

GAZETA

138

DOS CAMINHOS DE FERRO



A

SOREFAME

CONFIOU ÀS MÁQUINAS

SCI AKY

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

SCI AKY, A MÁQUINA DE SOLDAR POR PONTOS DE MAIOR
EXPANSÃO MUNDIAL

Fábricas em PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)

Representantes Exclusivos:

SORVAL — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

Rua de Artilharia Um, 104, 4.º E.

L I S B O A

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

VAGÕES CISTERNAS DE GRANDE CAPACIDADE PARA TODAS AS QUALIDADES DE LÍQUIDOS

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



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

COMPANHIA AUXILIAR DE TRANSPORTES



ESCRITÓRIOS CENTRAIS — AV. JOSÉ ANTÓNIO, 20
MADRID

TELEFS.: 222 0414 — 232 3547

FÁBRICA DE VILLAVERDE
Km. 9. ESTRADA ANDALUZIA — TELEFS.: 237 0300/1

DEPÓSITO LEGAL - 0. OUT. 1965

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º - LISBOA-2

Telefone: P P C 3201 58 - DIRECÇÃO: 32 75 20

Correspondente em Madrid: ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA - Marqués de Urquijo, 10-1.º-Dt.º

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. - MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. - MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luis, Estados Unidos, 1904

Director:

ENG. LUÍS DA COSTA

[Director dos Serviços de Exploração e Material da Direcção-Geral de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Superior de Transportes Terrestres].

Directora-Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

Eng. MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA, Administrador-Delegado por parte do Governo, da C. P.

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano);
Estrangeiro £ 1.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 10\$00.



SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES:

Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
JORGE RAMOS
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA

1 de Agosto de 1965

A regulamentação dos transportes na América do Norte, pelo Eng.º LUÍS DA COSTA	219
Presença de Moçambique na Vida da Nação, pelo Almirante M. M. SARMENTO RODRIGUES	221
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO	224
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	226
Electrificação da Linha do Norte — Foi aberto à exploração o novo troço ferroviário entre Esmoriz e Vila Nova de Gaia	227
Jardim Zoológico — Exposição de Avencas, Begónias e outras plantas ornamentais	229
Gazeta dos Caminhos de Ferro — A Imprensa e os nossos artigos	229
Portugal maravilhoso	230
O Relatório da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, referente ao exercício de 1964, pelo Dr. BUSQUETS DE AGUILAR	231
A Grã-Bretanha vai construir e pôr ao serviço o Comboio do Futuro	232

Nota de abertura

Turismo é palavra pequena mas abrange muita coisa, pois não é só transportes, hotelaria, praias e termas, museus e monumentos, é também, como a experiência e os mestres sabem e ensinam: — gastronomia. Gastronomia, no seu fino e delicado significado turístico, é uma arte, e porque é uma arte atinge, paralelamente, o nível de ciência. O director de um grande hotel, de uma pensão, de uma pousada, tem de saber escolher as ementas e os vinhos, dando preferência, sempre que possível, aos pratos tradicionais, da boa, da autêntica, da saudável cozinha portuguesa, e dos vinhos regionais, dos mais nobres e mais puros. Toda a campanha que se fizer em favor dos pratos e vinhos regionais merece a gratidão de todos os portugueses, porque redundam em favor do bom nome e do prestígio do País. As colectividades regionalistas de Lisboa, como, por exemplo, as Casas do Minho, dos Açores e de Ferreira do Zêzere, organizam, todos os anos, com devoção bairrista, muito de louvar, almoços em cujas ementas predominam os típicos, os saborosos pitéus, que muitos portugueses, infelizmente, ignoram, e que todos os estrangeiros, de paladar educado e exigente, muito apreciam. O carácter dos povos revela-se na sua cozinha. O ilustre escritor Artur Maciel, que é também um dos nossos grandes jornalistas, tem organizado, na Casa do Minho, com a valiosa colaboração de alguns dos mais distintos minhotos que vivem em Lisboa, deliciosos almoços, a que se tem dado sempre, simultaneamente, o cunho de uma grande Festa da culinária do Norte e o carácter de uma alta manifestação literária, graças às artísticas e bem redigidas ementas que ilustram e comemoram esses famosos ágapes. Esses famosos almoços rivalizam — diria Ramalho Ortigão, grande prosador e grande português — com a custódia de Gil Vicente. Artur Maciel, na ementa do 6.º Almoço da Lampreia, realizado no Domingo, 4 de Abril, estampou dois trechos antológicos, um de Ramalho Ortigão e outro de Augusto de Castro, que bem merecem ser reproduzidos aqui. São duas lições de portuguesismo e da arte de escrever e pensar. Eis as palavras de Ramalho: «Napoleão dizia que com soldados portugueses daria a volta ao Mundo. Os homens, cuja dureza tanto admirava o primeiro guerreiro dos tempos modernos, tinham-se criado com o mais rijo dos alimentos — a broa. Entre os portugueses são os Minhotos os homens que primeiro pegam em armas e sustentam a guerra ao primeiro indicio de opressão com que os ameaçam. Se estudarmos a razão deste forte sentimento de independência na gente do Minho, encontramo-la na saudável frugalidade nacional do caldo de unto e do vinho verde.» Augusto de Castro, admirador do eminente jornalista de «As Farpas», escreveu estas palavras de alto significado patriótico e filosófico: «O homem permanece indissolúvelmente fiel à cozinha da sua infância. Em todas as idades, em toda a parte onde o homem viva, os hábitos do paladar que criou nos primeiros anos, e que foram uma espécie de herança familiar que o acolheu ao sair do berço, permanecerão imutáveis, resistindo a todas as adaptações fisiológicas ou sociais. Há, pois, uma personalidade culinária em cada país e essa diferenciação, como a da paisagem, dos costumes, da arte, constitui um dos elementos da curiosidade turística que é necessário ter em conta no cómputo e na hierarquia dos valores nacionais da indústria da hotelagem. A Casa do Minho oferece, todos os anos, aos seus consócios e a alguns convidados um almoço de lampreia e da cozinha minhota em que a luz das suas costas, a flora dos seus ribeiros, o sol dos seus prados e jardins, sob a égide dos seus frescos vinhos, nos transportam ao festival, verde e vivo, da mais verde província de Portugal».

Fazer de Portugal uma nação cada vez mais portuguesa e, ao mesmo tempo, um país europeu de grande projecção universal, é o dever de todos os portugueses. Manter as nossas melhores tradições é servir, com beleza, o prestígio da nossa Pátria. Tem sido este um dos objectivos da Casa do Minho e das congéneres colectividades regionalistas. Gastronomia tem, pois, um alto significado nacional e turístico.

A REGULAMENTAÇÃO DOS TRANSPORTES NA AMÉRICA DO NORTE

Pelo Eng.º LUÍS DA COSTA

V

Regulamentação económica

Legalmente são três os tipos de empresas transportadoras: os transportadores públicos, os transportadores de aluguer e os transportadores particulares de mercadorias.

Quanto às mercadorias, a Lei distingue igualmente os *serviços regulares de transportes públicos* e os *serviços não regulares de transportes públicos*.

As empresas especializadas no transporte de certas mercadorias são ainda definidas em função da sua actividade principal tais como: transportadores de mobiliário, transportadores de filmes, de produtos petrolíferos, de produtos líquidos diversos, a granel, de automóveis, etc.

Como as regras impostas variam com o tipo de exportador, a Comissão [I. C. C.] viu-se obrigada a defini-los dumª maneira mais precisa do que a da Lei, a fim de evitar que certas empresas escapem à sua fiscalização.

O transportador público é definido pela Lei da forma seguinte:

«Transportador público é toda a pessoa que está à disposição do público para efectuar, mediante remuneração, o transporte entre Estados ou com o estrangeiro, de passageiros e mercadorias de toda a espécie, quer o serviço seja regular ou não.»

Os *transportadores públicos de passageiros*, com algumas excepções, são todos os transportadores regulares, isto é, que obedecem a horários regulares entre pontos determinados, e por itinerários bem definidos. Também podem fazer serviços de aluguer entre um ponto do itinerário que servem e qualquer outro local dos Estados Unidos.

Os *transportadores públicos de mercadorias* dividem-se em dois grupos: os que são autorizados a transportar mercadorias de qualquer espécie e os que não podem transportar senão determinada mercadoria ou um número limitado de mercadorias. Este último grupo é bastante maior que o primeiro.

Os transportadores públicos regulares de mercadorias asseguram os serviços regulares utilizando uma ou várias estradas que lhes são determinadas. Têm o direito e o dever de servir cidades ou localidades determinadas, principalmente cidades no fim do percurso (términus) e um certo número de pontos intermediários. São na sua grande maioria importantes sociedades que apenas representam uma pequena parte dos transportadores públicos mas que transportam cerca de 75% da tonelage total dos transportes públicos rodoviários.

Os *transportadores públicos não regulares de mercadorias* actuam numa zona determinada. Não circulam com regularidade e os seus itinerários não são fixados. Só funcionam quando os seus serviços são solicitados.

Dividem-se em duas categorias: os que operam a partir duma cidade determinada para qualquer localidade duma certa zona, podendo esta zona englobar um ou mais Estados e os que são autorizados a circular entre todos os pontos duma determinada zona, que pode englobar de dois a quarenta e oito Estados.

Em geral não é dada nova autorização para transportes não regulares senão quando os transportadores públicos regulares não querem ou não podem assegurar o transporte em causa por vários motivos, como por exemplo a exigência de material especial tal como para o transporte de mobiliário, objectos de dimensões excepcionais, etc.

As empresas autorizadas a fazer transportes não regulares não podem fazer transportes regulares sem serem autorizadas pela Comissão.

Muitas vezes é difícil estabelecer uma diferença entre transportadores regulares e não regulares.

Antes de uma lei de 1955 sobre transportes rodoviários existiam apenas duas categorias de transportadores: os transportadores públicos, que se encontravam à disposição do público e os transportadores particulares, alguns dos quais fazendo transporte profissional mas que não ofereciam os seus serviços ao público em geral.

O transporte por contrato é definido do seguinte modo: «o termo transportador por contrato designa toda a pessoa que, por virtude de contratos ou acordos individuais efectuem, mediante remuneração, transportes rodoviários de passageiros e de mercadorias entre Estados ou com o estrangeiro (transportes que não sejam os definidos como transporte público em veículos automóveis)».

Estes transportadores por contrato estão sujeitos a limitações visando a sua zona de acção, os tipos de mercadorias autorizadas a transportar e as categorias de usuários que podem servir.

É por este motivo que esses transportadores por contrato podem ser autorizados a transportar géneros alimentícios para pessoas que têm a gerência de estabelecimentos de venda desses géneros a retalho.

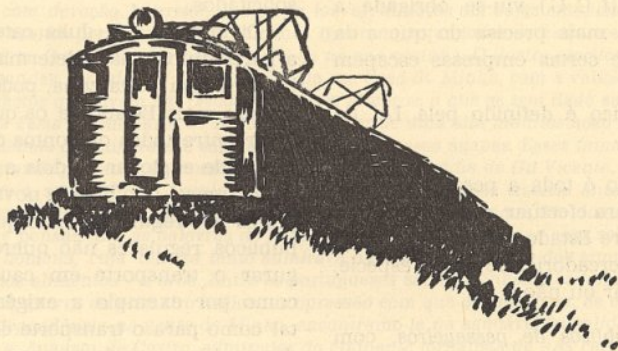
São também autorizados a encaminhar uma determinada mercadoria a fim de evitar percursos em vazio. Nos dois casos, a categoria de usuários que estão autorizados a servir é bem definida.

A Lei contém uma disposição pela qual o número dos clientes que estes transportadores podem servir em virtude dum contrato não poder ser limitado, com a condição de não saírem do raio de acção que lhe foi fixado.

O transportador por contrato pode, pois, servir simultaneamente outros usuários. Os contratos devem fixar o mínimo de tonelagem a transportar duma maneira clara e que possa facilmente ser verificada.

Na maioria dos casos estes transportadores limitam-se a servir um único cliente. Os seus serviços equivalem a uma substituição dos transportes particulares e a uma concorrência a estes mesmos transportes.

Há, no entanto, empresas deste tipo que transportam mercadorias para muitos clientes. Torna-se então muito difícil determinar o limite além do qual os transportes por contrato se tornam transportes públicos. O que é preciso definir é se o transporte está ou não à disposição do público.



Presença de Moçambique na Vida da Nação

Pelo ALMIRANTE M. M. SARMENTO RODRIGUES

Fez agora um ano, por esta época, que o Chefe do Estado, Sr. Almirante Américo de Deus Thomaz, visitou a nossa provincia ultramarina de Moçambique. Milagre da fé e do labor dos homens de Portugal, esta Provincia honra todos os portugueses que a construíram com sangue, com suor e lágrimas, todos quantos ali trabalham e vivem, e todos aqueles que hoje a defendem, patrioticamente, da cobiça alheia. Como homenagem ao Chefe do Estado, eleito para um novo periodo da magistratura suprema da Nação; como homenagem a todos os Moçambicanos que prolongam, em África, o Espirito e a Cultura de Portugal, reproduzimos uma parte do discurso que o antigo Ministro do Ultramar, na alta qualidade, então, de Governador-Geral de Moçambique, sr. Almirante M. M. Sarmiento Rodrigues, proferiu na sessão solene dos Conselhos Legislativo e Económico e Social, em 9 de Abril de 1964, no Salão Nobre dos Paços do Concelho de Lourenço Marques. Nesse admiravel discurso, o sr. Almirante Sarmiento Rodrigues — que é também um grande escritor —, anunciou a visita do Venerando Chefe do Estado a Moçambique, onde foi recebido apoteoticamente, com o carinho e o respeito de todos os que, na sua pessoa, por muitos titulos illustre, «contemplam a materialização viva e o mais alto simbolo da Unidade Nacional.»

Meus Senhores:

Antes de entrar neste novo periodo, quero dirigir uma saudação aos que neste momento cessam as suas funções, no Conselho Legislativo, no Conselho de Governo e no Conselho de Coordenação Económica. Penso que lhes devo e que merecem um agradecimento público.

Atravessámos juntos, de 1961 ao dia de hoje, um dos periodos mais atribulados da história de Moçambique. A sua gravidade não se poderá medir pelos clamores tornados públicos por diversas formas, pois que nem sempre eles correspondiam às realidades autênticas e eram ditados por exaltamentos, alguns generosos, outros insensatos e alguns que não desejo classificar; nem tão-pouco se poderia aferir pela calma reinante em alguns sectores dos quais era de esperar surpresas desagradáveis. Os factos eram por vezes muito diferentes e nem sequer é agora o momento de os esclarecer. Basta que se diga que graves ameaças impenderam sobre a vida de Moçambique, na sua tranquilidade social e no seu bem-estar económico, na paz dos seus lares, na harmonia do seu povo e no aproveitamento das suas riquezas.

Das causas, umas poderiam basear-se em inimizades de alguns países (eu preferia dizer, de governos), na cegueira de algumas jovens nações que se tornaram simples joguetes de ambiciosos, na cupidez económica ou na fraqueza interesseira de outras, na espantosa ignorância de muitas, de resto naturalmente dispostas a ceder perante as pressões de aventureiros e terroristas internacionais. Estas algumas das razões de origem exterior. Outras, bem mais

incompreensíveis ainda, e que eram as mais perigosas, resultantes de tibieza, de hesitações, de primazia dada a interesses materiais, de dissidências, de oportunismos e de desorientações condenáveis e de falta de fé, nas hostes portuguesas, poderiam ter-nos levado ao descalabro, sobretudo por temor.

Das primeiras, parece ter-se desanuviado em parte o horizonte, em boa medida graças à nossa inabalável decisão. Das segundas tivemos a satisfação de verificar que se mostraram mais aparentes do que reais e que tudo o que parecia uma onda de desânimo, de descrença — agravada por certo gosto doentio de a apreçoar diárricamente aos quatro ventos — não passava de uma dúvida que cedo se dissipou, para tudo voltar a esta firme confiança e determinação, que se em tempos nos levou a erguer fortalezas em terras hostis e sob a ameaça do inimigo, a ensinar a ler e a difundir a fé no meio de gentes primitivas, a enfrentar meios-mundos quando eles nos quiseram submeter, agora nos leva a edificar febrilmente ou engrandecer novos povoados como Mccimboa da Praia, Vila Cabral, Augusto Cardoso, ou Nacala, ou ainda as grandes metrópoles de Lourenço Marques e Beira, assim como a criar novas fábricas e a semear, na terra generosa e portuguesa de Moçambique, os bens que hão-de de certeza largamente frutificar.

Hoje, perante a calma nos lares e o entusiasmo confiante nas empresas, poderíamos, sem perigo e até talvez com algum proveito, recapitular as desgraças que eram nestes últimos anos diárricamente assinaladas. Não o faço para não estar a defender uma posição de Governo. E, de resto, é preferível, que

tudo tenha esquecido, como se não tivesse acontecido. Prefiro sinceramente afirmar que o comportamento geral de Moçambique, dos homens de capital e de negócio aos mais modestos trabalhadores, dos dirigentes ao geral da população, não sofre comparações com o que em casos semelhantes se verificou em outros territórios, em retiradas vergonhosas ou fraudes criminosas. Dentro da relatividade em que temos de nos situar, Moçambique foi, no mundo africano e até no Mundo Português, um exemplo de moderação e de firmeza que muito me agrada salientar.

Houve, na verdade, perturbações que eram de prever. E essas podemos referi-las, porque não se trata de movimentos emocionais injustificados, mas sim de fenómenos económicos e sociais de inevitáveis repercussões.

Toda a legislação derivada da revogação do regime do indigenato, nomeadamente no sector do trabalho, do novo condicionamento da vida social, sobretudo nos meios rurais, forçosamente haveria de levantar problemas. Só não tiveram relevo ou gravidade, apesar de não se terem limitado os meios de expressão, graças a uma admirável compreensão e confiança das populações e uma assinalada prudência e sobretudo calma das autoridades, preparadas para esclarecer e não avolumar ou criar questões sem necessidade. Mesmo quando elas existem, a sua acuidade depende em boa parte do excesso de atenção ostensiva que se lhes presta ou de importância que se lhes dá.

As alterações dos regimes algodoeiros e arrozeiro foram outros motivos de preocupações, que não de perturbações. As colisões de pontos de vista passaram-se mais em níveis altos do que na vida comum, evitando-se assim eferescências colectivas. É bom registar que acabou por se verificar uma geral compreensão, tanto dos dirigentes como do povo rural. Uns e outros, com as suas naturais reacções, acabaram por colocar acima de tudo os interesses nacionais. Do povo rural só tenho de louvar a calma e confiança nas autoridade que, de resto, não tinham nem têm outro lema senão defender os legítimos direitos e interesses de todos.

O criminoso atentado contra o Estado da Índia teve o seu reflexo, como é bem conhecido, na vida económica e social de Moçambique, sobretudo pela saída dos súbditos da União Indiana que aqui exerciam uma actividade económica de algum relevo. Também, graças à moderação e serenidade das autoridades e do povo, se puderam evitar quaisquer desmandos e se preencheram, sem grandes dificuldades e com assinalada vantagem para o futuro, os vazios resultantes.

Novos serviços, novas estruturas, novos encargos, entre os quais os acarretados pela indispensável defesa nacional, em volume não comparável a qualquer outro período, tudo isso pôde ser suportado

pela Administração da Província, sem convulsões, sem descabros e sem desânimos. Porque apesar de todas as contrariedades, a Província, que não retrocedeu, também não parou, tendo por vezes caminhado em ritmo sem paralelo na sua história: refiro-me, por exemplo, ao impulso dado à instrução.

E tudo foi possível, graças ao suporte basilar da Metrópole e à serenidade e inteligência dos portugueses de Moçambique, que abateram pequenas bandeiras, que esqueceram pequenos dissídios, que souberam colocar no primeiro plano da sua vida o sentimento de fraternidade e de união que cresce e floresce de há séculos nesta sagrada terra portuguesa.

Foram os Conselhos Legislativos, de Governo e de Coordenação Económica que muito facilitaram e ajudaram o Governo; que viveram os dias difíceis e que agora nos deixam na certeza de que hão-de poder contemplar e alegrar-se dos resultados de uma obra de pertinácia, de confiança e de fé.

Creio bem que se afastam, os ilustres e dignos vogais, no preciso momento em que a Província se encontra bem segura e bem estabilizada, tendo na sua frente a perspectiva duma crise, da feliz crise do seu crescimento. Muitos dos problemas — que grandes e aliciantes problemas! — que estão postos referem-se à preparação de melhores condições de vida para todos os portugueses. Aqueles que souberam estóicamente suportar as limitações e ajustamentos determinados por imposições primaciais, poderão agora encarar os novos dias que se avizinhavam com redobrada confiança.

De dificuldade em dificuldade, todas elas serenamente vencidas, chegámos às últimas eleições nas quais, em vez de problemas exacerbados, encontramos uma autêntica afirmação de unidade. É bem um fecho de um período que talvez o futuro recordará.

Porque precisam de saber que, apesar de todos os sacrifícios, alguns deles impostos aos orçamentos, entre os quais o do ano corrente, os orçamentos se cumpriram integralmente e a Província não deve nem dinheiro nem cambiais. Tem os seus compromissos inteiramente saldados, ou garantida a sua satisfação, e dispõe de reservas muito apreciáveis de cambiais que seriam capazes de fazer face a situações anormais, que de resto se não prevêem.

É preciso que saibam que, mesmo dentro da severidade, austeridade e rigor que têm sido aplicados à administração da Fazenda — e que teremos de intransigentemente manter sobretudo evitando engargos permanentes de quadros e despesas supérfluas —, não se extinguiram quaisquer serviços, enquanto que alguns deles têm podido caminhar em desenvolvimento progressivo e outros estão em vias de reestruturação.

Há-de agradar-lhes saber que nem por terem aumentado os encargos com a defesa — que é vital como

garantia da integridade de Moçambique e da qual a maior parte do sacrifício cabe à velha e honrada Metrópole, em homens e em recursos — se pôde levar a cabo um plano escolar incomparável, coroado pelos modelares Estudos Gerais Universitários; decorrem obras portuárias gigantescas; se constroem hospitais, igrejas, caminhos de ferro, aeroportos e estradas; e outros benefícios que são levados aos mais distantes pontos da Província.

E também lhes dará conforto o conhecimento de que, ao mesmo tempo que aumentam as receitas do Estado — não por virtude de agravos tributários, mas graças ao incremento da riqueza —, se edificam novas fábricas e se estabelecem novas actividades. Neste aspecto poder-se-ia afirmar que as portas de Moçambique se abriram e que para elas se encaminha — e por elas está já entrando — um fluxo de investimentos capazes de robustecer em moldes novas a nossa prometedora economia. As novas empresas que se preparam para explorar a grande e adormecida riqueza da pesca; as fábricas de abubos; as de conservação e aproveitamento de madeiras; as açucareiras novas; as concessões mineiras de tão esperançosa actividade; o aumento de produção que já se verificou em algumas culturas, como a do amendoim, e se espera para breve poder anunciar este ano no algodão e que se tem como certo há-de continuar a ser maior em anos futuros; a industrialização do caju, que me parece ter chegado à sua fase final e que muito contribuiria para inverter a nossa tradicionalmente deficitária posição da balança comercial, além do aumento de riqueza pública que de aí resultará. Nem falo dos planos do Zambeze, nem de alguns outros rios, que estão sendo estudados e em que acredito, mas cuja concretização não tenho como certa para breve, para estes meses. Nem me quero embrenhar nos inúmeros pequenos empreendimentos que, além do somatório de valores que representam, são um sintoma de confiança e de progresso generalizado.

E se me é permitido apresentar um voto, uma esperança, será unicamente para manifestar a minha confiança em que não tardará que se faça luz no espírito de muita gente metropolitana, levando-a a preferir instalar ou transferir as suas indústrias e outra actividades, nesta e para esta terra de portugueses, tornando-a a ela e à Nação cada vez mais forte e progressiva, permitindo mais bem-estar a todos os portugueses e multiplicando os elos da unidade nacional. Tal atitude será sempre um acto de inteligência e de patriotismo e que só por si resolveria, para todo o sempre, grandes problemas que dão cuidado a Moçambique.

Poderia dizer muito mais, descendo a pormenores, porque haveria felizmente vasta matéria para oferecer como recompensa para a confiança que temos merecido da gente de Moçambique. Dizer-lhes, por exemplo, que o novo carregador de minérios em

construção em Lourenço Marques é o maior e o mais moderno de toda a África ao sul do Sara; que as obras de dragagens e de portos que decorrem em toda em toda a Província não têm paralelo com quaisquer outras de todo o território nacional; que aquela própria estrada da Maxixe ao Save, que ao desembaraço de muitos parece coisa pouca, corresponde, em termos metropolitanos, a uma distância entre Lisboa e Porto, a que em breve acrescerá o segundo troço, num total de 600 quilómetros! Mas, para quê? Afora o prejuízo, que possa causar a alguns críticos, aliás benévolos, pela falta de anúncios de obras para verberar, julgo que será preferível que no futuro se reconheça que alguma coisa de grande se fez juntamente nos períodos em que muitos se comprazem em afirmar que nada se faz.

Tudo o que citei não são, como viram, devaneios de imaginação, porque muito até já está sendo executado. Mas um dos maiores sintomas e mostras de desenvolvimento e de progresso está bem à vista de todos, sobretudo daqueles que percorrem esta imensa e maravilhosa Província. Está bem patente no vestir, no conforto, na alimentação, no nível de vida, na alegria de viver que se surpreende na gente que passa nos caminhos e vive nas aldeias, em todos os povoados desta grande Moçambique, desde Lipiche, nos confins portugueses do Lago, há dez anos incorporado na soberania portuguesa, à Agoada da Boa Paz, terra portuguesa velha de quase cinco séculos.

Tudo felizmente aumenta: os lares, as escolas, as terras cultivadas, as fábricas, as igrejas. E tudo cresce nesta bendita paz portuguesa que é a maior força de Moçambique.

É esta paz e este progresso que acima de tudo aqui nos competirá fortalecer e impulsionar e que estamos dispostos a defender através de todos os sacrifícios. Estou certo de que aqueles que se dispuseram a aceitar estes postos saberão, em todas as emergências, colocar acima dos seus interesses, os mais legítimos, e das suas paixões, as mais caras, o bem de Moçambique e o amor da nossa Pátria.

É nesta esperança e nesta certeza que saúdo todos os Srs. Vogais dos Conselhos Legislativo e Económico e Social, com especiais boas-vindas aos que neles participam pela primeira vez.

Ilustres e dignos vogais:

Como primeira comunicação, ao abrir esta sessão legislativa, tenho o honroso privilégio de anunciar a vinda do Venerando Chefe do Estado, em futuro próximo, no decorrer deste ano, o que certamente não deixará de constituir motivo de grande alegria para todos os portugueses de Moçambique que na pessoa do Sr. Presidente da República contemplam a materialização viva e o mais alto símbolo da Unidade Nacional.

Por isso eu desejo, deste lugar, afirmar-lhe o nosso preito de respeitosa gratidão.

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

Por EMÍLIO BARBOSA ESTACIO

Estadística

Sendo de óbvia conveniência para apreciação e resolução de importantes questões de administração pública, que o Governo tivesse amplo conhecimento do movimento e tráfego das linhas férreas do Norte e Leste e das despesas e rendimento das mesmas linhas, e considerando que, em vista do artigo 24.º do Decreto com força de Lei de 31 de Dezembro de 1864, as empresas de Caminho de Ferro devem fornecer ao Governo os esclarecimentos e informações estatísticas que estes lhe exigirem, foi ordenada à Companhia Real, em 31 de Dezembro ainda de 1868, que remetesse regularmente ao Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, mapas estatísticos mensais e anuais relativos à construção e exploração daquelas linhas.

Cabe aqui citar que o movimento de passageiros nas linhas de Norte e Leste, no ano de 1868, foi de 650 415.

* * *

Por Lei de 2 de Setembro de 1869 ficou o Governo autorizado a resolver, se o julgasse necessário, quaisquer reclamações justificadas, da Companhia Real, contanto que daí não resultasse aumento nos encargos autorizados na Lei de 16 de Julho de 1869 com as alterações ultimamente votadas no Parlamento.

* * *

Sobre imposição de multas

Não se achando bem claramente definida qual fosse a jurisdição do Governador Civil de Lisboa no processo para a imposição de multas às empresas do caminho de ferro para infracção dos regulamentos no que respeitava aos atrasos na chegada ou partida dos comboios, acentuando por isso que aquele magistrado tinha sempre condenado a Companhia com o fundamento em suas sentenças de que segundo o § 3.º do artigo 20.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864 só lhe pertencia impor

a multa em vista dos autos levantados pelo Fiscal do Governo, foi em 5 de Dezembro de 1871 declarado ao Governador Civil de Lisboa que tendo a lei estabelecido duas instâncias no processo que devia seguir-se, sendo a primeira o Governador Civil e a segunda o Ministério das Obras Públicas em reunião geral do Conselho de Obras Públicas e Minas e depreendendo-se das palavras da lei quando diz: — «da decisão daquele magistrado há recurso» — que essa decisão podia ser absolutória ou condenatória, competia ao mesmo Governador Civil o direito e o dever de apreciar os autos que lhe fossem enviados pelo Fiscal do Governo e de livremente os julgar, condenando ou absolvendo como entendesse que era justo.

* * *

Por Portaria de 14 de Outubro de 1871 foi declarado à Companhia Real que em presença das disposições do seu contrato e do regulamento de 11 de Abril de 1869, lhe ficava expressamente proibido anunciar ao público quaisquer modificações de tarifas antes de aprovadas pelo Governo.

Esta declaração foi motivada por a Companhia entender que submetendo ao Governo quaisquer alterações e tendo-as feito anunciar com um mês de antecedência, podia pô-las em execução antes de findo o prazo caso lhes não fosse comunicada uma deliberação em contrário.

Redução dos preços de transporte

Sobre a conveniência de dar conhecimento ao público das reduções de preços de transporte, concedidas pela Companhia Real, em contratos especiais feitos com os expedidores, a fim de que, sendo essas reduções conhecidas do Público, pudessem aproveitar-se delas todas as pessoas que, nas mesmas circunstâncias quisessem gosar de igual benefício nos termos do art. 45.º do contrato, foi orde-

nado em 3 de Dezembro de 1872 que se facultasse o exame desses contratos nas estações.

Foi também ordenado que fossem publicados anúncios na folha oficial e avisos ao público nas estações.

Lei regulando os direitos sobre o material fixo e circulante do caminho de ferro de qualquer sistema

Artigo 2.º O material fixo e circulante destinado aos caminhos de ferro de qualquer sistema pagará pela importação o direito de 5% «ad valorem».

Artigo 5.º Fica isento de imposto estabelecido no artigo 2.º e de qualquer outro que se achasse estabelecido na pauta geral das alfândegas, todo o material fixo e circulante que, dentro de um ano, a contar da publicação da presente Lei, for importado por empresas particulares devidamente autorizadas para a construção dos caminhos de ferro ordinários e americanos sem subvenção do Governo.

Isenção de imposto durante trinta e seis anos às mercadorias que fossem transportadas em pequena velocidade nas linhas do Norte e Leste, com obrigação da companhia concluir o caminho de ferro até à estação do Porto

Esta isenção estabelecida por Lei de 26 de Fevereiro de 1875, unicamente seria decretada e efectiva no caso de ser feito entre o Governo e a Companhia Real, um acordo do qual constaria que o projecto aprovado pela portaria de 8 de Novembro de 1869 fosse substituído por outro que reduzisse e encurtasse a distância entre as Devesas e a estação término da cidade do Porto, sendo as obras de arte contruídas para uma só via;

O Estado ficava desobrigado de pagar a subvenção correspondente aos quilómetros que fossem construídos para acabar a linha do Norte e as expropriações a que se obrigava pelo artigo 4.º do contrato de 2 de Fevereiro de 1866.

A Companhia ficava desobrigada de construir o ramal de Valadares.

No prazo de três meses deveriam os trabalhos ter começado e no prazo de dois anos e meio devia a 5.ª secção estar acabada.

A Companhia assegurava a execução de acordo com um depósito de 225 000\$000 réis.

A 6 de Março de 1875 foi assinado o acordo a que esta Lei se refere e por isso concedida a isenção nos referidos termos.

Portaria designando o que deve entender-se por material fixo e circulante nos caminhos de ferro.

Suscitando-se dúvidas como devia ser interpretado o artigo 2.º da Lei de 9 de Abril de 1874, que fixava em 5 por cento «ad valorem» o direito do material fixo e circulante destinado aos caminhos de ferro de qualquer sistema, foi declarado, com relação à importação do material fixo e circulante em proveito das companhias que então construíam ou exploravam caminhos de ferro, que as instruções anteriormente dadas aos Directores das Obras Públicas de Lisboa, Porto e Braga não tinham applicação à Companhia Real em virtude do art.º 40 de seu contrato.

Tendo, porém, cessado pela conclusão das linhas contratadas com a mesma Companhia a concessão feita naquele artigo e convindo generalizar as mesmas instruções, designando definitivamente o que devia entender-se por material fixo e circulante destinado a caminhos de ferro, ficou estipulado:

— Que o material fixo compreendia todos os elementos constitutivos da via férrea que formavam permanentemente a sua superestrutura com os aparelhos e acessórios estabelecidos em diferentes pontos do Caminho e eram considerados necessários para que o serviço e movimento dos comboios se fizesse nos devidos termos; neste caso estavam os carris, as travessas ou placas sobre as quais se apoiavam as diferentes peças que os ligam, as agulhas e mais aparelhos necessários para mudanças e cruzamentos de via, as plataformas giratórias, os depósitos e aparelhos de alimentar as máquinas de levantar e pesar diferentes volumes, os sinais fixos, o telégrafo e mais acessórios, variando com o sistema de caminho de ferro adoptado.

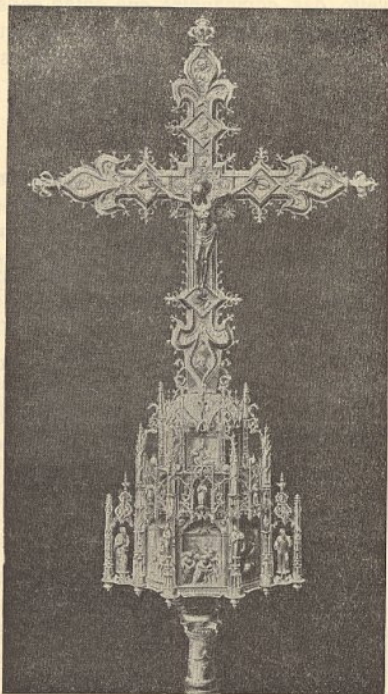
— Que o material circulante compreendia os elementos de tracção e transporte que constituem os comboios, quer de passageiros quer de mercadorias, como locomotivas, tenders, carruagens e vagões de diferentes espécies, o que igualmente, como esclarecimento e para facilitar o expediente do despacho dos objectos destinados a caminhos de ferro se signifique que por modo algum podiam ser incluídos no espirito do artigo 2.º da referida Lei de 9 de Abril de 1874, os artigos que, embora tenham applicação ao serviço dos caminhos de ferro, são, contudo, de emprego geral em várias indústrias tais como madeiras de construção, petróleo, vernizes, estofos e outros, devendo somente admitir-se como partes componentes de material fixo ou circulante objectos manufacturados que não possam ter applicação diferente, tais como rodados, peças de substituição de locomotivas, de via e outras.

(Continua)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Arte Portuguesa



Cruz de Prata (Século XV) — Guimarães

GARRETT

*Manhã. Sol nado, rubro, em daltonismo...
Dezassete de Julho. Ele aí vem!
É um dia todo ele romantismo,
Dia todo ele Val'de Santarém.*

*Abre-se uma janela. Surge alguém.
Que linda é Ela! Em pleno surrealismo,
Tua presença como fica bem,
Doce Joaninha! Oh doce anacronismo!*

*O verde, a cor que sai dos olhos dela,
Nos olhos de Garrett se concentra
Tão verde e tão feliz, comum de dois!*

*O Sol entra às golgadas p'la janela,
À noite a lua p'la janela entra...
...E no silêncio cantam rouxinóis!*

EMILIANO DA COSTA

Matando saudades da Ilha da Madeira

Quando, em Abril, fui passar a S. Miguel as minhas férias da Páscoa, quis aproveitar a oportunidade não só de viajar, pela primeira vez, a bordo do novo e maravilhoso paquete da «Insulana», mas, também, de visitar a cada vez mais bela cidade do Funchal. Para mim, ir ao Açores e não passar pela Madeira, é a mesma coisa que, para muitos, ir a Roma e nem sequer avistar o Papa. E, todavia, por mal ou castigo dos meus pecados, algumas vezes tenho deixado de passar pela «Pérola do Atlântico»; muito embora considere «Pérolas» todas as ilhas dos Açores. Pioneira do turismo português, a Madeira continua a ser uma lição viva e proveitosa de turismo. Com ela aprenderam as Canárias; com ela aprenderam as melhores estâncias de turismo do continente.

A Madeira, que não possui, como São Miguel, nem as Sete Cidades nem as Furnas, soube, em compensação, aproveitar e valorizar os dons naturais próprios, o seu clima, as suas paisagens, a sua privilegiada situação geográfica. O maior erro dos Açores — um erro que, felizmente, já começou a ser corrigido — foi pensar-se que o turismo se podia fazer sem hotéis. Deve-se à constituição da Sociedade «Terra Nostra» e ao optimismo, sempre generoso, do sr. Vasco Bensaúde, o esforço mais sério e mais eficiente, a favor do turismo, que se tem registado no Arquipélago, e foi pena que esse primeiro movimento não tivesse sido acompanhado com o lançamento de um paquete moderno como é o «Funchal», título de glória da marinha mercante portuguesa. Mas como neste mundo todas as coisas têm a sua hora própria, foi só depois de aquele paquete ter iniciado os seus óptimos serviços é que se inaugurou, em Ponta Delgada, o luxuoso Hotel de S. Pedro.

Na Madeira, nesta minha recente viagem, aguardava-me um velho amigo de outros tempos, o notável romancista dr. Horácio Bento de Gouveia. Agora, quando desembarco no Funchal, não é como antigamente. A emoção é diferente. Tantos dos meus melhores amigos que se foram! O poeta Baptista Santos, que eu julgava imortal, já há muito que não faz parte dos vivos. E, com ele, tantos outros amigos que lembrei ao chegar à Madeira e ao abraçar o dr. Horácio Bento de Gouveia. Na sua companhia visitei outro amigo muito querido: o escritor César Pestana, que, em tempos, usou o original pseudónimo de *César Pausânias*. Na companhia de ambos verifiquei que os turistas estrangeiros — todos os hotéis e pensões do Funchal, por essa ocasião, encontravam-se ainda superlotados! — procuravam, para as suas férias, os locais onde havia mais sol, aquele sol glorioso que não usufrutam nos seus países de origem, e o silêncio, aquele doce e repousante silêncio, inexistente nas grandes cidades barulhentas. Sol e silêncio, repouso absoluto, vida quase vegetativa, eis o que o turista procura de preferência na ilha da Madeira, onde o Inverno é uma deliciosa Primavera.

Não via a Madeira há alguns anos, que me pareceram séculos! O dr. Horácio Bento e sua Esposa, que é continental, proporcionaram-me, após o jantar — um delicioso jantar madeirense, em que não se bebeu uísque — um passeio maravilhoso. Na noite azul e coroada por milhões de estrelas, a Madeira parecia ainda mais bela. Do alto dos seus miradouros, o Funchal, todo pontilhado de luzes, era uma grandiosa e emociante oração de Beleza.

Electrificação da Linha do Norte

Foi aberto à exploração o novo troço ferroviário entre Esmoriz e Vila Nova de Gaia

O dia 16 de Julho de 1965 passou a constituir uma das grandes datas da C. P.. Com efeito, nesse dia, abriu-se, à exploração, o novo troço electrificado entre Esmoriz e Vila Nova de Gaia. Quer isto dizer que nos princípios do ano de 1966, Lisboa e Porto poderão festejar solenemente a electrificação da sua linha férrea, de tanta importância para as suas relações económicas e até para o desenvolvimento turístico de duas maiores e mais importantes capitais do País.

Para assistirem à inauguração do novo troço, a Administração da C. P. convidou os representantes da Imprensa diária de Lisboa e Porto. O encontro dos jornalistas do norte e de Lisboa fez-se na estação da Curia. A viagem de Lisboa realizou-se numa carruagem atrelada ao «rápido» Lisboa-Porto.

A C. P. achava-se representada pelos srs. eng. Brito e Cunha, administrador, eng. Espregueira Mendes, Director-Geral, chefes de Divisão: engs. Júlio Santos, Horta e Costa e Joaquim de Barros; eng. Adriano Baptista, José Valério, Ernesto Salgado e eng. Miranda Godinho, Director-Geral dos Transportes Terrestres.

Estavam representados o «Groupement» da Electrificação e a Administração da Sorefame. O sr. prof. eng. Ferreira Dias representava a Companhia Nacional de Electrificação.

Declarações do sr. Eng. Espregueira Mendes

Durante a viagem, o sr. Eng. Roberto de Espregueira Mendes fez aos representantes dos diários do Porto e Lisboa importantes declarações que, pelo seu interesse, vamos reproduzir:

— Com a abertura à exploração ferroviária do novo troço da linha electrificada, de 21 quilómetros, de Esmoriz a Vila Nova de Gaia—começou o sr. Director-Geral da C. P.—deu-se mais um passo, de especial importância para o tráfego ferroviário, no prosseguimento da electrificação da linha férrea, programada no 1.º e 2.º Planos de Fomento e, agora, no Plano Intercalar, abrangendo,

na sua totalidade, as electrificações da linha de Sintra, linha do Norte até Porto (S. Bento) e parte da linha do Minho até S. Romão.

«A estação de mudança das locomotivas eléctricas foi avançando cada vez mais para o Norte passando de Entroncamento para Pombal em Setembro de 1963, atingindo Coimbra em Outubro do mesmo ano, Pampilhosa em Março de 1964, Quintões em Junho, Esmoriz em Novembro e, agora em Julho de 1965 Vila Nova de Gaia. Com a linha do Norte electrificada até Vila Nova de Gaia melhorará o tráfego de passageiros e mercadorias, pois todo o serviço passará a fazer-se electricamente, desaparecendo deste percurso toda a tracção a vapor. Após um período que se prolongará até à segunda quinzena de Agosto —para ensaios e estudo de aproveitamento de carruagens e locomotivas — entrará, nessa ocasião, em vigor um novo horário que trará melhorias importantes para os comboios de passageiros e mercadorias».

«Não se podendo fazer, por agora, um aproveitamento integral das possibilidades oferecidas pela electrificação, devido a estes condicionamentos, as melhorias são já muito importantes e de considerar, sobretudo no que respeita ao desaparecimento do vapor nas estações de Granja e Espinho e das morosas manobras que esta tracção acarretava e que tanto prejudicavam as referidas estações. No respeitante a comboios de mercadorias a abertura do novo troço electrificado permitirá que se não façam os cortes de comboios, até aqui obrigatórios, devido às locomotivas de vapor não terem potência suficiente para vencerem a forte rampa de inclinação 12 por mil, entre Miramar e Coimbrões».

O espírito de colaboração da Companhia Nacional de Electricidade e da União Eléctrica Portuguesa

Prosseguindo no seu depoimento, o sr. Eng. R. de Espregueira Mendes afirmou:

«A entrada em serviço deste troço de Esmoriz a Vila Nova de Gaia foi somente possível após con-

clusão da Subestação de Tracção de Salreu que alimenta toda a linha electrificada de Mealhada a Gaia. Esta nova subestação está ligada provisoriamente a uma linha de 60 KV da União Eléctrica Portuguesa e só com muito boa vontade e excelente espírito de colaboração, sempre manifestados pela Companhia Nacional de Electricidade e pela União Eléctrica Portuguesa, foi possível conseguir a referida ligação que se manterá até que a subestação de Estarreja da Companhia Nacional de Electricidade entre em funcionamento. É desta subestação que se fará a alimentação futura da Subestação de Tracção de Salreu».

«O serviço de passageiros e mercadorias será garantido, quer por Unidades Triplas Eléctricas, nos comboios ónibus de passageiros, quer pelas locomotivas eléctricas. As Unidades Triplas Eléctricas serão iguais às que actualmente fazem o serviço na linha de Sintra. A Companhia dispõe de 49 unidades deste tipo, todas de aço inoxidável com caixas de construção nacional de fabrico na Sorefame, e equipamentos eléctricos europeus montados também na Sorefame».

«Estão em curso de construção e montagem na Sorefame, mais 10 unidades iguais às existentes. O parque de locomotivas eléctricas é de 35, das quais as primeiras 15 foram construídas em França e as restantes 20, com caixa em aço inoxidável foram construídas já na Sorefame sendo ali montado igualmente todo o equipamento eléctrico. A última locomotiva desta série de 20 deve ser entregue pela Sorefame dentro de breves dias. Todas as locomotivas, com uma potência de 2700 C. V., são de rectificadores de vapor de mercúrio segundo uma técnica que principiava a desenhar-se na Europa, e em especial na França, em 1954. O progresso técnico e o avanço da ciência no que respeita ao material motor eléctrico ferroviário é de tal natureza que, neste momento, as novas locomotivas construídas no estrangeiro são, na sua quase totalidade, com rectificadores secos de silício como substituição dos rectificadores de mercúrio. Procurando a C. P. acompanhar também o progresso técnico de que resulta sempre uma melhoria para o serviço do público, vai desde já proceder-se nas Oficinas do Barreiro, à substituição, numa locomotiva eléctrica, dos rectificadores de vapor de mercúrio pelo novo tipo de rectificadores secos. A locomotiva assim equipada deverá entrar em ensaios e rebocar, em regime de experiência, os primeiros comboios de mercadorias, ainda por todo o corrente ano».

Sinalização e instalações telefónicas

Seguidamente, o sr. Eng. R. de Espregueira Mendes anunciou:

«Com a finalidade de poder acompanhar o pro-

gresso técnico e de melhorar as condições de exploração das linhas electrificadas, aumentando as suas condições de segurança e possibilidades de exploração, adoptou a C. P., para a sinalização das suas linhas electrificadas, o sistema de bloco automático na plena via e a sinalização eléctrica das principais estações. E assim, encontra-se já em serviço normal o bloco automático de sinalização na linha de Sintra e na linha do Norte até ao Entroncamento; em fase adiantada de ensaios e serviço experimental o troço de linha de Entroncamento a Alfarelos; e em curso de montagem, de Alfarelos a General Torres».

«As instalações telefónicas da rede electrificada foram modificadas e melhoradas não só com a substituição das linhas aéreas por cabos subterrâneos, como ainda pela criação de mais circuitos de modo a assegurar, com a maior eficiência as ligações telefónicas indispensáveis à exploração ferroviária. A totalidade dos equipamentos telefónicos necessários, bem como a sua montagem ainda em curso, foram realizadas pela Indústria Nacional, pela Standard Eléctrica.

«Os trabalhos necessários para a electrificação a Norte de Vila Nova de Gaia continuam a fazer-se em ritmo tal que permitem o seu acabamento por todo o ano de 1966.

Está quase terminada a electrificação da plena via e de estações da linha do Minho de Contumil a S. Romão. Estão em curso as obras de construção civil e de modificação de linhas em General Torres, Campanhã e Contumil. Estão já feitos todos os melhoramentos necessários na Ponte Maria Pia para a sua utilização para a circulação com tracção eléctrica, muito embora não esteja abandonada a hipótese da futura construção da segunda ponte para via dupla, bem necessária para um óptimo escoamento do tráfego de passageiros e mercadorias para o Norte.»

O apeadeiro de General Torres e a estação de Campanhã

Depois, o sr. Director-Geral da C. P., no prosseguimento das suas declarações, disse:

«O apeadeiro de General Torres está em curso de modificação e será no futuro transformado numa estação de passagem que bem servirá quer Vila Nova de Gaia, quer grande parte da cidade do Porto, quando se tratar de passageiros sem bagagem despachada.

Na estação de Campanhã está a ser construída a passagem inferior que permitirá o acesso fácil e sem perigo dos passageiros às 5 plataformas que servirão as linhas em curso de modificação. Nesta estação todos os trabalhos foram planificados e estudados tendo em atenção a futura inserção de mais duas linhas que virão da nova ponte de via dupla a construir sobre o Douro e a que acima se faz referência.

Logo que os trabalhos nas estações de Contumil e de Campanhã estejam suficientemente avançados para permitirem receber os comboios de passageiros e mercadorias, será fechada a estação de S. Bento e o respectivo túnel de acesso a fim de se proceder a todos os trabalhos necessários à sua melhoria e electrificação. Prevê-se que o fecho da estação e túnel terá lugar no primeiro trimestre de 1966 e que cerca de seis meses depois será reaberta, modificada e electrificada».

«Para alimentação da linha electrificada a Norte de Vila Nova de Gaia foi construída e está já pronta para entrar em serviço a Subestação de Tracção de Travagem. Esta Subestação foi estudada de tal forma que se contou desde já com capacidade suficiente para alimentação da linha do Minho a electrificar para além de S. Romão e de parte da linha do Douro. Esta subestação, bem como as subestações de Alfarelos e Salreu foram construídas, na sua quase totalidade pelas sociedades portuguesas INEL e EFACEC, precisando-se que é de fabrico nacional toda a zona exterior de 60 000 e 25 000 volts., incluindo os transformadores de 10 MVA».

«O programa estabelecido em 1965 continua pois a cumprir-se segundo todas as provisões e estudos então feitos e a abertura deste troço até Vila Nova de Gaia constitui a penúltima etapa da electrificação da linha férrea até Porto-S. Bento e S. Romão. A electrificação das linhas férreas, dada a grande melhoria que traz para o serviço a prestar ao público, e dado todo o seu interesse económico em linhas de grande tráfego, é sempre acontecimento de assinalar com júbilo como é o caso da abertura à exploração eléctrica da linha do Norte até Vila Nova de Gaia, que hoje se efectua».

JARDIM ZOOLOGICO

Exposição de Avencas, Begónias e outras plantas ornamentais

Pela 13.^a vez vai realizar-se, no amplo e lindo Salão de Festas do Jardim Zoológico, a Exposição de Avencas, Begónias e outras plantas ornamentais, o que quer dizer que o mais belo jardim de Lisboa vai registar um movimento de grande curiosidade por parte das pessoas — e são muitas — que apreciam a beleza incomparável dessas plantas cultivadas com mimo e ternura pelo encarregado das estufas, sr. Manuel Frederico dos Santos.

Há 37 anos que o sr. Manuel Frederico dos Santos se dedica, com devoção, à cultura das plantas, conseguindo obter exemplares de rara beleza.

Nada menos nada mais do que 1 500 exemplares de plantas serão apresentadas na próxima Exposição, que é a 13.^a da série.

PRÉDIOS HERDADES MORADIAS QUINTAS ANDARES TERRENOS

PODEM CONSTITUIR PARA SI UMA
ÓTIMA OPORTUNIDADE PARA UMA
MELHOR APLICAÇÃO DE CAPITAL

a pronto ou com grande facilidade de pagamento, compre em qualquer parte do País a propriedade que deseja por intermédio da

Empresa Predial Nortenha

Para aplicação do seu capital em empréstimos hipotecários, consulte os serviços técnicos da «NORTENHA». Aplicações garantidas com o juro compensador de 8%.

Empresa Predial Nortenha

Autorizado oficialmente pelo Decreto-Lei n.º 43.767 e membro da Fédération Internationale des Administrateurs de Biens Conseils Immobilier — FIA BCI

PORTO: Pr. de D. João I, 25-1.º — Telef. 26 7 06-30 1 811
COIMBRA: Avenida Fernão de Magalhães, 148-2.º
LISBOA: Pr. da Alegria 58-2.º — Telef. 36 2 2 28-3667 31

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

A IMPRENSA E OS NOSSOS ARTIGOS

O «Diário dos Açores», de Ponta Delgada, referindo-se a dois artigos acerca de um projectado caminho de ferro em S. Miguel, publicados nas nossas colunas, escreveu o seguinte, que, com os nossos agradecimentos, passamos a transcrever:

«Os últimos dois números da apreciada «Gazeta dos Caminhos de Ferro», de que é secretário de redacção o nosso prezado e brilhante colaborador Rebelo de Bettencourt, repetiu, das suas edições de há 64 anos — 1 de Maio e 1 de Junho de 1901 — dois artigos, um da autoria do eng.º Oliveira Simões, e outro de Alfredo Mesquita, sobre o pretendido caminho de ferro Ponta Delgada-Furnas.

Antecedendo essa publicação, Rebelo de Bettencourt, entre outras coisas, afirma: «Tratava-se dum projecto que bastante entusiasmara a população micaelense e ao qual a imprensa local, com o «Diário dos Açores» à frente, deu inteiro apoio.

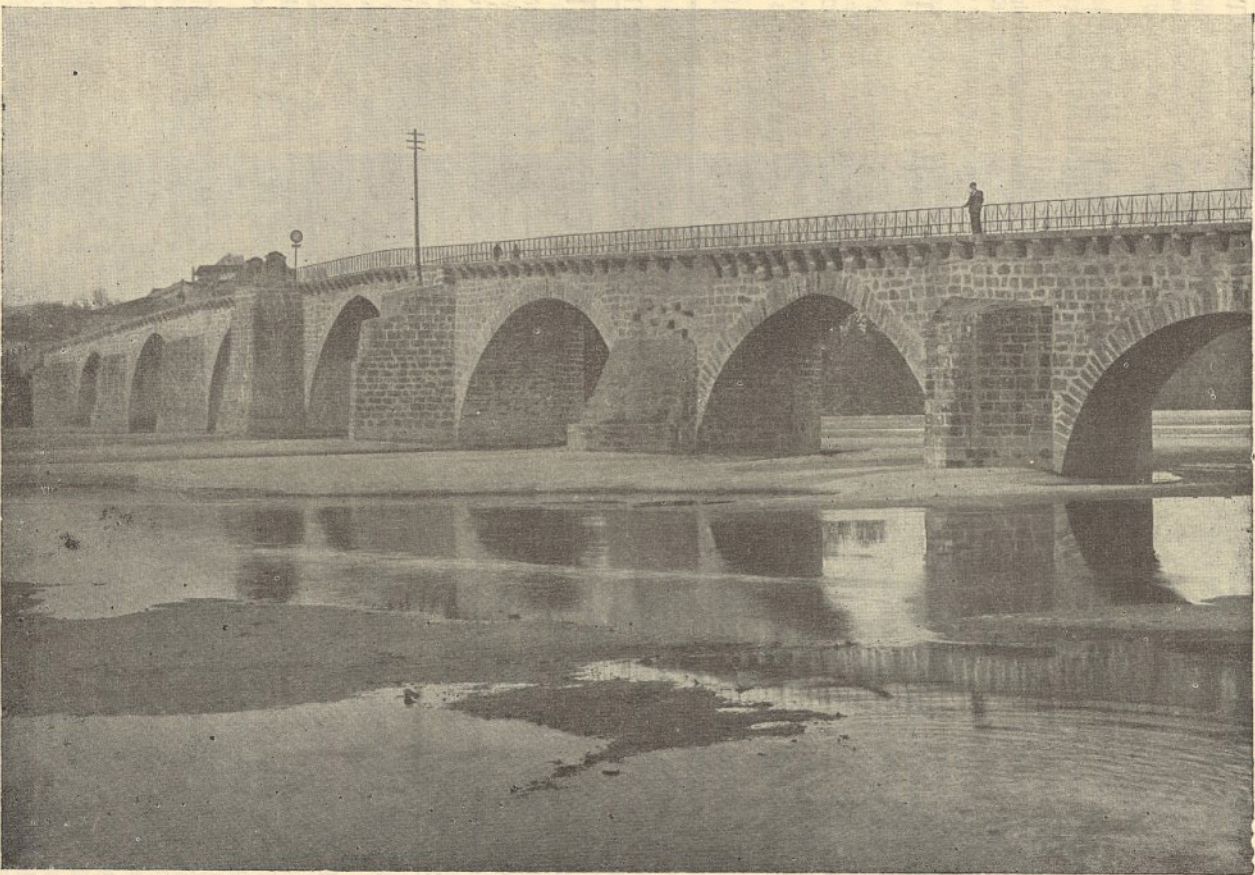
.....

Não se construiu o caminho de ferro, mas coube depois a outras gerações a glória de pugnar pelos melhoramentos levados a cabo no vale edénico, pelas construções das estradas de turismo, de miradouros, e, com a constituição da Sociedade «Terra Nostra», deu-se um grande passo em frente na resolução de alguns problemas, entre os quais figura o esplêndido hotel de que a populosa localidade furnense se orgulha.»

Os artigos em causa revestem-se de grande interesse pela forma como apresentam o assunto, as elogiosas referências que formulam às belezas naturais da nossa ilha e à riqueza hidrológica furnense, e mostram-nos como entidades oficiais e particulares se empenhavam pela grandiosa resolução.

Que teria sido para a economia regional esse empreendimento? A sua electrificação teria trazido, em tempo oportuno, a solução dos nossos aproveitamentos eléctricos? Seja como for, foi uma iniciativa que, gorada embora, mostra o espírito industrial da nossa gente, mesmo quando os sonhos se ficam pelo caminho ... »

Portugal maravilhoso



VILA VERDE — Ponte sobre o Cávado, no Prado (Monumento nacional)

O RELATÓRIO DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES, REFERENTE AO EXERCÍCIO DE 1964

PELO DR. BUSQUETS DE AGUILAR

I

Com uma apresentação gráfica perfeita, o que é já habitual, tendo na capa uma gravura representando a estação de Santa Apolónia, e escrito numa linguagem precisa e clara, foi publicado o Relatório da mais importante empresa portuguesa em matéria ferroviária respeitante ao exercício de 1964, e que a assembleia geral, reunida em 22 de Junho de 1965, aprovou.

Começa o Relatório por tratar do problema fundamental para qualquer sociedade exploradora de serviços ferroviários, que é o da sua situação financeira, e verifica-se um resultado negativo, ou seja um prejuízo de 86 724 869 \$00, mas, devido a subsídios reembolsáveis, ficou reduzido a 23 757 772 \$00. Esses subsídios são originados: pelo reembolso de parte do imposto ferroviário, ao determinado pelo artigo 6.º do decreto n.º 38 246, e o concedido na sequência do decreto-lei n.º 41 270. Deveria ser maior o resultado dos subsídios, porém os encargos financeiros agravaram-no fortemente. Todavia convém não esquecer que se trata de subsídios reembolsáveis, portanto, como o nome está a indicar, terão de ser pagos, aumentando até lá a importante dívida da Companhia.

Se a situação financeira da empresa está longe de ser brilhante, e o seu saneamento constitui um grave problema futuro, tem de se reconhecer que um valioso esforço de equilíbrio vem sendo feito, pois enquanto no exercício de 1963 o prejuízo foi de 53 100 contos, conseguiu-se efectuar uma redução que de ano para ano se acentua desde 1962, que representa o pior de todos os exercícios. Embora a outra empresa ferroviária portuguesa do continente, a Sociedade Estoril, dê um importante lucro, o prejuízo na exploração dos caminhos de ferro é um facto lamentável que se dá noutros países, e constitui um problema que desde 1930 preocupa governos e entidades ferroviárias, que se estuda em congressos internacionais, pelo que não é um fenómeno exclusivo da Companhia Portuguesa, mas devido ao facto da via férrea ter perdido o exclusivo da viação acelerada pela concorrência do automobilismo e da aviação.

Creio que se em vez de lamentar realidades que são os novos meios de transportes concorrentes ao caminho de ferro, se entrasse numa acção coordenadora e se persistisse na orientação existente de combate à exploração deficitária, talvez o aumento de receitas pudesse, no actual exercício, equilibrar financeiramente a Companhia Portuguesa, o que seria um acto digno de louvor para os corpos gerentes.

As receitas atingiram 967 milhares de contos ou sejam mais 53 milhares de contos do que em 1963, pelo que se não tivesse havido um agravamento na matéria das despesas, bastaria a elevação das receitas para cobrir o prejuízo do exercício de 1964, e ainda haver lucro. As receitas aumentaram, mas as despesas também, o que é pena.

Transportou-se um maior número de passageiros ou sejam mais 2 292 000, alcançando um total de 89 360 000, facto que se acentua de ano para ano, pelo que se prova que o público continua preferindo o caminho de ferro. Logo elevação do lucro, fenómeno generalizado a toda rede e em especial na linha de Sintra, se bem que a proporção seja inferior à do ano transacto. Se a Companhia Portuguesa explorasse apenas a linha de Sintra, o resultado do exercício seria anualmente lucrativo. Sobre estes factos convém pensar um pouco.

Em primeiro lugar, como já escrevi, verifica-se com satisfação que o público não abandona o caminho de ferro, pelo contrário todos os anos aumenta o número de utentes, apesar de outros meios de comunicação serem cada vez em maior número. Bons serviços, carruagens cómodas, comboios à tabela, horários vantajosos e convenientes para o público, coordenação e não luta entre os sistemas de transportes concorrentes, e o lucro pode surgir quando menos se espera.

Depois há a considerar o exemplo bem elucidativo da linha de Sintra. Enquanto os comboios eram poucos, o material mau, os utentes não acudiam. Veio a electrificação, abundância de comboios a horas convenientes, marchas aceleradas, e bom material. Tudo mudou! Muitas povoações ao

longo da linha férrea devem o seu aumento populacional ao bom serviço existente, e dois apeadeiros surgiram, S. Cruz de Benfica e Portela, apesar de estarem perto de duas estações existentes, Benfica e Sintra, pelo que se pode dizer com segurança que é certo o princípio do bom serviço gerar o tráfego, que é um nobre fim da exploração ferroviária.

Para uma observação objectiva devia apreciar o resultado da exploração noutra zona suburbana, que é a de Lisboa à Azambuja, assim como a da sua congénere do Porto, porém o Relatório é completamente omisso nessa matéria, pelo que não posso fazer qualquer comparação, mas é de presumir que não se assemelham aos da linha de Sintra.

Um princípio da exploração ferroviária é que o tráfego de mercadorias dá maior receita que o de passageiros, e pode-se apresentar o exemplo da primeira empresa ferroviária que existiu em Portugal, a Companhia Central Peninsular, ter tido prejuízos que levaram ao resgate pelo Estado, foi em grande parte motivado por não efectuar serviço de mercadorias. Ora, observado um interessante gráfico apresentado no Relatório, verifica-se que as receitas do tráfego de mercadorias são ultrapassadas pelas do tráfego de passageiros desde 1958, facto que se acentua de exercício para exercício, alcançando em 1964 uma diferença de 150 mil contos a favor do tráfego de passageiros. Estes continuam cada vez em maior número a servir-se do caminho de ferro, enquanto o tráfego de mercadorias progride muito lentamente.

O assunto merece estudo, pois não só contraria um princípio da ciência ferroviária, como a sua progressão poderia originar um aumento substancial das receitas.

O primeiro facto a apreciar são as causas do aumento do número de passageiros, e depois conhecer os meios de o manter e acelerar.

Devem ser os motivos em matéria própria de exploração ferroviária: o progresso que se observa desde a unificação em 1947, melhor material embora com deficiências, maior número de comboios e aceleração das marchas. Constituem causas de outra origem: o aumento populacional, melhoria das condições de vida e deslocações turísticas.

Para manter e acelerar o tráfego de passageiros há que cumprir rigorosamente os horários de forma a acabar com os atrasos, metalização do material, e redução no preço dos bilhetes pela aplicação de tarifas especiais conforme as circunstâncias. Assim deve-se rever a matéria das tarifas, aproveitar o que já existiu e aplicá-lo de novo, como bilhetes de ida e volta a preços vantajosos, maior abatimento nos de fim de semana, concessão de assinaturas, e tudo quanto possa criar no público a noção de que o caminho de ferro existe e funciona para o servir benéficamente.

A Grã-Bretanha vai construir e pôr ao serviço o Comboio do Futuro

Dentro de 18 meses a dois anos, a Grã-Bretanha possuirá o comboio do futuro: baseado no princípio dos Hovercrafts (veículos que se deslocam sobre almofada de ar), esse comboio fará as suas carreiras a uma média habitual de 160 quilómetros horários e, conquanto a velocidade a que se deslocará não possa ser considerada recorde, o princípio do funcionamento destas novas composições de passageiros é inteiramente novo quando aplicado a veículos meramente terrestres. Uma das mais recentes aplicações do princípio dos Hovercrafts traduz-se, na verdade, precisamente em encurtar o tempo de viagem entre os centros habitacionais.

Com o apoio e patrocínio do Governo Britânico, o Centro de Pesquisas da Hovercraft procede a estudos intensivos sobre as potencialidades deste tipo de veículos nas viagens terrestres. Assim, o protótipo do novo comboio, em lugar de carris utilizará uma faixa de cimento e, conquanto se admita a hipótese de, no início, o comboio possuir rodas, no futuro estas serão eliminadas excepto para as curvas, pois o comboio deslocar-se-á sobre uma almofada de ar. O Centro de pesquisas concluiu já que este fantástico veículo poderá deslocar-se a uma velocidade de 650 quilómetros horários, conquanto se pense que a velocidade ideal a obter, para cruzeiro, não deva ultrapassar 400 km/hora.

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

ELVAS

TEM, FINALMENTE, O

HOTEL ALENTEJO



O MAIS MODERNO DO PAÍS
NO MELHOR LOCAL DA CIDADE

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

HOTEL ALENTEJO—ELVAS

Nos revestimentos com termolaminados
utilizem o excepcional

Laminite

produto da  **SONAE**

Não há melhor e é português

PORTO - Rua de Gonçalo Cristóvão, 314

Apartado 444 - Telef. 23514/5

FÁBRICA - Via Norte - Vila da Maia - Telef. 994196

LISBOA - Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D - Telef. 772259



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

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

■ GASES INDUSTRIAIS E MEDICINAIS

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

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

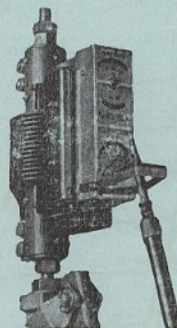
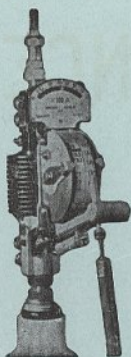
Depósitos em:

Delegações em:
LUANDA - LOBITO
L. MARQUES - BEIRA

COVILHÃ - FARO
M. GRANDE - TOMAR
S A N T A R É M



RELÉS



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

SOC. DE ELECT.

BROWN BOVERI, LDA.

RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2º • TEL. 23411 • PORTO



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE