

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

A

SOREFAME

CONFIOU AS MÁQUINAS

SCIAKY

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

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

Fábricas em PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)

Representantes Exclusivos:

SORVAL — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

RUA DE ARTILHARIA UM, 104, 4.º E. — LISBOA

★

TELEFS. 65 12 29 / 65 12 20 / 65 18 12

DELEGACÃO NO PORTO

•

RUA DE SANTOS POUSADA, 571

•

TELEFONE 5 69 21

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

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

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

7\$50

Números especiais:

15 escudos

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

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

Antigo Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres

Directora - Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA

Administrador-Delegado, por parte do Governo, da C. P.

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL

Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

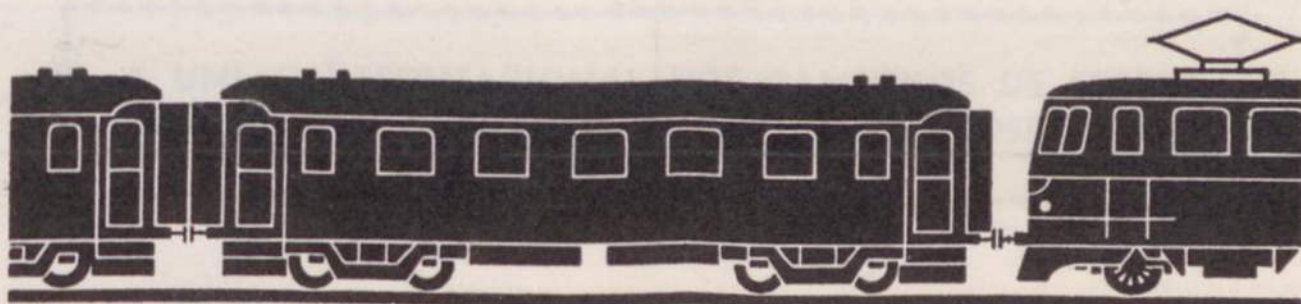
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

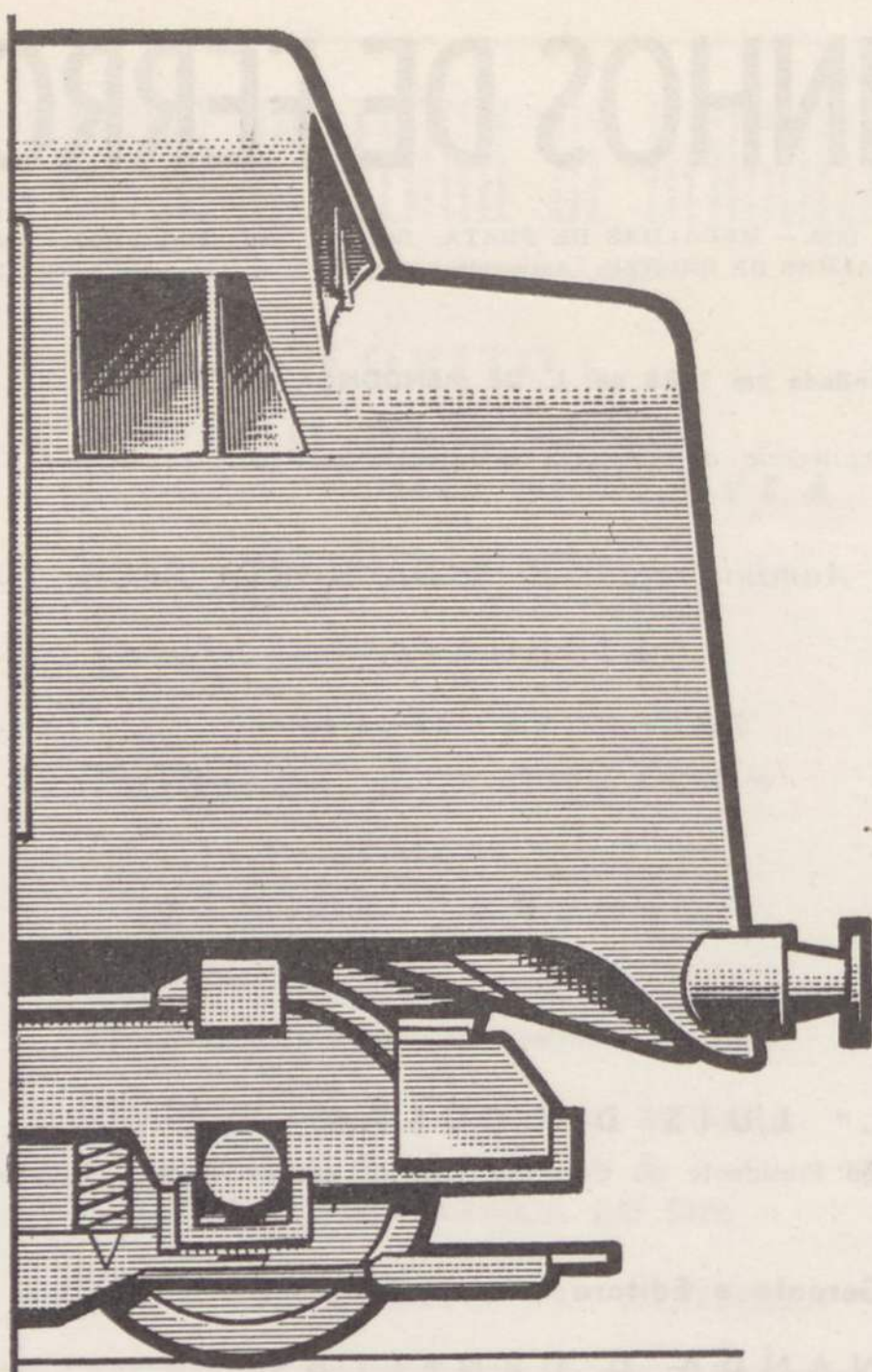
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA MENSAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





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 ORNELLAS. Presente!

Sumário

Nota de abertura 345

Moçambique e a sua rede ferroviária 346

Jornal do mês 347

O caminho de ferro e o Turismo 349

A barragem da Régua e o desvio da linha férrea ... 350

Mala de viagem 351

Volta ao Mundo 352

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro
em Portugal 353

Turismo 355

Linhas Estrangeiras 357

nota de abertura

O problema dos transportes

O problema dos transportes é particularmente importante na conjuntura actual; as necessidades de transporte aumentam, as estradas e o céu encontram-se obstruídos nas regiões de população densa, a concorrência entre os diversos modos de transporte é cada vez mais viva, senão anárquica. O «Plano Leber», na Alemanha, o «Livro Branco» britânico, a criação de um Departamento Federal dos Transportes nos Estados Unidos, para citar apenas alguns exemplos recentes, mostram uma tendência dos Poderes Públicos a reagir contra uma situação que não corresponde ao interesse geral e que se degrada. Era normal que, em tais circunstâncias, os caminhos de ferro se entreguem a uma reflexão profunda sobre o papel que lhes está reservado, a longo prazo, no sistema de transporte europeu.

É por esta razão que a Gerência da UIC decidiu a criação de uma Comissão de pesquisa prospectiva cuja presidência foi entregue à S N C F. Esta Comissão procederá, primeiramente a uma análise dos diferentes sectores tradicionais da actividade ferroviária, ao mesmo tempo no plano económico — estudo dos mercados concorrentes e dos custos de transporte nas diversas hipóteses, estudo da qualidade do serviço, estrutura das tarifas, — no plano de operações — concentração do tráfego em certos itinerários e em certas estações, exploração simplificada das antenas reservadas somente ao tráfego de mercadorias, influência da velocidade dos comboios na ocupação do itinerários e na utilização do material, modalidades de encaminhamento — e enfim, no plano técnico: problemas ligados à velocidade, estandardização do material, etc...

A Comissão tomará nota, nos seus estudos, dos diversos factores que marcam a evolução actual do transporte ferroviário.

Foi assim que a cibernética foi chamada a fazer um papel essencial no domínio do futuro. A utilização dos «containers» e principalmente dos grandes «containers», deve conhecer um desenvolvimento volumoso. O caminho de ferro oferece facilidades particulares para a integração da fase dos transportes em certos processos industriais contínuos e programados (construção automóvel, química, siderurgia, etc...) O aumento da distância média de transporte faz com que a maior parte dos problemas sejam «europeus» de hoje em diante, conjuntamente torna-se imperioso melhorar mais a qualidade dos serviços prestados e de simplificar a organização interna do caminho de ferro e as suas relações com os utentes.

Tais são os principais aspectos dos estudos observados pela nova Comissão. O programa é muito vasto: trata-se, em suma, de colocar de novo o caminho de ferro no quadro europeu de amanhã.

A UNIÃO INTERNACIONAL DOS CAMINHOS DE FERRO
CRIOU UMA COMISSÃO DE PESQUISA PROSPECTIVA

MOÇAMBIQUE

E A SUA REDE FERROVIÁRIA

A rede ferroviária de Moçambique é bastante complexa, e na sua totalidade, incluindo ramais desvios, tem 3620 quilómetros de extensão.

É constituída pelas seguintes linhas:

De via normal (1,067 m), compreende as linhas do porto e da estação de Lourenço Marques, com 146 km; linha de Ressano Garcia, incluindo os ramais de Chanculo e do entreposto da Matola, e a linha dupla da Machava, com 106 km, mais 54 km de desvios; linha de Goma e os ramais de Estevel e do Umbelúzi, com 71 km e 27 km de desvios; linha do Limpopo (via Manhica), com os ramais de Mangulane, Xinavane, Matadouro e do Pântano, com 630 km, mais 110 km de desvios (dos quais 9 km de via estreita); linha de Inhambane, incluindo os ramais do Aeródromo e da Mutamba, com 98 km e mais 9 km de desvios; linhas do porto da Beira, com 56 km no total; linha da Beira, com 318 km e 125 km de desvios; linha Dondo-Malavi, com 331 km e 27 km de desvios (esta linha é propriedade particular); linha de Tete, com 225 km, mais 27 km de desvios e linha de Nacala, com o ramal do Rio Monapo-Lumbo, num total de 727 km e mais 20 km de desvios. Esta linha, de futuro, atingirá o lago Niassa.

De via reduzida há a considerar: ilha de Gaza (0,75 m), incluindo o ramal de Manjacaze, com um total de 141 km e mais 6 km de desvios; linha Caia-Marromeu e ramal (0,916 m), com 136 km (esta linha é propriedade particular).

Sobre estas linhas tornam-se oportunas algumas notas elucidativas: Caminho de ferro de Lourenço Marques — inicialmente havia apenas uma linha, directa ao Transval, na fronteira de Ressano Garcia, e três ramais, um para a fronteira de Suazilândia, em Goba, um para Magude e Xinavane, no rio Incomati, e o terceiro para Vila Luísa, com a ligação a Magude, ao longo do vale do Incomati, e o prolongamento da linha, a partir de Magude, pelo vale do Limpopo, até Malvéria, na fronteira da Rodésia.

A linha do Limpopo é largamente utilizada, tanto pela Zâmbia como pela Rodésia. Mas a linha mais importante e a que ainda transporta a maior parte do tráfego é a que liga Lourenço Marques com o



Estação de Mancajaze

Transval, apesar do aumento notável do tráfego da Suazilândia, grande exportadora de minérios de ferro.

O material circulante desta rede é moderno e bem cuidado, e até o material de tracção, que fora constituído por locomotivas a carvão, compreende agora também locomotivas Diesel, que têm dado muito bom resultado.

O caminho de ferro de Gaza vai de João Belo, na margem norte do rio Limpopo, até Chicomo e Mauele. Serve uma zona bem povoada e foi originalmente construída antes de as estradas ligarem aquela parte do interior com o mar, por João Belo, que, embora situada a uns 30 quilómetros da costa, sobre o rio Limpopo, era servida por pequenos navios costeiros de Lourenço Marques. Está já em estudo uma ligação de bitola normal com a linha do Limpopo.

O caminho de ferro de Inhambane cobre a distância entre o porto de Inhambane e Inharrime. Foi construído para ligar o interior com o mar.

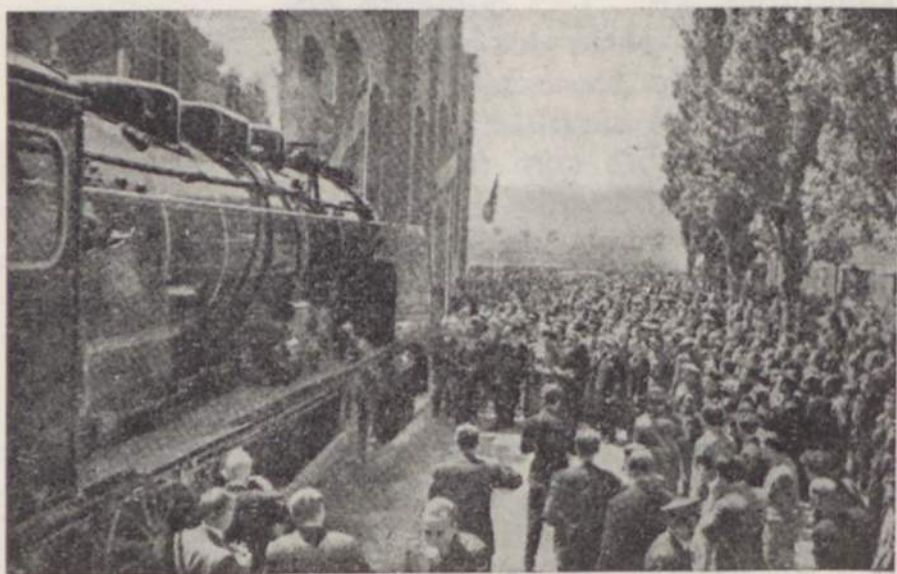
A ligação ferroviária entre a Beira e Umtali, na fronteira da Rodésia, que se completou em 1900, era, em 1949, explorada pela Beira Railway. Nesse ano foi resgatada pelo Governo e entregue para exploração à Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique.

A outra linha da Beira que serve o interior estende-se de Dondo, na linha Beira-Umtali, até o Malavi. Atravessa o rio Zambeze em Sena. É propriedade da Trans-Zambezia Railway Company.

Nesta linha, partindo de Dona Ana, na margem norte do Zambeze, os Caminhos de Ferro de Moçambique construíram um ramal para noroeste, até às minas de carvão de Moatize, perto de Tete. Está projectado outro prolongamento para as terras altas de Angónia.

O caminho de ferro de Quelimane liga esta cidade a Mocuba, no interior, e é utilizado para o transporte de algodão, sisal e outros produtos daquela região, bem como o chá de Milange, Tacuane e Guruê.

O caminho de ferro de Moçambique, sendo o mais recente da província, é o mais extenso e que mais tem fomentado o território. O seu avanço para o interior tem sido lento, e, atravessando zonas infestadas de tsé-tsé, o desenvolvimento agrícola no seu traçado não tem sido espectacular, embora o solo e o clima sejam bons. Além disso, nas terras altas do Niassa, resolvido que seja o problema dos transportes pela chegada da linha férrea, haverá que encetar um programa intenso de desenvolvimento, para aproveitar as excelentes condições que estas regiões apresentam. O porto de Nacala, como término na costa, proporciona uma perfeita saída para o mar.



A primeira locomotiva construída para o Caminho de Ferro do Limpopo

Jornal do Mês

Mais de um milhão de contos foi a receita total proveniente do movimento de passageiros e mercadorias nos caminhos de ferro e pontes de Moçambique.

- Por iniciativa da Junta de Turismo do Furadouro vai efectuar-se em Junho, em Ovar, uma exposição de artesanato da região.

- As ilhas Comores, arquipélago francês no Oceano Índico, passarão a estar ligadas a Moçambique por carreiras aéreas regulares.

- O património artístico de Famalicão vai ser enriquecido com uma estátua da rainha D. Maria II, concebida pelo escultor Barata Feio.

- Completou 83 anos o conceituado industrial de hotelaria Alexandre de Almeida. Pioneiro do Turismo no nosso país, conseguiu transformar a Curia e o Buçaco em autênticos centros de interesse turístico.

- A C. P. através da Empresa Geral de Transportes, vai adquirir 545 contentores destinados a serem utilizados exclusivamente por aquela Empresa no transporte de mercadorias.

- A propósito da passagem à situação de reformado, no dia 1 de Janeiro, do inspector do Serviço de Fiscalização de Receitas, da C. P., Sr. Calixto Domingos Martins, após cinquenta anos de serviço, cerca de quatro dezenas dos seus colegas, subordinados e amigos, realizaram num restaurante de Setúbal, em 18 de Dezembro, um almoço de homenagem e despedida, o qual decorreu num afectuoso ambiente de confraternização.

Dias antes também o Sr. Calixto Domingos Martins foi alvo de uma homenagem em Beja onde exercia a sua actividade, pelo pessoal da respectiva secção, que lhe ofereceu uma valiosa lembrança.

- Segundo estatísticas oficiais, Moçambique recebe anualmente seis mil portugueses de outras províncias e possuía, no início de 1967, 7 250 000 habitantes. duzentos mil não autóctones.

Prevê-se que em 1973 a população provincial atinja oito milhões e cem mil habitantes, sendo trezentos mil não autóctones.

- Foram coroadas de êxito total as experiências do aerotrain que já funciona em Gometz-la-Ville. O comboio aéreo, que anda sobre almofadas de ar, largou a 120 quilómetros horários, e, segundos depois ia a 345 quilómetros.

- Com a presença de numerosos sócios, realizou-se num hotel da capital o almoço mensal de convívio do Skál Clube. Como convidados de honra compareceram os membros da direcção do Grémio Nacional das Agências de Viagens e Turismo, a que preside o Sr. Guilherme Correia César. Aos brindes, o Sr. presidente do Skál Clube saudou a direcção do Grémio, pondo em relevo a acção que os agentes de viagens



desempenham na promoção turística nacional. O presidente do Grémio agradeceu em nome dos seus colegas, salientando a importância do Skál Clube em todo o Mundo como elemento congregador de individualidades pertencentes aos diversos ramos da indústria.

- A construção do caminho de Ferro de Nova Freixo à fronteira do Malawi foi considerada oficialmente «obra da maior urgência» e será feita com a utilização de um empréstimo do Banco Emissor de Moçambique — o Banco Nacional Ultramarino — no valor de 50 000 contos, segundo foi oficialmente anunciado.

- Em 1966, viajaram nos comboios das linhas angolanas 1 464 589 passageiros, número que nunca havia sido ultrapassado. As mercadorias transportadas atingiram 2 482 188 toneladas, com uma receita total de 752 224 contos.

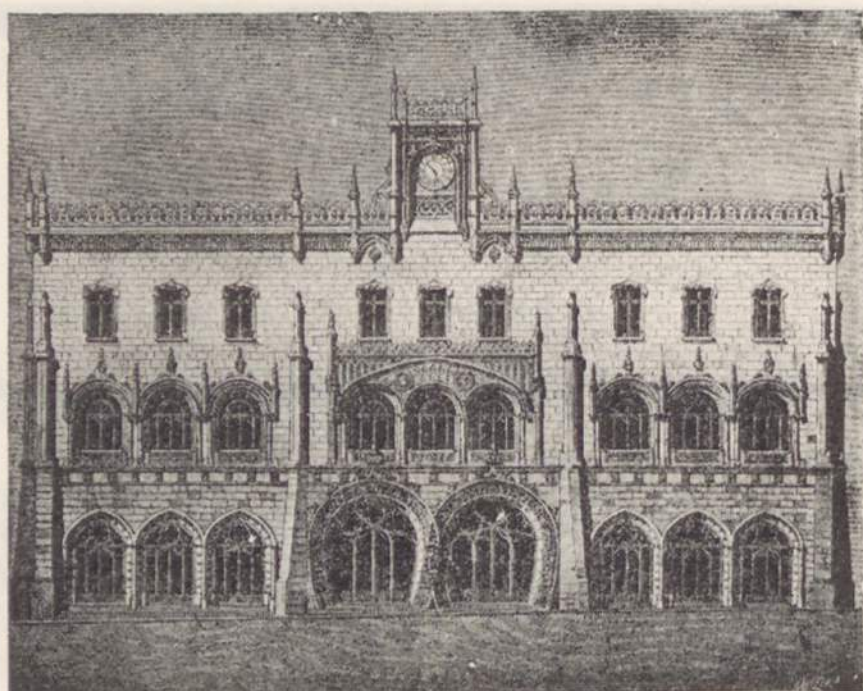
- O eng.º Fernando Lopes Guerra tomou posse, no dia 5 de Janeiro, do cargo de Chefe da Região Sul da C. P., em substituição do Sr. eng.º Manuel Bruschy que, por ter atingido o limite de idade, se encontra na situação de aposentado, desde o dia 1 deste mês. O acto da posse do novo chefe da Região do Sul, segundo lemos no «Jornal do Barreiro», realizou-se na sede da Região, na presença de todos os funcionários superiores em serviço naquela vila-cidade e do eng.º Manuel Bruschy que ali se deslocou propositadamente, para o efeito. A posse foi conferida pelo director da Exploração, Sr. eng.º Júlio dos Santos, que agradeceu ao antigo chefe da Região Sul a actividade e zelo que sempre pôs no desempenho das suas funções, prometendo a seguir todo o apoio ao eng.º Lopes Guerra, a quem felicitou pela escolha do seu nome, para o desempenho daquele elevado cargo.

A esta cerimónia compareceu também o Sr. eng.º Rogério Belém Ferreira, digno chefe dos Estudos da Exploração.

- A «Semana Verde Internacional de 1968», que teve início em 26 de Janeiro corrente, constituiu tradicionalmente o prelúdio do novo ano de exposições e pertence aos acontecimentos mais populares no âmbito do programa da Feira de Berlim (em 1967 foram registados 441 000 visitantes). A Semana Verde de 1968 incluiu numerosos congressos e concursos. Em 19 pavilhões que se estendem por 61 000 m², a República Federal e expositores de 23 países estrangeiros, através de magnífica exposição, fizeram propaganda dos seus produtos agrícolas e alimentícios.

A Bolsa Internacional do Turismo, Berlim, será realizada no período de 10 a 17 de Março de 1968 sob a divisa: «Lugares de Férias em todo o Mundo». Esta Bolsa serve para estabelecer contacto entre as organizações de turismo dos países em turismo e os representantes da indústria turística alemã.

- O Major-Engenheiro Francisco dos Santos Teixeira, figura de grande prestígio no panorama político, económico e social da província de Moçambique, onde desempenhou as mais elevadas funções públicas, completou no dia 18 de Outubro de 1967, oitenta anos de idade. O «Boletim dos



Fachada principal da Estação do Rossio

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique» ao noticiar o facto, fez nos seguintes termos o elogio do ilustre português:

«Foi o grande impulsionador dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, que dirigiu durante largos anos, fundador da D. E. T. A. Desempenhou o cargo de Presidente da Câmara Municipal de Lourenço Marques, cidade de que recebeu a medalha de ouro por serviços distintos e de que é cidadão honorário. Foi Secretário Provincial de Moçambique, tendo sido mais tarde nomeado Inspector Superior do Fomento Ultramarino por deliberação do Governo Central».

- No ano de 1966 entraram no porto de Lisboa 7 861 navios: 4010 de bandeira nacional e 3851 de bandeira estrangeira.

O número de navios entrados ao longo do ano de 1966 foi inferior em 110 unidades ao número de navios entrados no ano de 1965, situação resultante de dois movimentos divergentes: diminuição na quantidade de navios nacionais (— 478) e aumento na quantidade de navios estrangeiros (+ 368). Tal diferença não impediu que a tonelagem de arqueação entrada em 1966 fosse ainda superior em, aproximadamente, 2 milhões à tonelagem de arqueação entrada em 1965.

As ligeiras flexões que se têm assinalado na quantidade de navios entrados no porto de Lisboa não têm impedido, todavia, o ritmo crescente, desde 1943, da tonelagem de arqueação bruta global entrada. Se recordarmos que em 1950 a tonelagem de arqueação bruta entrada foi da ordem de 10,6 milhões, verifica-se que em 1966 aquela tonelagem mais que duplicou: 24,1 milhões.

A diminuição na quantidade de navios nacionais entrados durante o ano de 1966 (— 478 unidades) tem origem na diminuição geral da navegação afecta aos diferentes tráfegos, com uma única excepção: o tráfego de cabotagem.

A distribuição das bandeiras estrangeiras entradas no porto de Lisboa faz-se por cerca de 30 países diferentes, no entanto um grupo constituído por 11 bandeiras cobre 81 % da quantidade de navios e 94 % da tonelagem da arqueação bruta entrada.

Em quantidade são os navios da Holanda e República Federal da Alemanha que se destacam: todavia, são os navios do Reino Unido e da Itália que dispõem de maior porte.

De entre este mesmo grupo de 11 países, somente os navios do Reino Unido, França e Suécia vieram ao porto de Lisboa em 1966 em quantidade inferior à verificada no ano de 1965; os restantes aumentaram a sua navegação, designadamente a República Federal da Alemanha, que enviou ao porto de Lisboa mais 137 barcos em 1966 que no ano imediatamente anterior.

Amendoeiras em flor
em Trás-os-Montes



O CAMINHO DE FERRO e o Turismo

Por LOUIS ARMAND

O ímpeto de curiosidade que domina o ser humano leva-o a conhecer outras civilizações e outros homens, provocando assim um desenvolvimento do turismo.

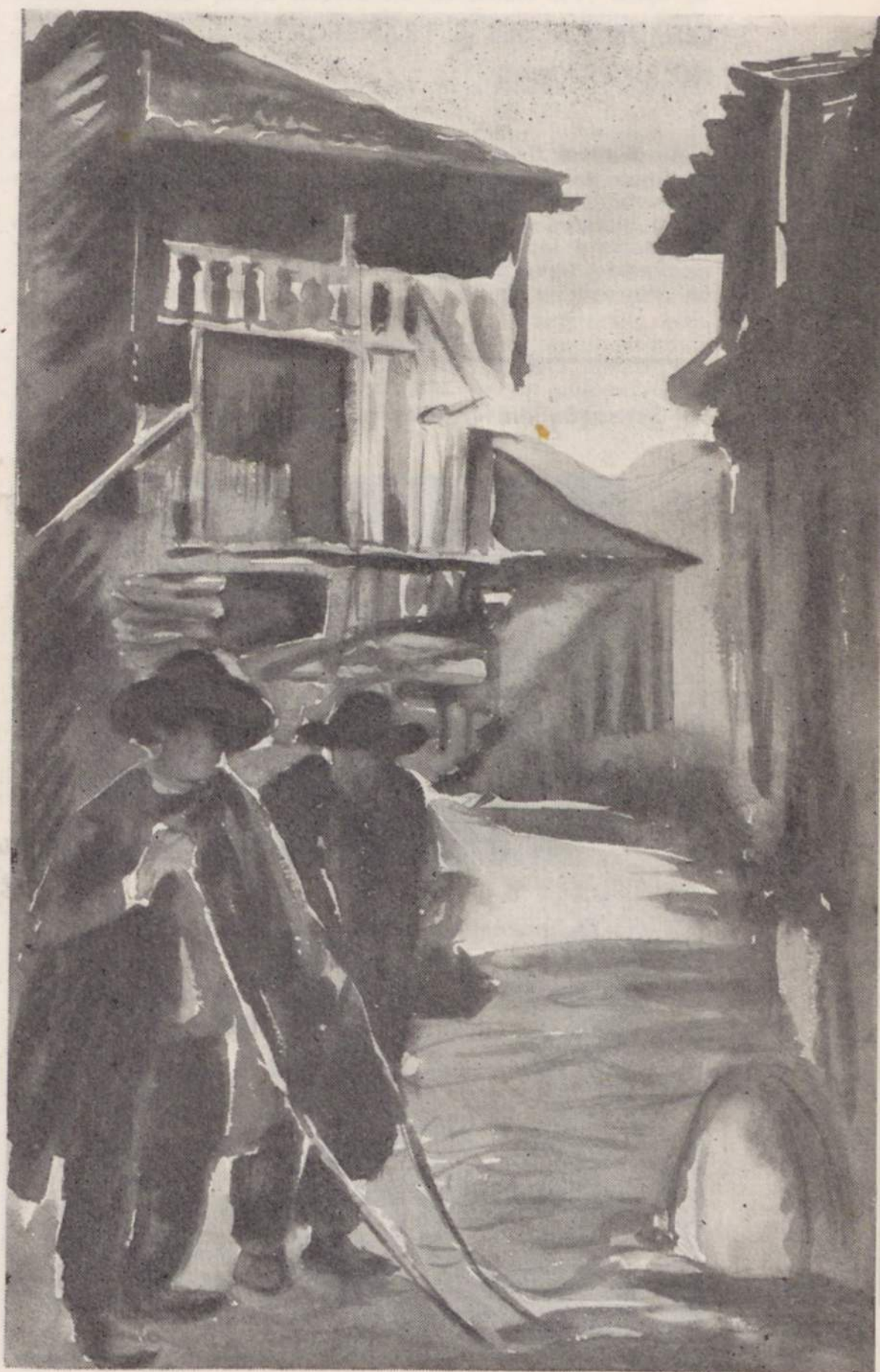
Tudo deixa pensar que o turismo fará parte, nos próximos decénios, do «mínimo garantido» do que deveria ser tomado em consideração para os salários. Ora se a Europa não teve a sorte de estar colocada sobre um jazigo de petróleo e se ela, por esse facto sofre um afrouxamento no seu papel económico, ela encontra-se, pelo contrário, sobre uma mina de turismo, de distrações culturais incomparáveis. A este respeito, ela é o continente mais rico e na civilização do ócio, a Europa deve ter um lugar de eleição. Ela deve principalmente poder oferecer aos seus trabalhadores umas férias de qualidade e as férias menos caras do Mundo. Quem ousaria com efeito contestar a abundância extraordinária dos seus recursos? Há tantos sítios naturais que podem fazer o objecto de férias enriquecedoras, tantos museus, tantas cidades pitorescas: tudo isso não se encontra em parte alguma. Em nenhuma parte os Alpes vêm atirar-se no Mediterrâneo, em nenhuma parte há tantas lembranças sedutoras sob a forma de igrejas, sob a forma de monumentos deixados por todos os séculos desde há 2000 anos. Tudo converge para permitir aos Europeus os mais bem providos do Mundo no que diz respeito ao turismo, o turismo cultural, como o turismo médico, se posso exprimir-me assim. Para recompor a saúde física, bem como para abrir o espírito e enriquecer a sua cultura, o trabalhador europeu estará melhor colocado do que não importa qualquer outro trabalhador do Mundo inteiro.

A exploração dessas imensas riquezas, deve, com efeito, ser organizada de tal maneira, que não sejam mais, como no século passado, alguns privilegiados vindos do Norte para o sol e as cores do Sul que possam aproveitá-los, mas que seja de futuro toda a gente. O carril desempenha hoje um papel considerável para permitir, por exemplo, aos trabalhadores espanhóis da Bélgica ou da Alemanha de voltar ao seu país de origem. Faz com que o operário italiano expatriado nunca se sinta longe da aldeia natal que tanto ama. Graças ao caminho de ferro, já não mais alguns ingleses ou escandinavos isolados para a costa mediterrânea, mas multidões consideráveis que vão aquecer-se ao sol. Em breve, o túnel sob a Mancha dará aos britânicos novas facilidades.

É preciso, pois, que saibamos bem organizar o turismo de multidão, visto que se trata de fazer beneficiar com ele uma população muito extensa. Ora ninguém pode negar que os caminhos de ferro possuem uma vocação especial para o transporte de passageiros em multidão.

Possuem igualmente a sorte de servir praticamente todas as cidades europeias e de desaguar, quase sempre, no próprio coração dessas cidades tão ricas em potencial turístico.

Têm, pois, um papel importante a desempenhar para atingir este objectivo que devemos notar hoje, esta grande mescla de cultura que será não somente um elemento para criar uma cultura nova para o novo século que se anuncia, mas também para distribuir a cultura às massas. Assim, nestas migrações modernas e pacíficas que preparam a Europa de amanhã, o turismo e o caminho de ferro estão estreitamente associados para os preparar e realizá-los.



Um aspecto típico da Beira Baixa

(Aquarela de António Lopes)

A BARRAGEM DA RÉGUA E O DESVIO DA LINHA FÉRREA

Embora a construção da barragem da Régua, localizada em Bagaúste, não apresente implicações de grande vulto com as vias de comunicações rodoviárias e ferroviárias existentes, atendendo à cota fixada para o nível máximo da albufeira daquele aproveitamento, houve necessidade de desviar, ligeiramente, a linha do caminho de ferro.

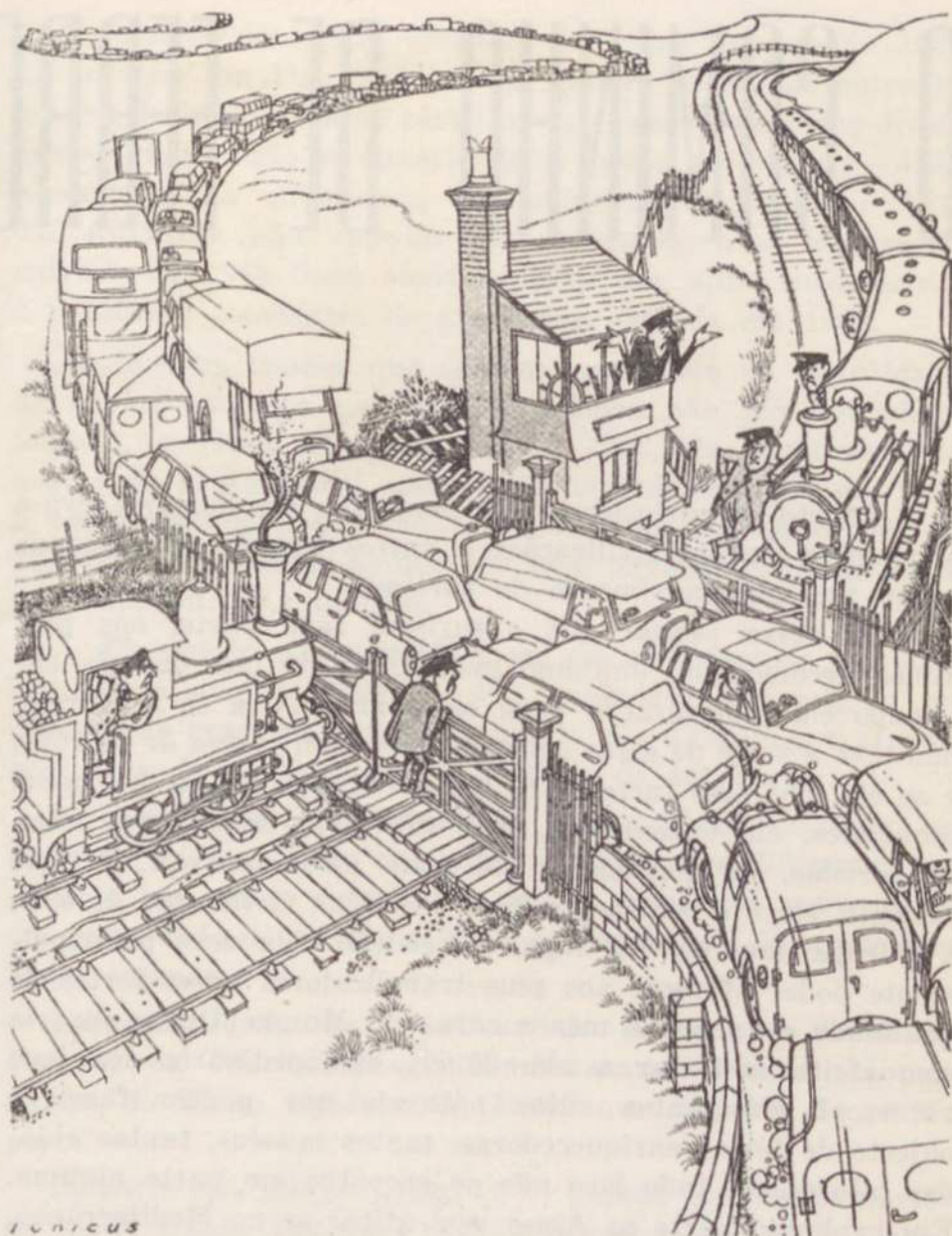
Vai por isso começar, por técnicos e operários da C. P., mas com encargos totais para a Hidro-Eléctrica do Douro, a construção de uma variante com o comprimento aproximado de 3 quilómetros, incluindo um troço em túnel com a extensão de 300 metros, na zona correspondente ao encontro da barragem na margem direita.

As condições topográficas do terreno, no local, não permitem executar o desvio da linha totalmente a céu aberto, adoptando-se a solução do túnel, que possibilita, também, reduzir ao mínimo a interferência dos trabalhos no tráfego ferroviário.

Relativamente à margem esquerda, alguns troços da estrada nacional 222 serão atingidos pelas águas da albufeira, entre o local da barragem e a foz do rio Távora, pelo que igualmente se procederá à sua sobrelevação.

COMUNICAÇÕES E TRANSPORTES NO ULTRAMAR

Do notável *Boletim Trimestral do Banco de Angola*, referente aos meses de Abril a Junho e editado pelo respectivo Gabinete de Estudos Económicos, reproduzimos, da sua secção «Comunicações e Transportes» os seguintes números, que são de bastante interesse. Referem-se ao movimento aéreo, ao movimento ferroviário, ao movimento aéreo com o exterior da província e, finalmente, ao movimento portuário.

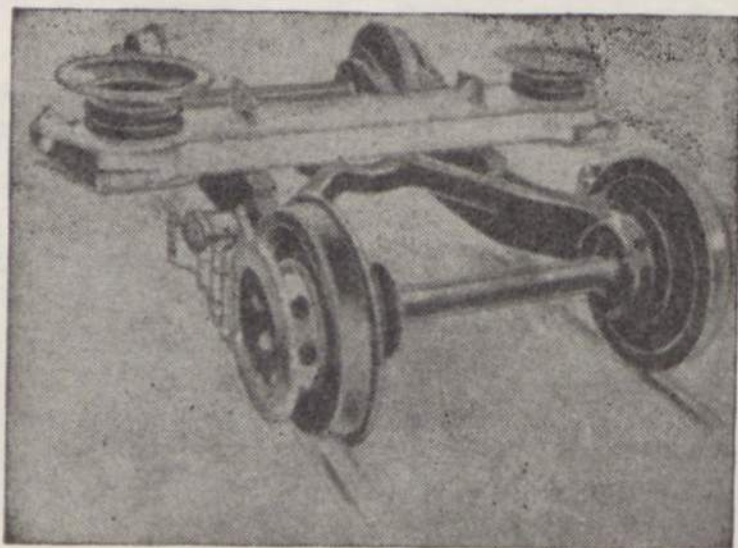


UNICUS

Concorrência

(Do «Punch»)

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Os dispositivos anti-patinagem equipam já as
novas unidades UDD

AGENTES:

Conde Barão, L.da

AVENIDA 24 DE JULHO, 62-64

L I S B O A

Em 1967 (Janeiro-Março) o número de passageiros transportados foi de 22 283 contra 19 934 em 1966. A carga transportada (toneladas) subiu a 314 em 1967 contra 291 em 1966. O correio transportado em 1967 atingiu 165 toneladas contra 154 no ano transacto.

Em 1967 o número de passageiros que viajaram no Caminho de Ferro de Benguela foi de 191 807 contra 70 301 em 1966. No Caminho de Ferro de Luanda viajaram em 1967 116 338 pessoas, quando no ano anterior o movimento foi apenas de 93 408 passageiros.

No Caminho de Ferro de Moçâmedes o movimento de passageiros em 1967 foi de 31 102 contra 28 754 em 1966.

No Caminho de Ferro de Amboim o movimento em 1967 foi de 2 990 passageiros com 3 110 no ano anterior.

A carga (em toneladas) transportada em 1967 pelo Caminho de Ferro de Benguela foi de 456 478, contra 142 754 no ano anterior. No Caminho de Ferro de Luanda a carga transportada em 1967 foi de 126 445 contra 43 775 no ano anterior. No Caminho de Ferro de Moçâmedes em 1967 a carga transportada é representada por 78 140, contra 62 676 em 1966. No Caminho de Ferro de Amboim o movimento de carga em 1967 é representado pela quantidade de 3436 contra 4346 em 1966.

Em 1967 o Caminho de Ferro de Benguela transportou 3540 cabeças de gado e 476 no ano anterior. O Caminho de Ferro de Moçâmedes transportou em 1967 4792 cabeças de gado e 13 747 em 1966.

O movimento aéreo com o exterior da província propõe aeronaves entradas em 1967 foi 399 e o número de saídas de aeronaves entradas em 1967 foi 399 e o número de saídas 397. Em 1966 tanto o número de entradas como de saídas foi de 404 respectivamente. Em 1967 embarcaram 4697 passageiros e desembarcaram 4840. Em 1966 embarcaram 4885 passageiros e desembarcaram 4872. A carga transportada atingiu, em toneladas, o peso de 164 toneladas e em 1966 o peso foi de 116.

O correio transporta em 1967 foi 88 toneladas e em 1966 atingiu apenas 80 toneladas.

O movimento portuário coloca-nos Luanda e Lobito à frente de todos os portos de Angola, no que diz respeito ao número de navios entrados, à carga manuseada, passageiros embarcados e desembarcados e receitas gerais.

A receita geral (em contos) do porto de Luanda foi de 33 770 e em 1966 atingiu 19 728. O porto do Lobito rendeu 34 316 contos em 1967 e rendera 23 309 no ano de 1966.



NUREMBERGA, cidade medieval

AINDA há por esta velha Europa cidades que, apesar de serem grandes urbes onde se reflecte a intensa vida moderna, mantêm intactas as características medievais, como relíquias de arte preciosas e imorredouras. A arte, embora quase sempre inspirada em temas religiosos, foi o único clarão que iluminou a noite espessa da Idade Média.

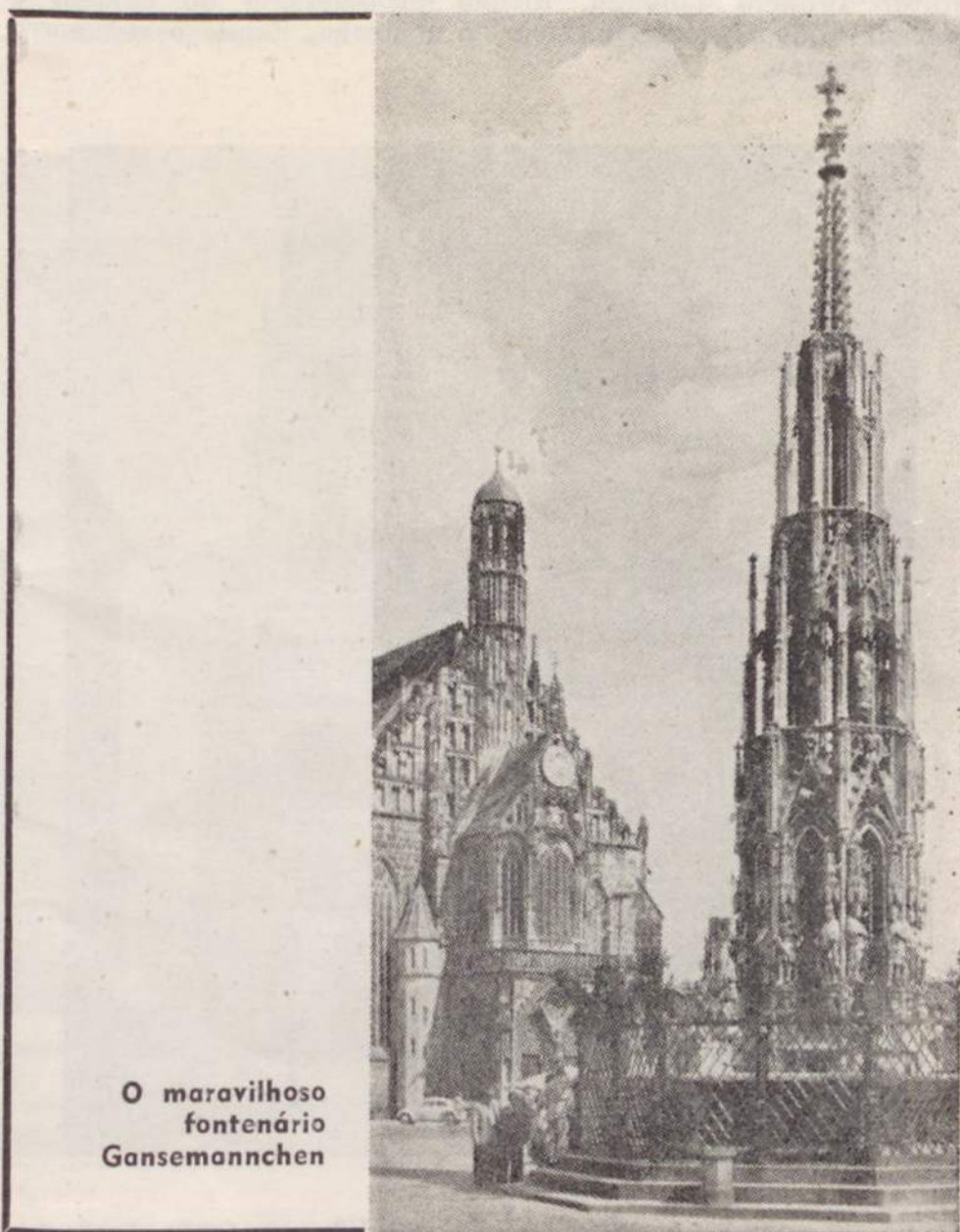
Uma destas cidades, na Alemanha do Sul, é Nuremberga. Das muralhas, com seis metros de espessura, que a cercavam por completo, conserva uma parte. É um museu vivo, onde cada lage, cada portal brazonado, cada torre com suas ameias, evoca capítulos de história. A porta de Frauen-Tor, com cinco séculos, parece aguardar a chegada de um imperador com seu séquito de honra — palafreiros, homens de armas, lanças e elmos reverberando ao sol das vitórias. Seguindo a rua Konikstrasse, encontramos o templo de Santa Marta, onde, no tempo de Hans Sachs, o sapateiro-trovador, vinham os mestres-cantores tomar as suas lições de canto. Nessa época, a igreja já tinha 400 anos de idade... A rua leva à praça de Lorenz Platz, para admirarmos, aí, a maior e a mais bela igreja de Nuremberga: a de S. Lourenço, elevando ao céu as suas torres de setenta metros. É um mundo fabuloso de maravilhas artísticas. Altares do século quinze, de grande magnificência, a célebre «saudação angélica», escultura em madeira de Veit Voss; o lustre gótico, em latão, obra-prima de Peter Vischer; e, ao lado do altar-mor, erguendo-se a vinte metros de altura, o santuário, primorosa criação de Adam Kraft. A luz do sol entra deslumbrada por aqueles vitrais de sonho... Lá fora, outra curiosidade atrai as nossas atenções: a Casa de Nassau, em estilo gótico, com graciosas tribunas, uma galeria brazonada e interessantes torreões. Atravessa-se uma ponte, de onde a vista abrange as construções pitorescas das margens, e alcança-se, pouco depois, a Praça do Mercado, que reveste o seu aspecto mais festivo, e talvez mais medieval, num dia de feira, quando as tendas multicolores enchem a praça, sentindo-se, nas vozes dos homens e das mulheres, a sonoridade curiosa do dialecto da Francónia. Quando é precisamente meio-dia, quando o sino da igreja de Nossa Senhora começa a tocar, um mecanismo faz mover, por cima da porta do templo, a «marcha das figurinhas»; vêm-se, então, os sete príncipes-eleitores rodando três vezes em volta do imperador Carlos IV. Nas traseiras da igreja admira-se o famoso Ganseamanchen, um desses fontanários artísticos, de que há tantos em Nuremberga. A estreita Rathans-Strass conduz à igreja de S. Sebald, do século XIII. Entramos na Goldener Posthorn, («A Trombeta Doirada») a estalagem onde Durer e outros homens célebres empunhavam os seus pincéis de vinho. No centro da cidade encontra-se a casa onde viveu Durer, e que recorda a vida e a arte do famoso pintor-gravador.

É uma bela edificação em madeira, que remonta ao século quinze. Foi ali que o grande artista viveu, a partir de 1509. Depois, a Henkersteg (a ponte do carrasco) que atravessa o Pegnitz, a casa de Hans Sachs, com a sua oficina de sapateiro, a antiga igreja de Santa Catarina, cedida em 1620 aos mestres-cantores e que serviu de cenário a Wagner em «Os Mestres Cantores de Nuremberga», para a acção do primeiro acto da conhecida ópera. Seguindo pela Burg-Gasse, chegamos ao Burgberg, onde se encontra a mais antiga obra arquitectónica de Nuremberga: a torre pentagonal do século XI, com a câmara de tortura e a horrorosa «eiserne jungfrau» (a «donzela de ferro») terrível instrumento de suplicio.

Os raios de sol até parecem mais claros e alegres quando se sai destas salas sinistras. A Porta Vestern-Tor dá para um terreiro, donde se avista parte da cidade — a velha cidade imperial, praça importante do século XV, berço de célebres escultores e de mestres da serralharia artística, terra dos brinquedos, dos famosos bolos de espécie «lebachen».

Assim como Munique possui, no Museu Alemão, uma colecção única no género, também Nuremberga se orgulha de ter um Museu Germânico, fundado em 1852. Estão ali reunidos achados arqueológicos das épocas anteriores ao cristianismo, e tanto na arquitectura como na escultura, na pintura, nas artes gráficas, na ciência e na indústria, na vida doméstica, social e económica, na arte aplicada, como na arte popular, nos velhos brinquedos, nos trajes regionais, nas cozinhas dos camponeses e nas casinhas de bonecas, acompanha-se toda a evolução da cultura e da civilização na Alemanha desde os tempos mais remotos à época actual.

Outro museu, o das Comunicações e Transportes, está situado perto da estação, precisamente no mesmo sítio de onde partiu, há um século, o primeiro comboio alemão, de Nuremberga a Furth, com a rapidez de 30 quilómetros à hora, «velocidade» que, então incutia no ânimo dos incrédulos o maior pavor e inquietação.



O maravilhoso
fontenário
Ganseamanchen



NOVA ESTALAGEM EM SEGÓVIA

Na província de Segóvia, na localidade de Pedraza, foi inaugurada a «Hosteria del Pintor Zuloaga». Está situada na que foi a Casa da Inquisição, segundo reza a tradição popular, e tanto o ambiente da vila que conserva nas suas casas, varandas e brasões de pedra, assim como o seu velho castelo do século XIV, emolduram-na maravilhosamente dentro da povoação que conserva o tipismo da sua época e que presenciou tantas páginas emotivas da Reconquista espanhola como momentos de capital importância na história do Século XVI, pois estiveram como reféns no seu castelo, como consequência do tratado de Madrid, os filhos do rei Francisco I da França.

A «Hosteria» situada na Estrada que une Segóvia à estrada nacional de Madrid a Irum, perfaz o número 69 dos estabelecimentos da rede turística do Estado e preenche a necessidade que existia de locais-restaurantes nesta região, assim como serve de união entre os Albergues de Aranda del Duero e Villacastín.

Como é costume neste tipo de estabelecimentos, o mesmo está dotado dos máximos elementos de conforto e as suas instalações (salão de jantar para 88 pessoas, bar, terraços para salas de jantar de Verão, aquecimento, etc. asseguram uma assistência perfeita à corrente turística da zona. Na sua instalação foram investidas 6 500 000 pesetas. O Ministério de Información y Turismo quis homenagear o grande pintor Ignacio Zuloaga, último proprietário do castelo e morador durante vários anos em Pedraza, dando o seu nome à «Hosteria».



Catedral de Segóvia

MADRID E OS SEUS CRIADOS DE MESA

Segundo as últimas estatísticas, existem em Madrid aproximadamente 60 mil criados de mesa, distribuídos em 400 bares; 800 restaurantes; 165 hotéis; 1300 pensões; 576 snack-bares; 2200 tabernas e 101 «boîtes». Ao serem dados estes informes, sublinha-se que a qualificação profissional de «criados de mesa» é muito ampla: estão incluídos desde o profissional de luva branca, que sabe trincar com elegância um faisão num restaurante selecto, até ao rapaz chegado da Província que está ao balcão dum bar de bairro».



Estátua de Filipe IV, em Madrid

A REDE EUROPABUS, INCLUI, NO PROGRAMA ESTABELECIDO PARA 1968, O CIRCUITO DO NORTE DE PORTUGAL

A rede EUROPABUS 1968 é constituída por 84 linhas regulares, 66 circuitos a preços reduzidos e 22 excursões, ou seja 172 serviços turísticos, mais de 100 000 km no total, explorados por 48 empresas sob a direcção das 16 administrações membros da União dos Serviços de Estradas dos Caminhos de Ferro Europeus. Este programa compreende 12 novos serviços: 7 linhas regulares, 3 circuitos, 2 excursões.

Entre os vários Circuitos programados figura o do Norte de Portugal em 6 dias com partidas às sextas-feiras durante o ano.

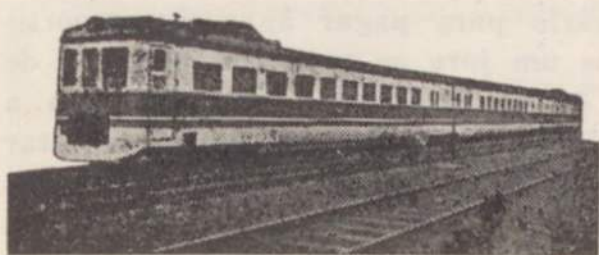
O itinerário da excursão Lisboa-Andaluzia-Marrocos faz-se também na inversa.

A HOLANDA E O TURISMO PORTUGUÊS

O Comissário português do Turismo, eng.º Álvaro Roquete, e o chefe dos Serviços de Propaganda do Comissariado do Turismo de Portugal, Dr. Dinis da Fonseca, ao chegarem, no dia 5 de Fevereiro, a Amesterdão, vindos da Haia, onde participaram na reunião da Comissão Europeia de Turismo (C. E. T.) que estudou vários assuntos relativos ao desenvolvimento do turismo na Europa, assistiram a uma reunião promovida pelo Centro de Turismo de Portugal na Benelux (Bélgica, Holanda e Luxemburgo), em que tomaram parte os principais agentes de viagens holandeses e muitos jornalistas da Imprensa, da Rádio e da Televisão.

Foram exibidos alguns filmes turísticos sobre Portugal, e houve uma larga troca de impressões. O Comissário português do Turismo foi informado dos programas de promoção do turismo em Portugal, patrocinados pelas empresas particulares, e tomou conhecimento das iniciativas que os Serviços Oficiais de turismo holandês, em colaboração com a T. A. P., tencionam levar a efeito, aproveitando a nova carreira desta companhia que ligará Lisboa a Amesterdão.

As entidades holandesas mostraram muito interesse pelo turismo português: o nosso País está com efeito incluído nos programas de viagens para este ano.



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)

1.º — Para examinarem e discutirem o relatório e contas anuais da administração e o parecer do conselho fiscal, acerca destes documentos;

2.º — Para nomearem de entre si um ou mais accionistas que venham à sede da companhia representá-los na assembleia geral ordinária, em que serão discutidos todos os relatórios e propostas.

§ 1.º — Os accionistas eleitos em virtude do n.º 2.º deste artigo serão admitidos na assembleia geral, apresentando a acta da conferência devidamente legalizada e que contenha:

1.º — A indicação nominal dos accionistas que fazem parte da reunião;

2.º — A declaração de que tiveram conhecimento dos documentos a que se refere o n.º 1.º deste artigo.

§ 2.º — Estes representantes terão na assembleia geral tantos votos quantos os que tiverem por suas acções e mais os que competirem aos accionistas que representarem.

§ 3.º — Para cumprir as disposições deste artigo os accionistas residentes em país estrangeiro são em tudo e para accionista para receber da administração central os exemplares do relatório, as contas e parecer do conselho fiscal para as distribuir e que convoque a conferência e se corresponda com a administração.

§ 4.º — A administração, logo que o relatório e contas tiverem sido examinados pelo conselho fiscal, é obrigada a remeter uma cópia deste documento ao accionista que tiver sido nomeado, nos termos e para os fins declarados no parágrafo precedente.

§ 5.º — As disposições anteriores não prejudicam o direito que tem o accionista residente em país estrangeiro, para vir tomar parte pessoalmente em assembleia geral, quando não queira usar da faculdade concedida neste artigo.

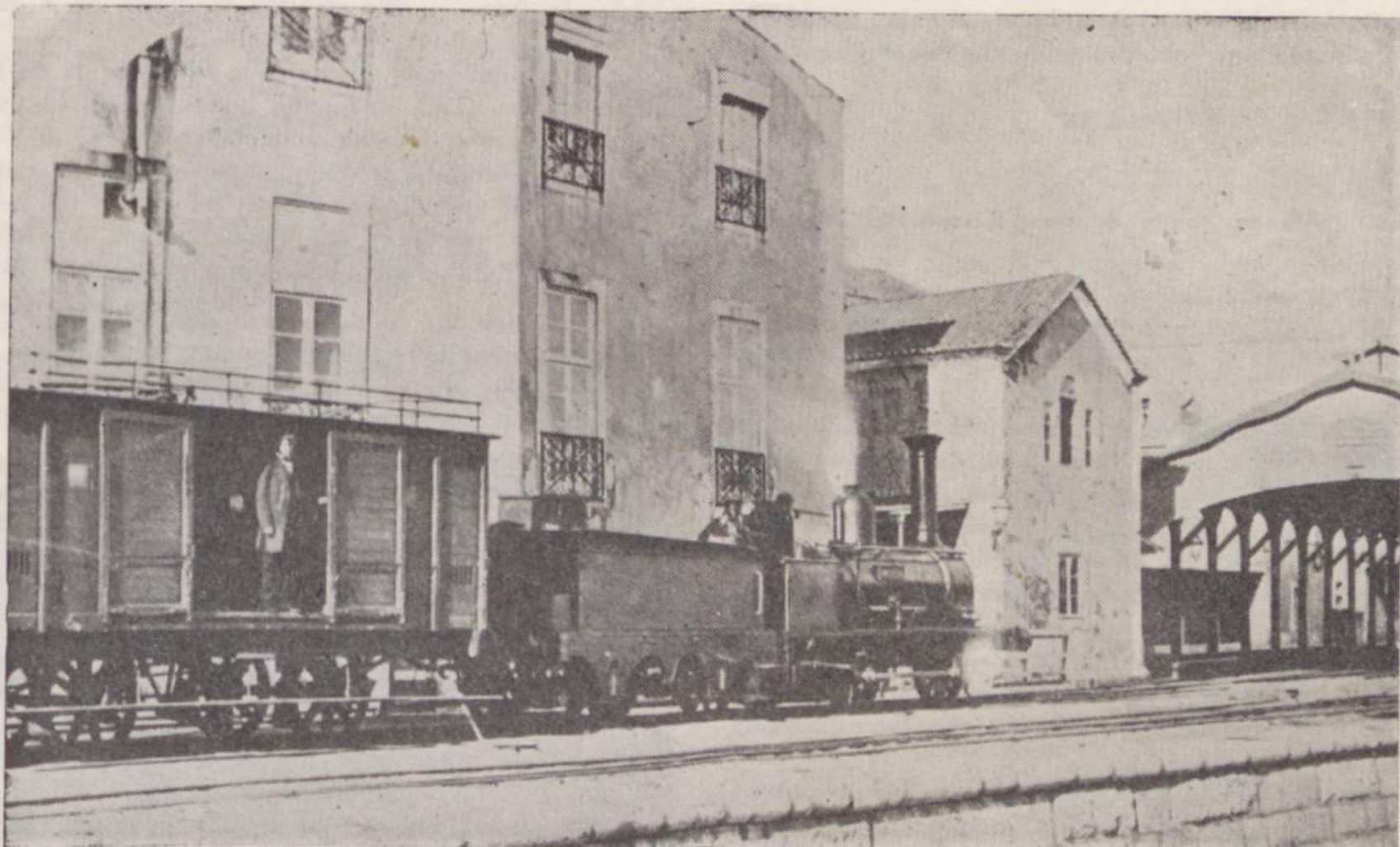
§ 6.º — No caso previsto por este artigo o dia da reunião da assembleia geral será fixado de modo que se possam executar as disposições que este artigo contém.

§ 7.º — Salvo o caso a que este artigo se refere, os accionistas residentes em país estrangeiro são em tudo e para tudo considerados como accionistas nacionais residentes em Portugal.

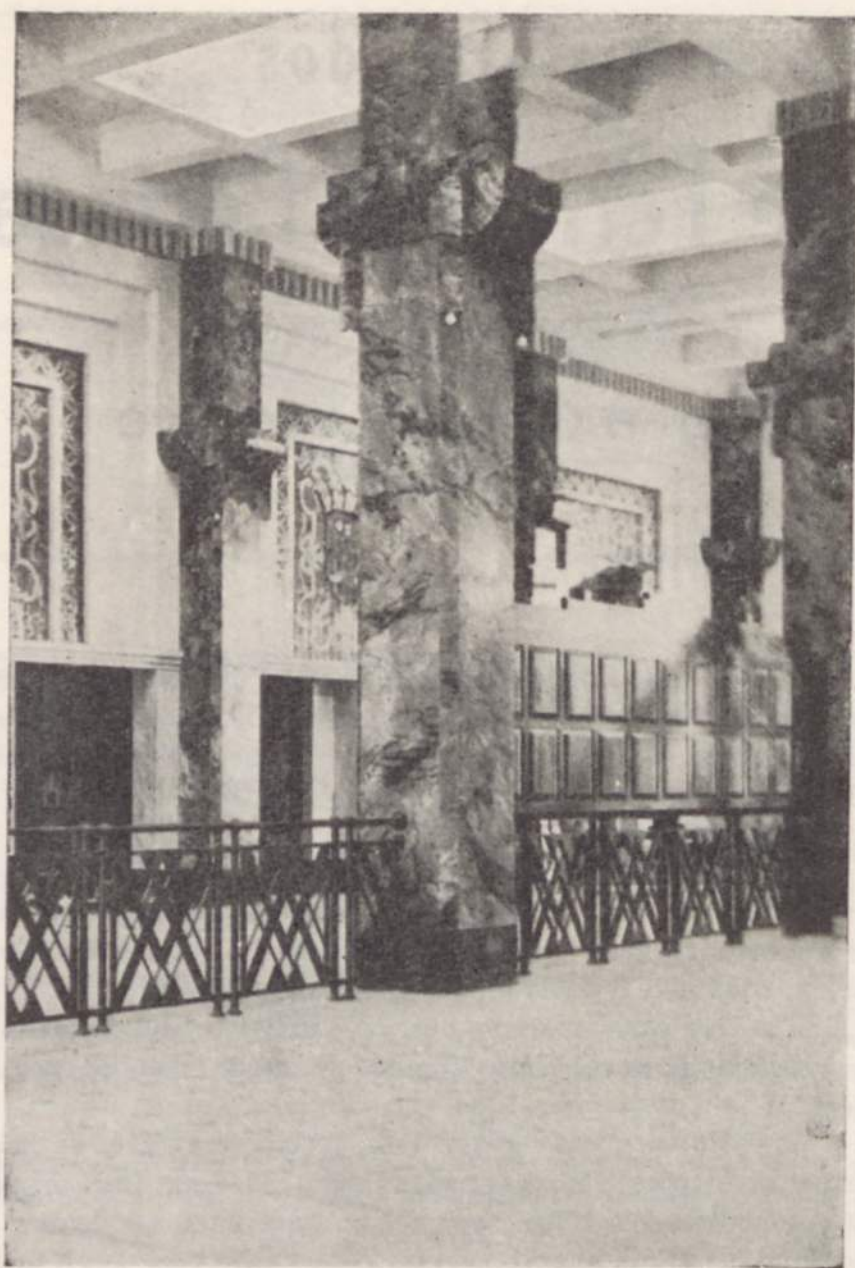
TÍTULO VIII

Situação da companhia — Inventário

Art.º 53.º — O ano social começa em 4 de Janeiro e acaba em 31 de Dezembro. Por excepção, o primeiro exercício compreenderá o tempo que decorrer entre a constituição da presente companhia e o dia 31 de Dezembro de 1879.



Comboio de mercadorias em Santa Apolónia



Um aspecto do interior da Estação do Terreiro do Paço

Art.º 54.º — O conselho de administração fará em cada semestre um resumo da situação activa e passiva e o apresentará ao conselho fiscal da companhia. Além disso fará de cada ano social um inventário, que contenha a indicação dos valores mobiliário e imobiliário e de todo o activo e passivo da companhia. O inventário, o balanço e a conta de perdas e ganhos serão apresentadas ao conselho fiscal com antecedência, pelo menos, de dois meses antes da assembleia geral e serão apresentados à mesma assembleia.

TÍTULO IX

Juros, dividendo, fundo de reserva, amortização

Art.º 55.º — Durante a execução dos trabalhos e até à conclusão da linha, poderá ser pago aos accionistas o juro de 5 por cento ao ano sobre as somas por eles entregues. Prover-se-á este pagamento por meio de juro proveniente das colocações de fundos efectuadas pela companhia, ou por outros quaisquer produtos acessórios da empresa e em caso de insuficiência, por uma dedução do fundo social. Esta dedução será levada à conta de primeiro estabelecimento.

Art.º 56.º — Os produtos da exploração servirão primeiramente para pagar as despesas de conservação e exploração, os gastos de administração, o juro e amortização dos empréstimos e geralmente todos os encargos sociais.

Art.º 57.º — Depois do pagamento dos encargos mencionados no artigo precedente, deduzir-se-ão dos lucros líquidos anualmente;

1.º — A soma necessária para a amortização do fundo social, calculada de tal modo que o capital esteja completamente amortizado, o mais tardar, cinco anos antes de findar o prazo da concessão;

2.º — A soma necessária para pagar às acções amortizadas e não autorizadas um juro ou primeiro dividendo de 5 por cento, devendo entrar no fundo da amortização a parte respectiva às acções amortizadas, a fim de completar a anuidade necessária para amortizar a totalidade das acções no prazo fixado;

3.º — Cinco por cento, pelo menos, dos lucros líquidos da empresa para a formação de um fundo de reserva, destinado a fazer face às despesas imprevistas. Quando o fundo de reserva represente a décima parte do capital social a dedução de 5 por cento poderá ser reduzida ou suspensa; mas restabelecer-se-á logo que o fundo de reserva desça abaixo daquela cifra. O excedente dos lucros anuais será repartido do modo seguinte: 10 por cento para o conselho de administração e 90 por cento igualmente, entre todas as acções amortizadas ou não amortizadas. A parte relativa às acções amortizadas será distribuída entre os proprietários dos títulos, que tiverem sido passados em troca destas acções como se diz no artigo 59.º.

Art.º 58.º — O fundo de amortizações compõe-se:

1.º Da dedução estabelecida no artigo precedente;

2.º dos juros relativos às acções amortizadas;

3.º Dos juros das somas ainda não empregadas na amortização. Este fundo é empregado anualmente em concorrente quantia a contar do segundo ano que se seguir à exploração da linha, no reembolso de um número de acções que se há-de determinar conforme o artigo seguinte. Acontecendo que no decurso de um ou mais anos os lucros líquidos da exploração sejam insuficientes para o reembolso das acções que se hão-de amortizar, a soma necessária para completar o fundo de amortização será deduzida dos primeiros lucros líquidos dos anos seguintes, com preferência e anterioridade a qualquer repartição de dividendo entre os accionistas.

Art.º 59.º — A designação das acções que se hão-de amortizar terá lugar por sorteio, feito anualmente, seja em Paris, seja em Lisboa, nas épocas e com as formalidades determinadas pelo conselho de administração. Os números das acções, designadas pela sorte, para serem reembolsadas, serão publicados nos jornais indicados no artigo 44.º. Os proprietários das acções designadas pela sorte para serem reembolsadas receberão em numerário:

1.º 1.º — O capital efectivamente desembolsado pelas suas acções;

2.º — O juro do dito capital, à razão de 5 por cento, até ao dia indicado para o reembolso;

3.º — Os dividendos do exercício findo em 31 de Dezembro último. E em troca das suas acções primitivas receberão, além disso, acções especiais chamadas *actions de jouissance*, que só dá direito à parte proporcional no excedente nos lucros anuais mencionados no artigo 57.º. Estas acções proporcional no excedente nos lucros anuais mencionados no artigo 57.º. Estas acções conservam os mesmos direitos das

(Continua na página 356)



Estação do Rossio

TURISMO



Jardim de Versailles

• Cinquenta hotéis da Suécia agruparam-se para oferecer o cheque turístico, que permite toda a liberdade na escolha das etapas.

• O hotel Ashoka, em construção em Nova Deli, possuirá uma torre-restaurante com sessenta metros de altura e uma sala de conferências que poderá acolher 2500 pessoas.

• Foi inaugurado na Grécia, à beira do golfo de Kalfati, um complexo turístico denominado «Aphroditi Bungalows», que compreende 220 camas, restaurante, cinema, «dancing», etc.

• Estão em construção em Viana do Castelo quatro unidades hoteleiras que, dentro em breve, darão à região mais quatrocentas camas. Este número atenuará grandemente um dos problemas que mais obstam ao desenvolvimento turístico da região: a falta de aposentos.

• Na avenida do Generalíssimo, uma das mais modernas e importantes avenidas de Madrid, vai ser construído um edifício de 15 andares destinado a hotel, que terá a designação de «Apartotel Meliá Castila».

O novo hotel, com uma capacidade de mil quartos, disporá de: dois restaurantes, quatro bares, um café com capacidade para 600 pessoas, uma sala de diversões, uma sala de exposições, um centro comercial, um parque de estacionamento para 500 veículos, etc.

• «A Alemanha pertence aos mais preferidos países como ponto turístico dos portugueses», declarou o Governador Civil da cidade do Porto, Dr. Jorge da Fonseca Jorge, por ocasião da inauguração de uma exposição sobre o turismo na República Federal da Alemanha, realizada na cidade do Porto, e que foi visitada por quase seis mil pessoas. Grandes cartazes, decorações de vitrines, painéis fotográficos de cidades e de paisagens, prospectos, mapas e guias informativos sobre hotéis apresentaram a República Federal da Alemanha como país de grandes atractivos turísticos. Uma exposição de livros de arte, promovida pela Associação Alemã do Comércio Livreiro, complementou a promoção. Música popular alemã, acompanhou o visitante durante a sua visita à exposição.

• O secretário-geral das Nações Unidas, recebeu uma delegação da União Internacional dos Organismos Oficiais do Turismo, constituída pelo ministro mexicano do Turismo, Agostin Salvat, presidente pelo comissário geral do Turismo belga, Arthur Haulot, presidente cessante; e Robert Lonati, secretário-geral.

O secretário-geral da O. N. U. foi informado pela delegação da decisão da U. I. O. O. T. de renunciar ao estatuto de direito privado para se transformar em organismo de direito público sob a designação de Organismo Mundial do Turismo. Vai ser elaborada uma convenção internacional do Turismo, prevendo-se a convocação, de uma conferência de plenipotenciários.



PARIS — Parque Monceau

SUBSÍDIOS

(Continuação
da página 354)

acções não amortizadas, salva a dedução do juro ou primeiro dividendo de 5 por cento.

Art.º 60.º — O pagamento do juro ou primeiro dividendo tem lugar por semestre. Este pagamento, assim como os dividendos, será feito em Lisboa e em Paris nas épocas e nos lugares designados pelo conselho de administração. Estas épocas devem ser publicadas nos jornais indicados no artigo 44.º. Todos os juros e dividendos que não forem cobrados no prazo de cinco anos, depois do seu vencimento, prescrevem a favor da companhia.

Art.º 61.º — Os juros e dividendos das acções, quer nominativas quer ao portador, serão pagos válidamente ao portador do título ou do coupon vencido.

Art.º 62.º — A liquidação da companhia poderá ter lugar nos casos previstos pelos artigos 40.º até 43.º inclusivé da lei de 22 de Junho de 1867. Quando a assembleia geral houver de tratar de assunto desta natureza, será constituída pelo modo indicado no artigo 46.º e as suas deliberações ficarão dependentes da confirmação do Governo.

Liquidação

TÍTULO X

Art.º 63.º — Os poderes da assembleia geral continuam durante todo o período da liquidação, nos termos do artigo 44.º da lei de 22 de Junho de 1867.

§ 1.º — Nos termos da mesma lei e com as formalidades prescritas no artigo 62.º, poderá a assembleia geral determinar o modo da liquidação e nomear um ou mais liquidatários, cujo poderes designará.

§ 2.º — A assembleia geral, constituída nos termos do artigo 46.º tem particularmente direito de aprovar e dar quitação.

§ 3.º — Os liquidatários poderão, em virtude de uma deliberação desta assembleia, constituída segundo o artigo 46.º, transferir a uma outra sociedade ou a um particular todos os direitos, acções e obrigações da companhia dissolvida. Esta transferência ficará dependente da aprovação do Governo.

Art.º 64.º — As contestações que se levantarem entre a companhia e terceiros ou qualquer accionista, ou entre o conselho de administração e accionistas, serão submetidos ao julgamento de três árbitros e amigáveis medianeiros, que serão nomeados e procederão como se determinar para casos idênticos no código comercial e mais legislação subsidiária e a decisão destes árbitros será executada sem que possa contra ela admitir-se qualquer apelação ou recurso.

Art.º 65.º — Todos os valores provenientes da liquidação serão empregados antes de toda a distribuição aos accionistas:

1.º — Sem colocar o caminho concedido em circunstâncias de ser entregue ao Governo nas condições determinadas no caderno de encargos;

2.º — A completar a amortização das acções, se for possível.

O remanescente, compreendido o fundo de reserva, será dividido por todas as acções.



Pintura geral da Ponte D. Maria Pia, do lado de Gaia

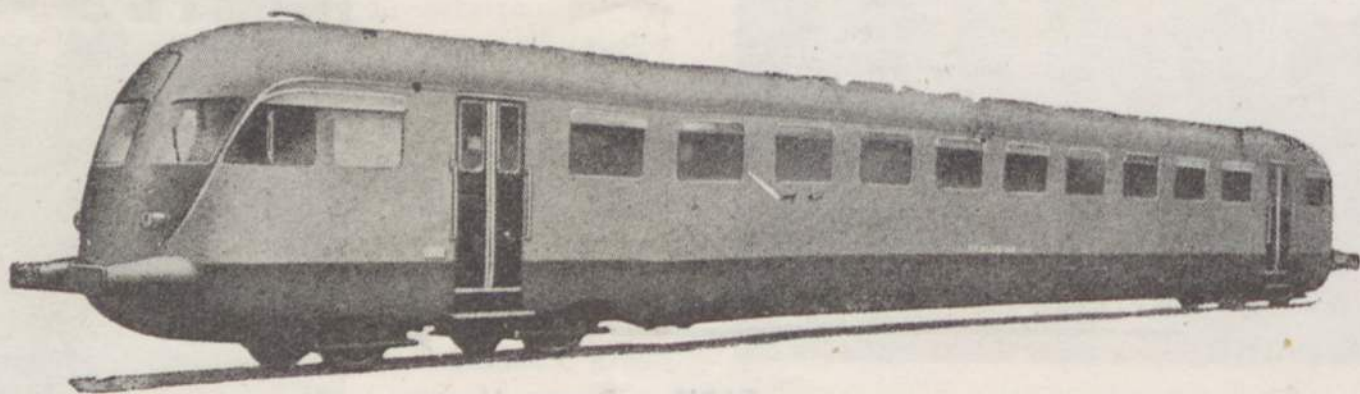
(Foto de Armando Ricco, inspector do Serviço de Obras Metálicas)

Artigo final. Esta companhia subrogada no lugar e nos direitos e obrigações da «Société Financière de Paris», fica em tudo e por tudo sujeita às condições do contrato de 3 de Agosto de 1878 e às leis e tribunais portugueses.

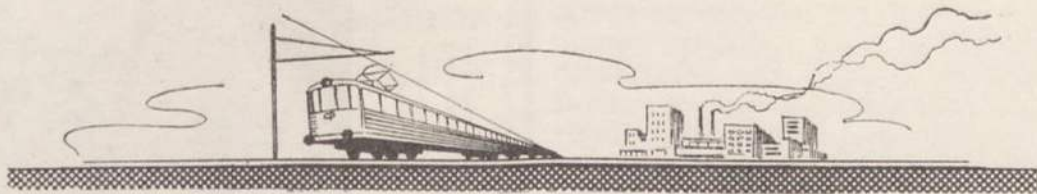
Não me foi apresentado a certidão negativa de que trata o artigo 1.º § 4.º da lei de 22 de Junho de 1867, porque pelo artigo 65.º § 2.º do contrato de 3 de Agosto de 1878 foi permitido à empresa constituir-se em sociedade anónima dependente da aprovação do Governo.

Adiante será pago o selo de 90\$000 réis.

(Continua no próximo número)



Linhas Estrangeiras



ALBÂNIA

A Albânia, que não possuía nenhuma linha de caminho de ferro no começo da segunda guerra mundial, dispõe actualmente de 160 km de vias férreas, de bitola normal. Outras secções estão em construção, o que perfará o total de 260 km. O material rolante provém da Checoslováquia, da Hungria e da China; quanto ao material motor, consta de máquinas a vapor provenientes da Polónia e locomotivas diesel fabricadas na Checoslováquia.

ALEMANHA

De acordo com o seu projecto, os Caminhos de Ferro Federais ampliaram, em 1967, o seu sector de electrificação com mais 255 km, passando o total da sua rede electrificada a ser de 7240 km, isto é, quase 1/4 da rede geral ferroviária.

- «Cocktail Fim de Semana» é uma gentil oferta dos Caminhos de Ferro Federais e da Direcção das Termas de Bad Neuenahr, que se mantém em vigor todas as semanas até 15 de Abril. Quem utilizar determinados comboios regulares na região de Munster, Essen, Colónia e Wuppertal beneficiará de considerável desconto no preço da viagem. Por outro lado, BadeNeuenahr dispõe de uma série de hotéis que oferecem aos seus hóspedes uma redução de 25 % no preço da estadia. Além disso, os visitantes de fim-de-semana receberão gratuitamente um cocktail no bar do edifício das termas, uma viagem de táxi até ao hotel, um banho na piscina de água termal e uma entrada livre no Casino. ,

BÉLGICA

Com 30 500 km² e 9,2 milhões de habitantes, possui a Bélgica 5100 km de linhas férreas, sendo 4500 operadas pela Société Nationale de Chemins de Fer Belges, na bitola de 1,435 m e os restantes pela Société National de Chemins de Fer Vicinaux, na bitola de 1 m, que movimenta pequenos caminhos de ferro e vem reduzindo drásticamente a sua quilometragem, enveredando pelo serviço rodoviário.

A rede belga é totalmente electrificada.

- A SNCB transportou em 1965 pouco mais de 66 milhões de toneladas e 275 milhões de passageiros km, realizando 7 biliões de ton/km e 9 biliões de passageiros km. Houve superávit no referido exercício.

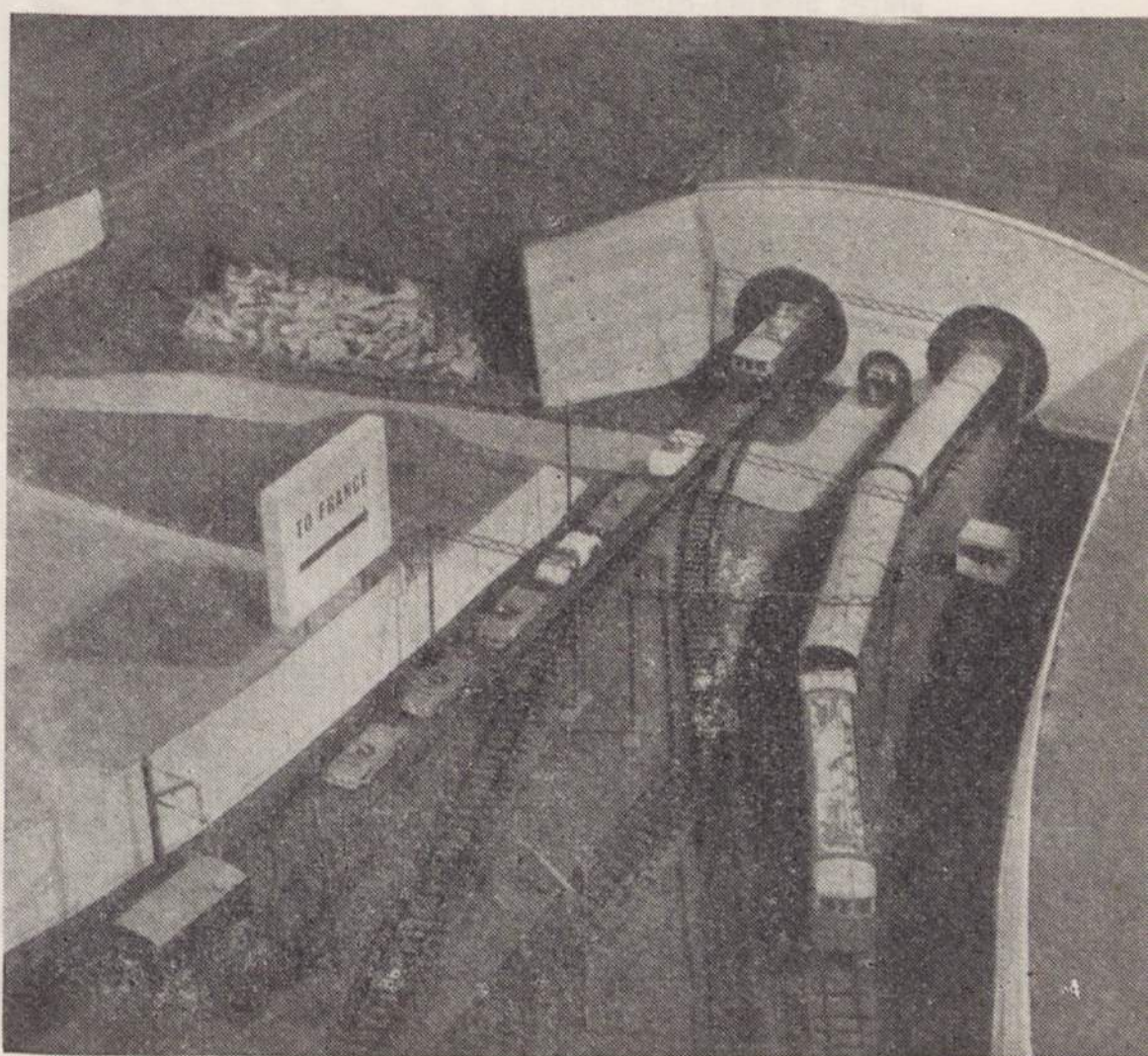
- Prosseguindo a ampliação e a modernização do seu parque de material para o serviço internacional, a SNCB vai pôr progressivamente em serviço uma série de 45 novas carruagens-camas de 2.ª classe. Estas carruagens compõem-se de 10 compartimentos de seis lugares, outro de serviço, dos W.C. e três lavabos.

O conforto do passageiro foi especialmente cuidado. Os bogies, de tipo Schlieren asseguram uma perfeita estabilidade na marcha, enquanto que a construção da caixa reduz ao mínimo as vibrações.

A calefacção e a ventilação, a iluminação fluorescente e o isolamento acústico e térmico foram realizados com as técnicas mais modernas. As janelas foram dotadas com chassis móveis, assim como de duplas vidraças.

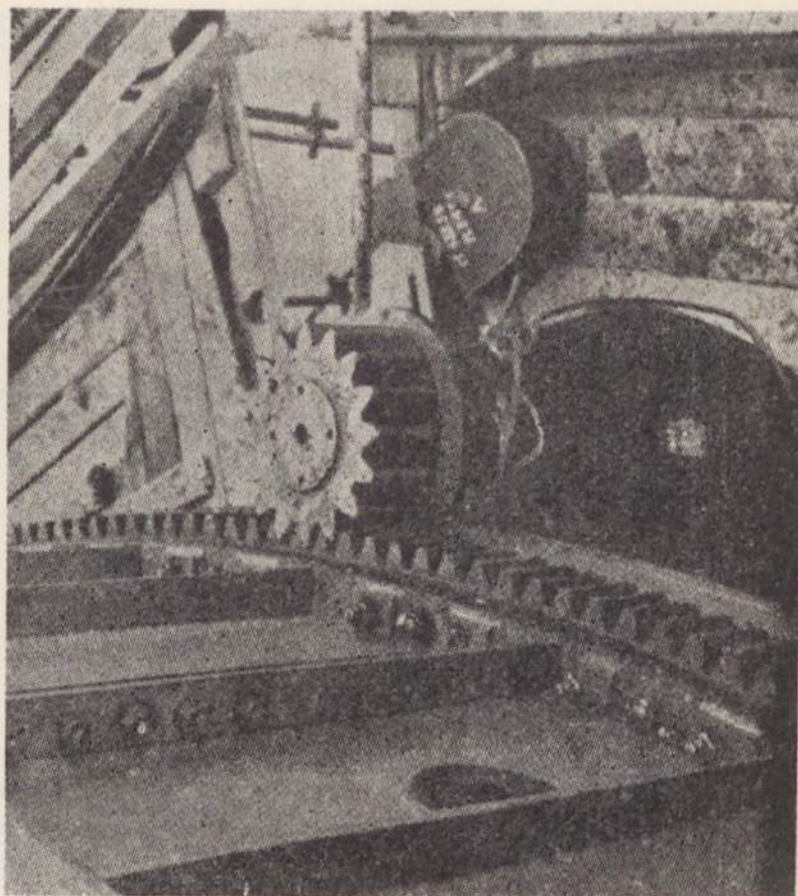
Haverá compartimentos especiais para os fumadores. Estas novas carruagens-camas serão incorporadas nos comboios internacionais, no próximo Verão, à medida que forem sendo entregues.

- O Conselho de Administração da Companhia de Carruagens-Camas, na sua última reunião, encerrou as contas do exercício de 1966, que deram um lucro de 51 791 485 francos belgas, contra 47 996 302 em 1965. Concordou-se em propor à Assembleia Geral de Accionistas a distribuição às acções preferentes e às ordinárias de um dividendo líquido de 30 francos belgas, em vez dos 27,50 do ano anterior.



Entrada de um túnel em Inglaterra

Mecanismo giratório na torre dos C. F. F. ►



ESPAÑA

Encontram-se muito adiantadas as obras de uma das mais importantes linhas construídas na Europa nos últimos anos. Essa linha, com uma extensão de 276 km, ligará directamente Madrid a Burgos, encurtando consideravelmente a distância e a duração do trajecto entre Madrid e a fronteira francesa.

ESTADOS UNIDOS

As companhias de Caminhos de Ferro «New York Central» e «Pensylvania» associadas a partir do dia 1 de Fevereiro de 1968, tornaram-se a maior companhia particular de Caminho de Ferro do Mundo. Há seis anos que os accionistas tinham dado a sua aprovação para a fusão. A Direcção da Companhia, designada por «Pensylvania New York Central Transportation Co.» anunciou que não haverá modificações imediatas no funcionamento da empresa.

FRANÇA

A milésima locomotiva Diesel eléctrica, uma BB 63 000» foi entregue há pouco à Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses pela sociedade Brissoneau e Lotz.

É a primeira vez na Europa que uma locomotiva do mesmo tipo é produzida num tão grande número de exemplares por um construtor.

Sempre fabricada em série até agora, esta locomotiva foi exportada para a Europa, América do Norte, América Central e para a África.

• Um acordo publicado no Boletim Oficial dos Serviços de Preços, estipulou que os preços das refeições das carruagens-restaurantes e das servidas em todas as demais carruagens com serviço de refeições podem ser livremente fixados pela Companhia de carruagens-cama, que recebe assim a autorização oficial para aumentar o preço das refeições que serve nas carruagens-restaurantes numa média de 5 a 6 por cento.

A Companhia declara que, em compensação, os preços das refeições das novas carruagens «livre serviço», postas em circulação recentemente entre Paris-Mulhouse, permanecerão invariáveis, a 11 francos, tudo compreendido. Esclarece-se pelo Ministério da Economia e Finanças, a este respeito, que a decisão de estabelecer as tarifas de carruagens-restaurantes em regime de liberdade, foi tomada segundo a política seguida pelo Governo em matéria de preços, tendente a restabelecer em todos os sectores da economia, a livre decisão, a vigilância dos custos e a constante adaptação às necessidades de um mercado de competição. Esta medida permitirá à Companhia de Carruagens-Camas e à S N C F prosseguir os melhoramentos e a novas instalações de serviços de restaurante. Por outra parte, com o fim de dar maior responsabilidade comercial à Companhia de Carruagens-Camas na exploração dos referidos serviços, que são confiados pela S N C F, estas duas sociedades concordaram em modificar o seu contrato de relações financeiras. As disposições de acordo têm por objectivo principalmente a redução em grande proporção da intervenção financeira da S N C F, prevista até ao momento em caso de deficit eventual, em favor da Companhia concessionária, beneficiando-se esta, em troca, de um regimen de preços mais liberal.



◄ Campos Elísios