

GAZETA

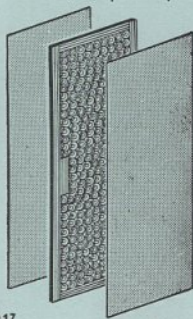
DOS CAMINHOS DE FERRO



placarol

**painel perfeito
para portas
e divisórias**

NOVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fabricos em grande escala, para garantia de qualidade uniforme. Placarol é um painel para portas e divisórias que satisfaz plenamente aos requisitos modernos. É constituído por um aro de madeira laminada, duas placas superficiais e, entre estas, um grande número de espirais de madeira. A estrutura do painel proporciona faces perfeitamente lisas, oferecendo, além disso, grande resistência a pressões e a variações climáticas. Por outro lado, as características da sua constituição asseguram-lhe uma leveza notável. Os tipos de placas superficiais empregados admitem qualquer forma de acabamento. Placarol é também fornecido já folheado a madeiras ricas, o que o torna um valioso elemento de decoração interior.



siaf

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 36 2331
PORTO — Pálcio Atlântico, 403 - Tel. 325 26 e 360 17

publigratie



*Equipamento original
das automotoras ALLAN
e das novas unidades UDD
a entrar em serviço*

Material de injeção «Diesel» e eléctrico
para motores industriais, marítimos
e de camiões e tractores

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.
AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA



COMPANHIA EUROPÉIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

Serviço combinado com os caminhos de ferro
para o seguro de mercadorias e bagagens

Representantes em 30 países da Europa, Estados Unidos da América, Canadá,
Egipto e África do Norte.

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS
RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA
PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO

End. Talog. EUROPÉIA
TELEF.: 37 01 61

DEPÓSITO LEGAL
- 0. DEZ. 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 - Marquês 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, 1906; Rio de Janeiro, 1908. - MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904



Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

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

Directora-Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

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

Eng. **ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL**, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor **JOÃO FARIA LAPA**

Comandante **ÁLVARO DE MELO MACHADO**

General **JÚLIO BOTELHO MONIZ**

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano);
Estrangeiro £ 1.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 40\$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

16 de Novembro de 1965

Para a História dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, apontamentos de CARLOS RIBEIRO	339
Bocage e Bilac	341
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMILIO BARBOSA ESTÁCIO	342
Em Coimbra — A entrega da Torre de Anto à cidade	344
Na cidade de Ponta Delgada — Homenagem ao Dr. José Bruno Carreiro, doador de uma valiosa Anteriana à Biblioteca Pública	345
Há 50 anos	346
O nosso arquivo — Visita a Lisboa	347
Portos e Serviços Marítimos e Fluviais de Moçambique	349
XXXV aniversário do Grupo onomástico «Os Carlos»	350
Linhas Estrangeiras	351

Nota de abertura

Está publicado o «Anuário dos C T T» referente ao ano de 1964, que, como os anteriores, contém elementos de muito interesse para o estudo da evolução das nossas comunicações postais, telegráficas e telefónicas na Metrópole e Ilhas Adjacentes. Os serviços congéneres das Províncias Ultramarinas são explorados por administrações próprias. A população de Portugal Metropolitano que era, em 1864, de 4 188 410 habitantes, cem anos depois, isto é, em 1964, passou para 9 015 000. As três cidades metropolitanas mais importantes são: Lisboa (802 250 habitantes), Porto (303 424) e Coimbra (46 313). Nas Ilhas Adjacentes, as cidades mais populosas são o Funchal (43 301 habitantes) e Ponta Delgada (22 316). Em ascensão permanente, o tráfego atingiu os números seguintes (milhares de unidades):—na exploração postal; 485 969 de correspondência ordinária, 23 190 registos; 3 315 encomendas postais e 7 633 vales; na exploração telegráfica: 4 337 telegramas, na exploração telefónica: 264 261 unidades de contagem no serviço automático, e 49 701 conversações no serviço manual. A Administração-Geral conta 39 852 servidores: 11 699 pertencem aos quadros e 5 903 são unidades suplementares. Contam-se por 22 250 os assalariados em regime de prestação de serviço estando, porém, incluídos neste número, 16 500 encarregados de Postos, e 567 médicos das Obras Sociais, uns e outros só marginalmente prestando serviço nos correios. Os serviços da Administração-Geral funcionaram em 1 563 edifícios.

Em Ponte de Sor foi inaugurado um belo edifício. Noutras localidades, ficaram os serviços instalados em excelentes edifícios particulares. Quanto a valores postais emitidos, o Relatório reproduz, a cores, vários selos, entre eles os que são consagrados aos Colóquios dos Simples de Garcia d'Orta, ao Centenário do Banco Ultramarino, ao Centenário do Sameiro, aos Jogos Olímpicos de Tóquio e Centenário do «Diário de Notícias». O volume fecha com a reprodução, também a cores, de bilhetes postais consagrados ao exército português, desde o cavaleiro do séc. XIII ao soldado de Caçadores Especiais de 1960.

Para a História dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique

Apontamentos de CARLOS RIBEIRO

O ilustre publicista Carlos Ribeiro, que presta notável colaboração aos Caminhos de Ferro de Moçambique, quer como chefe da Propaganda quer como director do «Boletim» dos respectivos serviços, acaba de publicar, sob o título de *Apontamentos*, um livro de grande interesse, que servirá de introito a uma série de futuros volumes que terão por objectivo a *História dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique*.

Foi em 12 de Junho de 1963 — conta-nos o sr. Carlos Ribeiro, na «Introdução» deste seu livro — que o Secretário Provincial, Major Engenheiro Nuno Maria Rebelo Vaz Pinto, homem de vasta cultura e fina sensibilidade, dado às coisas intelectuais, nomeadamente às da investigação histórica, promoveu um despacho, com o inteiro acordo do Governador-Geral Contra-Almirante Manuel Maria Sarmiento Rodrigues — também dado às letras, e que deixou vasta obra cultural por onde passou — despacho que entregava ao Chefe da Secção de Propaganda, sob a alta orientação do sr. Inspector Provincial Engenheiro Pinto Eliseu, o trabalho de escrever a *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, trabalho esse a que se dignará dar a sua melhor cooperação o sr. Engenheiro Francisco Pinto Teixeira, na sua alta qualidade de Inspector Superior.

Em boas mãos ficou, pois, entregue a redacção dos *Apontamentos* para a «História dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique».

Ao assinalar o aparecimento de um livro tão notável como é *Apontamentos*, de Carlos Ribeiro, como homenagem ao Autor, reproduzimos, nestas colunas, as duas páginas de abertura:

A abrir estes «apontamentos», não será descabida a transcrição de um trecho de Richard Pattee, do «Portugal na África Contemporânea», em que este escritor, apoiando-se nos dizeres de Pierre Renouvin, Edmond Préclin, George Hardy e Augusto Fuschini, nos seus livros «L'Époque Contemporaine», «La Paix Armée et La Grande Guerre», «O Presente e o Futuro de Portugal», expõe bem claramente o que se passava no final do século XIX.

A corrida de competição ao continente africano de algumas das maiores nações europeias, pretendendo a todo o custo conquistar terrenos e posições que lhes garantissem o predomínio no Mundo, não podia deixar de prender as atenções dos intelectuais, que tinham de reconhecer quanto a força dominava os direitos históricos e morais dos povos mais fracos ou enfraquecidos.

Este era o caso de Portugal.

Mas vejamos, logo na primeira página do seu «Portugal na África Contemporânea», o que nos diz Richard Pattee:

«O despertar colonial de Portugal, no momento do «rush» africano, é um dos episódios mais dramáticos da sua história. Sai o país justamente de longas lutas internas, para tomar, na exploração da África Central, lugar de primacial importância. O país tinha realmente o direito de esperar que as outras potências o ajudassem neste esforço de reconstrução... mas topava com as ambições de Leopoldo II e os planos de Cecil Rhodes...»

E mais adiante, na página 23:

«A situação interna de Portugal causava as mais graves inquietações. Entre 1856 e 1892, o Governo português tinha sido obrigado a contrair uma série de empréstimos, e a dívida pública não cessava de aumentar, até que, em 1893, o Estado reduziu em dois terços os interesses sobre os ditos empréstimos, o que provocou a mais violenta reacção da parte dos Governos da Alemanha e da Grã-Bretanha.

A questão das colónias figurava com grande relevo em todas estas considerações, pois existia a convicção de que Portugal era incapaz de valorizar os seus territórios, os quais, logicamente, deviam passar para as mãos de potências em condições morais e financeiras mais favoráveis para a exploração das suas possibilidades. A pressão manifestava-se na região sul de Moçambique, especialmente em Lourenço Marques e na Baía de Delagoa, considerada como indispensável para assegurar a saída do interior sul-africano. No tratado de Junho de 1894, Portugal e a Grã-Bretanha tinham acordado que, no caso de um deles pretender alienar qualquer território ao Sul do Zambeze, a outra potência teria direitos de preferência na sua aquisição. Era inevitável que, perante a situação trágica de Portugal,

concebessem os dois problemas como anexos: o financeiro e o da concessão de território para satisfação das dívidas.

Em Maio de 1897, Chamberlain propôs aos Portugueses uma garantia das possessões de Portugal em África, sob a protecção da Grã-Bretanha, com a condição de que não se construísse outra via de comunicação da costa para o Transvaal. Dentro da área de Lourenço Marques, Portugal não faria quaisquer concessões sem o consentimento britânico. Londres propôs igualmente um empréstimo, com as colónias como garantia. Estas propostas foram rejeitadas por Lisboa.

O problema agudo do Transvaal, em 1897, e o receio alemão de que a Grã-Bretanha obtivesse concessões de Portugal em Delagoa inquietaram gravemente a chancelaria de Berlim.

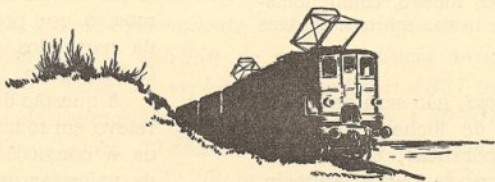
A região de Lourenço Marques, pela sua posição geográfica, interessava vivamente, não só os Ingleses mas também a França, que ocupava Madagascar.

As disposições territoriais (acordo entre a Inglaterra e a Alemanha - 30 de Agosto de 1898 - plano para a partilha das colónias portuguesas) previam a ocupação das Alfândegas de Angola, Moçambique e o Timor português, no caso de Portugal ser incapaz de satisfazer as suas exigências financeiras».

A verdade é que, mais uma vez, Portugal, apesar de ter de enfrentar os maiores países europeus, com as suas desmedidas ambições, a tempo em que sustentava lutas internas, sofrendo incompreensões, mudando os seus governos, procurando alianças, apeando os seus principais políticos, rebaixando-se muitas vezes perante actos de força a que não podia responder como convinha, com as suas finanças num cáos, continuava a manter, e mantém, passado um século sobre essa crise, as suas províncias ultramarinas.

Portugal encontrou em si próprio, como sempre em condições críticas da sua história, a força necessária para mostrar, como dizia António Enes:

«CRENDO É QUE SE CONSEGUE. QUERENDO É QUE SE VENCE».



Bocage e Bilac

O encontro de dois grandes mestres do soneto português

Como se sabe, Olavo Bilac, o grande mestre brasileiro do soneto, teve sempre por Manuel Maria Barbosa du Bocage um grande e enternecido culto. Deve-se ao poeta brasileiro—tão nosso amigo—em grande parte, a reabilitação do poeta setubalense.

Há pouco, em Setúbal, ao comemorar-se o segundo centenário do nascimento de Bocage, inaugurou-se, solenemente, um busto de Olavo Bilac, na presença ilustre de intelectuais portugueses e brasileiros—estes chegados propositadamente do Brasil. Eis o que o sr. dr. Elmano Cardim proferiu no acto do descerramento do monumento consagrado ao grande poeta brasileiro:

«O culto a Bocage, tão forte no Brasil quanto em Portugal, traz-nos a Setúbal para compartilhar das homenagens que se prestam ao poeta excelso no segundo centenário do seu nascimento. Também quando se comemorou o primeiro centenário da grande efeméride aqui comparecemos e, no belo monumento que nesta cidade perpetua a glória de Elmano Sadino, lá se irmanam portugueses e brasileiros na admiração rendida a quem tanto sublinhou a poesia em Portugal».

E depois de acentuar a admiração que Bilac rendia a Bocage, a quem consagrou no Brasil, o dr. Elmano Cardim exaltou o valor desse «laço inquebrável a unir as duas pátrias» que é a língua portuguesa, afirmando:

«Falam os milhões de portugueses que se condensam na mãe-pátria e se derramam pelas terras da sua expansão política. Falam-na hoje os setenta milhões de brasileiros que, do outro lado do Atlântico, são a continuação de Portugal. Serão amanhã, no crescimento demográfico que se avoluma, com tanta preocupação para os que encaram a grandiosidade do problema, cem, duzentos, não sabemos quantos milhões de brasileiros que hão-de povoar a imensidade do território que Cabral, por mando de el-rei, procurou e achou, para que Portugal o includesse na sua coroa e dele cuidasse com a ternura do seu amor e a força do seu carácter. E dele fizesse, com a emancipação natural dos filhos e à sua semelhança, uma pátria una, forte e livre!»

Apontou o chefe da missão brasileira os factos

basilares, sob a influência portuguesa e dela oriundos que determinaram a formação da nacionalidade brasileira, predominando acima de todos o idioma comum. E referiu-se ao que «se qualifica de milagre para explicação da unidade da pátria brasileira»:

«Foi, portanto—disse—, das virtudes da raça portuguesa, da sabedoria dos seus estadistas, da compreensão da sua inteligência, da bênção suprema, enfim, do haver sido o Brasil descoberto por Portugal, que resultou o falado milagre da unidade nacional, unidade que ora nos permite e nos impõe encerrar a comunhão luso-brasileira como factor necessário e solução clarificante para que, no mundo conturbado de hoje e na sociedade renovada de amanhã, as duas pátrias irmãs compareçam unidas politicamente na colaboração para um mundo melhor e uma Humanidade mais feliz!

Milagre não houve e se por tal se possa considerar o evento, o que o explica é a soma de dádivas de Portugal à terra virgem que ele trouxe à civilização. Foi antes do mais, como já vimos e não é demais repeti-lo, foi a mesma língua, que nunca se fraccionou, nem sofreu a influência dominante de outro idioma».

E a fechar a sua eloquente oração, o dr. Elmano Cardim observou:

«Bocage e Bilac viverão em meio da sua gente simples e boa, na doçura dos seus jardins floridos, na luz do seu céu azul e à margem deste Sado remançoso e nutrente. Serão os nossos dois grandes poetas um padrão de glória das duas pátrias, distantes no espaço mas unidas sempre pelas mesmas aspirações e pelos mesmos ideais. Cada qual no seu pedestal, será um florão perene de poesia a vivificar em luz e em harmonia o amor que, só ele, constrói para a eternidade.»

Mais uma vez, os dois grandes poetas e mestre do soneto se encontraram: o português Manuel Maria Barbosa du Bocage e o brasileiro Olavo Bilac. E na cidade de Setúbal, onde nasceu o primeiro, e começou a viver o segundo, em efígie, vai travar-se o diálogo de dois vates que glorificando duas pátrias amigas, são ambos mestres da língua portuguesa.

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

Esta garantia de juro começaria a ter efeito em relação a qualquer dos troços de Salamanca a Vilar Formoso ou de Salamanca a Barca d'Alva, desde que fosse aberto à exploração, substituiria durante o tempo da concessão feita pelo Governo Espanhol e caducaria quando ficasse sem efeito, por qualquer motivo, aquela concessão, ou quando o Sindicato, empresa ou companhia que ele organizasse, deixasse de cumprir as disposições que lhe eram impostas por esta lei.

Quando a garantia de juro se verificasse nestes termos, ou só em relação ao troço de Salamanca a Vilar Formoso, ou só em relação ao troço de Salamanca a Barca d'Alva, o limite máximo do encargo atrás referido seria fixado na razão do número de quilómetros em exploração.

Logo que o produto líquido da linha excedesse a 5% ao ano, metade do excesso seria entregue ao Governo Português até completo reembolso das somas pagas em virtude da garantia de juro referida, bem como dos juros dessas somas na razão de 5% ao ano.

À empresa ficava salvo o direito de reembolsar o Estado das quantias que este lhe tivesse adiantado em virtude da garantia de juro, podendo usar deste direito quando o julgasse conveniente.

A garantia de juro seria liquidada e as somas correspondentes pagas no fim de cada semestre.

O Sindicato obrigava-se a construir toda a referida linha de Salamanca a Vilar Formoso e a Barca d'Alva no prazo de três anos, a contar da publicação oficial da presente lei, prazo em que o Governo deveria concluir a linha do Douro.

A garantia de juro não começaria a ter efeito sem que o Sindicato tivesse proposto e obtido do Governo Espanhol modificações que melhorassem o traçado da linha de Salamanca a Barca d'Alva de modo que as modificações de tracção não fossem inferiores às da linha do Douro e da Beira Alta, ou então que as condições de tracção de Salamanca ao Porto não fossem inferiores ao conjunto das de Salamanca à Figueira da Foz.

O Governo verificaria que essas condições tinham sido obtidas, tendo ouvido previamente as estações competentes, e se não concluísse a linha do Douro até à fronteira no prazo de três anos, o Sindicato poderia reclamar a prorrogação do prazo estabelecido até à conclusão de aquela linha, mas não teria, em caso algum, direito a indemnizações.

O Governo empregaria os meios ao seu alcance, que mais convenientes fossem, para verificar as receitas e as despesas da exploração da linha, sendo a empresa obrigada a franquear-lhe toda a sua colaboração e respectiva correspondência.

O Sindicato manteria igualdade de tarifas para os passageiros e mercadorias em trânsito de qualquer dos dois pontos da fronteira portuguesa para a estação de Boadilha, ou para as que se lhe seguissem e vice-versa.

As contestações que se levantassem entre o Sindicato e o Governo português seriam julgadas por um tribunal arbitral, composto de dois membros nomeados por cada uma das partes e de um quinto que serviria de desempate e que na falta de acordo seria designado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

Se o Sindicato, empresa ou Companhia que formasse, transmitisse no todo ou em parte a concessão feita pelo Governo Espanhol sem prévio acordo com o Governo Português, perderia todos os direitos que pelas Leis lhe eram reconhecidos.

* * *

A extensão destas linhas seria calculada em cerca de 202 quilómetros, sendo 56,2 quilómetros entre Salamanca e Fuentes de S. Esteban, 67,7 quilómetros entre este ponto e o entroncamento em Fuentes de Oñoro e 78,1 quilómetros de Fuentes de S. Esteban a Barca d'Alva.

Aquela proposta deu ocasião a acaloradas discussões. Em Março de 1888 os Bancos do Porto, verificando ameaçada a sua situação financeira pelos encargos da exploração das linhas — (déficit

anual superior a 600 000\$000 réis) — correndo por isso aqueles estabelecimentos grandes riscos, pediram auxílio ao Governo.

No Relatório de 30 de Abril de 1889 estava calculado que a linha de Ciudad Rodrigo (124,970) deveria custar 3 695 592\$960 réis, ou 29 564\$640 réis por quilómetro, incluindo o material circulante na importância de 238 929\$120 réis.

Na linha de Barca d'Alva (77,528) eram os trabalhos calculados em 3 664 818\$360 réis ou 47 287\$800 réis por quilómetro, incluindo o material circulante na importância de 136 972\$340 réis.

Não era incluída a importância dos juros durante a construção (que começou em 1882 e terminou em fins de 1887 a linha de Boadilha e em 1884 a de Salamanca), nem a importância paga à «Société Financière de Paris» de pesetas 335 533.

Movimento de passageiros em 1887

Passageiros para França: 1 363 + 232

Passageiros vindos de França: 790 + 158

Arbitragem por causa dos tabuleiros para duas vias nas pontes metálicas

Por uma Portaria de 7 de Julho de 1862 foi mandado comunicar à Companhia Real que lhe cumpria construir as pontes metálicas com tabuleiros para duas vias, obra cuja execução a empresa entendia de toda a conveniência adiar para quando a segunda via se construísse em toda a linha, como se tinha praticado nos outros países, pelas razões já expostas.

Aquela Companhia, não concordando, pediu licença para usar da faculdade que lhe era conferida pelo artigo 74.º do seu contrato, de submeter a decisão a um juízo de árbitros, nomeando, por parte da Companhia, António de Serpa Pimentel, lente da Escola Politécnica e António Maria Barreiros Arrobas, deputado, cuja reconhecida probidade e superior inteligência não podia deixar de inspirar toda a confiança ao Governo, acrescentando a circunstância de ter sido o primeiro um dos ministros que assinavam e referendavam a Lei de 5 de Maio de 1860, que a aprovou e por conseguinte muitíssimo competente para explicar o espírito das suas disposições em relação ao caso sujeito.

Em 4 de Agosto foi acusada a recepção do officio supra, informando que por parte do Estado foram nomeados Francisco Simões Margiochi, Par do Reino e António Maria Branco, Juiz da Relação de Lisboa, os quais se haviam de reunir no dia 8 com os árbitros da Companhia, pelas 3 horas da tarde.

Declarando o contrato que, no caso de empate, seria nomeado a aprazimento de ambas as partes um quinto árbitro, o Governo propôs desde logo para este efeito Joaquim José Dias Lopes de Vas-

concelos, conselheiro de Estado extraordinário e igualmente declarava que aceitava este julgamento como definitivo, prescindindo de qualquer recurso, fosse qual fosse a resolução tomada pelos juizes arbitrais.

Acusada a recepção pela Companhia, esta declarou estar conforme com a nomeação do quinto árbitro, no caso de empate, declarando ainda que aceitava igualmente a condição de renúncia de outro recurso, qualquer que fosse a resolução tomada.

A 6 do mesmo mês de Agosto foi assinado o termo de compromisso na arbitragem, nos termos acima descritos, e em 10 do mesmo mês foi proferida a sentença, reconhecendo o direito que ao Governo competia de exigir imediata colocação dos referidos segundos tabuleiros, visto que eles estavam compreendidos nas «obras de arte» que deviam desde logo ser executadas pela Companhia, nos termos do art. 3.º da citada lei de 5 de Maio, limitado unicamente quanto aos movimentos de terra pelo contrato adicional não podendo dizer-se, como pretendia a Companhia, que nos países estrangeiros cláusulas idênticas às do citado artigo 3.º tinham sido entendidas como não compreendendo a colocação dos segundos tabuleiros nas pontes metálicas. Na própria informação que se juntou, do Ministro das Obras Públicas Francês, constava que o Governo nunca ali duvidou do seu direito a exigir essa imediata colocação e só assim consentiu que ela fosse adiada, por não ver nisso qualquer inconveniente; nada havia também que levasse a crer que não fosse por igual motivo que o Governo de Espanha fizesse iguais concessões e, finalmente, os alegados inconvenientes e ainda prejuízos que pudessem resultar da imediata colocação dos tabuleiros, podendo ser uma razão para se obter pelos meios legais uma modificação do contrato, não o era por certo para que este deixasse de ser entendido segundo os mais evidentes princípios do direito.

Assim, resolvendo a questão que lhes foi submetida, decidiram que o Governo tinha direito de exigir a imediata colocação de tabuleiros para duas vias. Esta resolução foi tomada por unanimidade, não tendo havido lugar para a intervenção do quinto árbitro.

* * *

Constando ao Governo que das 714 passagens de nível existentes nas linhas férreas do Norte, Leste, e ramal de Cáceres apenas 40 tinham cancelas e que nas mesmas linhas existiam 332 guardas, determinando o artigo 2.º do Regulamento para a Polícia e Exploração dos Caminhos de Ferro de 11 de Abril de 1868 que as empresas estabeleceriam guardas em todos os pontos que fossem necessários para os serviços de passagens de nível e

(Continua na pág. 352)

EM COIMBRA

A entrega da Torre de Anto à cidade e a homenagem ao sr. dr. João Couto

No nosso número de 16 de Agosto passado, publicámos, na nossa página «Panorama», a grata notícia, colhida no «Diário de Coimbra», de que a «Torre de Anto» fora doada àquela bela cidade do Mondego pelo seu actual proprietário, sr. dr. João Couto, antigo director do Museu de Arte Antiga.

No mesmo «Diário de Coimbra», acabámos de ler, no seu número de 22 de Outubro, que, na véspera, o Salão Nobre da Câmara Municipal de Coimbra havia registado, à tarde, dois actos de muita transcendência para a história da cidade: a benemerência do coração bondoso de um seu filho, que lhe doou um imóvel ligado à vida espiritual da terra; o reconhecimento da sua cidade, concedendo-lhe a medalha de ouro, por tão nobilitante gesto.

E o «Diário de Coimbra», noticiando o facto, acrescentou que estas manifestações envolveram, respectivamente, a Torre de Anto, que António Nobre, o Poeta do *Só*, transformou no seu reduto de sentimento, ternura e tristeza, e o sr. dr. João Rodrigues da Silva Couto, proprietário do referido imóvel.

Vamos dar a palavra ao «Diário de Coimbra», que nos deu do acto uma reportagem feliz:

«Por que as razões de saúde não permitiram a presença do sr. dr. João Couto, fez-se o mesmo representar por sua filha, sr.^a D. Maria Helena Granado Rodrigues da Silva Couto Brito de Almeida, que se fez acompanhar do sr. dr. Francisco Faria, consultor jurídico da ilustre família, ao qual a cidade também se deve sentir grata, pela sua actuação na espontânea oferta.

Bastante público e muitas senhoras estiveram presentes na cerimónia, bem como os srs. Prof. Dr. Manuel Lopes de Almeida, cónego dr. Urbano Duarte, Prof. Reis Santos e dr. Joaquim da Silveira, da Comissão Cultural do Município; vereadores e funcionalismo.

O sr. dr. Moura Relvas, presidente da edilidade, dirigiu as suas saudações à sr.^a D. Maria Helena Couto, após o que pronunciou o seguinte discurso:

«António Nobre representa a expressão mais pura do estudante de Coimbra, enamorado da sua paisagem e do seu ambiente, traduzindo em versos senti-

mentais a ternura do seu coração, numa tristeza que não se exterioriza em melancolia, nem em agitação. É uma tristeza resignada, onde há movimento e luz, como um grande candelabro de brilho intenso, aceso num templo, a girar sobre si mesmo.

A Torre de Anto tem incomparável valor espiritual para a Coimbra Doutora, porque concentra, define e representa a própria mocidade académica ora enamorada dos sonhos do porvir, ora embevecida no ambiente fascinante que a cerca.

Ela não é só pórtico da glória dum grande poeta que foi estudante de Coimbra, ela é a própria materialização dos sonhos de todos os estudantes que passaram por Coimbra.

É por isso que esta dádiva não tem preço.

Foi seu locatário o poeta Alberto de Oliveira, outro estudante de Coimbra, que a teve como penhor das suas saudades coimbrãs.

Passou às mãos do grande conimbricense sr. Dr. João Rodrigues da Silva Couto, que quis dar à Torre de Anto destino tal que ficasse para sempre a fazer parte do património da sua terra bem-amada.

O Dr. João Couto é destes homens raros que reúnem ao saber técnico, uma sensibilidade requintada, da mais delicada ressonância artística.

Já como estudante estava à vista a sua curiosidade intelectual, pois se formou em duas Faculdades, Direito e Letras.

Foi professor do Liceu em Coimbra, assistente da Faculdade de Letras, Conservador do Arquivo da Universidade, e depois, em Lisboa, onde o seu alto merecimento de crítico e historiador de Arte se revelou por forma tal que foi escolhido para Conservador do Museu Conde de Castro Guimarães (Cascais) e depois Conservador adjunto e em seguida efectivo do Museu das Janelas Verdes. Nomeado, finalmente, para o honroso cargo de director dos Museus Nacionais de Arte Antiga, fundou o Laboratório para Análises das Obras de Arte, por outras palavras, utilizou o valor da Ciência aplicada à Arte, com espírito moderno, alerta sobre as mais recentes inovações.

(Continua na pág. 352)

NA CIDADE DE PONTA DELGADA

Homenagem ao Dr. José Bruno Carreiro, doador de uma valiosa Anteriana à Biblioteca Pública

Integrada na «IV Semana de Estudos», realizada na cidade de Ponta Delgada, Ilha de S. Miguel dos Açores na primeira quinzena de Setembro passado, foi prestada homenagem à memória do ilustre escritor e jornalista José Bruno Carreiro, na tarde de sábado, 11. Essa homenagem constou de duas partes: uma levada a efeito no Teatro Micaelense, a outra, na Biblioteca Pública de Ponta Delgada, por iniciativa do respectivo director, sr. Alfredo Machado Gonçalves, à qual o ilustre extinto legara a sua valiosa Anteriana, considerada a mais completa do País.

No «Teatro Micaelense», constituiu-se uma mesa de honra, à qual presidiu o sr. eng. Vasconcelos Raposo, na alta qualidade de Governador do Distrito, que dava a direita aos srs. comodoro Cunha Aragão, comandante naval dos Açores e acualmente acumulando o cargo de governador militar dos Açores; eng.º Magalhães Sousa, presidente da Junta Geral; dr. João Anglin, presidente do Instituto Cultural de Ponta Delgada; e dr. Gaspar Henriques, director do «Correio dos Açores», e a esquerda aos srs. Bruno Tavares Carreiro, representante da família do homenageado, monsenhor José Gomes, ouvidor eclesiástico, deputado dr. Jorge Gamboa de Vasconcelos e Jorge Palhinha Moura, vereador exercendo o cargo de presidente da Câmara Municipal de Ponta Delgada.

Depois de o sr. Alfredo Machado Gonçalves, ilustre director da Biblioteca Pública de Ponta Delgada, ter proferido algumas palavras sobre a homenagem, o dr. Rui Galvão de Carvalho, anterianista e poeta de grande inspiração, leu uma notabilíssima conferência, na qual deu grande e justo relevo à personalidade do dr. José Bruno Carreiro, não só como intelectual, mas também como anterianista.

Valorizadas pela sua elegância literária e boa dicção, as palavras do sr. dr. Rui Galvão de Carvalho constituíram, pois, uma justa homenagem à memória do grande anterianista, tendo o conferente, no final do seu brilhante trabalho, pedido ao representante da Câmara Municipal de Ponta Delgada que seja dado o nome duma rua ao dr. José Bruno Tavares Carreiro e seja colocada uma lápida na casa onde ele viveu e morreu.

Após a sessão cultural efectuada no Teatro Micaelense, procedeu-se na Biblioteca Pública à cerimó-

nia do descerramento da fotografia do dr. José Bruno Carreiro, na estante onde está ordenada a magnífica Anteriana legada pelo ilustre escritor e jornalista. Associaram-se a esta homenagem entidades oficiais, semanistas e numeroso público, tendo então feito uso da palavra o sr. Alfredo Machado Gonçalves, que proferiu o seguinte discurso:

«Senhor Governador do Distrito Autónomo e Militar dos Açores; Presidente da Junta Geral do Distrito; Representante da Família do Homenageado: Ex.^{mas} Autoridades, Minhas Senhoras e meus Senhores,

Agradeço a V.^{as} Ex.^{as} a subida honra da sua comparencia nesta Biblioteca para assistirem ao descerramento da fotografia do Dr. José Bruno Carreiro, a cuja memória presto a minha homenagem.

Falecido em 1957 deixou o Dr. José Bruno, por disposição testamentária, a sua valiosa «Anteriana» à guarda desta Biblioteca. São 476 espécies, algumas raras e muitas delas com notas do próprio punho do ilustre testador. Ali se encontra a obra de Antero na sua maioria em 1.^{as} edições, o que constitui raridades bibliográficas e dentre elas a raríssima edição de Stenio, constituída por 21 sonetos.

A célebre «Questão Coimbrã» — *Bom Senso e Bom Gosto* — motivada pela carta de Antero a Castilho e que apaixonou a opinião pública da época, tendo acabado por desgostar o autor pela estrondosa polémica a que deu origem, também está largamente representada. Muitas mais haveria a mencionar mas a estreiteza do tempo não o permite.

Bem novo estreou-se o Dr. Bruno nas lides literárias. Era ainda escolar de Direito quando publicou a peça «Uma Véspera de Feriado», representada em 1904 em récita de despedida dos quintanistas de Direito e que obteve assinalado êxito.

Em 1920 fundou o «Correio dos Açores» mantendo-se na sua direcção até 1937, onde conquistou, através de brilhantes artigos, posição de relevo no jornalismo português. De entre o seu enorme labor jornalístico merece especial referência a «Campanha pró-Autonomia Administrativa dos Açores», que encontrou em José Bruno um dos seus mais fervorosos paladinos.

Com o fim de estabelecer uma maior aproximação entre os Açores e a Metrópole, traz, em 1924, a estas

terras açorianas luzida embaixada constituída por homens eminentes nos campos da Arte, Letras e Ciências e que ficou conhecida pela «Visita dos Continentais».

Ainda no mesmo ano, aquando da visita do então Ministro do Comércio Eng.º Sebastião Ramires, o 1.º Ministro que, no período de 33 anos, visitava os Açores, em carta aberta dirigida ao nosso ilustre visitante, trata novamente e com o brilho que lhe era peculiar o magno problema da Autonomia Administrativa dos Açores.

Em 1945 por ocasião das comemorações centenárias de Eça de Queirós adapta ao Teatro o romance «Os Maias», representado depois com grande êxito no «Teatro Nacional». Três anos depois publicou um valioso trabalho a que modestamente intitulou de «Subsídios para a biografia de Antero» e que lhe valeu o prémio Ramalho Ortigão.

Mas o seu labor literário continua. Em 1951 publicou o «Drama do Capitão Dreyfus», sem dúvida um dos trabalhos mais completos sobre o célebre caso que apaixonou a opinião pública mundial nos fins do século passado.

São ainda da sua autoria a «Aliança Inglesa», a «Vida de Teófilo Braga» e a «Coordenação e anotação das Cartas de Amor de Garrett à Viscondessa da Luz», cujos originais se encontram nesta Biblioteca.

Na vida pública desempenhou altas funções tendo em todas deixado vincada a marca do seu inconfundível talento.

Eis a traços largos a vida do escritor, do jornalista e homem público a todos os títulos ilustre que, sobremaneira, honrou a Terra em que viveu e que vai ter de hoje em diante o seu retrato nesta Biblioteca juntamente com a de outros vultos ilustres.

Não quero terminar sem dirigir a V. Ex.ª Senhor Presidente da Junta Geral, os meus agradecimentos pelas facilidades que me concedeu, sem as quais não poderia concretizar esta homenagem.

Agradeço ao sr. Silva Júnior toda a prestante colaboração, que me dispensou.

E, por último, os meus agradecimentos aos funcionários desta Biblioteca que tão sollicitamente e da melhor boa vontade me auxiliaram em todos os trabalhos relacionados com a exposição bibliográfica.»

Proferidas estas palavras, a menina Alice Maria, a neta mais nova do dr. José Bruno, descerrou a fotografia do ilustre doador da Anteriana. O sr. Governador do Distrito, associou-se à homenagem com expressivas palavras.

Finalmente, o sr. Bruno Tavares Carreiro, em seu nome e em nome da família do homenageado, agradeceu a todas as pessoas e entidades que tornaram possível aquela homenagem. Da sua alocação transcrevemos o seguinte período.

«Não quero terminar as minhas palavras sem dizer que esta homenagem foi muito grata ao meu coração por todas as razões e muito particularmente

ISOLUX, L.^{DA}

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS

PORTO

LISBOA

R. Sá da Bandeira, 651-4.º
Telef. 2 70 13

Campo Pequeno, 21-4.º-E.
Telef. 5 27 55

Instalações de A. T.

- * CENTRAIS
- * SUBESTAÇÕES
- * POSTOS DE SECCIONAMENTO
- * POSTOS DE TRANSFORMAÇÃO
- * LINHAS

Instalações de B. T.

- * ILUMINAÇÃO INTERIOR
- * ILUMINAÇÃO EXTERIOR
- * FORÇA MOTRIZ
- * SINALIZAÇÃO
- * REDES DE DISTRIBUIÇÃO.

por a ver enquadrada num ambiente de estudos açorianos, porquanto nunca posso esquecer que um dos ideais por que meu Pai sempre lutou foi o da criação duma mentalidade açoriana, consciente do que somos, valem e ansiamos».

No final foram cumprimentados pela assistência os srs. Bruno Tavares Carreiro e eng.º Jorge Forjaz Tavares Carreiro, filhos do homenageado, e respectivas famílias.

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 16 de Novembro de 1915)

Linhas portuguesas

Vale do Vouga— Vão ser restabelecidas as paragens de Oronho, Casal de Alvaro e Agueira no ramal de Aveiro. Nas duas principais paragens pararão todos os comboios e na Agueira só param os descendentes.

— O governador civil do distrito de Aveiro, secundando o pedido de várias corporações e entidades da cidade, solicitou novamente que se construa o ramal, desde a estação de Aveiro até ao largo do Cojo da mesma cidade, que é um melhoramento importantíssimo.

Companhia Nacional—A Associação Comercial e Industrial de Bragança representou ao Governo, pedindo a abolição dos direitos de transmissão na estação de Mirandela, para as mercadorias que seguem à linha de Bragança.

Linha férrea dos Dembos— Vai ser aberto brevemente ao público, o último troço do caminho de ferro dos Dembos do ramal de *Colongo-Alto*, compreendido entre a estação de N'Dele e aquela vila.

Linha férrea de Sena— Parece resolvido que o começo dos trabalhos para o caminho de ferro do Sena (*Zambezia*) só terá lugar depois da guerra, isto devido à dificuldade de adquirir parte do material indispensável.

O NOSSO ARQUIVO

Visita a Lisboa

Excursão de cinco dias promovida pela C. P.

A industrialização do turismo não pode visar apenas o factor económico, pois teremos também de atender aspectos sociais e de formação que importam ter em conta, muito em especial quando se trata de dar a conhecer Portugal aos portugueses... Sem esquecermos, portanto, o chamado turismo de qualidade, factor de promoção relevante no quadro das nossas estruturas, teremos então de consagrar cada vez mais entusiasmo às iniciativas que se podem alargar à generalidade da população, por intermédio de circuitos rodoviários ou ferroviários bem organizados. A propósito devemos citar as excursões de carácter popular efectuadas pela C. P., as quais, a preços módicos, prestam um bom serviço à expansão do turismo nacional, bem como à divulgação dos nossos principais centros de vilegiatura, junto de largas camadas populacionais, que doutro modo dificilmente poderiam abalançar-se a grandes viagens.

Já nesta secção nos temos referido a diversas promoções turísticas da C. P., que têm alcançado o maior êxito. Esta semana vamos dedicar um pouco de espaço a outra realização da mesma companhia: bilhete turístico «Visita a Lisboa». Trata-se, com efeito, de um excelente circuito, que pretende trazer à capital, de todos os pontos do Continente, o maior número de pessoas, que assim podem conhecer melhor os principais pontos turísticos da capital e arredores, o seu fabuloso património histórico e cultural. Colabora com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses neste circuito, que tem a duração de cinco dias, a Empresa Geral de Transportes.

Primeiro dia

Embora sucintamente, vamos apontar os traços essenciais desta organização turística, que se efectua todas semanas, de quarta-feira a domingo. No primeiro dia, verificam-se partidas das seguintes estações, com destino à capital:

Abrantes, Braga, Bragança, Chaves, Elvas, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Portalegre, Tomar, Viana do Castelo e Vila Real, nos comboios de ligação ao rápido que chega a Lisboa (Santa Apolónia) às 23 e 45;

Aveiro, Coimbra e Porto, no comboio rápido com chegada a Lisboa (Santa Apolónia) às 23 e 45;

Beja e Évora, nos comboios que chegam à estação de Lisboa (Terreiro do Paço) às 21 e 15;

Castelo Branco e Covilhã, no comboio rápido com chegada a Lisboa (Santa Apolónia) às 0 e 40 de quinta-feira;

Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António, no comboio rápido do Algarve, que chega à estação de Lisboa (Terreiro do Paço) às 22 e 55;

Lagos e Portimão, no comboio de ligação com o rápido do Algarve que chega a Lisboa (Terreiro do Paço) às 22 e 55;

Leiria, no comboio que chega a Lisboa (Rossio) às 0 e 20 de quinta-feira.

Nas estações indicadas devem os excursionistas procurar o dístico «Visita a Lisboa», onde um recepcionista da Empresa Geral de Transportes os aguarda.

dará. Segue-se a condução da estação ao hotel e alojamento.

Segundo dia

O período de manhã de quinta-feira é considerado livre, podendo ser aproveitado para descanso ou passeio pela Baixa. Durante a tarde efectua-se então o grande passeio pela capital, com o seguinte itinerário:

Praça dos Restauradores (partida de autocarro às 14 e 30), Avenida da Liberdade, Estufa Fria (visita), digressão através dos bairros novos, Museu dos Coches (visita), Mosteiro dos Jerónimos (visita), colina de Monsanto, miradouro do Alto da Serafina (magnífica vista sobre o grandioso casario da cidade e estuário do Tejo).

Terceiro dia

Na sexta-feira os excursionistas têm igualmente a manhã livre, que podem consagrar às compras habituais a fazer nestas viagens, quase sempre pequenas lembranças que perduram a recordação do passeio.

A tarde será dedicada ao circuito turístico pelos arredores da capital. Percurso: Praça dos Restauradores (partida às 14 horas), Queluz (visita ao palácio), Sintra (visita aos palácios da vila e da Pena), Cascais, Estoril e regresso a Lisboa, cerca das 19 horas.

Últimos dias

O quarto dia desta excursão (sábado) é considerado livre, podendo o excursionista promover o seu próprio programa. No domingo, e após o pequeno almoço no hotel, efectua-se, às 7 e 15, a condução dos passageiros às respectivas estações ferroviárias.

Horários a observar: *Santa Apolónia*, às 7 e 45, para os passageiros destinados a Castelo Branco, Covilhã, Abrantes, Portalegre e Elvas; às 8 e 20, para os passageiros destinados a Aveiro, Braga, Bragança, Chaves, Coimbra, Figueira da Foz, Guarda, Guimarães, Porto, Tomar, Viana do Castelo e Vila Real.

Terreiro do Paço, às 7 e 35, para os passageiros destinados a Évora, Faro, Olhão, Tavira, Vila Real de Santo António, Lagos e Portimão; às 8 e 50, para os passageiros destinados a Beja. *Rossio*, às 7 e 45, para os passageiros destinados a Leiria.

Informações diversas

As taxas individuais previstas para o circuito «Visita a Lisboa» variam conforme a distância do

ponto de origem em relação à capital. Deste modo, tem interesse saber-se dos preços estabelecidos:

Abrantes, 795\$00; Aveiro, 855\$00; Beja, 810\$00; Braga, 910\$00; Bragança, 1 010\$00; Castelo Branco, 855\$00; Chaves, 980\$00; Coimbra, 850\$00; Covilhã, 870\$00; Elvas, 855\$00; Évora, 790\$00; Faro, 870\$00; Figueira da Foz, 850\$00; Guarda, 910\$00; Guimarães, 915\$00; Lagos, 870\$00; Leiria, 805\$00; Olhão, 873\$00; Portalegre, 850\$00; Portimão, 895\$00; Porto, 885\$00; Tavira, 885\$00; Tomar, 790\$00; Viana do Castelo, 925\$00; Vila Real, 945\$00 e Vila Real de Santo António, 895\$00.

Nestes preços estão incluídos o transporte em caminho de ferro, em 2.ª classe, da estação da origem a Lisboa e volta; a condução em automóvel entre a estação de Lisboa e o hotel, na viagem de ida e na viagem de regresso; o alojamento e as refeições durante a estada em Lisboa, num hotel moderno; a visita turística à capital e o circuito a Queluz, Sintra, Cascais e Estoril.

Os bilhetes respeitantes à «Visita a Lisboa» estão à venda durante todo o ano, até dez dias antes do começo de cada viagem, nas estações de caminho de ferro e nas agências de viagens.

(Do *Diário de Lisboa*, de 26 de Outubro de 1965).



Máquinas de costura — Radiadores e Caldeiras para aquecimento central — Ferros de engomar — Caloríferos — Fogões de cozinha — Banheiras, lavatórios colectivos e outro material sanitário de ferro esmaltado — Marmitas e equipamento complementar para grandes cozinhas — Material para lavandarias — Bombas centrífugas e manuais — Tornos de bancada de ferro fundido — Ventoinhas para forjas — Motores de explosão de pequena cilindrada — Abrigos para bicicletas, motorizadas e motocicletas — Acessórios de ferro maleável para canalizações — Acessórios para linhas de alta tensão — Tubos para canalizações e outros usos — Obra de ferro fundido normal e de ferro maleável — Galvanização de artigos de ferro

**Indústrias A. J. Oliveira,
filhos & C.ª, Lda.**

OFICINAS METALÚRGICAS «OLIVA»

S. JOÃO DA MADEIRA

Portos e Serviços Marítimos e Fluviais de Moçambique

Considerações gerais

Porto de Lourenço Marques

Na continuação dos esforços feitos no sentido de cada vez tornar mais eficiente e funcional o porto de Lourenço Marques, melhorando sempre as suas condições de trabalho e o seu rendimento, no corrente ano construíram-se novos armazéns de trânsito, especialmente destinados ao tráfego local, que ficaram situados nos terraplenos das zonas A e B; erigiram-se três depósitos para armazenamento de melaços a granel com uma capacidade global de 24 000 toneladas, depósitos estes que estão ligados ao cais por condutas que levam o melaço directamente aos depósitos dos navios, melhoraram-se, alargando-as, as vias rodoviárias da área do porto, facilitando a movimentação do equipamento mecânico; ampliaram-se os terraplenos para depósito de madeiras e barros, continuando a ser feito junto às oficinas gerais; adjudicou-se a empreitada do prolongamento do cais Gorjão que terá o seu comprimento aumentado de mais cerca de 300 metros.

Indicam-se estas obras apenas para documentar que os responsáveis pelo bom nome e eficiência do porto se mantêm sempre atentos às, cada vez maiores, responsabilidades do porto de Lourenço Marques, pois dele dependem vultuosas importações e exportações, não só da Província, como também dos países vizinhos.

É grato, no entanto, verificar que aos esforços de melhoria de instalações e equipamento, correspondem melhores rendimentos de trabalho.

No ano de 1962 o máximo de carga manuseada num mês fixara-se em 665 000 toneladas, número que subiu em Setembro de 1963 para 707 426 (máximo de sempre), tendo no entanto havido outros meses em que a referida carga rondou a 700 000 toneladas.

Como é óbvio, ao aumento de carga correspondeu o aumento de receitas, atingindo-se o máximo de receita num mês, ou seja cerca de 27 000 contos.

Porto da Beira

Durante o ano 1963 o porto da Beira voltou a trabalhar em pleno rendimento, sanados os prejuízos resultantes do furacão «Daisy» que o assolara no ano anterior, que reduziram as possibilidades de manuseamento de carga, forçando a desvios de tráfego para o porto de Lourenço Marques, que cessaram após a normalização das suas condições de trabalho.

Os melhoramentos no porto prosseguiram segundo os planos previstos, sendo justo dar especial realce, dentro das obras concluídas e em curso, à entrada em exploração do cais 6 e 7, e seu equipamento, com 12 guindastes eléctricos, os novos armazéns G, H e I, a pavimentação de novos arruamentos e a renovação e assentamento de novas linhas férreas.

A carga manuseada diminuiu 26 278 toneladas «porto» em relação a 1962, atingindo ainda 3 286 991 toneladas «porto», em comparação com 3 513 269 toneladas «porto» em 1962.

A diminuição processou-se na carga embarcada devido à redução das exportações principalmente de cobre, crómio, lítio, milho e tabaco.

A carga desembarcada aumentou em mais de 120 000 toneladas, tendo melhorado o coeficiente de exploração do porto.

As receitas em 1963, foram 204 949 contos e em 1962 210 264 contos, havendo assim um decréscimo de 5 315 contos, mas em contrapartida as despesas foram inferiores em 4 013 contos, pois em 1963 foram de 146 835 contos contra 150 848 em 1962.

Porto do Niassa

Com a entrada em exploração do cais do Porto Amélia em 30 de Outubro de 1957 tem actualmente a Direcção de Moçambique, além do citado porto

e sob a sua jurisdição, os portos do Lumbo e de Nacala, sendo este último pela tonagem manuseada e condições naturais, o mais importante.

A tonagem manuseada durante este ano naqueles três portos foi inferior em 2849 toneladas, relativamente à mesma rubrica registada em 1962.

No porto de Porto Amélia foram manuseadas 63 491 toneladas, no Lumbo, 263 toneladas e no de Nacala 181 454 toneladas, o que perfaz um total de 245 208 toneladas de carga movimentada nestes três portos em 1963, contra 55 085, 13 234 e 179 738 toneladas, respectivamente, em 1962, do que resulta a quantidade acima indicada — 2849 toneladas — de diferença em relação a 1962.

A tonagem manuseada este ano no porto de Nacala totalizou 181 454 toneladas, ou seja mais 1716 toneladas, que no ano anterior.

O número de navios que este ano frequentaram o porto de Nacala foi de 255 contra 264 em 1962, o que representa uma diminuição de 17,33% respectivamente, em relação a este último ano.

Em Porto Amélia foi de 146, tendo sido em 1962 de 163. Houve, portanto, uma diminuição de 11,6%.

Porto de Quelimane

Os trabalhos portuários decorreram na melhor eficiência, organização e rapidez, se tivermos de atender que a navegação neste porto é bastante irregular, sendo a entrada dos navios sujeita ao regime de marés. Desta irregularidade resulta passarem-se vários dias sem qualquer navio no porto para depois se juntarem quatro ou cinco, provocando, deste modo, um pseudo congestionamento que a boa vontade e esforço do pessoal tem vencido, se bem que com dificuldade, devido às características especiais deste porto.

A carga manifestada e manuseada foi este ano de 179 701 toneladas. Se lhe adicionarmos 17 708 toneladas de carga derivada do tráfego fluvial e que transitou pelas rampas, temos um total de 197 409 toneladas de carga manuseada.

Dos produtos exportados por este porto salientam-se, como principais, a copra com 21 428 toneladas, o chá com 14 673 toneladas, o sisal com 5 597 toneladas, 1 664 toneladas de algodão, 2 654 toneladas de castanha de caju, 2 805 toneladas de bagaço de copra, 1 674 toneladas de madeira, 6 420 toneladas de óleo de copra e 1 134 toneladas de diversos.

Quanto a material, estão em serviço do cais dois guindastes eléctricos.

Com a entrada ao serviço no ano de 1964 da nova máquina elevadora-transportadora, ficará facilitada a tarefa das reparações gerais das máquinas que se encontram ao serviço, pois que devido ao seu número reduzido não têm permitido a sua imobilização para o fim em vista.

Para que o porto de Quelimane consiga satisfazer plenamente o tráfego que, como é natural, tende a aumentar, em virtude do acréscimo e desenvolvimento das actividades da região que serve, haveria que aguardar pela conclusão das obras do prolongamento da sua ponte-cais e sobretudo, do aterro da área compreendida entre a ponte e a margem, armazéns e faixas de linhas, a fim de permitirem um rápido e económico manuseamento de carga, equipando a ponte com mais guindastes eléctricos.

Porto de Inhambane

O porto de Inhambane é o de menor importância dentro da nossa Administração. O fraco movimento de carga movimentada, 23 224 toneladas em 1962, acentuou-se em 1963 variando para 7 950 toneladas, reflexo do desvio do tráfego pela concorrência da camionagem particular, que aproveita a magnífica estrada asfaltada que liga Inhambane a Lourenço Marques.

As receitas que já em 1962 foram apenas de 825 547 escudos, baixaram em 1963 para 508 269 escudos.

(Do «Relatório do Ano Económico de 1963 da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique»).

XXXV aniversário do Grupo onomástico "Os Carlos"

No dia 4 do corrente, o grupo onomástico «Os Carlos» completou 35 anos de existência. Fundado por Carlos d'Ornellas, nosso saudoso Director, e um círculo de amigos, todos eles Carlos, o grupo foi crescendo de ano para ano e assim nasceu a primeira colectividade onomástica do País.

O 35.º aniversário do Grupo foi comemorado, como nos anos anteriores, com diversos actos, entre os quais a habitual romagem ao cemitério do Alto de S. João, missa por alma dos fundadores e sócios falecidos, no altar de S. Carlos, na Igreja da Madalena, um bode aos pobres, distribuição de tabaco aos homónimos hospitalizados ou presos nas cadeias civis, devendo em breve proceder-se à distribuição de enxovais às crianças nascidas no dia 4 de Novembro, dia consagrado pela Igreja a S. Carlos, e que foram baptizadas com o nome do santo patrono do Grupo.

No jantar de confraternização foi lembrado o nome de Carlos d'Ornellas, a cuja memória se guardou um minuto de silêncio, e procedeu-se à entrega de emblemas a 20 sócios com mais de 20 anos de filiação.

Linhas Estrangeiras

ALEMANHA Com a maior velocidade até agora atingida pelos comboios horários dos Caminhos de Ferro Federais (200 km à hora) os visitantes da IVA (Exposição Internacional de Transportes em Munique) podem fazer o percurso entre o recinto de exposições e Augsburg (à distância de 65 km) em 26 minutos e a preços vantajosos.

— Os Caminhos de Ferro Federais continuam na vanguarda do tráfego dos nossos dias. Nos primeiros três meses do presente ano — Janeiro, Fevereiro e Março — cerca de 375 milhões de pessoas utilizaram os rápidos, cómodos e seguros comboios federais.

— Para utilizar o «compartimento-escritório» instalado nos comboios dos caminhos de ferro federais, o passageiro deve pagar o suplemento de 3 marcos por cada quarto e 1 marco por menos de 5 minutos.

— Os Caminhos de Ferro Federais vão proceder à criação de grande número de pequenas carrinhas destinadas ao transporte próprio de bagagens.

Até agora existe em cerca de 50 estações ferroviárias este «self-service» de bagagens que pode ser utilizado rápida e gratuitamente pelos passageiros.

— Foi apresentado ao público o Relatório do Ministro Federal para o Tráfego (Ministro Federal das Comunicações) sobre a política alemã de Tráfego de 1949-1965, publicado em livro de 447 páginas pela Editora Hoermann. A altura do seu aparecimento em público coincidiu com o fim do quarto período de legislatura: o relatório considera, portanto, os 16 anos de trabalho ininterrupto do Ministro Federal das Comunicações, sr. Eng. Dr. Hans-Christoph Seebohm, há pouco agraciado com a Grã-Cruz da Ordem do Infante D. Henrique por S. E. o Almirante Américo Tomás, Presidente da República Portuguesa.

O Ministro Federal das Comunicações, que nas eleições parlamentares de 19/9/1965 obteve grande êxito pessoal no seu círculo eleitoral, relata juntamente com seus colaboradores sobre o sucesso estrondoso na reconstrução efectuada neste sector vital da vida pública, desde a fundação da República Federal. O relatório permite ainda uma visão dos problemas a resolver nos próximos anos.

Para conseguir dar o justo valor ao que foi realizado pela República Federal na reconstrução, necessário se torna divulgar alguns dados do conseguido:

Em 1949 havia na República Federal 1593 qui-

lómetros de linhas electrificadas. Em fins de 1965 são já quase 6400 km. Em 1950 os Caminhos de Ferro Federais possuíam: — 11997 locomotivas a vapor, 718 locomotivas eléctricas e 362 locomotivas Diesel.

Em 1964 os números eram os seguintes: 5137 locomotivas a vapor, 2179 locomotivas eléctricas, 2825 locomotivas Diesel e 1400 locomotivas de manobra com tracção Diesel.

GRÃ-BRETANHA Os Transportes Londrinos puseram recentemente ao serviço um dos seus maiores cérebros electrónicos: quinze máquinas tomaram o controlo de todos os sinais e agulhas das gares de Acton Town e Ealing Common, comandando automaticamente todos os movimentos dos comboios registados nestas duas estações e na bifurcação a oeste de Acton Town, compreendendo as entradas e saídas do depósito de Ealing Common.

Estas quinze máquinas, das quais doze se encontram em Acton Town e três em Ealing Common, substituem os agulheiros das duas estações. A instalação inclui também o novo posto de controlo de Earl's Court, onde o trabalho das máquinas de programação é vigiado por reguladores. O sistema de controlo cobrirá eventualmente todas as linhas do Distrito e de Piccadilly, com excepção de algumas secções cuja vigilância está a cargo dos Caminhos de Ferro Britânicos.

Este centro de controlo representa um passo em frente na automatização da rede metropolitana. O posto director está dotado de um grande painel sobre o qual figuram todas as linhas do Distrito e de Piccadilly da zona de Acton e de Ealing Common, indicando a posição de cada comboio. Sob este painel encontram-se os botões que permitem accionar manualmente as agulhas e os sinais, em caso de grande desorganização de serviço.

No fim do ano transferir-se-ão para o novo centro de Earl's Court as antigas máquinas de programar da linha do Distrito que controlam Turnham Green, Hammersmith, Putney Bridge e Parsons Green. Na próximo ano por-se-á ao serviço uma instalação automática idêntica nas bifurcações de Earl's Court e de Cromwell Curve, agora controladas pelo posto de agulhagem de Cromwell Road. A zona compreende as secções de Earl's Court a South Kensington, e de High Street (Kensington).

O novo centro regulador de Earl's Court permitirá a aquisição de experiência à base da qual se prevê construir o de Coburg Street (Euston) que controlará as linhas de Victória e do Norte.

— O território onde é aplicável a tarifa europeia geral para as expedições de detalhe foi aumentado. Esta tarifa, válida para as mercadorias cujo peso e volume não atingem o de um vagão completo, estava anteriormente em vigor somente entre v

França e à Grã-Bretanha. Foi agora estendido às gares belgas cujos transportes são completados pelos serviços de «ferry-boats» (Harwich/Zeebrugge) e pelos barcos da linha Douvres-Ostende.

A vantagem desta tarifa, tanto para os exportadores como para os importadores, consiste na sua simplicidade. Permite que se determine rapidamente os preços entre as estações dos três países acima citados, só não é aplicável a certos transportes especiais como por exemplo de gado, que são objecto de condições particulares. As expedições são taxadas sem preocupações quanto à natureza da mercadoria, Noutras palavras, o peso e a distância são as únicas características que influem no estabelecimento das taxas; apesar desta simplificação, os países ainda estão divididos num certo número de zonas para cada uma das gares cujo preço de transporte continua a ser mesmo.

Esta forma de tarifa, também em vigor entre muitos outros países do continente, é o resultado da cooperação que reina entre os caminhos de ferro europeus, que procuram responder da melhor maneira às exigências do tráfego.

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Continuação da pág. 343)

barreiras e estabelecendo o artigo 9.º do contrato da Companhia que o caminho de ferro por meio de muros, sebes vivas ou de madeira que o separasse das propriedades contíguas, com barreiras de serventia, abrindo para fora e sendo certo que a observância das mesmas disposições era do maior interesse, para segurança dos passageiros, seus empregados e público em geral, foi ordenado àquela Companhia, em 4 de Julho de 1884, que fizesse colocar nas passagens de nível das suas linhas os guardas que lhe faltavam e que as fizesse fechar com cancelas.

Foi determinado o prazo de dois meses para a sua execução, ficando desta forma revogada a Portaria de 4 de Agosto de 1873, que permitiu que as cancelas fossem substituídas por correntes metálicas, revogação aconselhada não só porque este sistema era imperfeito e não estava autorizada pelos regulamentos, mas também porque nem esse mesmo sistema era posto em prática pela Companhia, como se mostrou pelo considerável número de passagens de nível que se achavam completamente abertas, sem defesa de espécie alguma.

(Continua)

A entrega da Torre de Antão à cidade

(Continuação da pág. 344)

Autor de numerosos trabalhos sobre Ensino e Arte, enriqueceu a literatura portuguesa com infatigáveis investigações no domínio da pedagogia, da ourivesaria, da pintura e do desenho.

Sócio da Academia Portuguesa de História e Vogal do Instituto para a Alta Cultura, tem sido um propulsor do progresso de Portugal em matéria intelectual e artística, como se pode verificar pelo que resumidamente acabo de referir.

Com os seus 73 anos, abalado no seu estado físico, não pôde trazer pessoalmente a Coimbra o seu valioso presente.

É a única sombra que tolda este dia de festa, mas toda a cidade lhe deseja que recupere depressa a saúde, para vir a Coimbra e entrar na Torre de Antão, já transformada em Museu.

Deus o permita, e Deus queira que este esplêndido, este belo gesto do sr. Dr. João Couto, seja seguido, seja imitado por todos quantos poderiam materializar, se quisessem, o seu Amor à nossa querida Coimbra.»

Em seguida, depois de ter ouvido uma ovação pelas suas palavras, o sr. Dr. Moura Relvas, dirigindo-se à filha do sr. dr. João Couto, disse-lhe: «Quero que V. Ex.^a leve a seu pai um presente de Coimbra. A Câmara Municipal, por unanimidade e mediante parecer da sua comissão Cultural, galardoou-o com uma modesta lembrança: a medalha da cidade, que é de ouro, como o seu coração».

Prolongada salva de palmas coroou a entrega do referido galardão, após o que o sr. dr. Amândio Cortesão, chefe da Secretaria, procedeu à leitura da escritura de doação, seguindo-se a cerimónia da sua assinatura.

OFICINAS GRÁFICAS

— DA —

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

TRABALHOS TIPOGRÁFICOS

EM TODOS OS GÊNEROS

Descontos aos sócios da Tertúlia «Festa Brava»

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

LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

Ligações rápidas e cómodas
para passageiros e carga,
servindo as regiões de

BENGUELA, HUAMBO, BIÉ,
MOXICO E LUNDA

CONGO EX-BELGA
ZAMBIA E RODÉSIA

MOÇAMBIQUE

REPÚBLICA DA AFRICA DO SUL

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

PURÍSSIMA



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

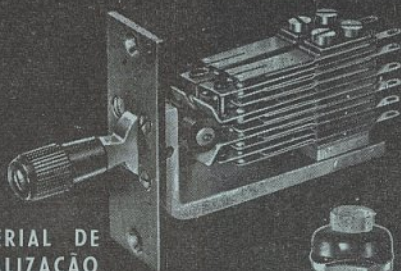
Agraciada com o Grau de Comendador
de Ordem de Instrução Pública

Largo do Conde Barão, 47—LISBOA—Telefone: 6 62430

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASOULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária—Cursos Liceal e Comercial—Ciclo Preparatório do Ensino Técnico—Admissão aos
— Institutos Comercial e Industrial —



MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

SOMIL



Soc. Monumental Eléctrica, Lda.

AVENIDA ALMIRANTE REIS, 59

TELEFONE 53 88 76 (10 linhas)

LISBOA

FORNecedores DA C. P.



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE