na nossa língua.

A certo passo esclareceu:
«A maior parte das pessoas pensa que todos os portugueses possuem peixarias ou cafés, mas não é assim. É certo que há alguns que se dedicam a esses negócios, mas também há muitos carpinteiros, mecânicos, electricistas, etc.
São poucos os da segunda ou terceira geração que se registam no consulado de Portugal; a grande maioria adopta a nacionalidade sul-africana» — concluiu.

(Do jornal «The Star»)

Caminho de Ferro

de Angola

Construídas em Birmingham, pela Metropolitan-Cammel Ltd, o Caminho de Ferro de Benguela acaba de adquirir 4 carruagens de 3.ª classe. Têm a lotação de 98 lugares. Com um corredor central, dispõem de bancos para 2 lugares de um lado e para 3 do outro. Os assentos são estofados. Cada carruagem tem 4 instalações sanitárias. A iluminação é fluorescente.

A meio, há uma porta separadora de correr, que divide a carruagem em duas partes.

Sendo do mesmo tipo das últimas que o C. F. B. adquiriu, estas quatro dispõem de janelas mais amplas.

Ficaram no Lobito por cerca de 7000 contos as quatro.

Movimento ferroviário em 1965 e em 1966			
Elementos de tráfego		C. F. de Benguela	C. F. de Luanda
Passageiros	1965	194 004	64 492
	1966	70 301	93 408
Carga (toneladas)	1965	432 966	125 383
	1966	142 754	43 775
Gado (cabeças)	1965	4 940	—
	1966	476	—
Receita geral (contos)	1965	135 869	10 931
	1966	55 315	5 775

Sensação em travões para Caminhos de Ferro

Os novos travões de disco GIRLING

Os dispositivos anti-potinagem equipam já as novas unidades UDD

•

AGENTES:

Conde Barão, L.^{da}

AVENIDA 24 DE JULHO, 62-64

L I S B O A

Publicações Recebidas

«Oliva» — Revista de Moda e Literatura

O n.º 50 da *Revista de Moda e Literatura «Oliva»*, correspondente ao mês de Fevereiro, mantém o alto nível a que nos habituou a poetisa Alice de Azevedo, sua ilustre directora.

A colaboração do presente número é verdadeiramente aliante. Além de uma página consagrada à poetisa Amélia Vilar, a propósito das suas bodas de ouro literárias, insere notável colaboração de Alice de Azevedo, Hugo Rocha, Maria Helena, Jorge Ramos, Manuel Laranjeira, uma página de Martha de Mesquita da Câmara, e uma outra página consagrada ao brilhante escritor italiano Dr. Vincenzo Josia, com duas belas traduções de poemas da directora da *Oliva*. Além da sua colaboração literária há ainda a notar a colaboração artística da distinta escultora Branca Alarcão, de quem se reproduzem mais trabalhos magistrais.

As leitoras de *Oliva* encontram lindos figurinos. Por tudo, pela elegante apresentação gráfica e pela notável colaboração literária e artística, felicitamos a directora de *Oliva*.

Boletim Trimestral (n.º 35) do Banco de Angola

Recebemos na nossa redacção o n.º 35, correspondente aos meses de Julho a Setembro de 1966, do *Boletim Trimestral do Banco de Angola*.

Organizado e publicado pelo Gabinete de Estudos Económicos daquela instituição bancária, este *Boletim* oferece estudos notáveis sobre as possibilidades e realizações dessa grande província que, em África, é uma grande presença de Portugal.

O Transportes no Projecto do Novo Código Civil, pelo Dr. Ary dos Santos.

O Sr. Dr. Ary dos Santos, ilustre advogado e escritor e digno jurista-chefe do Serviço do Contencioso da C. P., enviou-nos um exemplar do seu recente trabalho: *O Transporte no Projecto do Novo Código Civil*.

Trata-se de um comentário que este ilustre ferroviário publicou no *Diário de Notícias* em artigo de fundo e no qual fez uma análise às disposições relativas ao transporte no projecto do Código Civil.

Ora, como esse artigo saiu com tantas gralhas e erros de composição, o autor entendeu publicá-lo de novo, aproveitando a oportunidade para responder aos «esclarecimentos» do Sr. Prof. Vaz Serra.

Tanto o referido artigo como os comentários do Sr. Dr. Ary dos Santos são de grande interesse. Agradecemos o exemplar oferecido à nossa redacção.

«Autores» — Boletim Trimestral da Sociedade Escritores e Compositores Teatrais Portugueses.

O n.º 34 de *Autores*, ou seja o número do Outono de 1966, de que é muito ilustre director o Sr. Dr. Luís de Oliveira Guimarães, proporciona-nos leitura de muito interesse. Abre o presente número com o artigo «Justiça aos autores», a que se seguem, entre outros, «Homenagem a Augusto de Castro»; «Teatro internacional», por Júlio Dantas; «O novo Código Civil e a sua expressão literária»; «Aventuras de um autor na América». A estreia de Óscar da Silva. Uma lápida na casa onde Eça de Queirós viveu e iniciou, há um século, a sua vida literária. Desnacionalização do Teatro Português. Há um século nasceu Antero de Figueiredo. António Botto. Teatros portugueses destruídos por incêndios, etc. Numerosas gravuras ilustram o texto.

Moçambique é um paraíso que os turistas não devem perder

escreve o «Boston Sunday Globe»

O importante órgão da imprensa norte-americana *Boston Sunday Globe* inseriu num artigo de Reginald Vaughan, que considera Moçambique um «paraíso de turistas» com quase 2400 quilómetros de praias ao longo da costa do Oceano Índico.

O articulista, que recentemente visitou aquela nossa província ultramarina, tece os maiores elogios a Lourenço Marques e a Porto Amélia, cidades onde mais demoradamente permaneceu.

«A encantadora cidade de Porto Amélia — diz — possui a terceira maior baía do Mundo, logo depois de Guanabara, no Rio de Janeiro, e da baía de Sydney, na Austrália.

«Lourenço Marques é uma metrópole moderna, com uma vida social que varia desde os clubes nocturnos nativos até ao ambiente requintado do Hotel Polana e aos recintos onde se escuta o fado.

«O clima de Lourenço Marques atinge o seu melhor entre Maio e Outubro, período em que se encontra aberto o Parque da Gorongosa, onde se podem admirar centenas dos mais variados animais selvagens no seu *habitat* natural. Contudo, o tempo quente oferece uma desculpa para os passeios de 320 a 500 quilómetros até às maravilhosas praias de Chongoene do Bilene e do Chai-Chai.

«Aos domingos exibem-se em Zavala os famosos marinheiros, a uma distância de duas horas de automóvel de Lourenço Marques. Cerca de vinte homens em trajes nativos, efectuam passos de dança transmitidos de pais para filhos. As exhibições realizam-se numa paisagem de sonho, junto de uma série de lagoas separadas do Índico por estreitas faixas de terra.

«Alguns milhares de quilómetros mais a norte situa-se a Ilha de Moçambique, ponto obrigatório para qualquer turista. Com três quilómetros de comprimento e 500 metros de largura, trata-se de um mundo microscópico onde vivem harmoniosamente brancos e negros, orientais e árabes, católicos e muçulmanos.»

O artigo termina por vários apontamentos de carácter histórico no referente à Ilha de Moçambique.

Pestana & Fernandes, Lda.

IMPORTADORES E EXPORTADORES

Sede: Rua dos Sapateiros, 39-1.º

L I S B O A



Secção de Produtos Químicos:

Rua da Madalena, 179-1.º — Telef. 36 61 71/5



PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

»

»

PARA FARMÁCIA

»

»

PARA INDÚSTRIA



Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES

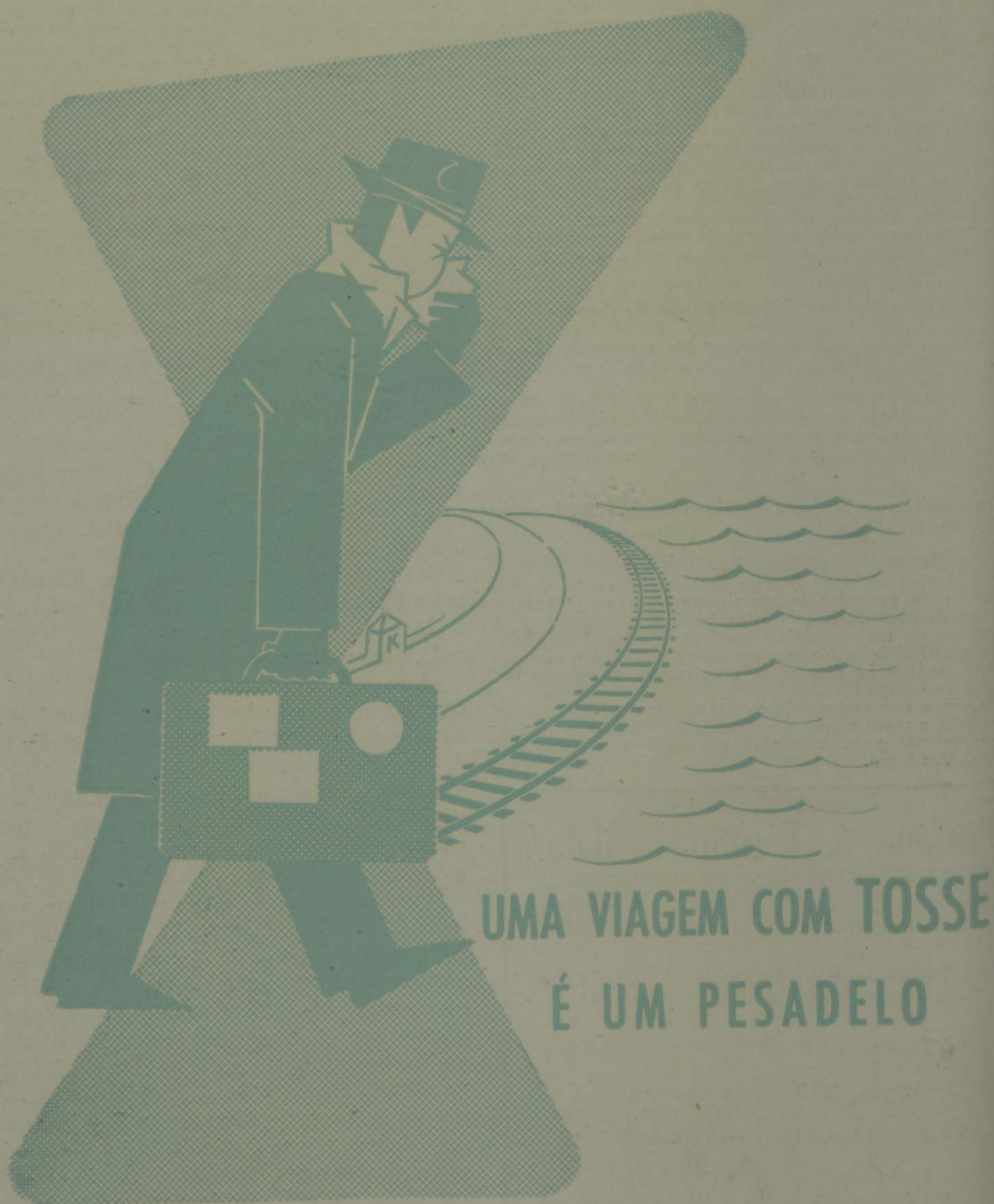
HOSPITAIS

FARMÁCIAS

E DA C.ª DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

ARQUIVO





UMA VIAGEM COM TOSSE
É UM PESADELO

Contra a TOSSE

BENZO-DIACOL