

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



A

SCOREFAME

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

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 1904; 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. MARIO MELO DE OLIVEIRA COSTA, Administrador-Delegado,
por parte do Governo, da C. P.

Eng. ANTONIO 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. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAIS VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
JORGE RAMOS
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA

Sumário

1 de Maio de 1966

Um ponto de reflexão na problemática da Coordenação dos Transportes: a Coordenação Técnica, pelo Dr. RO- GÉRIO ALBERTO TORROAIS VALENTE	91
Portugal turístico	94
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Por- tugal, por EMILIO BARBOSA ESTÁCIO	95
Portugal abrangido pela rede «Europabus»	97
Curiosidades	98
Campanha internacional de prevenção de acidentes de trabalho	101
Turismo açoriano	102
No Barreiro — Esta vila-cidade necessita de um pequeno hotel	102
Caminhos de Ferro Estrangeiros	102
O monumento a Vasco da Gama na África do Sul	102
Pela Imprensa	102
A VIII Feira Internacional de Lisboa	103
Turismo espanhol — Um novo «parador» em Cáceres	103
A ponte sobre o Tejo e a linha férrea do Sul	103
De luto	104
Lar Ferroviário	104
Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique	104



Nota de abertura

Turismo e Tauromaquia

Numa reunião de convívio do Skat Clube de Lisboa, o antigo director de corridas e bandarilheiro Sebastião Saraiva proferiu uma interessante palestra sobre a arte de toureio e sua projecção na indústria turística pelo interesse que a tauromaquia tem para os estrangeiros. Analisou o trabalho — que é uma arte — de cavaleiros, bandarilheiros e forcados e as características peculiares do toureio à portuguesa, citando, a propósito, episódios da sua carreira de bandarilheiro em Portugal metropolitano e ultramarino. Assistiram à palestra numerosos associados.

Com esta reunião deu-se início ao ciclo de palestras sobre artes portuguesas relacionadas com o turismo organizadas por uma comissão a que preside o sr. Dr. Henrique Aragão Pinto, que saudou o conferencista da noite com palavras de justo apreço, nas quais pôs também em relevo a importância da tauromaquia como atracção turística. Assim, como em Espanha, a tourada é uma atracção de grande importância, em Portugal, a Festa de Toiros é um fator muito importante do turismo.

Um ponto de reflexão na problemática da Coordenação dos Transportes: a Coordenação Técnica

Comunicação apresentada no I Colóquio Nacional de Transportes, realizada em Março de 1965 em Lisboa e organizado pela Corporação dos Transportes e Turismo.

pelo Dr. Rogério Alberto Torroais Valente

Economista Subchefe do Serviço Comercial e do Tráfego da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (C. P.)

(Continuação do número anterior)

Os camionistas podem apresentar os veículos para carregamento sem prévio aviso, sujeitando-se então a terem ou não vagão disponível, mas para melhor garantia de seguimento a S. T. E. M. A. faculta um serviço de «reserva de vagões». O mesmo efeito pode resultar com a combinação de um programa de transportes.

Deixam de admitir-se veículos rodoviários para carregar, em princípio, 30 minutos antes da partida do comboio.

Note-se ainda que os veículos rodoviários tanto podem ser de transportes públicos como de transportes particulares, desde que admitidos por acordo prévio (com um programa de transportes, etc.).

Os percursos complementares por estrada ficam à conta dos usuários, a quem respeitam, obviamente, todos os habituais encargos de amortização, de pessoal, de seguros, etc., já que, neste sistema, os camionistas não ficam em nada privados de continuar os transportes puramente rodoviários que entendam.

Semelhantemente ao sistema de transporte misto primeiramente descrito (semi-reboques U. F. R.), a tarifa apli-

cada pela S. N. C. F. no «Poids Lourd Express» é independente da natureza da mercadoria e só difere conforme o tipo de veículo transportado (número de eixos, camiões, reboques, semi-reboques com tractores, etc.) e com o peso total entregue para transporte (tara e carga).

Quanto ao interesse que o sistema tem merecido aos camionistas usuários são prova eloquente as seguintes palavras do Sr. Edmond Renaud, Presidente da S. T. E. M. A.:

«Les transporteurs routiers déjà clients de la S.T.E. M.A. voient dans notre Société la concrétisation d'une coopération entre leur profession et le chemin de fer. Ils ont apporté leur aide loyale à cette jeune Société. Je puis vous assurer qu'ils sont disposés à la soutenir et à développer avec elle les contacts déjà largement amorcés».

E, assim, o quadro seguinte dá-nos a ideia da expansão havida pelo «Poids Lourd Express» nestes primeiros anos de existência:

	1959	1960	1961	1962	1963	1964 (1.º semestre)
Veículos transportados	425	3 417	5 828	9 603	16 096	9 641 (a)
Vagões carregados	466	3 959	6 656	10 320	17 303	10 509
Toneladas de carga	8 823	77 062	133 638	204 780	371 541	223 579 (a)
Toneladas - km realizadas	4 798 607	43 669 459	82 150 171	133 012 550	247 768 126	156 408 019
(a) Admitia-se que o total do ano atinja 21 mil veículos e 470 mil toneladas						

São números elucidativos. Mas mais avulta o seu significado se tivermos presente que este sistema se desenvolveu em sobreposição a outro tipo de transporte misto que, como dissemos, já movimentava mais de 1 milhão de toneladas de carga.

E deve notar-se que, na opinião dos próprios interessados, os dois sistemas longe de fazerem concorrência um ao outro antes se conjugam e se completam, pois cabem-lhes campos distintos de actuação (utilização dispersa por 180 estações num caso, e número limitado de grandes relações no outro).

Ao sucesso do «Poids Lourd Express» parece não ficarem indiferentes outros países na Europa. Na Holanda, caminho de ferro e camionistas criaram uma sociedade irmã da S. T. E. M. A., denominada «Trail-Star» e na Bélgica estava iminente a constituição da S. T. E. M. A. belga.

10. Merecer-nos-ão algumas considerações os veículos englobados no segundo grupo de meios (para facilitar o transbordo das mercadorias), e a que nos referimos em 2.

Voltar-nos-emos ainda para o exemplo que a França nos faculta, embora sobre muitos outros países europeus (inclusive a própria Espanha, desde há alguns anos) vários elementos interessantes também pudéssemos apresentar.

A característica que julgamos de salientar no caso francês é a da constituição de sociedades especializadas para a resolução dos problemas de coordenação técnica que interessam ao caminho de ferro.

Entre outras, citam-se as seguintes sociedades em que a S. C. E. T. A., filial da S. N. C. F., tem participação financeira:

A S. T. S. I. (*Transports Spéciaux Industriels*), sociedade destinada ao aluguer de vagões especiais para o transporte de massas indivisíveis.

A E. V. S. (*Société d'Études et d'Exploitation de Wagons Spécialisés*), com vista ao estudo das correntes de tráfego susceptíveis de justificar a utilização de vagões especiais.

A S. A. U. M. M. O. (*Société Auxiliaire de Manutention Moderne*), cujo papel é estudar todos os problemas de manutenção em ligação com o transporte.

Com esta constituição de diversas sociedades é feita uma melhor divisão de trabalho e se criam melhores condições para o necessário esforço financeiro.

A um breve apontamento nos limitaremos neste número: à actuação da S. T. S. I. (*Société de Transports Spéciaux Industriels*). Esta empresa dá-nos também o exemplo de que uma boa coordenação técnica carril-estrada pode ser por vezes bem mais eficaz que certas formas de coordenação regulamentar.

A S. T. S. I. é o produto da aglutinação e fusão de umas tantas sociedades especializadas que existiam para os transportes de massas indivisíveis, quer por caminho de ferro quer por estrada. Desde 1954 que tal evolução se veio processando, mercê da intervenção da S. C. E. T. A.

Actualmente a S. T. S. I. gere um parque de vagões de «bogies» de carga útil de 60 a 280 toneladas, incluindo vagões rebaixados, junções de vagões porta-tubos, etc. Acaba mesmo de se apetrechar com um vagão que poderá suportar 450 toneladas (1).

Mas além deste material ferroviário, necessita para o transporte rodoviário completar: reboques, semi-reboques e tractores, assegurando assim o transporte de porta a porta de massas indivisíveis, equipamentos industriais de grande dimensão, etc. (1).

(1) Este vagão mede 64 metros e terá 32 eixos.

(2) Podem citar-se por exemplo: tubagens e condutas de mais de 100 ou mesmo superiores a 200 t., transformadores de mais de 200 t., de parte de um alternador superior a 270 t.

PINTO DE MAGALHÃES, L.^{DA}

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 ■ ERICEIRA ■ FÁTIMA
PENICHE ■ TOMAR ■ VILA DA FEIRA ■ VILA REAL SANTO ANTÓNIO ■ VILA REAL (Trás-os-Montes)

TODAS AS OPERAÇÕES BANCÁRIAS

Correspondente no Brasil:

BANCO PINTO DE MAGALHÃES
RIO DE JANEIRO — SÃO PAULO

Dispõe assim a S.T.S.I. de meios que lhe permitem efectuar o transporte de materiais pesados e «encombrantes», seja por caminho de ferro, seja por estrada, seja com utilização de transporte misto, constituindo hoje um auxiliar inestimável da indústria francesa e elemento interessante para a coordenação dos transportes (1).

11. Pecámos, porventura, por demasiado longos nesta apreciação que acabamos de fazer de alguns aspectos mais salientes que se observam em França na organização e funcionamento de empreendimentos que deram exequibilidade a certos processos de coordenação técnica. A fraca divulgação que esta matéria tem tido entre nós — mesmo até, estamos em crer, nos meios que mais directamente vivem os problemas dos transportes — poderá constituir primeira justificação ao nosso procedimento. Por outro lado, deparando-se-nos com a «coordenação técnica», um mundo vasto de processos e sistemas, com uma organização que em certos casos atinge apreciável grau de complexidade, cremos que uma prévia ordenação terá sido útil na medida em que faculte elementos escritos para futuras reflexões e actuações as quais, necessariamente, se terão de processar posteriormente a este Colóquio.

Mas apesar de esta nossa prosa ir já mais longa do que desejaríamos, ela ficaria no entanto incompleta se não acrescentássemos já as primeiras reflexões sobre o caso português.

Como tivemos ocasião de referir, de toda a imensidade de engenhos incluídos nos dois agrupamentos considerados pelo Comité dos Transportes Interiores, somente estão a ser aplicados em Portugal Continental mas em escala modesta os contentores e os estrados («palettes»).

Muito há a fazer quanto à adopção deste tipo de material e estamos em crer até que temos aqui um problema que transcende o âmbito dos transportes terrestres para se situar como ponto de interesse comum de todo o sector dos transportes, sobretudo se se tiver em conta a tendência para a intensificação das correntes de tráfego com o Ultramar e o Estrangeiro.

Julgamos no entanto que, à parte a adopção de normas (tipos, dimensões, etc.) as reflexões e as acções terão de ser produzidas primeiramente por cada meio de transporte com o objectivo imediato de melhoria do serviço que lhe respeita e do acréscimo de produtividade. Haverá antes de mais que aperfeiçoar os processos existentes e ampliá-los.

Numa fase posterior caberá então conjugar acções comuns, inclusive tarifárias.

Quanto a contentores serão ainda de aproveitar outros esforços de empresas auxiliares que acaso tomem a iniciativa — na falta dos transportadores ou das próprias actividades comerciais e industriais — de adquirir e de alugar contentores próprios, procedimento aliás também largamente utilizado no estrangeiro.

As outras formas de coordenação técnica, a que atrás nos temos referido, são ainda, inexistentes em Portugal Continental. Todas elas, mas em especial a do transporte de engenhos rodoviários sobre vagões, terão, em nosso entender, de exigir mais tarde ou mais cedo amplos estudos e acções em comum.

Ter-se-á antes de mais de apurar se tais formas de coordenação terão ou não viabilidade económica entre nós ou, ainda, quais as condições necessárias para que tal viabilidade possa existir.

(1) O trânsito é igualmente favorecido na medida em que se favorece o transporte misto.

Pestana & Fernandes, L.^{da}

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

Não esquecemos que o nosso caso tem relativamente à França, por exemplo, duas circunstâncias desfavoráveis, e que são, por um lado, a menor distância média nas deslocações terrestres, por outro lado, a mais débil intensidade de tráfego.

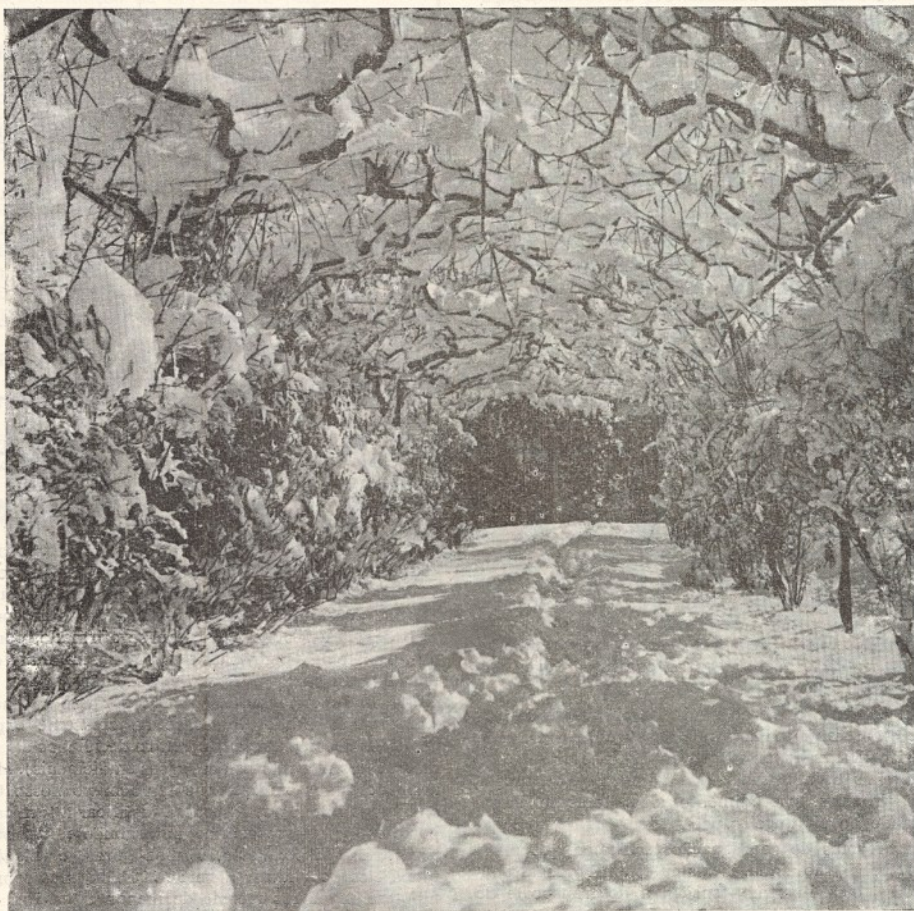
Em França é vulgar os semi-reboques e outros veículos rodoviários fazerem sobre vagão 400 a 600 Km de percurso.

Em Portugal, embora tais quilometragens estejam dentro das possibilidades, é mais natural contar com o intervalo de 150 a 300 Km. Ora, tem-se afirmado, por exemplo, que o sistema «piggy-back» já se mostra mais económico que o transporte puramente rodoviário para distâncias iguais ou superiores a 160 Km (e por isso não admira que nos Estados Unidos, em face da crescente expansão do «piggy-back» se preveja que dentro de 10 anos ele represente metade dos transportes em vagões tradicionais). Mas mesmo assim, estamos em crer que também no nosso Continente em alguns itinerários se poderá justificar a técnica do transporte misto. Nesse sentido naturalmente nos ocorrem os itinerários Lisboa-Porto, Lisboa-Beiras e Lisboa-Algarve, todos eles podendo ir além de 300 Km, mas sem excluir a hipótese de outros mesmo de menor extensão.

No tocante a intensidade de tráfego, embora o nosso País não se possa comparar a outros de Além-Pirineus, também é certo que nalguns itinerários a intensidade é muito apreciável, justamente por virtude de uma repartição muito desigual de tráfego pelo território (é bem conhecida a grande diferença entre os distritos mais perto do litoral e os do interior, por um lado, e a importância das relações de tráfego de alguns dos nossos mais importantes centros dessa faixa litoral para certos pontos do interior e vice-versa, por outro).

(Conclui no próximo número)

Portugal turístico



FUNDAO — Arabescos de neve

(Cliche do Dr. J. Fonseca Amaral)

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

Os portadores das acções designadas pelo sorteio para serem amortizadas receberão em numerário o capital pago das suas acções, com o dividendo até ao dia indicado para a amortização, e em troca destas acções receberão outras especiais ao portador ou coupons de usufruto.

Estas acções darão direito a uma parte proporcional ao excedente do produto líquido anual mencionado no artigo 45.º.

Os portadores destas acções de usufruto conservarão os mesmos direitos que os portadores das acções não amortizadas, excepto o dividendo de seis por cento sobre o capital amortizado das suas acções, ao qual não terão direito. Os números destas acções designadas pela sorte, serão publicadas em conformidade do artigo 9.º.

A amortização do capital destas acções será efectuado em Lisboa, Paris, Londres e Berlim, nos cofres designados pelo conselho de administração, a contar do 1.º de Janeiro do ano seguinte.

§ único. A assembleia geral poderá, quando o julgue oportuno, e sob proposta do conselho de administração e parecer do conselho fiscal, deliberar a amortização de maior número de acções do que o permitiria o abono proporcional ao capital social e dividendos mencionados por este artigo; porém, quando se dê este caso, não serem applicados a futuras amortizações os dividendos das acções antecipadamente amortizadas senão quando chegar a época em que o deveriam ter sido pelo processo ordinário.

Igualmente poderá modificar o sistema da amortização, observadas as disposições da primeira parte deste artigo 46.º.

Artigo 47.º O pagamento do dividendo terá lugar, conforme decidir o conselho de administração, por semestre ou por ano, em Lisboa, Paris, Londres ou Berlim, nos cofres designados e nas épocas fixadas pelo mesmo conselho.

Estas épocas serão publicadas na forma indicada no artigo 9.º.

Todos os dividendos que não forem cobrados no prazo de cinco anos da data desta publicação reverterão a favor da sociedade.

TÍTULO VL *

Liquidação, Contestação

Artigo 48.º Quando por qualquer motivo se resolva a dissolução da sociedade, a assembleia geral nomeará para liquidatários cinco accionistas que tenham direito de votar e que não façam parte do conselho de administração, e quatro membros deste conselho.

Estes liquidatários procederão imediatamente à liquidação na forma prescrita para casos idênticos no código comercial.

As funções do conselho de administração cessarão logo que comecem as dos liquidatários.

Artigo 49.º Logo que se tenha resolvido a dissolução, o haver social será realizado em valores efectivos. Pagar-se-ão todas as quantias pertencentes a terceiros, e o que sobrar será distribuído pelos sócios, «pro rata» das acções que possuírem.

No caso de se apresentarem dificuldades relativamente à distribuição serão estas resolvidas pela forma que se indica no artigo seguinte.

Artigo 50.º Todas as questões que se suscitarem entre o Governo e a companhia sobre a execução dos respectivos contratos, salvo o disposto nas condições 21.ª do alvará de 7 de Julho de 1886 e 23.ª do alvará de 9 de Abril de 1887, serão decididas por árbitros, dos quais dois nomeados pelo Governo e dois pela companhia.

No caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto árbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes.

Faltando acordo para esta nomeação será deferida ao Supremo Tribunal de Justiça a nomeação do quinto árbitro.

§ único. As contestações que se levantarem entre

o conselho de administração ou assembleia geral e accionistas, serão submetidas ao mesmo arbitramento, sendo dois árbitros nomeados pela companhia representada pelo conselho de administração e dois pelos accionistas.

A nomeação do quinto árbitro quando necessária, será feita pela forma indicada neste artigo.

Para a outorga desta foi apresentada a guia do teor seguinte:

«A Companhia Real dos Caminhos de ferro portugueses vai pagar 5535\$000 réis, selo relativo a 2700000\$000 réis importância do aumento do seu capital social em escritura de reforma dos seus estatutos; isto nos termos dos n.ºs 307 e 308, classe 6.ª da tabela n.º 2 do regulamento de 26 de Novembro de 1885.

Em 1887 a Companhia Real explorava:

As linhas da antiga rede, Norte, Leste e ramais 580 quilómetros

Desde 2 de Abril, a linha de Sintra, . . . 28 »

Desde 25 de Maio a de Cacém a Torres 46

e ainda, desde 1 de Agosto, a parte da linha de Torres à Figueira 97 »

Por Portaria de 25 de Maio de 1888 foi determinado que a Fiscalização da Exploração do ramal de Santa Apolónia a Benfica ficava a cargo da Direcção da Fiscalização das linhas férreas de Lisboa

a Sintra e Torres Vedras e de Torres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarelos.

Pediu a Companhia Real, como concessionária das linhas de Torres Vedras à Figueira e Alfarelos, para adiar a construção da linha de ligação directa do ramal de Alfarelos com a linha da Figueira para quando o movimento de passageiros o exigisse.

Tendo em vista, o disposto nas portarias de 4 de Junho de 1886, 14 de Janeiro e 22 de Junho de 1888, e que a Companhia até então ainda não tinha dado começo aos trabalhos da mencionada ligação, apesar das expressas determinações da Portaria de 6 de Dezembro de 1887, foi feito constar Companhia que o Governo não autorizava a aplicação da garantia de juro relativamente à «a Secção definida na alínea d) do artigo 28.º do contrato de 23 de Novembro de 1883 nem a abertura à exploração do ramal de Alfarelos sem que estivessem concluídos todos os trabalhos da linha de ligação mencionada, destinada a servir pelo mais curto percurso as linhas de Caminha e Figueira da Foz, independentemente de outra qualquer ligação, que a Companhia por seu interesse tiver realizado, para a melhor comunicação da linha do Norte com a região de Leiria e Torres Vedras. (Portaria de 5 de Outubro de 1888).

Túnel do Rossio

A construção do túnel do Rossio teve começo em 25 de Junho de 1887. Iniciou-se pela abertura dos poço n.º 4 e 6, seguindo-se-lhes os n.ºs 1 e 3 em 5 do mês seguinte e n.ºs 5 e 2 em 3 e 10 de Agosto.

(Continua)

A PORTA DOS GRANDES LUCROS

**É-LHE ABERTA PELA
empresa predial**

Nortenha

PONDO AO V/DISPOR TODA
A COMPETÊNCIA NA

COMPRA E VENDA DE **Propriedades**

COLOCAÇÃO DE **Capitals**

PORTO·LISBOA·COIMBRA



Portugal abrangido pela rede «Europabus»

Já neste momento é possível a todos os nacionais e estrangeiros dispor de mais uma nova e interessante possibilidade de resolução dos seus anseios de viajar e projectos turísticos. Essa possibilidade chama-se «EUROPABUS», vasto conjunto de serviços rodoviários turísticos (77 linhas regulares, 58 circuitos e 21 excursões) que cobrem toda a Europa e mesmo alguns países de outros continentes (Marrocos, Síria, Líbano e Pérsia), quer explorados directamente por administrações de caminhos de ferro, quer por empresas rodoviárias privadas sob a responsabilidade das primeiras, no âmbito da Union des Services Routiers des Chemins de Fer Européens (U. R. F.).

Ora a C. P., que é membro da U. R. F., materializou a participação portuguesa na rede «Europabus» recorrendo à cooperação de uma importante empresa nacional de transportes rodoviários turísticos, empresa que já este ano tem a seu cargo, segundo as regras da referida organização, a exploração de 3 circuitos (Circuito do Algarve, Circuito do Norte de Portugal e Circuito Lisboa-Andaluzia-Marrocos) e 3 excursões (Visita de Lisboa, Excursão a Maфра-Sintra-Estoril e Excursão à Arrábida e Évora).

A aquisição de bilhetes «Europabus» para estes serviços turísticos, que já desde o início do corrente ano passou a ser facultada aos turistas nos seus próprios países de procedência — nas Américas e nos países da Europa, quer através de agências de viagens autorizadas pelos caminhos de ferro europeus, quer nas próprias estações destes —, tornou-se igualmente possível em Portugal nas estações da C. P. de Lisboa (Rossio), Lisboa (Santa Apolónia), Coimbra e Porto (S. Bento), e nas agências de viagens autorizadas.

Simultaneamente, foi iniciada também este mês nos citados locais e agências a venda em Portugal para todos os serviços turísticos estrangeiros que a rede «Europabus» comporta, o que, só por si, constituirá decerto um valioso elemento posto à disposição das organizações turísticas que se dedicuem à realização de planos de viagens ao estrangeiro e, de forma geral, de todos os que pensam ir conhecer mais de perto algumas das mais atractivas regiões turísticas que a Europa oferece.

A «Europabus» inclui mesmo um circuito de Lisboa a Marrocos e volta (em 18 dias) e as linhas turísticas de Munique a Istambul (em 3 dias) e de Colónia, Frankfurt e Munique a Beirute e Teerão (em 8 ou 9 dias).

Possibilitando a reserva antecipada de lugar nos transportes, nos restaurantes e nos hotéis, em datas firmes e a preços módicos, quer do estrangeiro para Portugal, quer de Portugal para o estrangeiro, a «Europabus», rede mantida por iniciativa dos Caminhos de Ferro Europeus e agora estendida a Portugal por virtude da intervenção da C. P., constituirá decerto um útil auxiliar das actividades turísticas nacionais.

Aqueles pois que de futuro venham a pensar no seu plano de digressões turísticas não devem esquecer, no seu próprio interesse, o que a «Europabus» lhes pode proporcionar, pois com a «Europabus» podem finalmente «ir à descoberta» do Velho Mundo... Para isso, as Secções de Informações das estações já antes referidas e as agências de viagens autorizadas estão de ora avante habilitadas a prestar todos os esclarecimentos ao público interessado na utilização dos serviços «Europabus».



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 H. J. Oliveira,
filhos & C.ª, Lda.**

OLIVA

S. JOÃO DA MADEIRA

Curiosidades

Possível contributo para utilização de «Dispositivos» para redução de «Labaredas», seu emprego contra a propagação de fogo, protecção de «contentores» de substâncias inflamáveis.

I — Constituição básica dos «Dispositivos»:

Cada dispositivo apresentará modalidade estrutura e dimensões consoante os casos a prever para sua útil aplicação. O elemento essencial e básico, estrutura e textura, é uma rede metálica de características adequadas ao fim a utilizar.

II — Princípios ou propriedades em que se fundamenta a aplicação da rede preconizada:

a) O primeiro ou primeira, baseia-se no conhecimento clássico, de as redes metálicas de malha mais ou menos milimétrica, não deixar passar para

a sua parte inferior, a chama de um combustível existente na sua parte superior, e vice-versa.

b) O segundo ou segunda, nasceu da observação, de numa chama, a introdução lateral e progressiva de uma rede nas condições anteriores, poder efectuar como que um corte nessa chama com extinção na parte superior da zona da chama que vai sendo ocupada pela rede em movimento citado.

III — Algumas prováveis aplicações:

a) Diminuição ao desenvolvimento de calor, por diminuição do volume de gases ou vapores incendiados (corte de chama com sua extinção na parte superior), vide alínea anterior.

b) Protecção em determinado grau, de contentores cobertos com os dispositivos de redes que vimos mencionando; a aplicação prévia destas redes evitarão as chamas exteriores contactem, directamente com os mesmos contentores, em caso de sinistro.

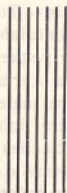
Será possível em determinadas circunstâncias a retirada da chama ou labareda formada por cima da rede, por um afastamento vertical apropriado desta rede, do combustível em perigo de incendiar-se, quando não haja perto outro foco incendiário e vapores ou gases que «cheguem» à labareda existente, isto é, à «chama» que se pretende extinguir.

c) Aplicação dos dispositivos, que se vêm citando, em vãos de janelas ou outras aberturas em Armazéns, Depósitos e Arrecadações contendo matérias combustíveis, a fim de evitar que possíveis «chamas» ou labaredas exteriores, provoquem sua rápida inflamação.

d) Em casos de segurança necessária efectuar o emprego, de grandes painéis de rede, exteriores, verticais que separem estruturas formando Parques ou não, do lado a reear focos de incêndio e dos ventos predominantes, para evitar a propagação de possíveis labaredas externas à zona protegida.

Construa com

NOVOPAN



**EMPRESA PRODUTORA
DE AGLOMERADOS
DE MADEIRA
S. A. R. L.
REBORDOSA (BALTAR - DOURO)**

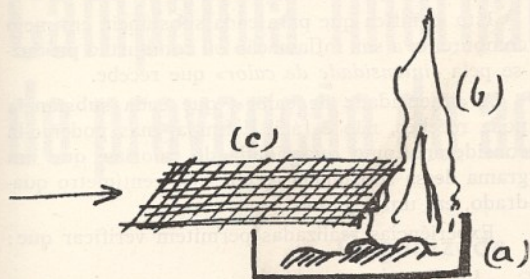
Escritórios - Porto: Rua do Heroísmo, 19 — Telef. 55004

Armazém geral - Porto: R. do Heroísmo, 82-86 — Telef. 55455

Depósito em Lisboa: Rua 4 de Infantaria, 27-D — Telef. 689806

IV — Descrição de experiências realizadas com material improvisado:

A) Corte de chama:



(a) recipiente contendo algodão embebido em álcool;

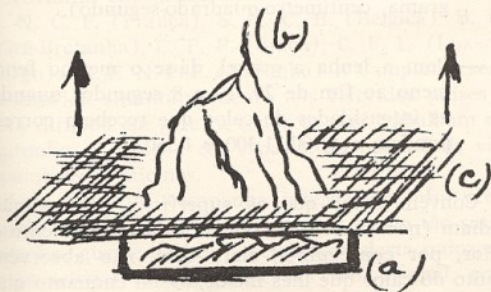
(b) «chama» do álcool previamente inflamado;

(c) rede metálica milimétrica.

Com a inflamação efectuada no combustível contido em (a), pelo avanço da rede (c) na chama (b), verifica-se a sua extinção pela parte superior, à medida que se realiza este avanço. Constata-se menor produção de calor, redução de fácil comunicação da chama a outras substâncias combustíveis próximas cujos vapores ainda não se tenham libertado, ou atingido a temperatura de inflamação.

Este «corte» de chama pode ser verificado mais simplesmente, até utilizando uma pequena porção de rede «mosquiteira», numa chama de pavio, fósforo ou isqueiro.

B) Separação da chama da massa combustível:



(a) recipiente, contendo algodão embebido em álcool, previamente aquecido em «Banho-Maria»;

(b) «chama» do álcool previamente inflamado;

(c) rede metálica milimétrica.

Nesta experiência a rede está previamente colocada sobre o recipiente (a) contendo a substância combustível, em condições de emissão de vapores, antes da sua inflamação.

Nos revestimentos com termulaminados
utilizem o excepcional

Laminite

produto da **SONAE**

Não há melhor e é português

PORTO-R. de Gonçalo Cristóvão, 314-Apart. 414-Tel. 23544/5
FÁBRICA - Via Norte - Vila da Maia - Telef. 994196
LISBOA - Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D - Telef. 772259

Realizada a inflamação dos vapores que superiormente passam através da malha da rede, a chama só se produzirá, como sabemos, na parte superior. Com precaução levantando-se a rede verticalmente, a chama na sua parte superior vai diminuindo de volume, até seu completo desaparecimento.

C) Observações:

Convém utilizar nas experiências indicadas, o líquido combustível embebido previamente em algodão, cré ou outra substância absorvente para evitar possíveis derrames dos quais possam resultar consequências desagradáveis.

Na realização de experiências com petróleo, gás-óleo ou outros combustíveis difíceis de inflamar, ter-se-á de proceder a determinada elevação de temperatura; esta elevação de temperatura convém efectuarla só na parte superior com «passeio» de uma fonte calorífica apropriada.

São necessárias precauções especiais, para realização das experiências que vimos mencionando, quando se utilizam líquidos extremamente voláteis (gasolina, benzobaque, etc.), em pequenas quantidades também a elevação de temperatura faz desenvolver rapidamente grande massa de vapores difíceis de domar. A experiência a realizar-se com estes líquidos, só deve fazer-se uma vez por cada massa

ou não, por parte das vezes, só depende da circunstância da sua capacidade de absorção de calor, que destes líquidos, e deve verificar-se que não haja vapores ou gases destes líquidos que envolvam o local da experiência.

V — Aduitamento:

Recordamos, por um artigo publicado no número 1729, da nossa «Gazeta», do mês de Janeiro de 1960, a páginas 505, referente a uma compilação de subsídios para o estudo do «Lume», que não há combustão, foco de «chama» com ausência de um dos elementos citados na local invocada: «combustível», «comburente» e «calor».

Normalmente estes três elementos estão sempre em potência, e até, em presença, o que significa viver-se em constante risco do aparecimento do «lume», embrião do «fogo». E assim é, tudo depende da grandeza relativa de «calor» em presença dos dois outros elementos, e também da energia reactiva que possa gerar-se em substâncias heterogéneas que por afinidades químicas postas em acção dão origem a condições próprias para a gestação do «lume» (vidé artigo citado).

Para os materiais mais ou menos combustíveis e correntes, em meio ambiente natural, o haver lume

os leve à temperatura ideal da respectiva inflamação, originando fontes de calor origem de possíveis encadeamentos progressivos de «lume» com consequências imprevisíveis.

Isto significa que para cada substância em meio comburente a sua inflamação ou combustão produz-se pela «intensidade de calor» que recebe.

A «intensidade de calor», que cada substância pode receber, não é fácil defini-la, mas podemos-la considerar, como quantidade de calorías, que um grama dessa substância recebe, por centímetro quadrado, em um segundo.

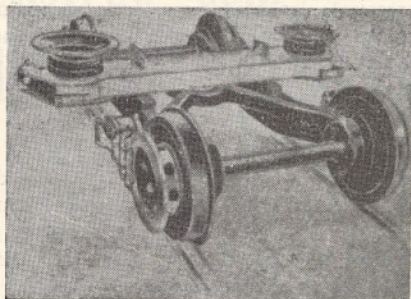
Experiências realizadas permitem verificar que:

- Se um organismo humano recebe durante três segundos, 0,025 calorías por grama, centímetro quadrado, esse organismo manifesta mau-estar.
- Certas qualidades de madeira incendeiam-se, com a aproximação de uma chama (cerca de 12 milímetros), da sua superfície, quando estejam suportando uma intensidade de calor correspondente a 0,300 durante certo tempo; durante este mesmo tempo, estas madeiras inflamam-se espontaneamente com a intensidade 0,700 (isto é, inflamam-se quando, em cada grama-centímetro quadrado-segundo, houver uma absorção de 0,700 calorías).
- Os artefactos de algodão ao fim de 7,5 e 3 segundos inflamam-se quando neles incidem respectivamente intensidades de calor correspondentes a 0,800, 1,000 e 1,300 (calorías por grama, centímetro-quadrado-segundo).
- Com a lenha a granel, dá-se o mesmo fenómeno ao fim de 20, 10 e 8 segundos quando as intensidades de calor que recebem correspondem a 1,100, 1,300 e 1,350.

Convém notar que as superfícies polidas não radiam (não confundir com reflexão), facilmente o calor, por conseguinte, claro está, não absorvem muito do calor que lhes incide, assim enquanto que o carvão negro (despolido) absorve 85 % do calor que o atinja, uma superfície prateada polida absorve somente 1 %.

Estes pormenores que vêm sido referidos, mostram que tem capital importância a qualidade do metal, estrutura, textura além da grandeza da malha, os predicados da rede, que falamos, possível suporte que forma o dispositivo a utilizar para as finalidades que foram referidas em III.

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

Major Adalberto Ferreira Pinto

Campanha internacional de prevenção de acidentes de trabalho

Organizada pela U. I. C., é levada a efeito em Madrid, de 2 a 15 de Maio

Nos dias 2 a 15 de Maio será levada a efeito, pela U. I. C., uma Campanha Internacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho.

Como se sabe, a U. I. C. (União Internacional dos Caminhos de Ferro), foi criada em 1922 e agrupa actualmente 64 administrações ferroviárias dos cinco continentes. O conjunto desta rede ferroviária representa cerca de 450 000 quilómetros. A U. I. C., cuja sede se encontra em Madrid, tem por objectivo organizar a colaboração entre os caminhos de ferro para resolver os problemas de interesse comum e especialmente com o fim de melhorar as condições do tráfego internacional.

A actual Campanha de Prevenção de Acidentes de Trabalho, aderiram as seguintes Administrações ferroviárias europeias: D. B. (Alemanha Ocidental), S. N. C. F. (França), S. N. C. B. (Bélgica), B. R. (Grã-Bretanha), C. F. F. (Suíça), C. F. L. (Luxemburgo) e R. E. N. F. F. (Espanha). A Campanha será promovida simultaneamente nos referidos países e será dirigida em geral a todos os que trabalham no caminho de ferro e em especial ao pessoal de via, manobras e oficinas.

Uma primeira campanha internacional foi efectuada em 1964, e os seus resultados foram tão satisfatórios, que se decidiu a celebração desta quinzena internacional de segurança de 1966, à qual, pela primeira vez, aderiu a Rede Nacional de Espanha.

A direcção desta campanha corresponde aos directores da zona com a colaboração especial do engenheiro de segurança e dos peritos de ordenação de trabalho adstritos à mesma. Independentemente, as comissões regionais de segurança e higiene no trabalho, prestarão a sua mais entusiástica colaboração.

A parte dos actos oficiais programados, em todas as dependências será projectada uma película patrocinada e realizada pela própria U. I. C. Em posse de diferentes seqüências colhidas de outras efectua-

das por vários países, nesse filme trata-se, sob o título geral «A Segurança é o Melhor Triunfo», de diversos aspectos, como a manutenção de mercadorias, operações de carga e descarga, trabalhos nas oficinas, electricidade, na via, circulação de pessoal, manobras, etc. A duração aproximada da projecção é de 30 minutos.

No que respeita à campanha, os pontos mais importantes de que tratará serão os seguintes: ordem e limpeza, circulação pelas instalações, fatos de trabalho e meios de protecção individual, diversas ferramentas manuais e mecânicas e úteis de trabalho, instalações eléctricas, meios de prevenção dos incêndios e organização ou primeiros auxílios aos acidentados.

Não é preciso destacar a importância desta campanha. Na organização racional de uma empresa, desempenha um importante papel a prevenção de acidentes, na qual há que distinguir dois aspectos: um técnico e outro psicológico. É de interesse assinalar que as causas técnicas ou materiais ocasionam apenas vinte por cento dos acidentes, ao passo que os orgulhos humanos alcançam os oitenta por cento restantes.

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

TURISMO AÇORIANO

Declarada de utilidade turística a Fortaleza de Santa Cruz, na Ilha do Faial

No número 79, II Série, do «Diário do Governo», 4 de Abril do corrente ano, lemos, do Commissariado do Turismo, o seguinte:

Aviso

Por despacho de S. Ex.^a o Presidente do Conselho de 8 de Março de 1966, foi declarada de utilidade turística prévia a estalagem que a comissão regional de turismo da Horta pretende levar a efeito na Fortaleza de Santa Cruz, na cidade da Horta, ilha do Faial, Açores.

Comissariado do Turismo, 15 de Março de 1966.
— O Comissário, *Álvaro Roquette*.

A Ilha do Faial, que é, muito justamente, considerada uma das pérolas mais belas do Arquipélago dos Açores, dispõe de excepcionais condições turísticas, quer pelo pitoresco das suas freguesias, pelo recorte da sua costa, quer pela circunstância de ter, em frente da Horta, o deslumbrante panorama da Ilha do Pico.

NO BARREIRO

Esta vila-cidade necessita de um pequeno hotel

O semanário «Jornal do Barreiro» publicou, na sua edição de 14 de Abril, um artigo em que defende a ideia e a necessidade de se construir na vila-cidade um pequeno, mas modelar hotel.

Turisticamente falando, nada recomenda o Barreiro, para se lhe sentir a falta — lê-se no semanário, — mas se encarmos agora o assunto do solo e aspecto da vila industrial, já o caso muda um pouco de figura. Então, sim? Já temos alguma coisa que nos recomenda e que ver demoradamente, pois encerramos nos nossos limites, a primeira empresa industrial e comercial do País.

E o «Jornal do Barreiro», fez, a propósito, este comentário:

«O tema por nós hoje abordado — desejar a existência de um hotel no Barreiro — pode para muitos, à primeira vista, ter aspectos de excessivo pretensiosismo da nossa parte. Mas a verdade é que também há muitos anos atrás, pensar em arranha-céus na nossa terra, era com certeza um pretensiosismo, e eles hoje são uma consoladora realidade, e estão literalmente ocupados, felizmente para todos! Tudo evoluiu muito rapidamente, e esta evolução não parece ter tendência para cessar, de um momento para o outro.

Para outro lado, se considerarmos que se trata de

uma terra que tem justificadas aspirações a ser cidade, então cremos, que este nosso simples desejo de progresso e valorização, tem todo o cabimento nestas colunas. Quem se abalará a este empreendimento?! A sugestão aqui fica, à mercê das pessoas de rasgadas iniciativas».

Caminhos de Ferro Estrangeiros

ALEMANHA

Quase metade das locomotivas ao serviço dos Caminhos de Ferro Federais são Diesel (2000) ou eléctricas (1900); o número das locomotivas a vapor elevava-se em 1965 ainda a 4000. Embora o número das locomotivas eléctricas ocupe somente um quarto do total de locomotivas, o seu rendimento ultrapassa no entanto, mais de metade do rendimento geral produzido pelos Caminhos de Ferro Federais.

— A rede eléctrica dos Caminhos de Ferro Federais estendeu-se em 1965 a mais 829,5 km, perfazendo agora um total de 6473 km. Em 1966 serão electrificados os percursos Colónia-Aachen-Oberhausen-Wesel-Emmerich-Elten, Bebra-Kassel, Bremen-Bremerhaven, Wemmetweiler-Neunkirchen-Hamburg (Saar), Hamm-Münster, Osnabrück e Haltern-Hamm num conjunto de 500 km.

O monumento a Vasco da Gama, na África do Sul

Da excelente revista de cultura, turismo e economia — *Notícias da África do Sul*, que se publica em Lisboa sob a direcção do sr. Cyrus Smith e tem como redactor-principal o ilustre jornalista português Manuel de Ornellas, lemos, no número de Março o seguinte:

«O presidente da Câmara Municipal de Durban, durante a sua recente visita a Lourenço Marques, anunciou ser sua intenção mudar para local mais apropriado, naquela cidade sul-africana, o monumento a Vasco da Gama».

Pela Imprensa

Actualidades

Após 3 meses de suspensão forçada, reapareceu o grande semanário «Actualidades», fundado pelo ilustre jornalista António Feio.

No seu regresso, este popular semanário, estampa, no cabeçalho, os nomes de director interino António Gabriel Feio e como director adjunto o ilustre jornalista Silva Nobre, a quem apresentamos, pelo regresso de «Actualidades», os nossos sinceros parabéns.

A VII Feira Internacional de Lisboa

Inaugura-se solenemente no dia 9 de Junho, pelas 16 horas, com a presença do Chefe do Estado, de membros do Governo e outras altas entidades oficiais e particulares, a VII Feira Internacional de Lisboa, que conta com a participação de 1937 expo-sitores, pertencentes a vinte e três países.

Além de uma expressiva intervenção das indústrias portuguesas (da Metrópole e do Ultramar) e estrangeira nos diferenciados sectores exposicionais, o certame deste ano inclui diversas e importantes manifestações, entre as quais se destacam as seguintes: IV Salão de Inventores (30 participantes); visita de um grupo de industriais ingleses do sector de Electricidade; jornadas nacionais da África do Sul, Alemanha Federal, Espanha, França e Itália; I Semana da Metalomecânica (de 14 a 18); conferência promovida pela O. C. D. E.; jornadas do Vinho e do Tabaco; e visita de um grupo de industriais holandeses, organizada pela Comissão Mista Luso-Holandesa da Associação Industrial Portuguesa.

Entretanto, prosseguem os trabalhos de montagem da F. I. L.-66 no vasto recinto da Junqueira, da Associação Industrial Portuguesa, mobilizando o esforço de algumas centenas de técnicos e operários especializados; e chegam diariamente ao certame numerosos equipamentos nacionais e estrangeiros que ali vão ser expostos ao público, durante quinze dias.

Para o efeito, estão a ser utilizados os mais diversos meios de transporte, desde o avião até à via marítima, numa movimentação de milhares de toneladas de carga, que abrange peças metálicas de peso impressionante ou complexos e frágeis maquinismos dos ramos eléctrico e electrónico.

A VII Feira Internacional de Lisboa assume a sua expressão máxima nas representações de têxteis, mecânica-geral e equipamento de escritório, verificando-se neste sector uma experiência nova e de carácter prático, para ir ao encontro das modernas tendências deste ramo de produção. Outro aspecto a referir, e que se reveste do maior significado, é o facto de terem sido introduzidas algumas modificações no horário do certame, no sentido de facilitar o acesso e a observação cuidada dos visitantes profissionais (comerciantes, industriais e técnicos). Assim, foram reservados os dias 13 e 20 (segundas-feiras), das 15 às 22 horas, só para visitantes profissionais, que ficaram ainda a dispor de um horário especial, das 9.30 às 13 e 30, nos dias 14, 15, 16 e 17.

Acentua-se, deste modo, cada vez mais, a expressão comercial e industrial da Feira Internacional de Lisboa, que corresponde às exigências da moderna economia, num mundo contemporâneo em contínua e irresistível transformação.

TURISMO ESPANHOL

Um novo "parador" em Cáceres

Recentemente foi inaugurado o Parador Nacional de CARLOS V, situado em Jarandilla de la Vera (Cáceres), na estrada de Oropesa a Plasencia, a 141 km de Cáceres e 64 km de Oropesa.

Para a instalação deste Parador adaptou-se o Castelo de Carlos V, contruído em 1477 por Alvarez de Toledo, Senhor de Jarandilla. O grande interesse histórico deste castelo deriva de que, em 1556, serviu de alojamento a Carlos V enquanto se preparava o Mosteiro de Yuste, distante 18 km.

O orçamento atingido para a aquisição e acondicionamento do castelo e terrenos próximos ultrapassa os 22 milhões de pesetas. O novo estabelecimento consta de 19 quartos duplos e 4 simples, todos com banho privativo; casa de jantar para 65 pessoas, quartos e serviços para motoristas, salões, bar, jardim com piscina, aquecimento, garagem e estacionamento para veículos.

Pela sua situação este novo Parador da Subsecretaria de Turismo é o centro de partida de interessantes excursões a lugares tão pitorescos como Guijo de Santa Bárbara, Portilla, Yuste, Risco Romeno e a capela de Nossa Senhora das Neves. Dista 18 km de Yuste.

Os preços deste Parador são os seguintes:

Pequeno almoço, 30 pesetas; almoço, 120 pesetas; jantar, 120 pesetas; ementa turística, 105 pesetas; pensão completa alimentar, 230 pesetas; quartos duplos, mínimo 215 pesetas, máximo 265 pesetas; quartos simples, mínimo 150 pesetas, máximo 185 pesetas.

A Ponte sobre o Tejo e a linha férrea do Sul

De um correspondente do Barreiro para o «Diário Popular», lemos o seguinte:

«De harmonia com um anteprojecto elaborado em 1965 pela C. P. está prevista a via dupla no troço de Pinhal Novo-Palmela-Setúbal-Praias-Sado, melhoramento este incluído nas ligações à ponte sobre o Tejo. Não se sabe ainda quando começarão os trabalhos, mas qualquer alteração nas passagens de nível está já dependente do referido anteprojecto, na parte em que possa interferir com o espaço destinado à segunda via.

A electrificação, na margem sul, de todas as linhas que venham a construir-se, convergentes à ponte sobre o Tejo, de acordo com o nó ferroviário já estudado, está igualmente prevista para data ainda não determinada.»

De luto

D. Beatriz da Conceição Miranda Gama

Com a idade de 80 anos, faleceu em Elvas, no dia 16 de Abril, a sr.^a D. Beatriz da Conceição Miranda Gama, natural de Elvas.

A extinta e saudosa senhora era viúva do sr. Domingos Eustáquio da Gama e mãe amantíssima da sr.^a D. Natália Miranda Gama Caseiro, casada com o sr. Luís da Costa Caseiro, agente do Banco de Portugal em Beja e dos srs. Eurico Garcia Miranda Gama, director da Biblioteca Municipal, e nosso distinto colaborador, casado com a sr.^a D. Maria Amélia Ferrelira Pires Autunes Gama e Carlos Maria Miranda Gama, funcionário do Grémio da Lavoura, casado com a sr.^a D. Aurora Costa Gama; irmã da sr.^a D. Aurora Miranda Santos e do sr. António dos Santos Miranda, casado com a sr.^a D. Leopoldina Bagina Miranda; cunhada do sr. Major António Izidro Gama, casado com a sr.^a D. Ana Cardoso Gama. D. Maria do Carmo Gama Martins, viúva; D. Beatriz Gama Brás, casada com o nosso querido amigo sr. Francisco da Silva Brás; Francisco das Dores Gama, casado com a sr.^a D. Isaura Andrade Gama, e de D. Ema Fernandes Miranda, viúva.

À família enlutada, em especial a Eurico Gama, apresentamos a expressão do nosso mais profundo pesar.

Lar Ferroviário

A Cooperativa *O Lar Ferroviário*, procede, no próximo dia 8 de Maio, pelas 15 horas, ao acto solene da entrega da chave ao sócio n.º 268 do 3.º escalão, sr. João Ramos Godinho, na rua da Caridade, no Entroncamento.

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

O Boletim mensal da Direcção dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique informa-nos que devem estar concluídas até ao final do corrente ano as obras de prolongamento do cais Gorjão, em Lourenço Marques; de consolidação de um troço de cerca de 250 metros de cais, no local onde se encontra uma antiga «carvoeira», cujo equipamento vai ser desmontado.

Será ainda concluído um cais em curso de construção dispondo de um complexo portuário destinado à movimentação mecânica de açúcar a granel e seu armazenamento, compreendendo dispositivos para pesagem de vagões e descarga, numa média de 200 toneladas por hora; sistema de correias transportadoras; torre de carregamento até 750 toneladas horárias; ensilagem com capacidade para 80 000 toneladas; sistema electrónico para detecção de incêndios, etc.

Além deste sector outro será adaptado ao carregamento de cereais a granel.

Também está prevista a construção de um cais destinado ao manuseamento de produtos petrolíferos.

Paralelamente serão promovidos melhoramentos nos caminhos de ferro de Moçambique com reforço de locomotivas novas, carruagens para passageiros, vagões e material oficial.

Na linha que serve o Vale do Limpopo até à fronteira rodesiana vai proceder-se à substituição dos carris (com maior calibre) e construção de armazéns para carga geral e tabaco.

A mesma fonte de informação esclarece que no Plano Intercalar de Fomento foram previstos os seguintes investimentos para transportes em Moçambique: 165 000 contos para caminhos de ferro, 135 000 para portos, 2500 para farolagem, 90 000 contos para transportes aéreos e aeroportos; que contribuem para o robustecimento dum dos mais importantes sectores económicos e sociais da província.

J. CARTAXO — FABRICAÇÕES METÁLICAS

(Antigas firmas JOSÉ DA SILVA CARTAXO e ALBERTO DA SILVA & IRMÃO, L.DA)

SERRALHARIA CIVIL E ARTÍSTICA

Fábrica: Rua do Sol a Chelas, 36-38-LISBOA — Telefones: 84 06 36 - 84 84 74

Escritório e Estabelecimento de vendas: Rua Arco Bandeira, 131-LISBOA — Telefone: 32 44 63

Estruturas metálicas — Todos os trabalhos em ferro na sua especialidade — Caixilharias e frentes de estabelecimentos em alumínio anodizado e em ferro de vários sistemas — Cúpulas e lavadouros para cozinhas, em aço inoxidável — Portas em chapa cunhada — Cofres tipo monobloco, de uma e duas portas — Portas para cofres fortes.

EQUIPOU E COLABOROU nas instalações dos edifícios da SHELL, SIEMENS, instalações industriais da SACOR, etc.



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE