

155  
**GAZETA**

**DOS CAMINHOS DE FERRO**



A

**SOREFAME**

CONFIU ÀS MÁQUINAS

**SCIAKY**

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

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

Fábricas em **PARIS, CHICAGO e SLOUGH (Inglaterra)**

Representantes Exclusivos:

**SORVAL** — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

Rua de Artilharia Um, 104, 4.º E.

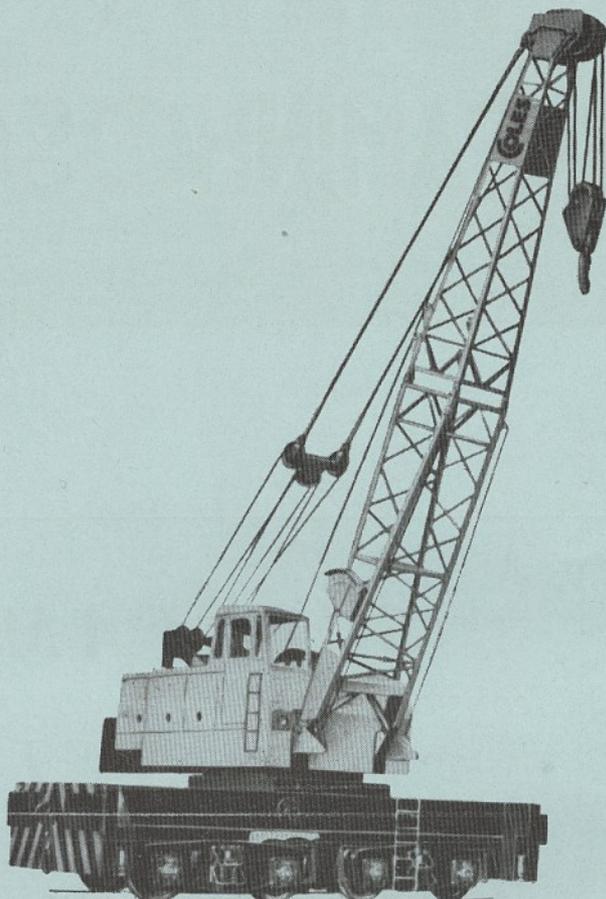
L I S B O A

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

Delegação no PORTO — Rua de Santos Pousada, 571 -- Telef. 5 69 21

GUINDASTES

**COLES**



CAPACIDADES ATÉ 120 TONELADAS

LOCOMÓVEIS

AUTOMÓVEIS

SOBRE CAMIÃO

FIXOS

DIESEL ELÉTRICOS

MECÂNICOS

HIDRÁULICOS

**GUEDES & ALMEIDA, LDA.**

RUA ÁUREA, 181-2.º - TELEF. 32 78 45

LISBOA

DEPÓSITO LEGAL  
- 0. MAI 1966

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P P C 32 01 53 - 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, 1905; Rio de Janeiro, 1908. - MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904



**Director:**

**ENG.º LUÍS DA COSTA**

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres-Vogal  
do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento  
de Transportes Terrestres.

**Directora-Gerente e Editora:**

**FERNANDA D'ORNELLAS**

**Conselho Directivo:**

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

**Assinaturas:**

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre); Ultramar 80\$00 (ano); Espanha 150 pesetas (ano);

Estrangeiro £ 1.5.0 Número avulso 5\$00; Números Especiais 40\$00.

REVISTA QUINZENAL

## SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT  
ANTÓNIO E. M. PORTELA

## REDACÇÃO

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

## COLABORADORES:

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

## Sumário

1 de Março de 1966

Eng.º Trigo de Moraes, pelo Almirante SARMENTO ROBRIGUES . . . . .	515
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMILIO BARBOSA ESTÁCIO . . . . .	517
Guedes de Amorim . . . . .	519
Arsenal do Alfeite . . . . .	521
Exportação e Turismo . . . . .	522
No Porto — Electrificação da linha férrea na Ponte de D. Maria . . . . .	522
Ecos da visita do Ministro do Ultramar, Professor Silva Cunha, a Moçambique . . . . .	523
Associação Espanhola dos Amigos dos Caminhos de Ferro	524
Publicações Recebidas . . . . .	524
A Coodenação Técnica do Caminho de ferro . . . . .	525
Imprensa . . . . .	527
Boletim Trimestral do Skal . . . . .	527
Os nossos colaboradores . . . . .	527
Lar Ferroviário . . . . .	527
Festas da Cidade de Setúbal . . . . .	527
Linhas Estrangeiras . . . . .	528
Inauguração da electrificação da linha até ao Porto . . . . .	528

## Nota de abertura

Pelo Ministério das Comunicações encontra-se publicado o Relatório da Administração Geral do Porto de Lisboa (Elementos estatísticos do ano de 1964). O número de navios entrados no porto de Lisboa, no ano de 1964, aumentou, em relação ao ano de 1963, de 82 unidades. Esse aumento representa cerca de 2,4% do volume de navios entrados em 1963 e deveu-se principalmente ao navio estrangeiro, porquanto as entradas dos navios nacionais mantiveram-se praticamente ao nível anterior. Com efeito, em 1963, entraram 4204 navios portugueses e 3338 navios de bandeira estrangeira, na totalidade de 7542, e em 1964 os navios de bandeira nacionais totalizaram 4197 unidades, e os navios estrangeiros ascenderam a 3427 unidades. As principais bandeiras movimentadas foram as seguintes: Portugal (1288); Reino Unido (442); Itália (270); França (226); Noruega (210); Holanda (509); República Federal Alemã (418); E. U. América (90); Espanha (361); Libéria (67) e Suécia (165). Na navegação que habitualmente frequenta o nosso principal porto verificou-se no ano de 1964 uma diminuição na quantidade de navios franceses, noruegueses e holandeses entrados, decréscimo que foi largamente compensado pelo aumento de entradas de, entre outros, os pavilhões do Reino Unido, Itália, Espanha. Noutra nota de grande interesse lemos que a carga marítima, isto é, a carga que entra e sai a barra do rio Tejo, é o tipo de carga que melhor caracteriza a actividade do porto de Lisboa. No ano de 1964 atingiu-se, pela primeira vez a ordem de 7 milhões de toneladas trafegadas: foi com o aumento de 689 700 toneladas em relação ao ano de 1963 que em 1964 se atingiu pela primeira vez este volume de carga: 7 282 185 t. As principais mercadorias no ano de 1964 foram óleos minerais em rama para destilação (1 572 883 t); trigo (192 289 t); açúcar (112 444 t); bananas (37 950 t). Algumas das principais mercadorias saídas foram as seguintes: adubos (212 117 t); cortiça em aparas e em pranchas (69 192 t); sal comum (27 354 t) e vinhos comuns 128 269. O tráfego de passageiros de navegação marítima acusou acréscimo em todas as modalidades em que se desdobrou: embarcados — 76 893; desembarcados — 68 931; trânsito — 169 339 e excursionistas 27 021. Quanto à movimentação anual de passageiros de navegação fluvial continua em crescendo, tendo-se atingido um tráfego de 26 999 761 passageiros, o que representa um acréscimo de 1 565 974 passageiros em relação ao ano de 1963.

# Eng.<sup>o</sup> Trigo de Morais

## um grande lutador que tombou no seu posto

Pelo Almirante SARMENTO RODRIGUES

Do «Diário de Lisboa», de 16 de Fevereiro, transcrevemos, com a devida vénia, o admirável artigo com que o sr. Almirante Sarmiento Rodrigues, antigo Ministro do Ultramar e antigo Governador-Geral de Moçambique, prestou homenagem à memória do grande servidor da Pátria, que se chamou o Eng.<sup>o</sup> Trigo de Morais. Morreu no seu posto, um grande lutador, se é que morrem por completo os homens que servem, apaixonadamente, a causa do engrandecimento e do prestígio da Pátria. Trigo de Morais é um nobre exemplo, entre muitos outros, de amar e servir com grandeza a comunidade nacional. Curvamo-nos, respeitosamente, perante a sua memória.

Um grande lutador tombou no seu posto, no fragor de uma batalha. Foi assim que Trigo de Morais ontem acabou. Quando presidia ao Conselho Superior de Fomento, no afã de resolver a urgente construção da grande barragem do Rio dos Elefantes, que iria ser o reforço e a expansão da obra de rega e povoamento do Limpopo — a menina dos seus olhos — e ao receber a notícia de iminência de desastres, pelas cheias que se anunciavam devastadoras, na empresa que fora a maior paixão da sua vida, a sua provada saúde não resistiu. Horas depois, serenamente, enlevado na ideia de ir finalmente repousar para sempre na terra estremecida de Moçambique, deixava de existir. Caíra no seu posto, em plena batalha, de armas na mão. Morria sereno e feliz, defendendo e contemplando a sua obra, este grande pioneiro cuja vida não teve repouso no tempo, nem a sua acção limite dentro do espaço português, preso apenas daquela irresistível sedução da terra moçambicana.

Trigo de Morais é um dos grandes exemplos de completa devoção a um ideal pelo qual tudo sacrificou, conveniências e simpatias, sossego e recompensas. Ideal de realizar obras valorosas, que a sua inteligência concebera e a sua mente escaldante exaltara. Era assim de seu natural, de raiz. Mas à plena formação da sua rara envergadura mental, à livre expansão da sua capacidade criadora não poderia ter sido estranho o impulso recebido, logo nos primeiros passos da sua carreira de engenheiro, do meio aliciante e estimulante de Moçambique, onde tudo, terras, ideias, pensamentos, aspirações, tudo é grande. O trasmontano temperado e enrijecido pela dureza e austeridade serranas compreende que só na terra africana poderá realizar-se em plenitude.

É então, logo no primeiro quartel da sua vida, que concebe e projecta o seu plano audacioso,

aquilo que havia de ser a mais arreigada absorvência da sua vida: a barragem do Limpopo. Passava-se isto aí por 1926. Esse ousado projecto, que muito dera que falar, parecia condenado ao sono eterno dos justos. Teve de regressar, então, à velha Europa.

Mas Trigo de Morais já era um Homem. Moçambique acabara de lhe mostrar e o marcar para horizontes e destinos que se não continham em medianias cómodas, nem nos acanhados limites de cometimentos prudentes. Tinha que afirmar o seu caminho. Chega a oportunidade — tinha sempre que chegar — com a obra de rega. É ele o verdadeiro construtor desse admirável organismo que foi a Junta Autónoma de Hidráulica Agrícola da qual nasceram tantas obras novas e grandiosas que assinalaram uma posição de alto relevo para a engenharia portuguesa e que foi o berço do escol de técnicos que em contínuas rovoadas foram estruturar com reais valores os quadros de numerosas brigadas e missões que pelo continente europeu e pelas províncias ultramarinas iam ao mesmo tempo afirmando uma técnica e difundindo uma fé: a fé na rega e na capacidade da engenharia nacional. Nos projectos, nas obras, nos ideais estava sempre presente o sopro criador, o ânimo indomável, a obstinação iluminada do grande obreiro e do esforçado realizador. Assim nasceram brigadas e missões, assim se fizeram barragens e obras de vária natureza. Trigo de Morais vê o seu próprio nome consagrado em obras singulares; é aclamado, respeitado e felicitado. Tudo indica que nada faltará à sua glória... Alguns, porém, embora poucos, se lembram da sua paixão, dos seus primeiros amores: Moçambique, o Ultramar. Quantas vezes o ouvi referir tão velhas quanto abandonadas — e todavia valiosas — aspirações. É chamado para várias missões temporárias, de estudo, às províncias ultramarinas.

Reacende-se a velha chama. Cabe-me, então, o privilégio de o trazer a fundo para a vida dos seus sonhos. Subsecretário de Estado do Ultramar, vai dar novo impulso aos seus antigos planos e tece nova teia de projectos. O Ministério do Ultramar desse tempo tinha nos seus programas uma larga aspiração de povoamento. E entre as várias modalidades de o levar a cabo — que eram em número tão ilimitado quanto a gama de actividades humanas — havia que considerar em lugar destacado o povoamento agrícola. Quem se lembrava ainda do velho plano do Limpopo, feito e abandonado há mais de um quarto de século! Nem o seu próprio autor se havia de sentir encorajado em fazê-lo reviver. Tive a sorte de o poder fazer. A meu pedido, Trigo de Morais procede à sua actualização. Estuda-se conjuntamente o problema do Cunene. Dão-se paralelamente possibilidades de materialização às aspirações de Silva Carvalho, que sonhava com a Cela. E assim, de repente, nos surgiu um grupo notável de empreendimentos, cada qual da sua índole, todos com o mesmo objectivo. Trigo de Morais embrenhava-se cada vez mais, com paixão renascida e crescente, no Cunene e, sobretudo, no Limpopo. Pouco tempo depois deixa o Ministério para melhor se poder dedicar à execução directa e ao desenvolvimento dessas duas grandes obras, com

barragens e regas. Fá-lo nos moldes da mais elevada técnica e com a mais esforçada dedicação, provendo à instalação de milhares de famílias, à evolução da sua vida social e económica.

Dos pântanos insalubres e dos matagais bravios surgem terras de cultura, casais alegres, aldeias sadias, onde revoadas de crianças, sem curar de origens raciais ou geográficas, juntas folgam e se educam no amor da Pátria comum.

A obra cresce cada vez mais. Criam-se indústrias agrícolas, erguem-se escolas, igrejas, estádios. É uma grande empresa em marcha. E preciso não só consolidá-la e aperfeiçoá-la como alargá-la. A Matala tem de ser ampliada para produzir mais energia. O Limpopo já não tem água que chegue. É urgente trazer-lhe a magnífica reserva que, providencialmente, existe no Rio dos Elefantes. Trigo de Morais vive, está na alma de tudo isto. É o seu alimento. Realizara plenamente a aspiração, o sonho da sua mocidade. O Limpopo é a sua seiva, a sua razão de ser.

A Pátria dedicara a vida, mas o Ultramar — a própria exaltação da Pátria — era a sua paixão. Tombou como um soldado no seu posto de combate, batalhando pelo engrandecimento da Nação, por Moçambique, a terra eleita para o seu eterno descanso.

## PINTO DE MAGALHÃES, L.<sup>DA</sup>

### BANQUEIROS

PORTO: Rua de Sá da Bandeira, 53 — Telefones: 20133 PPCA

LISBOA: Rua do Ouro, 95 — Telefones: 370021/8

Telegramas: AUGAFO

#### Dependências urbanas em Lisboa:

Avenida de Roma, 26-B — Telefone: 712108

Praça Paiva Couceiro, 12 — Telefone: 834724

AMARANTE ■ ARCOS DE VALDEVEZ ■ CHAVES ■ COVA DA PIEDADE  
ELVAS ■ PENICHE ■ TOMAR ■ VILA DA FEIRA ■ FÁTIMA

## TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondente no Brasil:

BANCO PINTO DE MAGALHÃES  
RIO DE JANEIRO — SÃO PAULO

# 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

8.<sup>a</sup> O ramal de Santa Apolónia a Benfca será considerado como dependência e parte integrante da linha de Leste ficando a companhia real dos caminhos de ferro portugueses sujeita para a sua construção e exploração às cláusulas e condições que não forem modificadas por este alvará, indicadas no contrato de 14 de Setembro de 1859, aprovado pela lei de 5 de Maio de 1860.

9.<sup>a</sup> A companhia poderá estabelecer para este ramal tarifas especiais de circunvalação, entendendo-se também que o rendimento do dito ramal não será tomado em conta na mencionada linha de Leste para os efeitos que do rendimento dela tenham que derivar-se.

10.<sup>a</sup> A companhia fica obrigada a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.<sup>o</sup> Transporte em qualquer comboio que a direcção geral dos correios, telégrafos e faróis designar, das ambulâncias postais e dos empregados que manipularem as correspondências;

2.<sup>o</sup> Concessão, nos comboios em que não haja ambulâncias postais, de dois compartimentos de carruagem de 2.<sup>a</sup> classe para transporte das malas de correspondência pública e dos seus condutores;

3.<sup>o</sup> Transporte do material dos correios, telégrafos e faróis;

4.<sup>o</sup> Limpeza externa das ambulâncias postais;

5.<sup>o</sup> Transporte de empregados da direcção geral, em serviço de inspecção e fiscalização de correios, telégrafos e faróis;

6.<sup>o</sup> Licença para colocação das linhas telegráficas do Governo nos postes ou apoio das linhas telegráficas da via férrea.

11.<sup>a</sup> A construção do ramal de caminho de ferro de Santa Apolónia a Benfca começará dentro do prazo de sessenta dias a contar da data deste alvará devendo estar concluídas todas as obras no prazo de um ano a contar da mesma data.

12.<sup>a</sup> A concessão caducará quando sejam excedidos os prazos indicados na condição anterior; o Governo, porém, poderá prorrogá-los se julgar conveniente.

13.<sup>a</sup> A companhia prestará aos agentes do Governo todos os esclarecimentos precisos para eles poderem formular a estatística do ramal.

14.<sup>a</sup> A companhia concessionária fica sujeita:

1.<sup>o</sup> Aos regulamentos actuais e aos que o Governo publicar para o serviço telégrafo-postal.

2.<sup>o</sup> Às leis e regulamentos sanitários em vigor, tanto no que diz respeito à execução e conservação das obras, como ao estado das oficinas, estações e dependências da linha férrea.

15.<sup>a</sup> A companhia fica sujeita às leis e regulamentos vigentes, ou que de futuro se promulgarem sobre viação pública.

16.<sup>a</sup> A companhia concessionária não poderá transferir para outra companhia ou indivíduo sem consentimento do Governo os direitos que tiver adquirido para a construção e exploração do ramal de Santa Apolónia a Benfca, e da respectiva linha teleférica.

17.<sup>a</sup> O ramal de caminho de ferro, o seu material fixo e circulante e o do telégrafo eléctrico servirão de garantia para o Estado da execução das presentes condições.

18.<sup>a</sup> Quaisquer indemnizações devidas por prejuízos resultantes dos trabalhos ou de exploração, ficam a cargo da companhia.

19.<sup>a</sup> A companhia não tem direito a indemnização por motivo de abertura de novas vias de comunicação, nem por transtornos ou interrupção do serviço, motivados por motivos temporários de ordem e polícia.

20.<sup>a</sup> A este ramal de caminho de ferro não são applicáveis as disposições do artigo 34.<sup>o</sup> do contrato aprovado pela lei de 5 de Maio de 1860, reservando-se o Governo o direito de construir por sua conta ou conceder a qualquer indivíduo, sociedade ou companhia, linhas férreas paralelas ao ramal de que se trata e quaisquer outras que o atravessarem ou dele sejam prolongamento.

21.<sup>a</sup> As questões que se suscitarem sobre a execução ou interpretação das presentes condições serão resolvidas pelo Governo, ouvida a junta consultiva de obras públicas e minas.

22.º A companhia deverá submeter à aprovação do Governo o sistema de sinais e aparelhos a adoptar para se fazer sem risco a circulação da linha de Lisboa a Sintra e Torres Vedras e ramal da Mercena e a passagem dos comboios entre Santa Apolónia e Alcântara.

25.º A estação do Campo Pequeno será de 2.ª ordem, mas construída de modo que possa servir para o rápido embarque e desembarque de fortes contingentes de tropas de quaisquer armas e respectivo material de guerra.

Para esse fim, o projecto da estação e suas dependências será previamente submetido à aprovação do ministério da guerra.

A companhia reservará para o Governo, pelo preço proporcional às respectivas expropriações, o terreno que ele carecer junto dessa estação para depósito do parque da companhia militar de caminhos de ferro, e de quaisquer outros artigos de material de guerra, que não sejam de natureza explosiva; e bem assim poderá o Governo construir em qualquer tempo nessa estação, adquirindo antes o terreno preciso, quaisquer outras obras militares, e uma via de ligação para o quartel daquela companhia.

24.º A companhia concessionária obriga-se a admitir, para escola prática, o pessoal da companhia militar de caminho de ferro nos serviços de exploração e reparação, tanto deste ramal como das outras linhas que lhe pertencem ou venham a pertencer-lhe.

Enquanto esse pessoal não estiver habilitado de modo que possa merecer pelo seu trabalho a remuneração paga pela companhia concessionária a trabalhadores de igual categoria, os vencimentos desse pessoal serão pagos integralmente pelo ministério da guerra.

Quando ele, porém, preste serviço útil, o ministério da guerra pagará às praças assim empregadas os vencimentos simples de guarnição sedentária, e a companhia real dos caminhos de ferro portugueses pagar-lhes-á a diferença entre esses vencimentos e os vencimentos dos trabalhadores civis que trouzer empregados em trabalhos idênticos.

25.º Quando a companhia militar de caminhos de ferro dispuser de pessoal suficientemente habilitado a companhia real entregar-lhe-á, de preferência, tanto quanto o consintam as exigências dos serviços combinados, a exploração do ramal agora concedido e bem assim a do troço de outras linhas já concedidas ou a conceder, que venham a pertencer-lhe, e que com esse ramal constituam a circunvalação ferroviária do antigo município de Lisboa.

Nas outras linhas a admissão do pessoal da companhia militar de caminhos de ferro, quer em serviço permanente, quer em serviços extraordinários, será puramente facultativa e em qualquer caso regulada nas condições de remuneração prescritas na

## 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

cláusula antecedente com transporte gratuito do parque e respectivo pessoal, quando os serviços deste sejam requisitados pela companhia real dos caminhos de ferro portugueses.

26.º A companhia obriga-se a transportar gratuitamente o parque da companhia militar dos caminhos de ferro, sempre que ela careça de sair para este ramal em exercícios.

Quando careça de sair para as outras linhas da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, em exercícios de iniciativa da companhia militar, ou ordenados pelo ministério da guerra, fornecerá a companhia concessionária a máquina e os vagões plataformas necessários para o transporte do parque, por uma tarifa não superior à tarifa mínima do serviço da mesma companhia. Para a passagem do pessoal regulará nesses casos a tarifa comum aos militares em trânsito.

27.º A companhia obriga-se a regular todo este serviço em contrato especial, que celebrará com o ministério da guerra tendo em vista auxiliar com o seu patriotismo no que não lhe causar ofensa de legítimos interesses, as instituições tendentes a assegurarem as melhores condições defensivas do país.

\* \* \*

Tendo a companhia pedido a aprovação dos nossos Estatutos por que pretendia reger-se, em substituição dos que haviam sido aprovados por alvará de 25 de Junho de 1885, foi-lhe concedida a aprovação.

Transcrevem-se:

**Estatutos da companhia real dos caminhos de ferro portugueses**

**Sociedade anónima de responsabilidade limitada**

**Título I**

**Fins da sociedade, denominação, sede e duração**

**Artigo 1.º A sociedade tem por fim:**

1.º A exploração das linhas de caminho de ferro denominadas de leste e norte e ramal de Cáceres.

(Continua)

# Guedes de Amorim e a sua projecção no Brasil

Dois livros deste escritor editados no País irmão

Guedes de Amorim, escritor notável, portador de uma obra em que admiramos, simultaneamente, um prosador e um poeta lírico, tem também, no Brasil, uma larga e atenta audiência, sobretudo desde a publicação dos seus grandes



Capa do livro - *Francisco de Assis - Renovador da Humanidade*, edição brasileira

livros: *Francisco de Assis, Renovador da Humanidade* e *Jesus Passou Por Aqui*. Com essas duas obras, Guedes de Amorim ficou consagrado como um dos mais nobres escritores do nosso tempo, obras profundamente sentidas e pensadas humanamente, cristianíssimamente.

Essas duas formosíssimas obras — em que estão sempre presentes o artista e o poeta — foram recentemente publicados no Brasil: *S. Francisco de Assis, Renovador da Humanidade*, pela Editora «Vozes», de Petrópolis, e *Jesus passou por aqui*, por *Livros de Portugal, Lda.*, dirigida pelo conhecido editor António Pedro.

Ambas as editoriais se esmeraram na apresentação desses livros do grande escritor.

Referindo-se a estas duas obras de Guedes de Amorim, o «Bazar das Letras, das Ciências e das Artes», do diário *A Voz*, publicou o seguinte, que, com a devida vénia, passamos a transcrever:

«Em Portugal, Guedes de Amorim, com os seus dois últimos livros, firmou — ou melhor — coroou a sua obra. «*A Voz*» saudou, com o relevo merecido e devido, o aparecimento de «Francisco de Assis, renovador da humanidade» e depois o de «Jesus passou por aqui». Dois livros realmente de escol, tão fora do vulgar e de novidade até no nosso meio. No primeiro, manifestava-se o coração de um homem, de um idealista, de um cristão, enamorado de S. Francisco de Assis e capturado para sempre pela sublime lição do «Poverello». No segundo, o escritor e o cronista deram-se as mãos, para uma obra de vulto, de grande alcance e dimensão, palpitante de vida, a vida daquele tempo e a vida de hoje, na «terra de Jesus», que não tardaria a ser visitada pelo Papa.

O êxito desses livros não se confinou felizmente em Portugal. Também se manifestou no Brasil, onde foram ambos publicados, por sinal em sugestivas edições. A honra para o autor desses livros recai sobre as nossas letras.

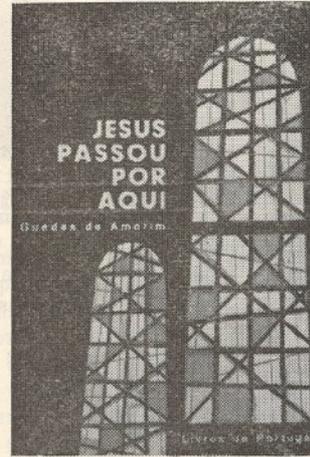
«Francisco de Assis, renovador da humanidade», a obra que entre nós se esgotou rapidamente em duas edições, foi lançada no Brasil pela Editora «Vozes», de Petrópolis, uma das maiores editoras do Brasil, com originalíssima capa e esmeros gráficos, e está já a obter estrondoso êxito, confirmando assim a classificação que lhe dera, aquando do seu aparecimento, o «Corriere Letterari Latino», de Roma, de «a mais notável obra aparecida na Europa em 1960». O outro livro, «Jesus passou por aqui», obra com fundamento numa demorada visita do autor à Terra Santa, e classificada como bem diferente de tudo quanto,

até agora, se escreveu sobre Jesus e a Palestina, como assinalou a exigente crítica da «Brotéria», foi lançado por «Livros de Portugal, Ld.ª», importante casa da direcção do conhecido editor António Pedro, também com nova, artística capa e apresentação atraente e agradável.

A atmosfera de simpatia e admiração por estas obras, com largos elogios para Guedes de Amorim, está já bem visível nas críticas da Imprensa, como no interesse público, porém, teve o ponto mais elevado de expressão na apresentação dos dois referidos trabalhos, nas edições brasileiras, no Gabinete Português de Leitura, com exposição de numerosos volumes de «Jesus passou por aqui» (prémio «Cervantes») e «Francisco de Assis, renovador da humanidade», realizando-se, no salão nobre daquele alto organismo cultural, uma sessão solene.

Deram os jornais, como não podia deixar de suceder, grande relevo a este lançamento, que mereceu a presença do embaixador de Portugal, de representantes da Igreja, da Academia Brasileira, de um público numeroso e escolhido, em que sobressaam, com os membros representativos das variadíssimas agremiações portuguesas,

jornalistas, escritores, poetas e colunistas brasileiros, numa manifestação compacta e calorosa de simpatia para o nosso escritor e para os seus inconfundíveis, notáveis trabalhos.



Capa do livro  
*Jesus Passou por Aqui*,  
edição brasileira

Entretanto, Guedes de Amorim, reconhecido embora por tão excepcional êxito, continua, em Lisboa, sem alardes nem apetite de adjectivos, as suas silenciosas, tenazes e conscientes canseiras de escritor de missão, sabendo bem, neste mundo de incertezas, porque escreve e para quem escreve.

Antes do fim do ano, aparecerá a terceira edição, em Lisboa, de «Francisco de Assis, renovador da humanidade», com nova capa e ainda melhor papel que as anteriores. Publicará, brevemente também, um novo romance, e segundo nos informam, uma importante editora apresentará uma antologia deste escritor, em volume bem seleccionado.

Guedes de Amorim entrega generosamente os seus êxitos à Pátria, pensando só em servi-la em estreita ligação com os direitos e ambições da humanidade, como tantas vezes tem provado, e como provará de novo, com a grande obra, a que anda abraçado, as «Colunas da Terra Santa», volume para mais de mil e quinhentas páginas, e no qual, com o estudo, a história e o drama dos franciscanos na Palestina — livro, afinal, que faltava em todo o Mundo — revelará os sete séculos de caridade e civilização, com Deus naquelas gloriosas e atormentadas terras de Cristo e dos Evangelhos.

Nos revestimentos com termolaminados  
utilizam o excepcional

*Laminite*

produto da **SONAE**

Não há melhor e  
é português

PORTO-R. de Gonçalo Cristóvão, 314-Apart. 414-Tel. 23514/5  
FÁBRICA - Via Norte - Vila da Maia - Telef. 994196  
LISBOA - Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D - Telef. 772259

# Arsenal do Alfeite

O Conselho de Administração do Arsenal de Alfeite, a que preside o ilustre eng. sr Luís Maria Perestrelo Pinto de Sousa Coutinho, acaba de publicar, pelo Ministério da Marinha, o Relatório e as contas referentes ao ano de 1964. Mais uma vez somos colocados em frente de realizações que muito honra os serviços daquele estaleiro nacional. Estamos, portanto, mais uma vez de parabéns.

Como já tivemos a oportunidade de referir, a propósito de Relatórios anteriores, o Conselho de Administração continua empenhado em reorganizar serviços, criar e estruturar outros e intensificar a sua acção no sentido de modernizar os métodos de trabalho, de modo a obter o aumento de produtividade do estaleiro. Mercê das providências tomadas — observa o Relatório —, nota-se já certa melhoria de rendimento na exploração desse estaleiro, como se depreende da evolução verificada no último quinquénio e no que se refere ao número médio de navios por dia em reparação no Arsenal e ao custo médio dos fabricos por navios.

Com efeito, o número médio de navios em fabricos tem aumentado gradualmente, estando hoje muito acima da média do último quinquénio, e o custo dos fabricos por navio e por dia apresenta desde 1961 um decréscimo, sendo os valores a partir dessa data inferiores à média dos últimos 5 anos. O recurso à indústria particular também foi consideravelmente reduzido, passando de 3,6 contos, por navio e por dia, em 1960, para 2,4 contos, em 1964.

Analisando o gráfico «Volume total de reparações expresso em custo facturado; em custo de mão de obra e em jornais», inserto no volume, verifica-se que apesar do aumento do número médio de navios em fabricos por dia, houve ligeira diminuição da mão-de-obra das reparações, tanto em número de jornais como no custo dessa mesma mão-de-obra. O custo total das reparações aumentou, porém, ligeiramente, como aliás, não podia deixar de acontecer, observa o Relatório —, por ter sido maior o número de navios reparados e ser mais elevada a percentagem de pessoal de gastos gerais, que se cifra em 44%, como se pode verificar observando o gráfico respeitante à «Distribuição da mão-de-obra».

No Relatório de 1962 já o Conselho de Administração previra a inevitabilidade desta situação — caso não houvesse continuidade de construção que ocupassem a mão-de-obra disponível. E como, com a conclusão, no ano de 1964, de 4 lanchas de fisca-

lização, a situação voltou a agravar-se — não o oculta o Relatório.

Não se ficou, porém, de braços cruzados.

Como a construção para a Armada de 3 pequenas lanchas de fiscalização tipo «Alvor» era insuficiente para ocupar o excesso de mão-de-obra de construção naval e de soldadura, o Arsenal, para atenuar os encargos daí resultantes, aceitou a encomenda da construção de um iate a motor de 50 metros, de casco de aço soldado, destinado a uma entidade particular.

E o Relatório acrescenta, em seguida, que as directrizes já traçadas por Sua Excelência o Ministro da Marinha permitem, todavia, alimentar a esperança de que, em breve, se possa contar com a construção de alguns navios para a Armada, designadamente de um navio balizador e de algumas lanchas de fiscalização de 47 metros, dando-se assim ocupação à mão-de-obra disponível de construção naval e de soldadura.

O Relatório não nos oculta também o problema do seu pessoal operário. A saída do pessoal do Arsenal, facto a que o Conselho de Administração vem fazendo referência desde 1962, continua a processar-se em ritmo cada vez maior, sendo os números que a traduzem tão eloquentes, que dispensam comentários:

2.º semestre de 1962 . . . . .	51
Ano de 1963 . . . . .	114
Ano de 1964 . . . . .	126

Na origem desta saída em massa do pessoal — explica o Relatório — e na dificuldade das admissões estão não só o baixo salário que o Arsenal pode pagar, mas também a diferença entre as regalias de ordem social auferidas pelo pessoal das empresas particulares e as que o Estado proporciona aos seus servidores.

E o Relatório fecha com estas palavras:

«A melhoria da organização, a racional aplicação da mão-de-obra e a conveniente aplicação das fermentas e dos materiais proporcionaram condições de maior produtividade, que os resultados práticos vieram confirmar.

Do prosseguimento da política iniciada conducente a um aumento da produtividade, resultarão, certamente, as condições propícias à justa melhoria da situação económica do pessoal, sem agravamento das verbas do orçamento do Arsenal.»

# Exportação e Turismo

Exportar é conviver. E são estimáveis dons da convivência afirmar personalidade e oferecer colaboração.

Na verdade, é cada vez mais intensa a vida de relação entre os diversos povos e a tal ponto chegou essa realidade que os mercados de um país têm de se abastecer numa continuada procura e troca de produtos com outros países.

A procura pode ser de bens que se encontrem ou sejam produzidos correntemente aqui e além.

É o caso de artigos de fabricação comum e uso generalizado e quase universal, em que a colaboração de um ou vários países pode ser pedida.

Há, então, que ter em conta as exigências que resultam da atenção de quem compra e da comparação com a oferta de outros vendedores. Isto é: definidas as características do objecto a vender — quer seja um aparelho eléctrico, ou uma garrafa de vinho — há que assegurar a perfeita conformidade, criar e manter o tipo.

No mercado internacional não se admitem hesitações, transigências, falhas.

Para vender é preciso ter crédito, no sentido de que o comprador saiba que a coisa vendida corresponde da melhor maneira à oferta apresentada.

Exportar é, assim, colaborar. Mas, se exportar é importante quando se trata de satisfazer, com produtos nossos, encomendas de produtos que é acessível e indiferente comprar neste ou naquele país e cuja venda depende muito de circunstâncias ocasionais, essa importância torna-se muito mais ponderável, quando exportar é uma afirmação de personalidade. Quer dizer, quando as características do produto o acreditam e fazem estimado como produto nacional; no nosso caso, como produto português.

Não é rebuscado pensar-se que a exportação tem, em muitos aspectos, o mesmo fundamento do turismo — a necessidade de conhecer e de ter as coisas de outro país, de outras gentes, de outros climas.

Tal não significa, porém, que se tenha em mente apenas o que se valoriza por aspectos muito particulares, mais claramente, que diga respeito ou esteja próximo do folclore.

O sentido do que se diz é mais amplo.

Sem dúvida, o que é diferente e traz um cunho particular e inesperado chama a atenção e será real motivo de interesse.

Mas, o que pretende focar-se é aquilo que, en-

tre nós, tem qualidades, pelos recursos naturais ou pelas fontes da criação, que tornem o produto especialmente qualificado e apetecível.

Eis porque a afirmação da personalidade nos produtos que melhor representam o que é nosso impõe cuidados e vigilância nunca excessivos. Quando, num país em que mal espreita o Sol entre as nuvens durante quase um ano, se vende um cacho de uvas moscatel, em folha de cartão doirado, de bagos muito perfeitos mas esverdeados, de sabor agradável, mas tudo tão longe do perfumado e loiro e apetitoso encanto das nossas boas uvas moscatéis e quando se paga por esse cacho de uvas um preço que fica de memória — naturalmente evocamos Portugal.

Pequeno exemplo. É certo. Mas, é sinal do que valerá para nós levar por esse mundo fora, com autenticidade — sem a qual tudo se perde e é como som de cana rachada — o que é nosso e bom.

Os estranhos vêm até nós para terem, durante uns dias, muito do que lá não têm, pelo menos do mesmo modo. Saibamos aproveitar, oferecer, acreditar o que dá sinal da nossa personalidade. É um regalo do espírito e será um bom caminho do exportador.

C. O.

(Do Boletim semanal de informação do Fundo de Fomento de Exportação).

## NO PORTO

### Electrificação da linha férrea na Ponte de D. Maria

O «Jornal de Notícias» informa-nos que as obras de electrificação da linha férrea, na velha ponte de D. Maria, iniciadas no mês de Fevereiro, se encontram, decorridos apenas trinta dias, praticamente quase concluídas — o que equivalerá a dizer que, dentro em breve, a cidade do Porto passará a ter ligação, por meio de comboios eléctricos, com Lisboa.

Apenas, para que as referidas ligações se possam fazer, falta electrificar o troço que dista entre a saída da Ponte de D. Maria e a estação de Campanhã, o que, salvos casos imprevistos, não demorará muito tempo.

De modo que — como conclui o «Jornal de Notícias», a sua informação — as «ronceiras» máquinas a vapor cederão o lugar ao progresso, isto é, às modernas máquinas de tracção eléctrica.

# Ecos da visita do Ministro do Ultramar

## Professor Silva Cunha, a Moçambique

No «Boletim» da Propaganda e Publicidade dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique», número de Dezembro de 1965 lemos, sob o título expressivo de *Uma Visita de Trabalho*, a reportagem, ilustrada por numerosas gravuras, do que foi, durante um mês, a presença do ilustre Ministro do Ultramar, Prof. Doutor Silva Cunha, em terras de Moçambique. Essas gravuras documentam não apenas o entusiasmo e o carinho mas também o patriotismo com que Sua Excelência foi recebido em todos os distritos dessa nossa Província Ultramarina.

Passamos a arquivar nas nossas colunas as palavras que acompanham a referida reportagem fotográfica:

«Esteve um mês, entre nós, o Ministro do Ultramar, Professor Doutor Silva Cunha, em visita de trabalho, extenuante trabalho, que se desdobrou por

todos os distritos das vastas terras de Moçambique.

As populações, as indústrias, as escolas, os comerciantes, as autoridades, os hospitais, os portos e caminhos de ferro, foram visitados e observados.

Foram ouvidos os responsáveis pelos mais variados sectores sem esquecer as autoridades gentílicas e o povo, nomeadamente os mais humildes, e a todos o Ministro repetiu:

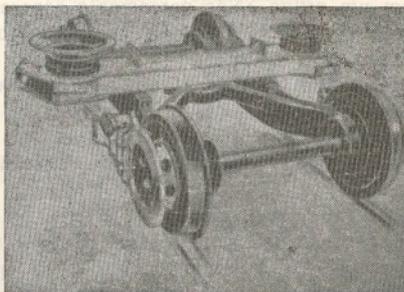
«Procuro inteirar-me dos vossos anseios. Para isso e só para isso vim. Peço que todos comigo colaborem, expondo-me com franqueza e objectividade as dificuldades presentes e o que esperam no porvir. Podem estar certos de que por mim tudo farei para que os Distritos continuem a progredir, e quem neles viva tenha mais bem-estar, quer no aspecto espiritual, quer no aspecto material. É preciso, porém, não esquecer as realidades da hora presente, em que o essencial é acabar de vencer o inimigo que pretende perturbar a nossa paz, a paz completa que até há pouco vivemos e que continuaria se não fossem certas ambições ditadas por inconfessáveis interesses.

«Com a ajuda de Deus, a vossa coragem e patriotismo e apoio do Governo e das autoridades da Província, todas as dificuldades hão-de ser vencidas, a paz há-de voltar e percorrerá com passo firme e seguro o caminho do progresso que merecem.»

Muitas foram as afirmações de Fé e de certeza nos destinos de Portugal feitas em presença do Ministro por aqueles que radicados ao solo sagrado de Moçambique ou aqui nasceram, decidiram não abandonar o que por direito lhes pertence, não só por secular herança, mas também pelo suor e sangue com que argamassaram os caboucos em que assenta a base da sua presença, desde as grandes e belas cidades, às barragens, à irrigação, à cultura, cristianização e civilização, até às mais modestas explorações mineiras e agrícolas.

E foi assim que se ouviu um chefe maconde numa das zonas do Norte, junto à fronteira, afirmar com a maior simplicidade:

### Sensação em travões para Caminhos de Ferro



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

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

«Nós não queremos guerra, queremos resolver os nossos problemas a bem, trabalhar em paz e sossego. No dia em que as divergências acabarem, ficaremos muito contentes. Mas enquanto os nossos inimigos vierem do estrangeiro a mal, nós cá estaremos firmes para os receber como merecem.»

O sector dos Portos e Caminhos de Ferro, dada a sua real importância económica, social e política, mereceu também as atenções do Professor Doutor Silva Cunha, que visitou os seus vários departamentos e obras em curso em vários pontos da Província, recebendo todas as explicações e esclarecimentos do Director dos Serviços, engenheiro Fernando Seixas, que para o efeito se deslocou expressamente aos locais visitados pelo Ministro.

Durante todo o tempo que permaneceu e viajou em Moçambique foi o Professor Doutor Silva Cunha acompanhado pelo Governador-Geral, General Costa Almeida.»

#### Associação Espanhola dos Amigos dos Caminhos de Ferro Uma exposição de miniaturas, em Madrid

Com o patrocínio da Associação Espanhola dos Amigos dos Caminhos de Ferro, vai realizar-se em Madrid, no próximo mês de Maio, uma Exposição-concurso internacional de caminhos de ferro em miniatura, que terá a participação de mais de 20 países europeus.

Esta exposição, na qual, como se espera, vão figurar alguns portugueses, deve repetir-se em Budapeste, no mês de Outubro.

## Pestana & Fernandes, L.<sup>da</sup>

Importadores e Exportadores

Sede: R. dos Sapateiros, 39-1.º LISBOA

### Secção de Produtos Químicos:

Rua da Madalena, 179-1.º Telef. 366171/5

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

- » » PARA FARMÁCIA
- » » PARA INDÚSTRIA

Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES  
HOSPITAIS FARMÁCIAS

## Publicações recebidas

Portugal, a Terra e o Homem — Por  
Jaime Cortesão

Com a regularidade e com a perfeição gráfica a que a editorial «Artis» nos habituou, saiu o fascículo n.º 11 da obra ilustrada *Portugal, a Terra e o Homem*, de Jaime Cortesão, que tendo sido um admirável poeta, nem por isso, ou talvez por isso mesmo, deixou de ser um dos nossos maiores prosadores. Jaime Cortesão veio também aumentar e enriquecer a lista dos médicos que entraram para a literatura com talento e originalidade.

Verdadeiro mestre da prosa portuguesa, a «Artis», prestou com a recolha de numerosos artigos seus esquecidos e que, presentemente, nos surgem com que iluminados a uma nova luz, mais um alto serviço às letras nacionais. «Angústia no mar»; «Abrantes»; «Tomar e a História Lusa», «Évora Lendária», são capítulos que, entre outros, se lêem com gosto. Como os anteriores, o fascículo presente traz uma estampa a cores — Ciclo do Arroz, quadro de Júlio Pomar, — e é completado com a reprodução de excelentes fotografias.

### «A Providência»

Recebemos o n.º 156 (Ano XXXII) do Boletim *A Providência*, órgão da Providência dos Ferroviários de Portugal, que se publica no Porto sob a competente direcção do sr. António Rodrigues Coutinho.

O número presente, datado de Janeiro de 1966, abre com um artigo «Não percamos a esperança», assinado pelo sr. A. R. Coutinho, de que reproduzimos os períodos finais:

«Os ferroviários precisam de ser coesos e esclarecidos. Isolados não contam, e por isso se apela para a unidade, dado que, só unidos, poderão aperceber-se do muito que valem na economia da Nação.

Devidamente disciplinados e conscientes na dedicação à profissão, nós constituímos um exército de Paz, na metrópole. Valeremos tanto como aqueles que no Ultramar, empunham espingardas e metralhadoras; nós constituiremos o exército a quem cabe a honra de, todos os dias, vencer a batalha dos transportes colectivos.

«Providência dos Ferroviários de Portugal» será a nossa força, será o nosso reduto. A Associação seremos nós todos, conscientemente unidos, para uma sociedade melhor, e onde impere mais justiça, mais equidade, mais sabedoria.

O Mutualismo é escola de fraternidade. Não o podemos esquecer, por isso».

Todo o número presente de *A Providência*, oferece leitura interessante, inclusivé a página cultural dirigida pelo escritor Castro Reis.

# A Coordenação Técnica do Caminho de Ferro com a Camionagem

## e o seu admissível contributo em benefício do trânsito na Estrada

Pelo Dr. ROGÉRIO ALBERTO TORROAIS VALENTE

(Comunicação apresentada ao I Congresso Nacional do Trânsito (2.<sup>a</sup> Secção) realizado em Fevereiro de 1965 em Lisboa e em que o Autor participou como representante da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses).

1.—A coordenação dos transportes terrestres vem constituindo desde há algumas décadas aspiração por assim dizer comum a todos os países, qualquer que seja a sua latitude e o Continente em que se situem.

Notemos desde já que a sistematização dada no Após-Guerra à matéria da coordenação dos transportes permite distinguir-lhe as seguintes modalidades:

- coordenação regulamentar
- coordenação fiscal
- coordenação tarifária
- coordenação de investimentos, e
- coordenação técnica

A *coordenação regulamentar* procura fixar, por via de autoridade, os sectores de actividade de cada meio de transporte, compreendendo, assim, todas aquelas regras que não sendo de natureza fiscal ou tarifária visam não só delimitar os campos de actuação dos diversos meios de transporte como ainda criar condições para a colaboração saudável dos mesmos meios.

A *coordenação fiscal* visa orientar o tráfego para este ou aquele meio de transporte, consoante o interesse que apresente para a colectividade, através da via tributária.

A *coordenação tarifária* visa a actuação através dos preços e demais condições da oferta do serviço do transporte.

A *coordenação de investimentos* pretende o desenvolvimento harmonioso do sector dos transportes através de directivas que visem os investimentos destinados a novos equipamentos fixos ou móveis de tal sector.

A *coordenação técnica* tem em vista que as

várias técnicas de transporte associem umas às outras as vantagens que oferecem por forma a tornarem-se não concorrentes mas complementares.

Embora todas as formas de coordenação de transportes, por contribuírem no fundo para o bom funcionamento do sistema de transportador, possam suscitar algum interesse aos problemas que todos aqui reúne, afigura-se-nos contudo que a coordenação técnica, mormente por virtude de alguns importantes aspectos que apresenta, é digna da meditação de todos os que se encontram empenhados nos problemas do trânsito rodoviário.

Daí a razão de ser desta breve comunicação no presente Congresso.

2.—Esclareçamos, antes de mais, que a coordenação técnica do caminho de ferro com a camionagem constitui um procedimento em que, através de processos técnicos — material, dispositivos e arranjos especiais — se visa conferir aos dois meios de transporte terrestre um carácter de complementaridade em elevado grau. Tem como objectivo uma actuação em comum das melhores possibilidades desses dois meios, por forma a conseguir uma combinação que consubstancie de certo modo as qualidades de ambos.

Em certas formas elementares de coordenação técnica da ferrovia com a rodovia — como nas «conjugações» ou «adjuvâncias» (correspondências bem realizadas entre um comboio de passageiros e um autocarro, por exemplo) — ou em casos de maior transcendência e já de índole urbanística — como, por exemplo, na boa ordenação e arranjo dos largos fronteiros às estações quer ferroviárias quer de camionagem, por forma a facilitar as ligações dos transportes urbanos e interurbanos, e até na aproximação e mesmo na geminação, se possível, da

estação ferroviária e da central de camionagem — podem-se encontrar já motivos de larga ponderação quanto a puros problemas de trânsito.

Quando tanto se fala, por exemplo, de uma futura grande estação ferroviária de Lisboa e da grande transformação de outras (é o caso da de Lisboa-Rego, quanto à capital, e o de Coimbra e de Porto-Campanhã), devemos interrogar-nos se, na verdade, amanhã os problemas de acesso, ligação às redes de transportes públicos e estacionamento de veículos automóveis ficarão equacionados com a largueza de vistas que o trânsito em perspectiva aconselha desde já a contemplar.

Mas deixando por agora de parte esses aspectos de coordenação técnica do caminho de ferro com a camionagem — aliás ponderosos — ocorre-nos focar um outro, no âmbito do tráfego de mercadorias do qual — estamos em crer — haveria a esperar um contributo inegável para a circulação rodoviária.

Trata-se do transporte dos engenhos rodoviários, mormente reboques e semi-reboques, carregados em vagões de caminho de ferro.

Na realidade, vêm assumindo considerável importância em alguns países estrangeiros, mormente nos Estados Unidos, Canadá, França e Alemanha os transportes de veículos rodoviários de carga sobre vagões de caminho de ferro. Constitui esta uma das modalidades de maior interesse para a própria coordenação dos transportes, dadas as vantagens que introduz (eliminação das «rupturas de carga», ou seja, conseguindo o «porta a porta» integral, supressão ou aligeiramento das embalagens, simplificação e aceleração das manutenções, boa adaptação dos engenhos às unidades comerciais de distribuição, etc.), chegando mesmo a afirmar-se que representa na verdade «o casamento do carril com a estrada».

É o que nos Estados Unidos e Canadá se observa com diversos procedimentos designados globalmente por «*piggy-back*»<sup>(1)</sup> e em França através de uma larga gama de métodos, desde os reboques rodoviários rebaixados de média ou grande dimensão<sup>(2)</sup>, transportados em vagões plataformas normais, até aos grandes camiões, reboques e semi-reboques<sup>(3)</sup>, transportados em vagões rebaixados ou em vagões de concepção especial que os franceses designam por «vagões canguru», constituindo comboios completos sob a designação de «*Le Poids Lourd Express*».

(1) Na sua tradução literal: «às costas do porco».

(2) Do chamado tipo U. F. R. (*Société pour l'Union des Transports Ferroviaires et Routiers*), com comprimento geralmente de 4,75 a 5,75 m, altura de 2,35 m e 2,45 m, e carga útil de 6,5 t a 7,5 t, mas que nalguns casos pode ir a cerca de 20 t.

(3) Podendo atingir mesmo 23 t de carga útil e cerca de 29 t de peso bruto.

3. — Relativamente aos procedimentos franceses, de que dispomos maior soma de elementos informativos, uma breve descrição ajudará a melhor compreender em que consistem verdadeiramente.

Assim, o semi-reboque U. F. R. apresenta-se como um semi-reboque susceptível de circular na estrada atrelado a qualquer tipo de tractor rodoviário, desde que munido de adequado dispositivo de engatagem.

Para permitir o seu carregamento sobre o vagão, o semi-reboque dispõe de um duplo jogo de rodas: do lado interior, de rodas ordinárias de pneu para circulação na estrada; do lado exterior, de duas rodas em aço, semelhantemente ao sistema ferroviário, que permitem o rolamento do veículo sobre carris de condução que o vagão portador — um vagão plataforma ordinário — por seu turno possui.

A continuidade de uns vagões para outros de uma composição é assegurada por duas «*passerelles*» móveis e de carris de intercirculação.

A imobilização dos semi-reboques sobre os vagões é conseguida mediante o emprego de calços e estes oferecem — a experiência de 30 anos o confirma — segurança absoluta mesmo em caso de choques importantes.

Dizem os peritos franceses que o conjunto das duas operações de carregar e de calçar um semi-reboque sobre uma composição de vagões a partir de um cais de topo<sup>(1)</sup> não leva mais do que dois a três minutos, incluindo a retirada do tractor rodoviário.

Um condicionamento técnico deste sistema é o que respeita à altura dos semi-reboques. Estes, na realidade, porque são carregados em vagões plataformas ordinários, para respeitar o «*gabarit*» ferroviário têm de ser devidamente rebaixados, efectuando-se além disso o encastramento das rodas. Já por esta característica, já por outros motivos — mormente devido ao dispositivo dos rodados — são considerados mais aptos para o transporte por estrada a curta e média distâncias.

É vulgar num mesmo vagão poderem carregar-se 2 semi-reboques.

Em França a exploração deste sistema U. F. R. é assegurado em ligação com a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses (SNCF) por um agrupamento — o *Groupement Technique des Transporteurs Mixtes Rail-Route (G. T. T. M.)* — que gere o parque de vagões portadores, assegura as operações de carga e de descarga dos semi-reboques e se encarrega da tracção rodoviária terminal nos diferentes centros servidos.

(1) Note-se, no entanto, que podem utilizar-se também rampas simplificadas.

# Imprensa

## «A Voz»

Entrou no XL ano de publicação o diário «A Voz», que teve como primeiro director o grande jornalista José Fernando de Sousa que, por coincidência curiosa, foi também durante muitos anos, primeiro, redactor principal, em seguida, após o falecimento de L. de Mendonça e Costa, director da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».

Nestes quarenta anos vividos pelo diário «A Voz» recordaram-se os seus antecessores: «A Ordem» e «A Época», que tiveram por mentores o mesmo, Fernando de Sousa — mestre de jornalismo — e Pedro Correia Marques, que foi não apenas um valioso colaborador, não apenas um continuador cheio de talento e carácter, mas também, por sua vez, um mestre e dos grandes — do jornalismo português.

A Pedro Correia Marques, director da «A Voz», ao dr. Júlio Evangelista, seu subdirector, e a todos quantos contribuem para o prestígio do grande diário — as nossas mais vivas saudações e a expressão da nossa mais sincera camaradagem.

## Boletim Trimestral do Skal Clube de Lisboa

Recebemos a visita do Boletim trimestral (Dezembro de 1965, n.º 5) do Skal Clube de Lisboa, de que é editor, director e administrador o sr. Mário Basto, que é também o tesoureiro da Organização.

O Clube revela tendências de expansão. Assim, o Comité Director da A. I. S. C. acaba de aprovar, por unanimidade, os estatutos do Clube do Funchal, que ficou inscrito sob o número 276 e a cuja instalação está ligado o nome prestigioso do sr. dr. Ruy Leitão.

O almoço do dia 28 de Dezembro foi já presidido pelo sr. Luís Forjaz Trigueiros, felizmente regressado às suas actividades, suspensas, durante tempo, por motivos de saúde. Nessa reunião de convívio, o sr. Pedro Felner da Costa proferiu uma interessante palestra subordinada ao tema *A Hotelaria e o Turismo*.

Depoimentos diversos, e de interesse, sobre turismo, do Dr. Paulo Bernecker, director-geral do Turismo austríaco; Maurice Chauvet, da Academia Internacional de Turismo, e Charles Gillet.

## Os nossos colaboradores

### Uma palestra de Eurico Gama na Academia Portuguesa de Ex-Libris

No dia 18 de Fevereiro passado, pelas 18-30, o ilustre escritor e director da Biblioteca Municipal de Elvas e nosso querido amigo e colaborador, sr. Eurico Gama, proferiu, na Academia Portuguesa de Ex-libris, uma palestra subordinada ao tema *Comensinas e Gulodices*.

Neste momento em que tanto se fala de Turismo e de Gastronomia — que é uma arte e, simultaneamente, uma ciência — a palestra do ilustre escritor elvense assumiu o carácter e as proporções de uma magnífica e oportuna lição.

## Lar Ferroviário

O «Lar Ferroviário», cooperativa de construção de casas económicas para todos os ferroviários, continua a cumprir exemplarmente o seu programa de acção.

No dia 20 de Fevereiro a direcção desta cooperativa procedeu, em acto solene, à entrega da chave ao sócio n.º 271 do 6.º escalão, sr. Manuel Ribeiro Rodrigues.

O acto, realizado no Bairro da Portela, lote 19, Algueirão Velho, pelas 16 horas, foi muito concorrido.

## Festas da Cidade de Setúbal

A secular e popularíssima Feira de Santiago, que de ano para ano vem aumentando o seu valor e interesse, mercê da alta finalidade comercial, turística e recreativa que encerra, e é que conhecida no País como a grande festa da cidade Setúbal, vai decorrer, este ano, num período compreendido entre 23 de Julho e 15 de Agosto, para que a região setubalense possa integrar-se nas comemorações do 40.º aniversário da Revolução Nacional.

Em reunião realizada sob a presidência do sr. dr. Manuel José Constantino de Goes, presidente da Câmara Municipal de Setúbal, foram traçadas as linhas gerais do extenso programa que vai ser elaborado, no qual, além do atractivo especial que o certame já por si, encerra, com a sua feira de amostras e de artesanato, parque de diversões, competições desportivas, fogos de artifício, etc., serão criados vários pavilhões para produtos nacionais e estrangeiros, a fim de ser dada satisfação ao número elevado de industriais que manifestaram desejo de participar na Feira de Santiago de 1966.

A Comissão Organizadora das Corridas de Touros, na Praça «Carlos Relvas», está a elaborar o programa das corridas da Feira e a Comissão das Festas da Cidade realizará o «II Concurso da Rainha do Sado», que tanto êxito alcançou no ano findo.

# Linhas Estrangeiras

Foi há pouco editado na Alemanha, com interesse para todos os países onde importa definir uma política geral de transporte, um relatório do ministro das Comunicações daquele país 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, eng. dr. Hans-Christoph Seebohm, há pouco agraciado com a Grã-Cruz da Ordem do Infante Dom Henrique pelo Sr. Almirante Américo Thomar, 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 os 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 se poder 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 1 593 quilómetros de linhas electrificadas. Em fins de 1965 são já quase 6 400 quilómetros. Em 1950 os Caminhos de Ferro Federais possuíam: — 11 997 locomotivas a vapor, 718 locomotivas eléctricas e 362 locomotivas Diesel. Em 1964 os números eram os seguintes: 5 137 locomotivas a vapor, 2 179 locomotivas eléctricas, 2 825 locomotivas Diesel e 1 400 locomotivas de manobra com tracção Diesel.

## BRASIL

Os Caminhos de Ferro Brasileiros informaram que está em vias de conclusão o trecho ferroviário Brasília-Pires do Rio, que tem 246 quilómetros de extensão.

A conclusão da obra está prevista para este ano com a ligação ferroviária de Brasília ao resto do país.

## DINAMARCA

Foi ultimamente evidenciado um novo exemplo do impulso de iniciativa que está a desenvolver-se em vários países no sentido do desenvolvimento da circulação ferroviária. Trata-se da linha directa construída pela Dinamarca e Alemanha Federal para melhorar substancialmente as relações entre os dois países e também entre o continente e a Escandinávia.

Esta linha, que evita a longa volta pela Jutlândia e Fionia, reduz de 26 para 18 quilómetros a travessia marítima necessária por «ferry-boat». Quanto ao

tempo do percurso, registam-se ganhos que vão até 3 horas e 45 minutos.

A linha directa atravessa o estreito de Fehmarn por uma ponte de 960 metros de comprimento da qual o vão central tem uma extensão de 248 metros para a passagem de navios. Esta ponte é mista caminho de ferro-estrada, da mesma maneira que os «ferry-boats», os quais transportam tanto comboios como automóveis.

## ESPAÑA

O caminho de ferro de Madrid a Santander desenvolveu muitas obras durante um século, devendo este ano concluir-se a sua electrificação. No próximo Verão todos os comboios que transitarem nessa linha serão rebocados por locomotivas eléctricas.

Recordando-se, na Imprensa, que completou um centenário o tramo ferroviário referido, acrescentou-se: os 33 quilómetros que distanciavam Barcena e Reinosa percorriam-se em diligências; e as mercadorias em pesados veículos.

Data da inauguração: 8 de Julho de 1886; este caminho de ferro foi o terceiro dos que começaram a funcionar em Espanha. Os outros ligavam a capital de Espanha a Cádiz; e Badajoz. Foi possível proporcionar viagens em caminho de ferro do Sul ao Norte de Espanha, com ligação em Hendaya para a rede francesa. Vai para um século.

Esta efeméride envolve uma referência a Portugal. Foi nesse ano que se concluiu a linha de Ciudad Real a Badajoz e se estabeleceu «o primeiro enlace ferroviário desde Madrid a Portugal».

## FRANÇA

A organização ferroviária da França — a «Société Nationale des Chemins de Fer» — resolveu ultimamente, a título experimental, e tal como sucede nos serviços de alguns aeroportos, pôr à disposição do público, por enquanto na sua estação de Havre, «chariots» individuais para transporte, pelo próprio passageiro, das suas bagagens.

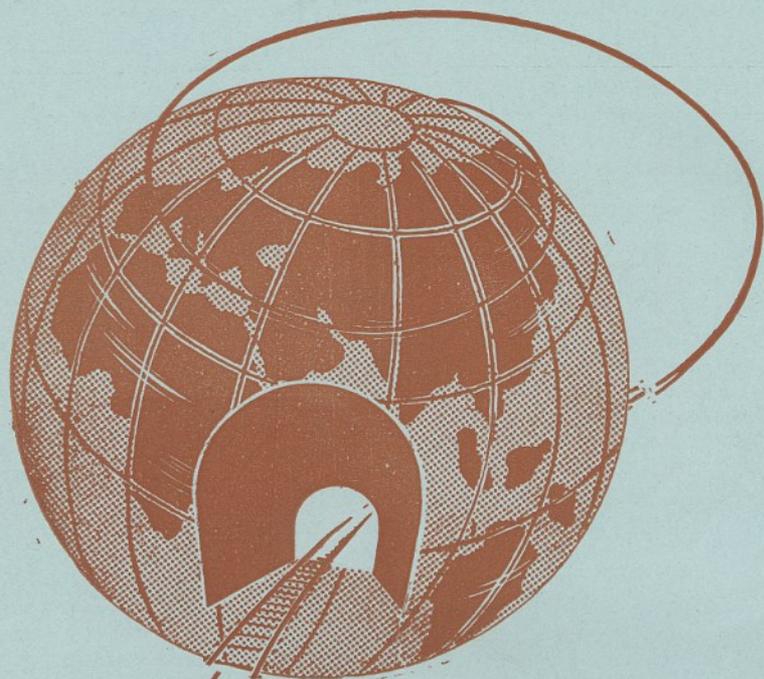
O serviço, que é gratuito e parece não prejudicar os passageiros, tem tido a maior aceitação do público. Situa-se bem no espírito da nova fórmula ferroviária francesa «Service-client», destinado a melhorar a qualidade do serviço oferecido aos passageiros e a tornar mais atractivas e cómodas as viagens pelo caminho de ferro.

## Inauguração da electrificação da linha até ao Porto

Como já tivemos a oportunidade de noticiar, iniciaram-se recentemente os trabalhos de electrificação do último troço da via da linha do Norte, compreendido entre Vila Nova de Gaia e Campanhã.

A Ponte Maria Pia — que, como se sabe, foi construída em 1887 por Gustave Eiffel — está sendo não só adaptada mas também reforçada para a circulação dos comboios eléctricos.

Segundo lemos no «Boletim da C. P.», é muito possível que a electrificação da linha até ao Porto seja inaugurada em Outubro próximo — por ocasião do 110.º aniversário da inauguração dos caminhos de ferro em Portugal e ao mesmo tempo do 50.º aniversário da abertura ao Público da Estação de S. Bento.



O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA

**BENZO-DIACOL**  
VENCE A TOSSE