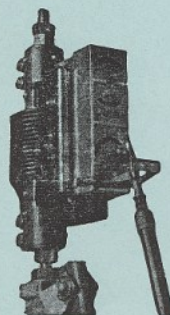
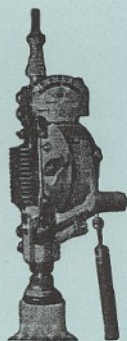


109

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

**BROWN  
BOVERI**

**RELÉS**



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

SOC. DE ELECT. **BROWN BOVERI**, LDA.  
RUA DE SÁ DA BANDEIRA, 481-2.<sup>o</sup> • TEL. 23411 • PORTO



DEPÓSITO LEGAL  
10. SET. 1966

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

## TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1898 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 320158 - DIRECÇÃO: 32 75 20

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

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

### Assinaturas:

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



## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

### SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT  
ANTÓNIO E. M. PORTELA

### REDACÇÃO

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

### COLABORADORES:

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

## Sumário

16 de Junho de 1966

Ponte sobre o Tejo. . . . .	139
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por <i>EMILIO BARBOSA ESTÁCIO</i> . . . . .	141
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> . . . . .	143
Portugal turístico . . . . .	144
São necessários mais de 8 milhões de contos para reequipar e modernizar a rede ferroviária nacional . . . . .	145
Os transportes e a exportação. . . . .	147
A Comissão Executiva da III Feira Nacional da Agricultura	149
Feira de Hanover . . . . .	149
Caminhos de Ferro Ultramarinos. . . . .	150
Atenção! Um novo jornal ilustrado de Gentil Marques. . . . .	150
A C. P. e a Renovação do seu Material Ferroviário . . . . .	150
A C. P. vai renovar a rede ferroviária. . . . .	151
Vida Ferroviária . . . . .	152
Turistas nos Açores . . . . .	152
A Exposição-Feira de Bulavaio . . . . .	152
«La Vie du Rail». . . . .	152

## Nota de abertura

### O IV Colóquio do Trabalho Nacional e o Festival do Livro Português, em Angola

*Os jornais acabam de nos dar a grata notícia de que é esperado brevemente em Lisboa o sr. Major Carlos José da Gama Alves Cardoso, ilustre director do Centro de Informações e de Turismo de Angola que vem tratar aqui de assuntos relacionados com a efectuação do IV Colóquio do Trabalho Nacional e do Festival do Livro Português, na bela cidade de Luanda. Não podíamos deixar de dar especial relevo a estes dois acontecimentos, de grande projecção nacional. Luanda é uma cidade maravilhosa e Angola um grande mundo em formação. Luanda cresce e embeleza-se a olhos vistos. O seu crescimento e o seu embelezamento provam que os portugueses que lá nasceram ou lá tabutam mantêm ainda, vivas e exuberantes, as nobres qualidades do povo construtor de impérios, como é o nosso. A realização do IV Colóquio do Trabalho Nacional bem como o Festival do Livro Português vão encontrar terreno propício. Luanda, quer sob o ponto de vista industrial ou comercial, impõe-se como uma capital do trabalho onde se criaram fontes de produção e riqueza. Quanto ao seu aspecto cultural, Angola oferece-nos um panorama vasto e opulento. Professores, escritores, poetas, pintores, formam um escol de notável prestígio, não contando com um grupo de jornalistas que honram a mentalidade e a cultura portuguesa.*

*O Festival do Livro Português vai encontrar por certo um ambiente não só altamente carinhoso, mas um espírito bastante compreensivo.*

*Foi por isso que lemos com prazer a notícia da vinda do sr. Major Alves Cardoso, a Lisboa para tratar de assuntos, na alta qualidade de director do Centro de Informações e Turismo de Angola, que se prendem com problemas de trabalho e cultura.*



# Ponte sobre o Tejo

O Sr. Ministro das Comunicações enviou à Imprensa diária do País o seguinte comunicado, que passamos a reproduzir integralmente:

«1. A abertura à exploração do novo complexo rodoviário constituído pela Ponte sobre o Tejo, em Lisboa e seus acessos, ao ligar redes urbanas e suburbanas de transportes públicos de passageiros, até agora totalmente separadas, vem gerar uma alteração profunda nas necessidades e possibilidades de coordenação dos sistemas de transportes existentes bem como problemas novos de concorrência entre os respectivos operadores.

Por seu lado o regime legal vigente para a concessão de carreiras, tanto pela morosidade da tramitação administrativa dos pedidos como pela incapacidade de assegurar por si só, através dos mecanismos de preferência do livre jogo das iniciativas empresariais a adequada conjugação das diversas explorações não permitiria obter, em tempo oportuno, a resolução daqueles problemas nem a satisfação daquelas necessidades.

2. Houve, portanto que estudar um regime, que, obstando às dificuldades de ordem formal, pela adopção de um processo expedito e flexível de concessão de novas carreiras consubstanciasse uma coordenação técnica e económica das diversas explorações, inserindo-se nas grandes linhas da política geral de transportes já definida assim como na lei geral de coordenação em vigor (Lei 2008, de 7 de Setembro de 1945).

Para além de se visar um racional aproveitamento de tão vultoso investimento como é a Ponte e, sobretudo, a melhor satisfação possível dos interesses dos utentes destinatários finais do serviço de transportes, procurou-se contribuir, através da nova regulamentação da função de transporte nesta zona, para a aceleração do processo de desenvolvimento da margem sul e concomitantemente, refrear a concentração que se vem operando em Lisboa com crescentes custos sociais.

## *Duas soluções inexequíveis na prática e a prazo curto*

3. Numa primeira análise ofereciam-se três soluções básicas:

a) — A concessão a uma empresa do exclusivo dos transportes na Ponte, continuando os concessionários existentes a operar para aquém dos terminus da mesma ponte.

b) — A exploração de transposição da Ponte e dos transportes de tipo suburbano da margem sul por uma empresa única com participação do concessionário urbano de Lisboa e dos concessionários da margem sul que actuassem numa área suburbana a definir, tendo em vista uma possível futura integração do transporte urbano e suburbano de Lisboa.

c) — A autorização para que os concessionários actualmente existentes na região, prolongassem as suas carreiras (urbanas e interurbanas) ou criassem outras, utilizando a Ponte e seus acessos definindo-se os limites e a conjugação dos novos serviços.

4. A primeira solução foi desde logo afastada por boa soma de razões: o interesse do público que teria de suportar um duplo transbordo; a utilização de uma infra-estrutura, investimento da colectividade em regime de exclusivo, constituindo um factor artificial impeditivo do natural espraio de fenómeno urbano e implicando a descontinuidade da prestação de transporte; a impossibilidade de oportunamente constituir uma empresa com capacidade técnica e adequadamente apetrechada para o efeito oficialmente, a colisão com legítimas expectativas dos concessionários existentes nas duas margens com provas efectivas de bom serviço público.

A solução (b) apresentava incontestáveis vantagens sob o aspecto da coordenação e constituiria um passo decisivo para a obtenção de uma exploração conjunta de toda a área urbana e suburbana de Lisboa, à semelhança do sistema concentrado adoptado em algumas grandes cidades da Europa. Revelava-se, no entanto, inexequível na prática e a prazo relativamente curto, pelas suas numerosas implicações pelo que teve de ser abandonada.

## *Centros de coordenação em Alcântara e Palhavã e em Almada*

5. Assim, em diploma agora enviado para o «Diário do Governo» foi adoptada a terceira solução aproveitando-se as vantagens imediatas do emprego das estruturas empresariais das concessionárias existentes e conseqüentemente, a utilização da Ponte em pleno desde a abertura com todos os favoráveis reflexos de ordem social e financeira.

Aproveitou-se a oportunidade para traçar o esquema de um plano de transportes através da repartição das várias espécies de tráfego por categorias de transportadores (urbanos e suburbanos e inter-



urbanos), materializando-se, pela primeira vez, uma acção de concentração de explorações numa área de influência de Lisboa, a sul do Tejo, que se convencionou limitar aos concelhos de Almada e Seixal.

Definem-se, com precisão, nesse diploma, as vias às quais se aplica o novo regime e são instituídos centros de coordenação, com base em estações de camionagem, prevendo-se dois desses centros na margem norte, em Alcântara e Palhavã e um na margem sul, em Almada. Tais centros visam uma melhor conjugação dos serviços dos diversos exploradores e diminuir, para os utentes a incomodidade dos «pontos de rotura», facilitando-se as correspondências e transbordos, ao mesmo tempo que constituem um factor de disciplina de trânsito, evitando-se um maior congestionamento da malha viária da cidade.

Será fixada uma tarifa por passageiro-quilómetro comum aos vários deslocamentos nas novas vias, crescendo ao preço daqueles que impliquem atravessamento da Ponte um encargo correspondente à portagem que for cobrada ao veículo.

6. Resta enumerar quais as ligações que, ao abrigo do novo diploma, se estabelecerão através da Ponte.

Deu-se prioridade ao concessionário dos transportes urbanos de Lisboa para o estabelecimento de carreiras entre qualquer ponto da cidade e o centro de coordenação de Almada.

Regime simétrico é estabelecido para o transportador na margem sul, que resultará da exploração conjunta das novas carreiras pelos concessionários existentes nos concelhos de Almada e Seixal («área de influência»). Este transportador poderá ligar qualquer ponto daqueles concelhos a um dos centros de coordenação de Lisboa ou actuar unicamente na área, utilizando a Ponte e as novas vias.

Os dois transportadores referidos deverão conjugar os seus serviços de molde a realizarem a diluição dos tráfegos afluentes aos centros de coordenação pelo interior das respectivas áreas a Norte e a Sul.

Prevê-se ainda que se realizem carreiras apenas entre centros de coordenação com uma função de descongestionamento do tráfego e estabelecendo uma ligação directa e rápida de dois polos urbanos entre os quais se movimentam, pendularmente, grandes massas.

Todas estas carreiras ficam sujeitas ao regime das carreiras urbanas, salvo no aspecto fiscal.

Finalmente é considerado caso dos transportes interurbanos de longo curso.

Quanto aos da margem norte afastou-se a possibilidade de transporem a Ponte e atingirem a margem sul. Funda-se esta exclusão na verificação de que o grande polo de atracção é Lisboa, sendo

de valor insignificante os tráfegos de passagem: acresce ainda que permitir-se a sua penetração em outra zona constituiria novo factor de concorrência de que as novas vias não devem ser pretexto.

Não assim para os da margem Sul, que poderão atingir Lisboa, através da Ponte ligando qualquer ponto exterior à «área de influência» a um dos centros de coordenação da margem Norte. Os concessionários que actualmente têm carreiras com testa nos pontos de ligação fluvial poderão assim, ao abrigo do regime expedito criado pelo diploma utilizar os novos percursos com novas carreiras de acesso directo a Lisboa.

#### *Previsto o desenvolvimento regional da zona sul*

7. Reconheceu-se que o carácter, de modo inovador, de algumas das medidas tomadas e o curto lapso de tempo em que deverão realizar-se suscitariam naturais dificuldades às empresas interessadas. Procurando obviar a este facto deu-se conhecimento às referidas empresas, em devido tempo, da disciplina geral da solução a adoptar e foram promovidas algumas reuniões de esclarecimento e apoio técnico e jurídico, com a colaboração do Grémio dos Industriais de transportes em Automóveis.

Poderá, assim, contar-se com uma mais rápida e acertada execução do novo sistema.

8. Uma última nota: o regime agora instituído possui, inevitavelmente, carácter provisório pois representa, nesta fase, a resposta às necessidades imediatas. Efectivamente é de prever, além do tráfego induzido pelas novas vias e susceptível de ultrapassar todas as previsões, o tráfego resultante do desenvolvimento regional do Sul do Tejo. Com efeito, o crescimento demográfico, o alargamento do parque industrial, a expansão do turismo e a reconversão agrícola derivada da execução do plano de rega do Alentejo, suscitaram a curto prazo a necessidade de estabelecer a ligação ferroviária através da Ponte.

Por outro lado, está em estudo a regulamentação definitiva e autónoma dos transportes suburbanos.

Um e outro destes factos poderão implicar a revisão e a eventual revogação de algumas das medidas ora tomadas.

Não se deixou de ter em linha de conta, no entanto, a necessidade de amortização dos investimentos a realizar pelas empresas, fixando-se o prazo de validade para as novas concessões até ao termo de 1972.

Em conclusão: pretendeu-se alcançar um regime de imediata utilidade para o público, para a Ponte e para os transportadores, dirigindo-se no sentido das novas orientações previstas na matéria.



# 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

## TÍTULO II

### Obrigações de direitos das empresas

Artigo 13.º As empresas, sempre que proponham variantes e quaisquer outras modificações aos projectos aprovados pelo Governo, ou tenham a obrigação de elaborar o projecto definitivo para a execução das linhas férreas, apresentarão os respectivos projectos em duplicado, sendo compostos das seguintes peças:

#### Peças gráficas ou desenhos

1.º Planta geral do traçado quando a modificação a ele se refira, compreendendo: a colocação das estações e suas dependências, das obras d'arte, das passagens de nível e em geral de todas as edificações exigidas pelo serviço da linha. Escala 1 500 m.

2.º Perfil longitudinal com indicações idênticas às da planta. Escala a mesma da planta e dez vezes maior para as alturas.

3.º Perfis transversais. Escala de 1 200 metros para os comprimentos e para as alturas.

4.º Desenhos das obras de arte e edifícios devendo compreender os alças, plantas, cortes diagramas e mais detalhes necessários para bem avaliar as modificações propostas. Escalas de 150 m a 1 200 m; mas adoptando só razões simples e decimais como as duas indicadas.

5.º Plantas parcelares para as expropriações. Escala de 1 100 m.

#### Plantas escritas

1.º Memória justificativa e descritiva em que se desenvolvem todos os cálculos e que comprovem a resistência e estabilidade dos edifícios e obras de arte proposta devendo fazer parte da mesma, os mapas dos alinhamentos rectos, das curvas, dos traínés e das obras de arte.

2.º Medição geral e completa das terraplena-

gens e de todas as mais obras acompanhadas dos mapas de expropriações.

3.º Série de preços e orçamento no caso em que por algum fundamento especial seja necessário que o Governo tome conhecimento da importância da despesa com as modificações de que se tratar.

Artigo 14.º Para mais especificadamente regular o disposto nos números 5.º e 8.º do artigo 4.º deste regulamento; deverão as empresas atender às instruções, que com respeito à execução das obras de arte forem oportunamente expedidas pelas respectivas direcções de fiscalização.

§ 1.º As secções de construção deverão participar às secções de fiscalização com seis dias de antecedência, o começo de qualquer trabalho de terraplenagens, obras de arte etc.

§ 2.º Nas obras de arte não poderá a empresa mandar construir fundações, sem que os fiscais do Governo as inspecionem e autorizem no prazo máximo de três dias a contar da data do aviso.

§ 3.º Na falta do cumprimento do disposto nos §§ 1.º e 2.º, e quando o respectivo engenheiro director da fiscalização o julgue necessário, será a empresa intimada para desfazer à sua custa a obra principada e se a isso se recusar será a obra desfeita por ordem do mesmo engenheiro, cobrando-se administrativamente da empresa a mesma importância: isto independentemente da penalidade cominada no artigo 7.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864 para o crime de desobediência.

Artigo 15.º Segundo o disposto no artigo 24 de 31 de Dezembro de 1864 e para o desempenho por parte das direcções fiscais do determinado nos artigos 6.º e 9.º de regulamento são as empresas obrigadas a remeter.

1.º Pelas diversas secções de construção às respectivas secções de fiscalização até ao dia 5 de cada mês as notas circunstanciadas dos trabalhos executados e número de operários empregados durante o mês anterior em dada secção de construção divididas segundo os diversos capítulos do orça-



mento nos termos do modelo A anexo a este regulamento.

2.º Num prazo de 20 dias, contados da data dos respectivos officios da direcção da fiscalizaçào, todos os esclarecimentos e dados estatísticos que esta reclamar à direcção de construcção.

§ único. Faltando as empresas às obrigações estipuladas neste artigo e seus números, terão applicação as multas designadas no artigo 24.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864 que serão requeridas pela direcção de fiscalizaçào às respectivas autoridades administrativas e cobradas como determina o artigo 36.º do mesmo decreto.

Artigo 16.º As empresas têm a livre escolha e a inteira responsabilidade do pessoal nomeado para os diferentes serviços de construcção.

§ 1.º Se este pessoal for insufficiente, inábil, desleixado ou desordeiro, o Governo intimará as empresas ao aumento, substituição ou demissão do mesmo pessoal.

§ 2.º Se em consequência de injúrias, resistência e ofensas corporais feitas a qualquer empregado fiscal for levantado auto, será desde logo obrigada a empresa a suspender o empregado infractor do serviço da secção onde se deu a infracção, até decisão do tribunal competente sobre a ocorrência.

Artigo 17.º As empresas são obrigadas a dar conhecimento às direcções de fiscalizaçào da orga-

nizaçào do serviço técnico da construcção; designando por suas categorias e nomes os empregados técnicos nomeados para as respectivas secções e lanços, bem como as respectivas residências. Assim também deverão participar às mesmas direcções as alteraçõs que ocorrerem no dito pessoal durante o período da construcção.

§ único. A identidade dos empregados verificar-se-á pela apresentaçào do diploma de nomeaçào devidamente autenticado.

Artigo 18.º Reciprocamente às direcções de fiscalizaçào participarão as empresas a organizaçào do seu serviço técnico, designando as categorias, nomes e residências do respectivo pessoal.

§ único. No caso deste artigo terá igualmente lugar o determinado no parágrafo único do artigo 17.º

Artigo 19.º As empresas, no caso de qualquer empregado ou tarefeiro abandonar as obras de que se achar encarregado, sem ter satisfeito os jornais em dívida aos seus operários, são responsáveis pelo pronto pagamento desses jornais em harmonia com o disposto na portaria de 5 de Junho de 1868 e parecer do fiscal da coroa datado de 12 de Junho de 1869 nos limites do disposto no artigo 1405.º do código civil independentemente da acção, que as leis permitam às mesmas empresas tentar contra tais empregados ou tarefeiros.

Artigo 20.º As empresas são obrigadas, nos termos do artigo 12.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864, a adoptar todas as medidas de precauçào necessárias para garantir durante a execuçào das obras a segurança aos empregados, trabalhadores e habitantes.

§ 1.º Independentemente dessas medidas de precauçào são os empregados das empresas obrigados a atender às reclamações acidentais, que para o fim indicado lhes sejam feitas por escrito pelas secções de fiscalizaçào.

§ 2.º Destas reclamações poderão as empresas recorrer para o Governo se as não julgarem justas, como dispõe o Artigo 35.º deste regulamento; ficando contudo obrigadas a observá-las até superior resolução.

§ 3.º Na execuçào dos trabalhos de construcção com o emprego de locomotivas observar-se-á sob a indicaçào do director da fiscalizaçào o que for applicável dos artigos 9.º, 11.º, 14.º, 27.º, 28.º, 31.º, 32.º, 33.º, 35.º e 37.º do regulamento da exploraçào aprovado por decreto de 11 de Abril de 1868.

§ 4.º Se a empresa pretender servir-se de pontes metálicas para a construcção ou de alguma ponte provisória antes de se permitir que por elas passem locomotivas o engenheiro fiscal da construcção das obras fará as provas que julgar suficientes para garantia dos maquinistas e mais empregados na construcção do caminho de ferro.



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

**CONDE BARÃO, LDA.**

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

(Continua)



# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## O Museu Tauromáquico de Pinheiro de Loures e o Turismo

Acabamos de ler a notícia de que o Comissariado do Turismo passou a incluir nos seus roteiros a visita ao magnífico Museu Tauromáquico, que o sr. Comendador Francisco José Simões organizou em Pinheiro de Loures, a poucos quilómetros da capital. Bem haja o Comissariado de Turismo por essa iniciativa. O Museu, organizado por um aficionado, que possui um alto sentido artístico da *Festa Brava*, é, na opinião do grande crítico tauromáquico dr. Saraiva Lima, simplesmente maravilhoso, quer pela variedade da riqueza dos objectos expostos, alguns deles raros, quer pelo número de espécies curiosas, com as quais se poderão reconstituir épocas das mais brilhantes da Festa Brava em Portugal.

Vale a pena, pois, visitar esse Museu, onde os turistas poderão admirar, num belo conjunto, «trajos de matadores», obras de arte dedicadas à Festa dos Toiros, objectos típicos e muitas centenas de documentos evocativos de tardes gloriosas da tauromaquia nacional.

O Museu de Loures entrou, pois, ao serviço não apenas da «Festa Brava», mas também do Turismo. E felicitando o sr. comendador Francisco José Simões, apresentamos ao Comissariado do Turismo efusivas congratulações pela iniciativa louvável de incluir, nos seus roteiros, a visita àquele admirável museu.

O Turismo português está de parabéns.

## «Histórias de Desencanto»

O grande Poeta Augusto Ricardo deu-me, há dias, o prazer da sua visita, e, como é seu velho e delicado hábito, não trouxe as mãos vazias. Mas, desta vez, não foi um livro de versos a sua oferenda mas um livro de contos. O Poeta e o Prosador estão ambos à mesma altura. Tão grande é o Poeta como o Escritor de prosa máscula e precisa, e tanto escrevendo em linguagem ritmada e rimada, como usando a prosa, Augusto Ricardo tem sempre alguma coisa de novo ou de profundo para nos dizer. É um homem vivido este escritor. Aquilo que não lhe passou pela experiência, adivinha-o com a sua admirável intuição. No livro que me trouxe e intitulado «Histórias de Desencanto» os temas é que são de desencanto e não as Histórias, que se lêem com encanto. O conto *Velhas Sentenças* parece-nos de feição autobiográfica.

Recordando com saudade e ternura o avô, é dele, da sua vida que ele fala, Cá temos, novamente, o poeta a falar de si próprio. Esta história de desencanto é, afinal, uma das páginas mais encantadoras do Poeta Augusto Ricardo. Edição cuidada e elegante da Livraria Portugal.



BRAGANÇA — Arco romano — Convento beneditino de Castro de Aveiãs

## ÁRVORE

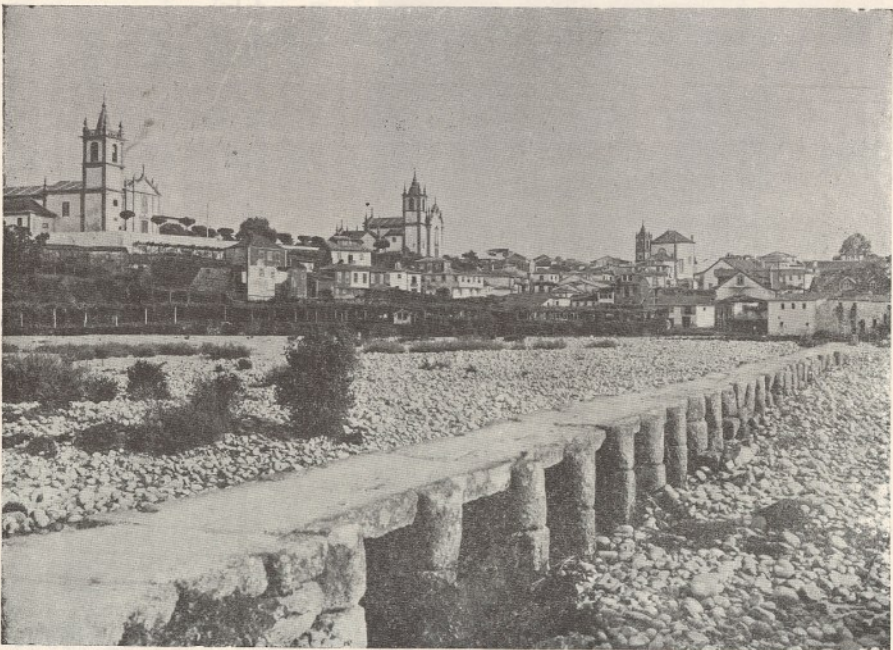
A Ruy Galvão de Carvalho

*A quem passar  
terás as flores e a esperança  
de seres árvore;  
a quem passar  
abrir-te-ás em frutos  
e, como quem sonha Cristo,  
darás a tua vida só por dar —  
mas se me recolho a ti,  
se venho cansado e me prosterno  
porque serás tão árida  
se me busco no teu credo?*

Jacinto Soares de Albergaria



Portugal turístico



ARCOS DE VALDEVEZ — Vista Parcial da Vila



# São necessários mais de 8 milhões de contos para reequipar e modernizar a rede ferroviária nacional, afirmou o ilustre eng.º A. da Costa Macedo, numa carta dirigida ao "Diário Popular", a qual, dado o grande interesse, passamos a transcrever

Do «Diário Popular», transcrevemos, com a devida vénia, uma carta assinada pelo sr. eng.º A. da Costa Macedo, ilustre administrador da C. P., que, pelo seu alto interesse, apresentamos na íntegra.

Também, por idêntico interesse, transcrevemos a respectiva Nota da Redacção daquele diário.

Assinada pelo administrador eng. A. da Costa Macedo, recebemos da C. P. a carta que a seguir inserimos, em referência a uma notícia do nosso solícito correspondente da Aveiro, na qual se apontavam várias deficiências de exploração ferroviária da linha do Vouga:

*«Se bem que, na generalidade, tenha sido descrita com justeza uma situação que não satisfaz a própria C. P. e que, infelizmente, não é exclusiva daquela linha, aproveita-se a oportunidade para produzir dois comentários de carácter geral, correspondendo, assim, ao interesse que o assunto lhes mereceu.*

*Em primeiro lugar desejamos esclarecer certo mal-entendido que parece existir sobre o conceito de segurança. A idade dos elementos constituintes duma via férrea ou a irregularidade do seu traçado não são necessariamente factores de insegurança para quem viaja nela, uma vez que as condições da via são objecto de permanentes inspec-*

*ções e, ao ser detectada alguma deficiência a que não se possa dar correcção imediata, constitui norma implantar restrições de velocidade e outras providências atinentes a garantir a segurança da circulação. Os casos fortuitos ou de força maior poderão surgir sempre, mas as estatísticas, mau grado recentes acontecimentos que todos deploramos, ainda hoje largamente abonam a segurança com que se viaja por caminho de ferro. A debilidade de certas vias significa, assim, que os comboios não poderão exceder nelas certas velocidades ou que certas cargas não poderão ali ser admitidas. É uma situação sem dúvida bastante inconveniente, tanto para quem viaja como para quem explora; é no entanto de frisar que em caso algum se sacrifica a segurança a qualquer outra consideração.*

O outro comentário que desejaríamos produzir relaciona-se com a sugestão contida no artigo em referência: «Há que despender uns milhares de contos no corte de curvas; em alterações de perfil e, acima de tudo, na substituição de máquinas...». É claro que, sem falar ainda de carruagens, vagões, pontes, estações e sinalização, o autor da sugestão não chega a dizer quantos milhares de contos são precisos, nem lhe foi possível somar esses milhares com os indispensáveis à revitalização de outras linhas de maior tráfego (Beira Baixa, Douro, Leste, Sul e Sado, por exemplo).



**Reequipamento e modernização da rede ferroviária**

A este respeito porém ocorre-nos recordar que a soma já foi feita uma vez: Em 1952, pouco depois da celebração do Contrato de Concessão Única entre o Estado e a C. P., foi efectuado um estudo pormenorizado sobre as necessidades de reequipamento e modernização da Rede Ferroviária Portuguesa, na base duma exploração integrada. Esse estudo, levado a cabo pelo «staff» técnico da C. P. sob o título «Plano de Transformação e Reapetrechamento», concluía pela necessidade, amplamente documentada, de se investir 7,5 milhões de contos para que o caminho de ferro pudesse atingir entre nós o nível de eficiência que a Nação deve exigir.

Tal estudo, infelizmente, não teve uma fracção mínima do relevo que na própria Imprensa é normalmente concedido a auto-estradas, vias navegáveis, estádios e piscinas. Assim, a C. P. tem-se visto desacompanhada pela opinião pública durante estes 15 anos, apenas tendo conseguido meios para investir no reapetrechamento da rede pouco mais de 3 milhões de contos. E como o tempo não parou, é evidente que, agora, sob certos aspectos importantes, as carências de equipamento e de instalações são sensivelmente maiores do que eram então.

Quanto ao caso particular da linha do Vouga,

julgamos ter dito o suficiente para se entender que, enquanto os recursos postos à nossa disposição forem tão limitados, teremos de os concentrar em melhorias nos itinerários mais importantes, pouco mais podendo fazer do que ir garantindo, com prejuízo da velocidade, a segurança com que nessa linha se circula.»

N. da R. — Congratulamo-nos com o facto de ser a própria C. P. a reconhecer a justeza com que no «Diário Popular» se descreveu uma situação que não satisfaz nem aquela Companhia nem o público, ao mesmo tempo que confirma uma necessidade tantas vezes exposta nas colunas do nosso jornal: a do reequipamento e modernização da rede ferroviária portuguesa, adaptando-a às realidades e exigências do nosso tempo.

É a C. P., no fim de contas, a manifestar com tanta coragem a sua própria impotência para resolver um problema que reveste aspectos graves e que tem de ser encarado à escala nacional, dadas a importância e a extensão da rede ferroviária que explora.

Se temos de louvar essa coragem, não podemos deixar de acrescentar que, só por si, ela não concorrerá para eliminar as deficiências de circulação.



## COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

SERVIÇO COMBINADO COM OS CAMINHOS DE FERRO  
PARA O SEGURO DE MERCADORIAS E BAGAGENS

End. Tolog. EUROPEIA  
TELEF.: 37 01 61

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

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



# Os transportes e a exportação

Celebrou-se em Lisboa, de 8 a 12 de Março de 1965, por iniciativa do Centro de Industriais Exportadores da Associação Industrial Portuguesa, um Colóquio da Exportação, com ampla participação de exportadores e entidades oficiais de algum modo ligadas à exportação.

A ideia fundamental que presidiu à realização do Colóquio foi a de que uma política de exportação bem orientada:

a) carece de ser acertadamente definida e efectivamente aplicada com apelo a todos os elementos existentes no País susceptíveis de oferecerem colaboração positiva;

b) deve englobar e sistematizar esforços de todos os elementos válidos do sector público e das actividades privadas; e

c) deve dirigir-se, indiscriminadamente, às grandes e às pequenas empresas para procurar desencaixar o mais amplo movimento colectivo possível.

Os trabalhos do Colóquio assentaram fundamentalmente sobre as seguintes considerações de base:

1—O progresso, a ritmo rápido, das exportações para o estrangeiro, nomeadamente as de produtos manufacturados, é condição indispensável do desenvolvimento económico nacional em virtude:

a) dos condicionalismos impostos à economia nacional pelos movimentos de integração económica europeia;

b) das limitações que atrofiaram a eficiência produtiva de muitos sectores industriais, impostas pela exiguidade do mercado interno;

c) das necessidades providas da manutenção do equilíbrio da balança de pagamentos, impostas pelo aumento substancial das importações e de outros dispêndios de divisas emergentes do progresso económico.

2—O processo de desenvolvimento da indústria nacional terá, portanto, de orientar-se, mais do que até aqui, no sentido dos mercados externos, embora não deva esquecer-se que a substituição de importações tem, ainda, um largo papel a desempenhar na industrialização nacional.

3—A actividade de muitos ramos importantes da economia nacional já depende, neste momento e em larga escala, das possibilidades de exportação para o estrangeiro de proporções substanciais da respectiva produção.

4—A actividade de exportação para o estrangeiro apresenta dificuldades muito maiores do que as vendas no mercado interno, podendo neste aspecto mencionar-se, a título de exemplo:

a) as dificuldades de identificação das potencialidades e exigências dos mercados externos;

b) as dificuldades de determinação dos canais de distribuição mais adequados;

c) as dificuldades de transposição das barreiras proteccionistas;

d) as dificuldades derivadas do grau de intensa concorrência desenvolvida no mercado mundial com apoio numa publicidade onerosa;

e) as dificuldades com a aquisição de experiência e conhecimentos exigidos pelas operações de exportação;

f) as dificuldades associadas a riscos de vária natureza, inexistentes no mercado interno.

A actividade exportadora exige assim um maior esforço das actividades económicas privadas no que respeita ao aperfeiçoamento dos seus métodos de produção e comercialização e faz apelo a uma activa colaboração do Estado na medida em que carece de um conjunto de facilidades e apoios.

Tendo em vista estas considerações de base foram aprovadas algumas conclusões. Destacamos a V:

b) a falta de articulação satisfatória entre os meios de transporte afluentes (terrestres ou fluviais) e o transporte marítimo. No tocante aos transportes terrestres, a desarticulação ou articulação inadequada resulta, por um lado, da concepção defeituosa das infra-estruturas, e, por outro lado, de deficiências de funcionamento em que os aspectos orgânicos ressaltam. No tocante aos meios fluviais afluentes, a desarticulação registada resulta, essencialmente, da própria natureza desses meios (as fragatas), que, embora tradicionais, deverão ser substituídas por embarcações com propulsão mecânica, de que já há alguns exemplos;

c) a carência de uma melhor organização e apetrechamento das estações de caminho de ferro ou recintos para o tráfego externo de mercadorias, mormente quanto às necessárias instalações alfandegárias de cais e de armazenagem, por forma a permitir o rápido desembarço aduaneiro dos vagões que circulam com destino ao estrangeiro;

d) a necessidade de estabelecimento de regras de coordenação dos vários sistemas de transportes, por forma que à exportação não sejam impostos custos superiores aos mínimos que seriam possíveis na ausência de condicionamentos e imposições legais, como acontece, por exemplo, com os encargos resultantes do imposto de trânsito rodoviário;

e) as necessidades de equipamentos de transportes marítimo e terrestre e, nalguns casos particulares, aéreos, especialmente adaptados ao desenvolvimento da exportação nacional de frutos e produtos hortícolas frescos.



f) a necessidade de estabelecimento de acordos internacionais e de facilidades, que tornem possível o transporte directo por via rodoviária ou ferroviária entre Portugal e países do Continente europeu em melhores condições do que aquelas que, muitas vezes, são postas, hoje, à disposição das actividades exportadoras;

g) a circunstância de os preços de transportes marítimos das mercadorias da exportação portuguesa nem sempre se apresentaram favoráveis à colocação dos produtos nos mercados de destino, pelo menos em termos competitivos, uma vez que o mercado de transportes em linha regular está mais ou menos cartelizado do lado da oferta (conferências), originando preços que só podem ser corrigidos desde que os elementos da procura aumentem o seu poder de contratação, por meio da constituição de agrupamentos, à semelhança, aliás, do que se faz no estrangeiro, onde os exportadores se integram nacionalmente em Shipper's Councils. Tal solução poderá ensaiar-se no âmbito das organizações económicas já existentes que integram empresas exportadoras.

#### Os transportes e a exportação

A capacidade de penetração dos produtos portugueses nos diferentes mercados depende, em larga

medida, da existência duma rede nacional de transportes, eficiente e económica, e da possibilidade de usar nomeadamente o transporte marítimo de natureza internacional em condições que o não favoreçam perante os seus concorrentes.

Muitos dos problemas da exportação são, também, comuns aos transportes portugueses, sempre que estes são solicitados a colaborar com a actividade exportadora, na qual eles próprios estão economicamente interessados.

Para promover a remoção de dificuldades existentes convém que, nas decisões sobre política de transportes, se tomem em atenção os efeitos que esta induz na actividade exportadora e, nomeadamente, que se pondere:

a) a falta notória de material de caminho de ferro, verificada em certas épocas, e da qual resultam em linha recta problemas graves na distribuição de mercadorias dentro dos prazos contratados com os compradores estrangeiros, e a renúncia, por parte destes, à utilização dessa via de transporte, cujo relevo cai verticalmente, com manifesto detrimento e empobrecimento da exportação nacional;

h) a vantagem de nas conferências, onde já haja participação de transportadores nacionais, serem os mesmos usados como porta-voz dos exportadores portugueses e suas associações, pelo que se recomenda que entre uns e outros se estabeleça a necessária aproximação e se procure o maior apoio mútuo;

i) a circunstância de os custos de produção do transporte marítimo não serem apenas função das distâncias a percorrer, mas também, das imobilizações improdutivas nos portos e dos custos da sua utilização. Daí, a legitimidade da recomendação que ora se formula e segundo a qual deve promover-se o reapetrechamento urgente, tal como a reorganização e aumento da produtividade das infra-estruturas portuárias, em ordem a reduzir aquelas imobilizações e custos;

j) a urgência, emergente da recomendação anterior do estabelecimento de uma organização adequada do trabalho nos portos (em particular no que respeita ao regime de turnos, e do alargamento dos parques de material: guindastes, empilhadores, tractores, zorras, etc.). Considera-se igualmente importante o descongestionamento dos portos de Lisboa e Leixões, de forma a que às cargas seja concedida e assegurada protecção adequada nos armazéns, durante o tempo estritamente necessário à sua permanência nos portos, e a remoção dos impedimentos à melhoria da rotação dos navios resultantes da falta de espaço. Recomenda-se, ainda, a construção nos portos de instalações frigoríficas e de armazenagem de cargas líquidas a exportar em granel.

## Caminho de Ferro de Benguela

**1414 Km. através de Angola**

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

**BENGUELA, HUAMBO, BIÉ,**

**MOXICO E LUNDA**

**CONGO EX-BELGA  
ZAMBIA E RODÉSIA**

**MOÇAMBIQUE**

**REPÚBLICA DA AFRICA DO SUL**

**No Lobito: HOTEL TÉRMINUS**

(De «Os Transportes»)



# A Comissão Executiva da III Feira Nacional da Agricultura

## (FEIRA DO RIBATEJO)

A Comissão Executiva da III Feira Nacional de Agricultura — XIII Feira do Ribatejo — reunida após o encerramento do certame, para apreciação dos resultados obtidos, decidiu tornar público:

I — O seu agradecimento às entidades e pessoas que de qualquer modo colaboraram no empreendimento, consciente de que, sem o valioso auxílio provindo dos mais variados sectores, seria impossível levá-lo a cabo com êxito.

II — O seu agrado pela evolução ascensional da Feira, concretizada na ampliação da sua área, no aumento de representações nacionais e estrangeiras; na melhoria do aspecto geral dos Pavilhões e no aumento do número de visitantes, constatado em vários pontos de referência e inequivocamente confirmado pelo aumento de movimento dos Pavilhões destinados ao serviço de restaurante. Pretende-se sobretudo assinalar a evolução favorável registada nos hábitos de grande número de frequentadores da Feira que, agora, a não visitam somente para assistirem às diversões. Assim no presente ano, pôde verificar-se que, à mesma hora a que se realizavam espectáculos, era grande a afluência de pessoas nos Pavilhões da Agricultura, do Ultramar, dos Países estrangeiros, da Companhia das Lezírias, da Associação Central de Agricultura e outros Pavilhões de Lavradores, da F. N. A. T., das Pequenas Indústrias, etc. Não pode deixar de concluir-se que tal fenómeno — que estava precisamente nas ambições da organização — se deve, essencialmente, ao facto da Feira ter melhorado consideravelmente e possuir motivos dignos de atenta observação e, por isso, susceptíveis de reterem a atenção dos visitantes.

III — A sua satisfação por ter-se conseguido uma maior regularidade na afluência de visitantes ao longo dos 15 dias de duração do certame. Efectivamente, não só os três domingos registaram notáveis enchentes, como anteriormente acontecia, como ainda nos foi dado apreciar grande animação em muitos dias da semana. É certo que a coincidência com vários feriados contribuiu para tal, mas a elaboração do programa tendo em mira conseguir tal objectivo, certamente que também exerceu o seu benéfico efeito nesse sentido. Parece, pois, que este critério deve manter-se em relação às futuras realizações.

IV — O seu orgulho por ter podido realizar, a um nível que a todos surpreendeu, o I Concurso

Nacional de Equinos e a alegria de anunciar que as classificações obtidas constituíram inequívoca afirmação do nível excepcional da equinicultura portuguesa e foram recebidas pelos lavradores participantes com um espírito de compreensão digno de particular louvor.

V — O seu prazer em colocar à disposição da cidade e da região dois recintos apropriados à realização de manifestações culturais, desportivas, recreativas, caritativas ou de qualquer natureza que possa contribuir para o prestígio e engrandecimento de Santarém e do Ribatejo.

Efectivamente, tanto a Casa do Campino como o sector do Pavilhão da Agricultura onde figurava a Exposição do Ultramar — este totalmente coberto e vedado lateralmente — podem ser cedidos gratuitamente para realizações cujo objectivo não seja de natureza lucrativa e alagados para empreendimentos em que o seu fim se compatibilize por igual, com a valorização regional.

VI — Finalmente, na ânsia de se melhorar um certame que, felizmente não tem cessado de se engrandecer (mas que se ambiciona melhorar cada vez mais), afirma-se o desejo de que, com a devida antecedência, sejam proporcionadas sugestões, como forma construtiva de cada um contribuir para um empreendimento que não enjeita — antes deseja — a colaboração de todos quantos queiram ajudá-lo a valorizar-se.

## Feira de Hanover

A feira de Hanover, um dos maiores certames mundiais do género, que recentemente encerrou as suas portas, apresentou, este ano, uma inovação verdadeiramente curiosa: os caminhos de ferro federais criaram um serviço especial de comboios rápidos que circulavam directamente entre as principais cidades da Alemanha e a estação especialmente instalada no recinto da feira. Para isso, foram aí colocadas 10 gares, que recebiam constantemente os comboios extraordinários vindos não só de toda a Alemanha como também do estrangeiro, nomeadamente da Holanda, Dinamarca, Suécia, França e Suíça. Estes últimos comboios, apetrechados das respectivas carruagens-cama, foram utilizados como «hotéis-rolantes», garantindo, assim, o alojamento dos seus passageiros durante o período do já famoso certame de Hanover.



## Caminhos de Ferro do Ultramar A CP e a Renovação do seu Material Ferroviário

KINSHASA, 5 — O Governo congolês, em comunicação divulgada hoje, informa que o Congo continuará a utilizar-se do caminho de ferro de Benguela para os movimentos de importação e exportação, modificando assim a sua anterior decisão de acabar com o envio do cobre para exportação através do porto angolano do Lobito.

O mês passado, informadores governamentais disseram que o Congo tencionava deixar de utilizar aquele caminho de ferro e o porto angolano do Lobito a favor de vias de transporte exclusivamente congolezas, quer fluviais quer ferroviárias.

Não foi dada qualquer explicação dos motivos desta mudança de planos.

Os peritos em transportes afirmam que a alteração não era viável visto o porto Francqui — um dos mais importantes do rio Zaire — se encontrar já superlotado.

Presentemente, o Congo exporta mensalmente, através de Angola, 540 mil toneladas dos seus produtos. Há pouco foram também assinados acordos com a Zâmbia para este país exportar parte do seu cobre pelo caminho de ferro de Benguela.

### ATENÇÃO!

#### Um novo jornal ilustrado de Gentil Marques

Dirigido pelo ilustre escritor e jornalista Gentil Marques e tendo como editor o conhecido industrial João Henriques — vai iniciar a sua publicação, muito em breve, um novo jornal ilustrado que se intitula «ATENÇÃO» e que se destina abertamente a chamar a atenção de toda a gente para os grandes problemas actuais da vida e do mundo.

O jornal ilustrado «ATENÇÃO», que manterá secções para todos os gostos — desde os artigos de doutrina, crítica e ensaio até às crónicas de espectáculos e desporto, desde as páginas especializadas até ao noticiário de interesse genérico — será editado por SCALA (Sociedade Cooperativa de Actividades Literárias e Artísticas, S. A. C. R. L.).

O preço avulso de cada exemplar (com 12 páginas a 2 cores, todo impresso pelos mais modernos processos de offset) será de 1\$50 para os sócios da SCALA e de 2\$50 para os não-sócios, havendo condições especiais de assinatura em ambos os casos.

*Todos os esclarecimentos podem ser solicitados desde já para SCALA — Apartado 2511 — Lisboa, ou directamente pelo telefone 723096.*

No prosseguimento da sua política de modernização do material ferroviário, a C. P. encomendou à indústria nacional o fornecimento de 59 carruagens de aço inoxidável, num montante de 156 000 contos. Esta encomenda faz parte de um plano muito mais vasto de aquisição de carruagens, que se espera executar no período do III Plano de Fomento.

Na realidade, não só haverá que pôr de lado uma parte importante das velhas carruagens de madeira (ainda estão a circular cerca de 400), mas também se terá de fazer face à procura de transporte de passageiros, que tem crescido muito rapidamente nos últimos anos.

As carruagens agora encomendadas são de 2.<sup>a</sup> classe, tipo X/U. I. C., destinadas, portanto, a proporcionar uma melhoria de serviço aos utentes de recursos mais modestos. Quarenta dessas carruagens serão do tipo salão e destinam-se ao serviço interno; as restantes dezanove serão compartimentadas e destinam-se ao tráfego internacional que, como se sabe, tem aumentado extraordinariamente, nos últimos anos.

As carruagens vão ser construídas na SORE-FAME, estando prevista a utilização dos recursos nacionais (materiais e mão-de-obra) num valor superior a 70 por cento da importância do contrato. O financiamento da encomenda é efectuado através de obrigações a tomar pelas instituições de Previdência, durante três anos, segundo um plano aprovado pelo Conselho de Ministros para os Assuntos Económicos, a que se soma um crédito externo obtido por intermédio da EUROFIMA (sociedade internacional destinada a financiar investimentos de material circulante ferroviário). O Banco de Fomento também intervém no financiamento, pois possibilita a liquidação diferida da C. P. à SORE-FAME de uma fracção da sua encomenda.

*Valor do contrato: 156 mil contos*

Na sala do conselho de administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, efectuou-se, no dia 8 de Junho, a assinatura deste importante contrato, que representa mais um passo na melhoria dos caminhos de ferro do Continente. Prevê-se que estas carruagens comecem a entrar em serviço a partir de Novembro do próximo ano.



# A C. P. vai renovar a rede ferroviária

A administração da C. P. está no firme propósito de renovar toda a rede ferroviária nacional, nos moldes modernos.

Com vista a esse objectivo a C. P. abriu um concurso entre casas da especialidade para a execução de uma «1.ª fase» de trabalhos comportando a renovação de cerca de 800 quilómetros, com carril de 54 kg., tipo U. I. C., abrangendo as linhas do Norte, de cintura (Campolide a Braço de Prata), de Sintra, do Douro (Ermezinde ao Marco), do Minho (Contumil a Nine), do Leste (Entroncamento a Abrantes), do Oeste (Cacém a Caldas da Rainha) e Ramal de Alfarelos e bem assim a depuração, com recarga de balastro, em mais de 400 quilómetros de outras linhas que carecem de ser melhoradas.

Trata-se de um concurso limitado em que logo de início foram consultadas nove grandes empresas, mas a que tiveram acesso mais dez casas da especialidade que no decurso da primeira parte do prazo concedido manifestaram o desejo de também serem consultadas.

Ontem à tarde, na sala do conselho de administração, houve uma importante reunião para abertura das propostas. Estavam presentes os srs. Engs. Costa Macedo, administrador da C. P.; Borges d'Almeida, Alves Ribeiro, Valério Vicente, da comissão de estudos; Dr. Gonçalves Henriques, dos Serviços de Contabilidade e Finanças; João Bruges de Oliveira, chefe de Secretaria e informação, e os respectivos concorrentes, que para esse efeito foram convidados, que se apresentaram em elevado número.

Antes de se iniciar a abertura das propostas, o sr. Eng. Costa Macedo proferiu algumas palavras para agradecer a presença das pessoas que ali se

encontravam, incluindo os representantes da Imprensa. Disse que não era fácil a empresa que ia seguir-se mas esperava que todos os presentes compreendessem as dificuldades que iam ser encontradas, no decorrer da abertura das propostas apresentadas, pela especialização de tais propostas, que devem incluir hipóteses de financiamento.

Seguidamente foram abertas as propostas das seguintes empresas:

Empresa Nacional de Equipamentos, Lda.; Ferrovias & Siderurgia; Societé Parisienne pour l'Industrie Electrique; Sogel — Mitchell; SOMAFEL — Sociedade de Materiais Ferroviários, Lda., Societé des Entreprises A. DEHE & Cie, e a Societé des Entreprises de Travaux Publics André BORIE; SOMAPRE — Sociedade de Materiais Pré-esforçados, S. A. R. L.; Vias y Construcciones, S. A.

O resultado deste concurso não será conhecido tão cedo, dado que as propostas, pela complexidade dos trabalhos e demais aspectos, designadamente os que dizem respeito ao financiamento e à protecção à indústria nacional, carecem de uma cuidadosa análise.

*De «A Voz», de 17 de Junho*

## Srs. Ferroviários:

Para a compra de vossos Fatos, sobretudoos, casacos de senhora, etc.

PEÇAM AMOSTRAS PELO CORREIO A

**MANUEL MONTEIRO**  
**LANIFICIOS**  
**COVILHÃ**

DESCONTOS MUITO ESPECIAIS



## Vida Ferroviária A Exposição - Feira de Bulavaio

O Clube Ferroviário de Portugal — segundo lemos no «Boletim da C. P.» — inaugurou no dia 17 de Abril do ano corrente, junto à estação marítima de Alcântara, o seu novo Posto Náutico tendo também dado início às regatas referentes à abertura da época, Dia dos Juvenis, de cuja organização fora incumbido pela Federação Portuguesa de Remo.

—Foram eleitos os novos corpos gerentes, para o ano corrente, do Instituto dos Ferroviários do Sul e Sueste; *Assembleia geral*, sr. Joaquim Simplicio Júnior, chefe da circunscrição reformado;  *direcção*, sr. Fernando Canhão, agente comercial principal reformado;  *conselho fiscal*; sr. António Claudino Pereira, chefe de escritório da Administração; e Junta Consultiva, sr. Lopo de Aguiar Viana, agente técnico de engenharia, inspector da 3.ª zona regional do Barreiro.

—O sr. eng. António da Costa Macedo, ilustre administrador da C. P. tomou parte, em 5 e 6 de Maio findo, na 17.ª Reunião do Comité de Direcção das Relações Públicas do CIPUE; que se realizou em Viena.

—Em missão de serviço, esteve em Karlsruhe, na Alemanha, de 16 a 21 de Maio último, o chefe do escritório do tráfego internacional, sr. José de Castro Bizarro. Estudou com os directores comerciais dos Caminhos de Ferro da Alemanha Federal (D. E.) as bases para o estudo de uma tarifa directa de mercadorias entre Portugal e a Alemanha.

—Como representantes da C. P., assistiram à reunião das 1.ª, 2.ª e 3.ª Comissões da União Internacional dos Caminhos de Ferro, que se realizou em Bruxelas, de 1 a 9 de Julho, os srs. drs. Gonçalves Henriques, chefe dos Serviços da Contabilidade e Finanças, e Carlos Albuquerque, chefe do Serviço Comercial e do Tráfego.

## Turistas nos Açores

### Dois notáveis artistas italianos no Vale das Furnas

Encontram-se nas Furnas, Ilha de S. Miguel, dois artistas famosos do Teatro italiano: Anna Proclemer, tida como a maior actriz teatral da Europa, e o actor Giorgio Albertazzi, que escolheram a «Ilha Verde» para gozo das suas férias. Hospedaram-se no magnífico Hotel «Terra Nostra». A visita dos dois notáveis artistas, lemos no «Diário dos Açores», donde reproduzimos esta notícia, é uma reconfortante certeza de que, enfim, o nome dos Açores vai firmando lugar nos meios do turismo mundial.

### Contou, mais uma vez, com a presença do Pavilhão de Moçambique

Do magnífico «Boletim» editado pelos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, do mês de Abril, recortamos a seguinte notícia:

«Foi inaugurada este mês, conforme estava previsto, a Central Africa Trade Fair de Bulavaio, e, como nos anos anteriores, ali está o Pavilhão de Moçambique, construído pelos C. F. M. em 1960.

A Feira apresenta em 1966 características um tanto diferentes das que nos habituámos a ver, justificadas pela maior ocupação de produtos rodésianos, na falta de alguns países que este ano não se fizeram representar.

Não perdeu no entanto nada do seu aspecto, que tem sempre melhorado desde a primeira Feira em 1960.

Tal como sempre, nos jardins da casa do seu Agente Comercial em Bulavaio, foi oferecido pelos C. F. M. um jantar-volante, que manteve, como a tradição já consagrou, o mesmo nível de reunião de alta elegância e juntou as mais destacadas individualidades daquela cidade, ligadas às actividades portuárias e ferroviárias ou seus utentes.

De Lourenço Marques, para assistirem a essa elegante reunião, seguiram em avião especial o director dos Serviços dos Portos e Caminhos de Ferro engenheiro Fernando Seixas, os membros do Conselho de Administração, engenheiro Manuel Aroso, dr. Gonçalo Mesquitela, engenheiro Almeida Teixeira, Director da D. E. T. A. tenente-coronel Silva Pais, todos acompanhados das respectivas esposas e os representantes da TV, R. C. M., «Notícias», «Diário» de Lourenço Marques, «Visor de Moçambique», «Diário de Moçambique», «Actualidades de Moçambique» e «Tribuna», respectivamente, João Terramoto, António Rafael, Carlos Alberto, Amparo Baptista, Courinha Ramos, Ferreira Simões, Augusto dos Santos e Maria Ângela Caires Fernandes.

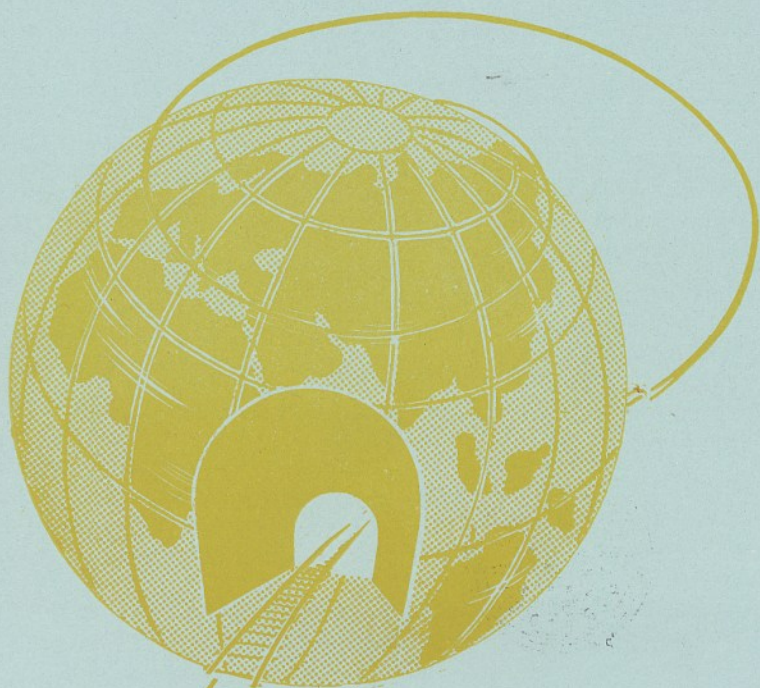
No mesmo avião seguiram ainda os srs. engenheiros Fernando Frade e Telles Manso de Carvalho, Francisco Vicente Coelho, José Rodrigues de Melo e António Martins dos Santos.

O Pavilhão de Moçambique, tal como também tem sucedido desde a sua construção, despertou o maior interesse nos visitantes.»

### «La Vie du Rail»

O grande semanário «La Vie du Rail», receberá oficialmente o assinante n.º 250 000, na Casa de Raoul Dautry, rua Brâguet, Paris (11.ª). Estarão presentes, na recepção, o presidente da Federação Nacional da Imprensa, Francis M. E. Amaury e M. Jean Guahenn, da Academia Francesa.





O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA

**BENZO-DIACOL**  
VENCE A TOSSE