

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P P C 32 01 58 — DIRECÇÃO: 32 75 20

Correspondente em Madrid: ANTONIO 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 Trans-
portes 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 ALVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

Assinaturas:

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

REVISTA QUINZENAL



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO:

Dr. MANUEL BUSQUETS DE AGUILAR
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSARIO
J. GUERRA MAIO
MARIO 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

| | |
|--|-----|
| Aspectos Económicos da Substituição duma via Férrea pela técnica automóvel | 201 |
| O Relatório da Sociedade Estoril | 202 |
| A obra social dos Caminhos de Ferro de Moçambique | 203 |
| A Ponte de Lisboa | 205 |
| Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal | 207 |
| Serviço automático de propaganda em Stuttgart | 209 |
| Curiosidade Ferroviária na Feira de Hanover | 209 |
| O Transporte ferroviário é gratuito | 209 |
| Os Caminhos de Ferro na Hora da Europa | 209 |
| Onze Milhões a população de Tóquio | 209 |
| Cartazes de Turismo — a Ilha da Madeira | 209 |
| Parte Oficial | 210 |
| 3 Visitantes ilustres em Moçambique | 211 |
| Ponte sobre o Tejo | 211 |
| O Ministro do Turismo da Africa do Sul visitou Portugal | 212 |
| Vida Literária | 213 |
| Publicações Recebidas | 214 |

NA CAPA

A PONTE DA ARRÁBIDA

Título de glória da Engenharia Portuguesa é também um título de orgulho da capital nortenha.

nota de abertura

Encerra-se no dia 31 de Agosto o prazo para a entrega dos originais concorrentes ao 38.º Concurso de Literatura Ultramarina, promovido pela Agência-Geral do Ultramar.

Destinado aos autores portugueses de trabalhos directamente relacionados com as realidades e os processos da vida nos territórios portugueses de além-mar, este concurso engloba as modalidades de poesia, ensaio (sociológico, etnográfico ou de temas relacionados com o conhecimento do homem), novelística (conto, novela ou romance) e história. Para as três primeiras modalidades foram estabelecidos prémios no valor de dez mil escudos e para a quarta no de quinze mil.

O XXXVIII CONCURSO DE LITERATURA ULTRAMARINA

Os autores devem enviar ao organismo promotor do concurso, dez exemplares de cada obra concorrente, caso esta esteja já publicada, ou sete dactilografados, se for ainda inédita, acompanhados de uma carta dirigida ao Agente-Geral do Ultramar, em que conste o seu nome, morada e modalidade a que concorre. Não serão admitidas obras que tenham sido apresentadas a concursos anteriores; as que tenham sido publicadas mais de dois anos antes da abertura do presente concurso; e as que revelem sectarismo político ou se mostrem contrárias ao interesse nacional.

MUITO se tem falado e escrito acerca deste assunto mas pouco se tem feito. O problema é delicado e não pode ser encarado de ânimo leve. Tem vários aspectos que é preciso considerar.

Se uma linha férrea não é rendável há pura e simplesmente que levantá-la? Não, pois antes de tal medida há que encarar-se os vários aspectos técnico-económicos que uma tal resolução pode apresentar,

Aspectos Económicos da Substituição duma via férrea pela técnica automóvel

Pelo Eng. LUÍS DA COSTA

como por exemplo métodos de exploração económica, supressão de determinadas estações, de serviços de mercadorias ou passageiros, etc.

Da supressão de certas estações pode resultar que a linha equilibre a sua exploração, o mesmo sucedendo com a supressão de determinados serviços. É uma questão que não pode apenas ser encarada dentro da economia do caminho de ferro pois o reflexo social não pode deixar de ser considerado.

É preciso notar que o caminho de ferro está sujeito a obrigações a que os transportes rodoviários praticamente não são obrigados. Haverá portanto que libertar o caminho de ferro dessas obrigações (obrigações de transportar e de explorar) ou impô-las aos outros modos de transporte, o que na prática se torna difícil observar.

No caso de uma linha suprimida, em parte, ou no total da sua exploração, a empresa ferroviária terá que assegurar os transportes no percurso dessa linha.

Há diferentes formas de o fazer: ou o caminho de ferro utiliza os seus próprios meios de transporte rodoviário, ou cria filiais para executar este transporte, ou pode ainda fazer contratos com empresas rodoviárias já existentes.

Todas estas soluções têm vantagens e inconvenientes, pelo que se torna necessário um estudo profundo para averiguar qual será a solução economicamente mais viável.

O tráfego de mercadorias pode apresentar certas melhorias com a substituição, a qual permitirá executar transportes de porta a porta na região da linha encerrada.

Quanto ao tráfego de passageiros, a substituição pode assegurar o mesmo transporte que era assegurado pelo caminho de ferro e ainda mais facilmente adaptar os transportes às necessidades locais. O bo-

riário dos comboios não pode tão facilmente adaptar-se a essas necessidades.

A substituição começa a ser sedutora por várias circunstâncias, entre elas o facto das características técnicas e de exploração e as vantagens do tráfego rodoviário permitirem uma fácil adaptação às necessidades do utente. A diferença dos sistemas tarifários ferroviários e rodoviários também muitas vezes levam a aumentar a tendência para a utilização do transporte rodoviário. Outras causas contribuem para o aumento dessa tendência e entre elas podemos citar o permitir o transporte de porta a porta, já atrás citado, a vantagem que respeita ao sistema tarifário, como ainda, ao contrário do que se processa com o caminho de ferro, a formação das tarifas ser baseada na rentabilidade dos transportes, ainda amarrados a um sistema tarifário que serve de instrumento à política dos Estados, principalmente no que respeita a tarifas de carácter social.

Já tenho tido várias oportunidades de expor o meu pensamento a este respeito não só na imprensa como também numa comunicação apresentada no 1.º Colóquio Nacional de Transportes.

O estabelecimento dos sistemas tarifários dos dois meios de transporte deve ser feito na mesma base, de modo a equilibrar as condições económicas da fixação dos preços dos diferentes modos de transporte.

O sistema utilizado pelo caminho de ferro para a fixação dos preços de transporte não permitirá nunca ao caminho de ferro adaptar as receitas às despesas, o que cada vez mais faz afectar a sua situação económica.

Estamos a afastarmo-nos um pouco do assunto que vimos tratando por virtude da sua interligação com outros de carácter económico que não podem ser

(Continua na pág. 204)

Relatório da

Embora um pouco tardiamente vou ocupar-me do Relatório da Sociedade Estoril referente ao exercício de 1965, que a assembleia geral de 30 de Março de 1966 aprovou.

Documento sucinto e bem apresentado, a sua leitura provoca interesse, pois devido ao decreto-lei de 1951 estabeleceu-se a concessão única de todos os caminhos de ferro do continente português à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, mas a exploração da linha de Cascais continuou entregue à Sociedade Estoril, como já o estava desde 1918. Parece que houve negociações em 1946 para a Companhia Portuguesa retomar a exploração da linha de Cascais, porém não devem ter dado resultado, pois a Sociedade Estoril continua a subsistir até 1977.

Trata-se de uma empresa que possui a simpatia do público, possivelmente por sempre ter sabido atraí-lo com boas composições, horários favoráveis, e assinaturas vantajosas, como também por se referir à zona de maior interesse turístico de Portugal e que estabelece a ligação entre Lisboa e o mar. No Verão o serviço atinge uma intensidade que honra a empresa.

Observando o Relatório o primeiro facto que há a destacar é o das contas apresentarem um saldo disponível de 2.594.534\$30, enquanto no exercício de 1964 era de 1.383.274\$76, aumentando assim num ano em 1.211.260\$54, resultado a todos os títulos digno de admiração numa época em que os caminhos de ferro nem sempre dão lucro, mas importantes prejuízos, enquanto a sociedade Estoril consegue de ano para ano aumentar o saldo numa linha quase unicamente de serviço de passageiros, contrariando assim o antigo princípio ferroviário de que o lucro não está no tráfego de passageiros mas no transporte de mercadorias.

O número de passageiros elevou-se com relação ao ano anterior em 8% ou seja um total de 33 milhões, mostrando que a procura ferroviária continua numa zona de pessoas abastadas, onde não faltam os possuidores de automóveis. Mostra este facto que é possível a coordenação dos transportes em benefício de todos, e que não tem de existir luta entre a estrada e o carril desde que ambos saibam cumprir a sua missão. Aumentou o número de passageiros de primeira classe, o que é sempre vantajoso, embora o Relatório atenuo o facto com a indicação de que os utentes eram portadores de assinaturas em vez de bilhetes. Acontecimento absolutamente natural, que prova quanto a tarifa de assinaturas é absolutamente be-

néfica e que cumpre conservar ou melhorá-la sendo possível.

Refere o Relatório que em cinco anos, de 1961 a 1965, dobrou o número de viagens por assinatura as quais dizem respeito aos utentes que viajam todos os dias e nas horas de maior concorrência, agravando-se a situação na parte da manhã dos dias úteis. Obriga isso à existência de importante material que fica sem utilização durante vinte e duas horas, pois em duas horas diárias o aproveitamento é total.

Um caso semelhante se dá no tráfego dos arredores de Paris em que as composições circulam a determinadas horas com um intervalo de quatro minutos, chegando por vezes a reduzir-se para dois minutos, serviço admirável de perfeição técnica e de cuidadosa sinalização com exatidão matemática no cumprimento dos horários, não fosse esse um princípio fundamental dos caminhos de ferro franceses. Quero recordar, a propósito do referido, que num ano a soma total de atraso dos combóios em França foi de dezoito minutos e a culpa pertenceu às ligações internacionais, assim como o máximo que um combóio pode chegar adiantado a uma estação é de três minutos. Quer dizer nos caminhos de ferro franceses o que interessa não é o atraso que se considera inadmissível, mas sim não abusar da velocidade com detrimento da segurança.

Para resolver o problema do excesso de público, propõe o Relatório uma solução a longo prazo, com a qual não concordo, e prevista para o fim do arrendamento, pelo que, por esse motivo, não tem de momento qualquer interesse como acentua o próprio Relatório.

É de aplaudir a encomenda que a Sociedade Estoril vai fazer de mais 24 carruagens, de modo a melhor servir o público, e montar uma terceira estação terminus em S. Pedro. O material que actualmente circula na linha de Cascais é francamente bom, sendo difícil encontrar melhor nos caminhos de ferro dos outros países, e de fabrico nacional na sua totalidade, segundo julgo.

O contrato de arrendamento da linha de Cascais, efectuado pela Companhia Portuguesa à Sociedade Estoril, termina em 1977, tendo as instalações e o material circulante que estar totalmente amortizado,

(Continua na pág. 212)

Sociedade Estoril

REFERENTE AO EXERCÍCIO DE 1965

A obra social dos Caminhos de Ferro

Entre as múltiplas responsabilidades da Administração dos Portos e Caminhos de Ferro a menor não é, certamente, a de cuidar da saúde, bem-estar e até da higiene e cultura dos milhares de indivíduos que emprega, desde o mais humilde dos trabalhadores braçais até ao mais categorizado funcionário. Trata-se dum sector tão importante quanto é certo que a acção dos serviços abarca todo o território da Província, desde as terras baixas da orla marítima até às inhóspitas regiões do interior, e o pessoal empregado nas suas actividades tem de manter em funcionamento a enorme máquina que lhe está confiada, a todas as horas do dia ou da noite, chova ou faça sol.

Por esse motivo, a acção social dos CFM tanto se desenvolve directamente, por intermédio dos seus vários órgãos de actividade específica, como por intermédio de associações regionais de natureza desportiva, recreativa ou cultural, vazadas em moldes clubistas de livre iniciativa, cujos corpos dirigentes são eleitos, em obediência às prescrições dos respectivos estatutos, de entre o pessoal ferroviário pertencente às mais diversas camadas sociais.

Na acção social directa estão compreendidos os serviços de assistência ao pessoal menos evoluído, trabalhando sob contrato livre, bem como os serviços de previdência social, extensivos estes a todo o pessoal que aos mesmos deseje associar-se.

A assistência ao trabalhador engloba facilidades habitacionais, de higiene, de alimentação, espirituais e recreativas. Para esse efeito foram construídas modelares pousadas cuja concepção excede largamente todas as exigências da legislação moçambicana sobre as condições mínimas a oferecer a jornalheiros, aliás considerada tão actualizada quanto generosa. Tais pousadas foram já construídas nos principais centros ferroviários da Província, consoante as necessidades e na medida das disponibilidades financeiras, e são hoje uma preocupação com que se conta em quaisquer novos planos de obras.

Essas pousadas permitem aos CFM oferecer alojamento gratuito aos trabalhadores, incluindo camas e cobertores. Nas mesmas pousadas são-lhes servidas refeições em espaçosos e higiénicos refeitórios. A comida é confeccionada em cozinhas muito limpas, providas de painéis a vapor, e a lavagem das louças é feita por meio de poderosas autoclaves, o que assegura uma perfeita assepsia.

Além disso, a saúde dos trabalhadores é vigiada de perto por um corpo clínico, sendo assegurada não só a assistência médica como farmacéutica, com gratuidade de todos os medicamentos consumidos. Para

DE

MOÇAMBIQUE

os doentes existem espaçosas e asseadas enfermarias, assistidas pelo respectivo corpo de enfermagem.

No âmbito da instrução funcionam aulas que habilitam para o exame da 4.^a classe, prestando-se igualmente assistência religiosa e promovendo-se palestras culturais por meio de serviços próprios, organizados para o fim em vista.

Também neste sector não foi descuidado o aspecto recreativo e desportivo, para o que existem pequenos campos de jogos, etc., etc.

Ao longo das linhas férreas a assistência ao trabalhador está a desenvolver-se segundo um vasto programa que inclui a construção de acampamentos de alvenaria e prevê os indispensáveis requisitos de comodidade e conforto, não faltando água e luz. Também se têm construído centenas de casas de alvenaria independentes, escalonadas de acordo com as divisões administrativas das linhas respectivas. Para o pessoal colocado longe dos principais centros costeiros, o facto de ter direito a alojamento gratuito, com as indispensáveis condições de conforto e higiene representa uma valiosíssima regalia.

As principais pousadas para trabalhadores foram construídas para o pessoal que trabalha nos portos de Lourenço Marques e da Beira. Mas ao longo das suas sedes de exploração, os CFM possuem já para cima de 2500 habitações, que são distribuídas sem qualquer espécie de discriminação, atendendo-se apenas às necessidades do agregado familiar daqueles que as recebem.

Os serviços de previdência social funcionam segundo um programa de auxílio mútuo organizado pela «Lutuosa dos Ferroviários», cuja administração e orgânica são superintendidas por pessoal da Administração. Essa lutuosa, que actualmente possui cerca de 600 associados, funciona com um mínimo de formalidades. Verificado o óbito de qualquer associado, a viúva ou os beneficiários do seguro recebem, sem complicações de orgânica, um subsídio de luto e auxílio, cujo montante depende do número de sócios. O subsídio regula por 140 contos.

O Clube Ferroviário de Moçambique é o órgão através do qual se desenvolve a acção social no âm-

bito do desporto, do recreio e da cultura. Com sede em Lourenço Marques, em todos os centros onde a concentração de ferroviários o justifica, foram criadas delegações. É evidente que a sede, não só porque fica na Capital como ainda porque dispõe da mais numerosa massa associativa, é o departamento de maior projecção. Possui secções de atletismo, andebol, automobilismo, basquetebol, bilhar, ciclismo, futebol, ginástica educativa e aplicada, ao hóquei em patins, patinagem, ténis de mesa, ténis de campo, tiro, voleibol, música, teatro e cinema. Nas delegações, como é evidente, as actividades de cada uma estão em relação com a importância do local onde existem e, conseqüentemente, do número de associados.

Paralelamente, o «Ferroviário» — como é conhecido — mantém seis escolas de instrução primária, uma escola de música, aulas de patinagem artística e aulas de ginástica rítmica para raparigas, possuindo também um grande ginásio completamente apetrechado.

Em Lourenço Marques tem em construção um estádio com capacidade para 30 000 espectadores, o qual será dotado de dois relvados para futebol, um dos quais para treinos, pistas para ciclismo, atletismo, etc.

Vem a propósito dizer aqui que o Clube Ferroviário de Moçambique, representando pela equipa da sede, já foi campeão nacional de hóquei em patins, modalidade desportiva que muito tem contribuído para a universalidade do nosso País no mundo dos

desportos.

Sempre com vista ao desenvolvimento físico e saúde da família ferroviária, a Administração dos CFM dispõe ainda de uma esplêndida estância balnear na praia do Bilene, situada 200 quilómetros ao norte de Lourenço Marques, destinada a facilitar às famílias dos ferroviários e sócios dos clubes ferroviários, nomeadamente às crianças, uma época de praia. Essa estância possui 26 re idências de três tipos, um centro náutico, um pavilhão para a guarda de barcos e motores, uma oficina para construção de barcos, um posto médico, um espaço restaurante, uma esplanada devidamente pavimentada, abastecimento de água próprio, uma central eléctrica e respectiva rede, comunicações telefónicas, três re idências para o pessoal encarregado do funcionamento do núcleo balnear, ruas asfaltadas e esgotos para as águas das chuvas, vários barcos de vela e de recreio, um campo de ténis cimentado, um parque infantil, etc., etc.

Tem sido sempre orientação da Administração dos CFM encorajar o seu pessoal, através dos diversos clubes ferroviários, a promover o seu bem-estar e dos seus, cultivando o corpo e o espírito. Os benefícios colhidos dessas actividades circunferroviárias são enormes e tão evidentes que despropositado seria citá-los aqui. É uma acção que se mantém cada vez mais intensa e frutuosa graças ao inteligente aproveitamento da iniciativa pessoal dentro do colectivo, onde os dirigentes são livremente eleitos e onde os melhores têm mostrado e continuarão mostrando de quanto são capazes, em benefício de todos.

Aspectos Económicos da Substituição duma via Férrea pela técnica automóvel

(CONTINUAÇÃO DA PAG. 3)

menosprezados. Mas era necessário este desvio.

Não podemos pensar, de ânimo leve, na substituição duma linha deficitária pelo transporte rodoviário, porque pode acontecer que o serviço rodoviário de substituição a estabelecer, torne a exploração mais onerosa do que a que estava a ser feita pelo caminho de ferro. Haverá que em primeiro lugar fazer as várias tentativas de que atrás falámos e averiguar cuidadosamente os resultados das tentativas.

Não podemos perder de vista que o tráfego que era satisfeito pela linha a substituir não deve ser perdido pela linha onde aquela entrancava.

Deve-se ter ainda em conta que o tráfego local que era servido por aquela linha deverá continuar a ser satisfeito.

Por todos estes motivos qualquer encerramento de linha férrea julgada deficitária deve ser precedido dum estudo económico profundo a fim de se averiguar do resultado e consequência de todas as hipóteses

que possam ser postas, sendo portanto necessário que um estudo daquela natureza seja feito para cada caso e não um estudo generalizado de aplicação geral.

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

A PONTE DE LISBOA

vem a ser a maior ponte suspensa do Mundo
para um tráfego misto ferroviário e rodoviário

Declarou o Eng.º Canto Moniz

Na conferência de Imprensa, realizada no Gabinete da Ponte, presidida pelo ilustre Eng.º Canto Moniz, ladeado pelo sr. Dr. Caetano de Carvalho, que representava o secretário nacional da Informação, pelos mais representativos elementos técnicos do Gabinete da Ponte sobre o Tejo — Eng.º Sousa Carneiro, subdirector, e Eng.º Manuel Pinto Serrão, Guerra Pontes e Sabino Sequeira, chefes dos sectores de acessos, «contrôles» e ensaios e estruturas, respectivamente, e ainda pelo sr. Frank Highly e outros representantes da firma adjudicatária da obra, a United States Steel International (New York) Inc.

O sr. Eng.º Canto Moniz leu uma declaração acerca da visita pré-inaugural dos jornalistas, na qual afirmou: «A construção da ponte sobre o Tejo é um acontecimento notável na vida nacional, que não só tem repercussão interna, como internacional. De facto esta grandiosa obra representa uma necessidade para a valorização do País, reconhecida há quase uma centena de anos e cuja satisfação tem ocupado técnicos, economistas e financeiros de várias nacionalidades.

Por outro lado, acentuou, que «a grandeza da obra, no seu aspecto físico e no investimento que representa, confere-lhe posição entre as mais notáveis obras de engenharia de todos os tempos. É a ponte sobre o Tejo a maior obra do género que se construiu fora dos Estados Unidos da América, nação que continua a ser pioneira na construção das grandes

total da ponte, e seus acessos atingirá o valor de cerca de dois milhões e duzentos mil contos (o equivalente a cerca de 77 milhões de dólares), compreendendo-se neste custo a construção da ponte, do grande viaduto sobre a zona de Alcântara, os acessos rodoviários e dois túneis destinados, no futuro, à passagem do caminho de ferro sob o acesso sul e a praça de portagem, túneis estes cuja construção não estava prevista inicialmente.

«Uma realização desta importância — acrescentou — exige a utilização de grandes meios técnicos e financeiros que raramente se podem encontrar no mesmo País. Portanto, esta obra foi objecto de um concurso público internacional que muito interessou os meios técnicos e financeiros de vários países. Como se sabe, foram nesse concurso apresentadas quatro propostas concretas, tendo saído vitorioso dessa competição o grupo formado e chefiado pela grande empresa United States Steel International (New York) Inc., que centralizou toda a responsabilidade pela construção do empreendimento.

Uma obra que representa enorme progresso em relação às similares

Constitui aspecto notável desta obra, conforme também disse o sr. Eng.º Canto Moniz, o facto de ela ter sido objecto de um único contrato no valor inicial de 2 145 000 contos, pelo que se pode considerar um dos maiores contratos do Mundo para obras públicas — excluindo-se, naturalmente, as obras de interesse militar.

«Naturalmente — afirmou em seguida — que a firma adjudicatária teve de organizar o seu grupo de empresas colaboradoras e, no caso da ponte sobre o Tejo, chegaram a trabalhar directamente na obra 19 empresas, das quais 11 são portuguesas e tiveram a seu cargo a realização de partes muito importantes da obra.

É de destacar a grande competência da forma adjudicatária e das suas associações, pois foi levada ao cabo uma tarefa que obrigou a uma difícil coordenação no plano dos realizadores».

Referindo-se ao projecto, o sr. Eng.º Canto Moniz disse que ele «teve de obedecer a todas as especificações, muito

apertadas, que tinham sido definidas nos estudos dos técnicos portugueses e, embora se tivesse deixado liberdade aos concorrentes para apresentarem as suas próprias soluções, eles não podiam afastar-se do plano geral estabelecido. Foram autores do anteprojecto desta obra as firmas Steinman, Boynton, Gronquist & London, Consulting Engineers, para a construção da ponte suspensa, e a firma Tudor Engineering Company, para o projecto dos acessos rodoviários.

«Na passagem do anteprojecto para o projecto definitivo da obra — disse — houve uma estreita colaboração



Um aspecto da imponente Ponte Salazar

pontes suspensas. Considerando que a obra está concebida para mais tarde permitir a instalação de uma via férrea dupla electrificada, para comboios pesados, esta ponte vem a ser a maior ponte suspensa do Mundo para um tráfego misto ferroviário e rodoviário.

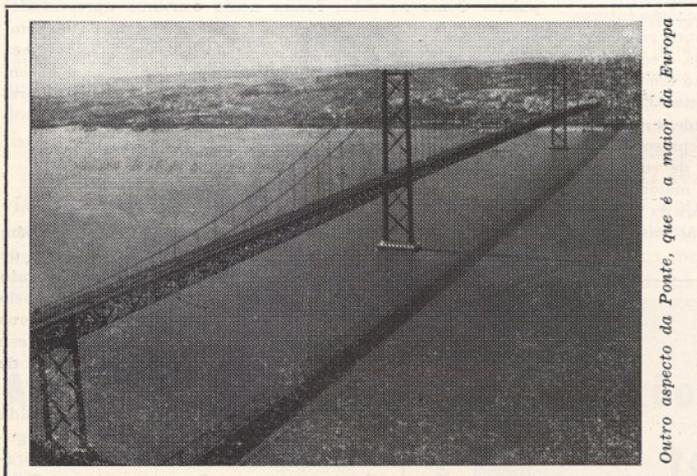
Dois milhões e duzentos mil contos foi o custo total da ponte e acessos

Informou, depois, o sr. Eng.º Canto Moniz, que o custo

entre os técnicos nacionais e os americanos, da qual resultou uma obra que apresenta muitos progressos em relação a obras similares anteriormente construídas, quer quanto a concepção, quer quanto a métodos de cálculo. É de destacar, neste momento, a valiosa participação, em grande parte dos estudos, dada pelo nosso Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

O financiamento da obra foi de fonte externa

Mais adiante, referindo-se ao financiamento da obra, de fonte externa, o director do Gabinete da Ponte recordou que esse financiamento foi assegurado por contratos com o Export-Import Bank, de Washington, para os encargos com os materiais, e equipamentos e serviços de proveniência dos Estados Unidos da América, e com os Bancos Seligman e Banque Francaise du Commerce Extérieur, de Paris, através da Compadec, para o financiamento dos encargos locais, este último contrato com a exigência de uma contrapartida de aquisições em igual valor dos países europeus. E esclareceu que, «pelos estudos de viabilidade financeira da obra apresentada nas previsões da evolução do tráfego e do custo do empreendimento, chegou-se à conclusão de que a obra deverá



Outro aspecto da Ponte, que é a maior da Europa

estar amortizada dentro de 20 anos a contar do termo da sua construção».

Por último, e antes de se referir a aspectos da exploração da ponte e de se colocar à disposição dos jornalistas para qualquer informação complementar, o sr. Eng.º Canto Moniz quis acentuar «a grande importância económica e social deste empreendimento, que está destinado a ter uma transcendente influência no desenvolvimento do Sul do País, que, naturalmente, será de maior relevo na chamada península de Setúbal».

Doze mil convidados assistirão à inauguração

Em resposta a pergunta de uma jornalista estrangeira, o sr. Eng.º Canto Moniz disse que o nome da ponte é segredo até ao dia da inauguração. Reconheceu que esse segredo é partilhado já por muita gente, mas acrescentou que, pela sua parte, não podia revelá-lo. E, sorrindo, afirmou:

— Só no dia do baptizado é que se põe o nome ao filho.

Respondendo a outra pergunta, disse que nas tribunas construídas para o acto inaugural há lugares para 12 000 pessoas, das quais 5000 terão lugares sentados e à sombra.

Presentes membros do governo de seis países

Acrescentou que, além do Governo Português, assistem à cerimónia inaugural, o General Munoz Grandes, vice-presidente do Governo de Espanha, o Primeiro-Ministro da Turquia, os Ministros das Obras Públicas da Espanha e do Brasil, os Ministros das Transportes da Áustria e da Alemanha Federal, o presidente do Expork Bank, de Washington, e outras personalidades estrangeiras.

O custo das cerimónias

— Quanto custam as cerimónias da inauguração? — quis saber um jornalista.

O sr. Eng.º Canto Moniz respondeu que poderia indiciar o custo das infra-estruturas para o acto inaugural e de alguns aspectos da organização, mas que os números que citasse não dariam uma ideia completa, visto que nas cerimónias colaboram organizações nacionais, oficiais e privadas, tanto da Metrópole como das províncias ultramarinas.

Esclarecendo outro jornalista, o director do Gabinete da Ponte afirmou que a prova de carga realizada há dias foi a maior que já se realizou no Mundo.

— Provocámos deformações na ponte que chegaram a atingir 3,10 metros, e verificou-se que a ponte se comporta de harmonia com os cálculos.

— Qual é a economia resultante da antecipação de seis meses na conclusão da ponte?

Respondeu o sr. Eng.º Canto Moniz:

— O maior benefício é do tempo ganho. Hoje, tempo vale mais do que dinheiro! Mas tendo em atenção o encurtamento do prazo dos juros do financiamento e a antecipação nas receitas da exploração, pode estimar-se em cerca de 80 a 90 mil contos a economia resultante da conclusão da obra seis meses antes do prazo.

Respondendo a uma nova pergunta, sublinhou o sr. Eng.º Canto Moniz que a ponte poderá ser utilizada simultaneamente, sem qualquer incompatibilidade, pelos autocarros da Carris e pelos veí-

culos das empresas de transportes rodoviários da outra margem.

Problema adicional é o da construção das instalações de camionagem. Segundo o engenheiro-director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo, os trabalhos de construção iniciaram-se dentro de pouco tempo, por forma a assegurar uma perfeita unidade no sentido de ligar o sistema de transportes na ponte com a rede urbana.

Outra pergunta referia-se às obras de acesso da Avenida de Berna à ponte: quanto tempo demorarão? O sr. Eng.º Canto Moniz, fazendo suas as afirmações do departamento camarário competente, declarou que as citadas obras estarão concluídas até ao fim do ano corrente. Não foi a Câmara Municipal de Lisboa que se atrasou, mas a ponte que se adiantou. E adiantou-se cerca de seis meses em relação ao termo inicialmente previsto.

Suscitou certa curiosidade a duração dos percursos. Assim, da Praça Marquês de Pombal à Costa da Caparica os automobilistas levarão apenas treze minutos. De Setúbal

(Continua na pág. 211)

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

hac C

Por EMILIO BARBOSA ESTACIO

NOTAS DIVERSAS

Em 31 de Dezembro de 1888 existiam em todo o mundo 571 771 Kms. de caminhos de ferro em exploração dos quais faziam parte 251 292 Kms. construídos pela República Norte Americana.

★ ★

Em 5 de Janeiro de 1889 foi autorizada a Companhia Real a abrir à circulação pública a parte do ramal de Alfarelos, não sendo autorizada a garantia de juro relativamente à 3.ª Secção da linha de Torres à Figueira da Foz e Alfarelos e no dia seguinte foi também autorizada a abertura à circulação pública do troço do caminho de ferro interno da Golegã, por Torres Novas a Alcanena e no dia 3 era aprovado o projecto de ligação directa do ramal de Alfarelos com a linha da Figueira.

Em 18 do mesmo mês de Janeiro foi aprovado o projecto de alargamento dos tabuleiros das pontes metálicas na linha de Leste e em 23 foi publicada uma Portaria determinando que a Fiscalização dos Caminhos de Ferro assentes sobre leitos de estradas ordinárias pertencesse aos Directores das Obras Públicas dos respectivos distritos.

★ ★

Em 20 de Fevereiro foi publicada a declaração sobre a interpretação de alguns dos artigos das Cláusulas e Condições Gerais de Empreitadas de Obras Públicas e em 21 foi ordenado que a fiscalização da construção de caminhos de ferro assentes sobre leitos de estradas ordinárias e cuja tracção não fosse animal, pertencesse exclusivamente aos factores das Obras Públicas dos respectivos Distritos.

Por Portaria de 6 de Fevereiro foi concedido aos oficiais combatentes e não combatentes fora do serviço, o desconto de 50% das Tarifas Gerais nos Caminhos de Ferro pelo que foram estabelecidas na mesma data as necessárias instruções e em 9 de Maio foi igualmente concedido este desconto aos oficiais da Armada.

Por Portaria de 12 de Abril foram resolvidas algumas dúvidas sobre as cláusulas e condições gerais das Empreitadas de Obras Públicas acima indicadas e por decreto de 24 do mesmo mês foi concedido às praças no gozo de licença, transporte no caminho de ferro com redução dos preços das tarifas.

Por Portaria de 3 de Junho, foi aberta à exploração pública a linha entre a estação da Amieira e a de Alfarelos, não sendo porém autorizada a aplicação da garantia de juro relativamente à 3.ª Secção de linhas de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarelos definida na alínea a) do artigo 28.º do contrato de 23 de Novembro de 1883, cuja liquidação seria contada desde a abertura à exploração desta parte do

referido ramal sem que estivessem concluídos todos os trabalhos de linha da ligação directa do ramal de Alfarelos com a linha da Figueira da Foz.

Em 18 de Junho foi estabelecido que fosse aplicada a garantia de juro de que trata o artigo 28.º já citado à extensão da referida linha de ligação do ramal de Alfarelos à Figueira da Foz, nos termos do disposto na Portaria de 3 d'aquêle mês e para a aplicação das tarifas entre Coimbra e Figueira da Foz se fizesse conta ao percurso pela linha acima designada logo que a mesma ligação fosse aberta à circulação.

Garantia de juro

Tendo a C. P. apresentado a conta da liquidação da garantia de juro relativamente à exploração das duas primeiras secções do caminho de ferro de Torres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarelos compreendidas entre Torres Vedras e Leiria durante o semestre decorrido de 1 de Janeiro a 30 de Junho de 1888, na importância de Esc. 28 977 655 réis e mostrando-se na mesma carta que o produto bruto quilométrico durante o referido semestre foi inferior ao mínimo necessário para que o Estado deixasse de contribuir para o máximo fixado pelo referido artigo 28.º foi ordenado o pagamento à mesma Companhia, como liquidação provisória, visto não estar ainda feita a medição rigorosa da linha e por encontro com a verba de 100 000 000 réis que a mesma Companhia teria de pagar ao Estado nos termos do art.º 29 do contrato referido, a mencionada garantia de 28 977 655 réis.

Ainda na mesma data foi ordenado igual pagamento relativo ao segundo semestre do mesmo ano e em 22 ainda do mesmo mês foi ordenado o pagamento de garantia de juro relativa às duas primeiras secções de caminho de ferro de Torres Vedras à Figueira da Foz e a Alfarelos.

Tendo a C. P. apresentado a conta da liquidação de garantia de juro relativa à exploração da parte da 3.ª Secção do Caminho de Ferro de Torres Vedras a Alfarelos compreendida entre Leiria, Figueira da Foz e Alfarelos, durante 23 dias de Junho, na importância de 26 862 000 réis, por se mostrar que o produto bruto quilométrico durante o referido período era inferior ao mínimo necessário para que o Estado deixasse de contribuir foi autorizado este pagamento.

Tendo igualmente sido apresentada a carta de liquidação de juro relativa à exploração das duas primeiras secções da linha de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarelos durante o semestre decorrido de 1 de Julho a 31 de Dezembro de 1889 na importância de 28 965 655 réis; e com referência à parte da 3.ª secção da mesma linha, durante o semestre referido na importância de 21 314 889 réis e mostrando-se da mesma conta que o produto bruto quilométrico foi igualmente inferior ao mínimo estabelecido para que o Es-

tado deixou de contribuir foi determinado o pagamento de 15 870 620 réis diferença entre a importância de garantia de juro liquidada relativamente às duas primeiras secções durante o período decorrido de 1 de Janeiro de 1888 e a quantia de 100 000 000 réis que a Companhia tinha de pagar ao Estado e que a verba de 21 314 889 réis relativa à parte da 3.ª secção ficasse para ser paga quando estivessem concluídos todos os trabalhos da linha de ligação directa do ramal de Alfarelos com a linha da Figueira da Foz em conformidade com o disposto na Portaria de 3 de Junho de 1889.

★ ★

Em 25 de Julho foi publicado o quadro do pessoal da Fiscalização do Caminho de ferro do Oeste.

★ ★

Em 30 de Julho de 1890 foi aprovado o entroncamento do caminho de ferro de Vendas Novas e Santarém com a linha de Leste, na estação de Sant'ana, marcado no projecto da variante datado de 24 de Março, apresentado pela Companhia de Caminhos de Ferro Meridionais, aprovado por Portaria de 7 de Maio, ficando ainda em vigor as condições 2.ª e 14.ª da Portaria de Dezembro de 1889.

★ ★

As receitas nos Caminhos de Ferro Portugueses, que em 1852 foram apenas 10 280 contos, subiram a 37 585 contos em 1890.

★ ★

Por Portaria de 21 de Fevereiro de 1891 foi publicada a Organização e Regulamento dos Serviços Fiscais da Exploração dos Caminhos de Ferro.

Data de 27 do mês seguinte a abertura definitiva à circulação pública do troço da 2.ª via no caminho de ferro de Leste, compreendido entre as estações de Carregado e da Azambuja.

Em 28 de Abril foi autorizado o pagamento de 28 967 655 réis, importância de garantia de juro relativamente à 1.ª e 2.ª secção da linha de Torres Vedras à Figueira e Alfarelos, durante o período de 1 de Julho e 31 de Dezembro de 1890 e que a verba de 21 314 889 réis relativa à 3.ª secção ficasse para ser paga quando estivessem concluídos todos os trabalhos da linha de ligação directa do ramal de Alfarelos com a linha da Figueira da Foz.

★ ★

Por Decreto de 27 de Junho eram aprovados os projectos dos aparelhos elevatórios e de tracção apresentados pela Companhia Real e em 6 do mês seguinte foi ordenado que se procedesse à inspecção e provas nas pontes metálicas construídas de mais longa data e que fizessem parte das redes ferroviárias.

Por decreto de 29 de Agosto foi aprovada a conta de liquidação de juros referente à 1.ª e 2.ª secção da linha de Torres Vedras à Figueira da Foz na importância de 21 314 889 réis.

Estando já concluída a linha de ligação directa do ramal de Alfarelos com a linha da Figueira da Foz foi igualmente aprovado o pagamento de 77 945 750 réis dos quais a quantia de 21 314 889 réis era a importância de garantia de juro relativa à Secção da mencionada linha

durante o semestre referido e 66 630 868 réis à importância de garantia de juro relativa à mesma 3.ª Secção no período de 8 de Junho de 1889 a 31 de Dezembro de 1890 liquidada provisoriamente e mandada reter pelas Portarias de 8 de Novembro de 1889, 18 de Abril e 29 de Dezembro de 1890.

★ ★

Por Portaria de 16 de Outubro deste mesmo ano foi autorizada a Companhia Real a fundir numa só as estações do Poço de Bispo e Braço de Prata, fazendo-se nesta o serviço de passageiros e naquela o de mercadorias e em 23 de Dezembro foram aprovados os projectos de modificações das vias da estação de Santarém para as adaptar à 2.ª via; da 2.ª via da estação de Sintra às estações da Porcalhota (Amadora), Queluz-Belas e Cacém; de ampliação da estação de Abrantes; de uma rotunda de máquinas e de cocheira de carruagens em Campolide.

Comissão de Administração Transcrição do Decreto

Tendo-me representado a Companhia Real acerca da necessidade de incluir temporariamente as receitas das respectivas linhas nas disposições do Artigo 38.º do Decreto com força de Lei de 31 de Dezembro de 1864, ou de adoptar outra qualquer providência para obstar a que o serviço das linhas férreas de que é concessionária possa ser interrompido, pois que esta respeita a várias execuções e, efectuada a penhora, tornar-se-ia impossível a exploração, não bastando para evitar os resultados das execuções que a ameacem o acordo realizado com os representantes dos obrigatórios, que deu lugar à constituição de uma comissão delegada tirada do Conselho de Administração e de Administradores, nomeados pelos mesmos obrigatórios. Considerando que nas receitas necessárias para a conservação e exploração das linhas não pode ser admitida penhora, nem arresto, aliás não poderia a empresa manter o prazo da concessão em bom estado a exploração e o serviço das linhas férreas e suas dependências, com todo o seu material fixo e circulante, para assim entregar depois tudo ao Estado, conforme os art.ºs 25.º e 26.º do respectivo contrato.

Considerando que a penhora ou arresto nas receitas da Companhia, necessárias para a conservação das linhas e suas dependências, bem como do material fixo e circulante e mais um quinto, seria incompatível com o direito reconhecido ao Governo de se apropriar dessas receitas para mandar proceder às reparações ordinárias e extraordinárias, quando a Companhia interessada se recusar fazê-las e para lhe impor a multa de um quinto, segundo o artigo 66.º do contrato.

Considerando que as receitas necessárias para a exploração também não podem ser penhoradas, nem arrestadas pois que no caso de interrupção total ou parcial da exploração cumpre ao Governo provar por sua própria autoridade provisoriamente, para que a exploração continue por «conta da Empresa», conforme o artigo 67 do contrato o que não poderia comprovar-se sem as receitas correspondentes estarem inteiramente livres;

Considerando que estando assim perfeitamente reguladas no respectivo contrato os direitos e as obrigações do Estado e da Companhia acerca das receitas necessárias à exploração e conservação da linha com todas as suas dependências e respectivo material e as reparações ordinárias e extraordinárias e à imposição da multa de um quinto não há que deferir neste ponto a representação;

Considerando porém que a providência mais vantajosa para o Estado e para a Companhia é a que melhor garante

(Continua na pág. 219)

Serviço automático de propaganda em Stuttgart

A Delegação de Turismo de Stuttgart oferece aos visitantes da cidade uma curiosa modalidade de informação turística: distribuição automática de prospectos. À entrada daquele departamento (por debaixo das arcadas da Estação Principal dos Caminhos de Ferro) existem 2 máquinas automáticas que, em troca de alguns Pfennig, fornecem uma interessante coleção de material de propaganda turística com indicações de alojamento, em língua alemã ou inglesa. Pode dizer-se que este serviço substitui «activamente» a Delegação de Turismo fora das horas normais do expediente desta.

CURIOSIDADE FERROVIARIA

NA FEIRA DE HANOVER

A Feira de Hanover, apresentou uma inovação verdadeiramente curiosa: os Caminhos de Ferro Federais criaram um serviço especial de combóios 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 combóios extraordinários vindos não só de toda a Alemanha como também do estrangeiro, nomeadamente da Holanda, Dinamarca, Suécia, França e Suíça. Estes últimos combóios apetrechados das respectivas carruagens-cama, foram utilizados como «hotéis-rolantes» garantindo, assim, o alojamento dos seus passageiros durante o período da Feira.

O Transporte ferroviário é gratuito

Para manter a necessária produção de soros anti-fídicos, o Instituto Butantã, no Estado de São Paulo, precisa renovar permanentemente os seus serpentários. Para isso pede aos fazendeiros que capturem e lhes enviem o maior número possível de cobras venenosas. O Butantã fornece aos seus colaboradores, sem despesa alguma, laços e caixas apropriadas para captura de serpentes. *O transporte ferroviário é gratuito.* Além disso o Instituto retribui as remessas das cobras com fornecimento proporcional de soros anti-fídicos.

“OS CAMINHOS DE FERRO NA HORA DA EUROPA”

Da Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e por intermédio do seu digno Chefe de Serviço da Secretaria e Informação, nosso prezado amigo e sr. J. Bruges d'Oliveira, recebemos um exemplar do elegante folheto ilustrado e intitulado. «Os Caminhos de Ferro na Hora da Europa», no qual são divulgados alguns aspectos de interesse da vida ferroviária. Colabora neste folheto o Sr. Louis Armand, Secretário Geral da União Internacional dos Caminhos de Ferro e insigne sócio da Academia Francesa.

De uma das suas páginas transcrevemos este sugestivo trecho, intitulado — *O Futuro.*

«O caminho de ferro é indústria amplamente predisposta à aplicação das técnicas mais modernas, por exemplo, eléctrica e cibernética na sinalização e no comando automático das locomotivas, utilização óptima do parque de material, estabelecimento dos horários na gestão administrativa, etc. Entrevê-se, pois, lugar privilegiado que o caminho de ferro terá no futuro, entre os transportes terrestres: combóios de passageiros ainda mais rápidos e confortáveis, ligações entre grandes centros, serviços intensos e eficazes nos subúrbios tentaculares das cidades mais importantes, combóios de mercadorias cada vez mais pesados e cada vez mais rápidos.»

Nesta mesma página vem uma interessante gravura com a seguinte legenda:

«A linha de Tóquio-Osaca, chamada de Tokaido, é o combóio mais rápido do mundo, que vence a distância de 536 km. em três horas e meia. Eis o Caminho de Ferro do Futuro.»

Este folheto foi impresso na Suíça.

ONZE MILHÕES A População de Tóquio

Segundo o Departamento Municipal de Estatística, a população de Tóquio ultrapassou os 11 milhões de habitantes. Aumentou 300 a 400 mil pessoas por ano, entre 1951 e 1957. Porém, devido aos métodos de «contrôle» familiar, este aumento tem sido de cerca de 200 mil a partir de 1961.

Outras cidades mais populosas do Mundo são: Moscovo com 9.260.000; Londres com 8.140.000; e Nova Iorque com 7.060.000.

CARTAZES DE TURISMO

à ilha da Madeira

Lewis de Frico, jornalista do grande semanário britânico «Sunday Express» está publicando naquele periódico uma série de reportagens sobre a ilha da Madeira. A iniciativa deve-se, em grande parte, à actividade desenvolvida pela «Casa de Portugal» em Londres.

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(Continuação da pág. 207)

a efectividade (?) da intervenção simultânea dos diferentes interessados na gerência da Companhia, como foi reconhecido no acordo e na proporção do mesmo acordo estipulado enquanto durarem as circunstâncias difíceis da Empresa;

Considerando que o Estado, além dos direitos derivados do contrato e de outros actos posteriores, tem hoje nela empenhados altos interesses visto ser-lhe credor de 5 000 000\$00 réis a 6 000 000\$00 réis;

Considerando que nos termos da representação e mesmo em face das disposições especiais do contrato, o Governo está autorizado, a adoptar as providências necessárias para garantir as representações de todos os interesses na Administração da Empresa enquanto não melhorar a sua situação.

Hei por bem, conformando-me com o voto unânime do Conselho de Ministros, decretar o seguinte:

Artigo 1.º Uma Comissão de nove membros, que serão, o Digno Par do Reino, Ministro do Estado, Henrique de Barros — o Digno Par do Reino, Presidente da Respectiva Câmara, Conselheiro António Teles Pereira de Vasconcelos Pimentel, o Ministro de Estado Honorário, Conde de Magalhães, o Bacharel Manuel de Castro Guimarães, Victorino Vaz Júnior, Danican Philidor, Armando Ferré, Korgal e Henrique Hohenaser, dos quais o primeiro servirá de Presidente e o segundo de vice-Presidente, administrará provisoriamente a Empresa, de conta da Companhia.

Artigo 2.º A substituição de qualquer dos membros da Comissão recairá sempre em indivíduo que represente na Companhia a mesma ordem de interesses que representava o substituído.

Extensão total do Caminho de Ferro em 1 de Dezembro

| | |
|--|------------|
| Caminho de Ferro do Norte e Leste | 505,141 Km |
| Sul e Sueste | 486,420 > |
| Minho | 152,807 > |
| Douro | 206,807 > |
| Ramal de Cáceres | 72,193 > |
| Beira Alta | 252,192 > |
| Ramal de Espinho | 1,938 > |
| Lisboa a Sintra e Torres Vedras | 74,142 > |
| Torres Vedras à Figueira e Alfaiates | 168,135 > |
| Lisboa S.ta Apolónia e Benfica e ramal de Braço de Prata | 8,935 > |
| Ramal de Cascais | 26,402 > |
| Beira Baixa | 211,657 > |

Via reduzida

| | |
|--|-----------|
| Porto a Póvoa de Varzim e Famalicão | 57,174 Km |
| Ramal da Senhora da Hora para o porto de Leixões | 6,000 > |
| Bougado a Guimarães | 53,421 > |
| Foz Tua a Mirandela | 54,679 > |
| Santa Comba a Viseu | 49,511 > |

(Continua)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Do «Diário do Governo» datado de 16 de Março último, suplemento n.º 33, reproduzimos o seguinte:

Transportes ferroviários

A exploração ferroviária não melhorou sensivelmente em 1964, embora aumentasse o número de passageiros e a receita, que ultrapassou os 900.000 contos. O transporte de carga diminuiu para 3 808 000 t. Os diversos elementos relacionados com os transportes ferroviários constam do quadro seguinte:

| Anos | Milhares | | Receitas — Milhares de contos |
|----------------|-------------|-----------|-------------------------------|
| | Passageiros | Toneladas | |
| 1960 | 98 783 | 3 729 | 752 |
| 1961 | 104 145 | 3 674 | 792 |
| 1962 | 108 076 | 3 666 | 812 |
| 1963 | 114 160 | 3 825 | 855 |
| 1964 | 119 268 | 3 808 | 909 |

Laminite

produto de 

TAMBEM NOS CAMINHOS DE FERRO ?

... SIM Porque LAMINITE está sempre presente quando se exige revestimento de larga duração e de resistência excepcional. Nos veículos de transportes públicos, estas exigências são básicas

Facilidades de limpeza e de conservação. ● Altamente decorativo, oferecendo uma variada escolha de mais de 50 padrões

NOS REVESTIMENTOS COM TERMOLAMINADO NÃO HÁ MELHOR E TAMBEM É PORTUGUES



PO TO — R. da Gaspar Cristóvão, 314 Apartado 414 Telef. 23514 5
FÁBRICA — Via Norte — Vila da Maia — Telef. 994196
LISBOA — Av. Oscar Monteiro Torres, 55-D-Tel. 772259

3 visitantes ilustres em Moçambique

entre os quais o escritor português
GUEDES DE AMORIM

Do «Boletim» referente ao mês de Maio de 1966, dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, reproduzimos a seguinte notícia, registando com prazer que apenas é ilustrada com uma fotogravura: a de Guedes de Amorim:

Moçambique continua a ser atractivo para as maiores figuras internacionais, na política, nas artes, nas letras, no comércio e na indústria.

Destacamos desta vez o nome do jornalista espanhol Xavier Echarri, director da «La Vanguardia», que durante dez dias percorreu a Província, que precede, segundo consta, a visita do Embaixador de Espanha em Lisboa.

O escritor Guedes de Amorim é outro dos destacados visitantes, que vem a Moçambique estudar as missões franciscanas instaladas na Província, para futuramente escrever um livro sobre o assunto. Guedes de Amorim entende que ser franciscano é elevar os homens à interpretação dos Evangelhos.

Finalmente, e a convite do Governo Central esteve em Moçambique durante alguns dias, proferindo uma conferência na Sociedade de Estudos, subordinada ao tema «Um País Neutral no Mundo Ocidental», o Embaixador da República Federal da Austria em Lisboa, sr. Hermann Gohn.

O ilustre visitante foi Ministro em Varsóvia, Embaixador no Rio de Janeiro, Chefe do Departamento Exterior do Ministério dos Negócios Estrangeiros, desempenhou funções especiais no Congo, na Grécia, e em Israel e foi Embaixador no Cairo e Ministro acreditado na Etiópia, no Sudão e na Somália.

A PONTE DE LISBOA

(Continuação da pág. 206)

a Lisboa (Restelo), a uma velocidade média de sessenta quilómetros horários, a viagem durará meia hora.

As estatísticas apuradas em obras similares indicam que por cada fracção de 30 mil contos gasta nos trabalhos há, em média, um morto. Para a Ponte sobre o Tejo era de admitir um total de sessenta mortos. Houve somente seis.

No dizer do sr. Eng.º Canto Moniz, que respondia à pergunta de um jornalista presente, é de concluir que as obras da Ponte sobre o Tejo foram conduzidas dentro de um critério de extrema segurança.

Uma derradeira pergunta abordou o problema do comportamento das estruturas. A aparelhagem montada orça pelos dez mil contos. Far-se-ão, por seu intermédio, os necessários estudos do comportamento da ponte em função das cargas suportadas e da influência das condições atmosféricas. Posteriormente estes estudos deverão ser ainda mais pormenorizados. De qualquer modo os resultados obtidos não ficarão no segredo dos deuses, já que se encara a sua comunicação a laboratórios especializados de outros países, encarregados do estudo de problemas similares.

PONTE SOBRE O TEJO

FOI ESTABELECIDO O
PAGAMENTO DE PORTAGEM

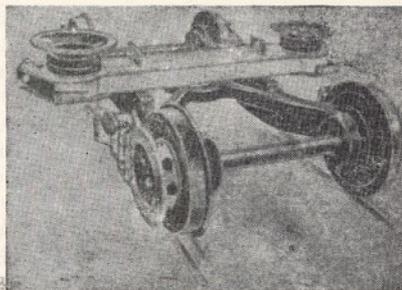
Foi publicado no «Diário do Governo» o decreto-lei que estabelece o regime de pagamento de portagem pela utilização da ponte sobre o Tejo, tornando conhecidas as suas disposições principais, designadamente quanto aos escalões das taxas de portagem a satisfazer pelos veículos automóveis que a atravessarem, os quais, para o efeito, são considerados divididos em nove classes a que correspondem, por ordem crescente, os seguintes custos por viagem:

10\$00 — classe 1 — Veículos automóveis de passageiros com o comprimento inferior a 3,30 m; motocicletas simples, motocicletas com carro lateral e atrelados para bagagens.

15\$00 — classe 2 — Atrelados tipo caravana, atrelados para o transporte de barcos ou automóveis de competição, prontos-socorros para transporte de veículos automóveis avariados.

20\$00 — classe 3 — Veículos automóveis e furgonetas de passageiros com comprimento compreendido entre 3,30 e 4,70 m; furgonetas de carga e mistas até 2000 kg. de peso bruto e tractores de pneus.

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

O Relatório da Sociedade Estoril

(Continuação da pág. 202)

só o podendo realizar por meio de um aumento de tarifas.

A linha de Cascais é essencialmente para o tráfego de passageiros, como acontece com a linha de Sintra, pelo que as quantias daí derivadas não interessam representando 3 3/4% da receita total, porém o lucro aumentou.

As despesas da Sociedade Estoril elevaram-se do exercício de 1964 para o de 1965 em 2728 contos ou seja 8% de percentagem, apesar da compressão que a empresa as tem vantajosamente sujeitado. Assim o aumento de receita foi prejudicado em quase 2/3. As causas foram o desenvolvimento do tráfego, maior consumo de energia, agravamento de despesa com o pessoal, etc.

É de facto com o pessoal duma empresa que mais se gasta, não só com ordenados quando se encontram no serviço activo como também com as reformas. Eis o motivo porque se estuda em toda a parte a forma de o reduzir ao mínimo indispensável pela automatização dos serviços.

Proseguiu-se com a transformação da via férrea por meio da linha elástica ligada como já se encontra para além de Oeiras; mas naturalmente devido ao seu custo a obra continua lentamente. O assentamento da linha por este processo representa um progresso notável para a segurança da via férrea e aumento de velocidade. Continua a remodelação da estação do Cais do Sodré e da nova cobertura para substituir a que ruíu com trágicas consequências.

Como a exploração da linha de Cascais dá felizmente lucro, foi atribuído ao capital accionista um dividendo cativo de impostos na importância de 1 050 000\$00, exemplo de boa administração que merece ser destacado.

A partir de Janeiro de 1965 começou a funcionar a Comissão Interna da Empresa, constituída por representantes eleitos do pessoal, destinada ao estudo dos problemas respeitantes à Sociedade Estoril e aos empregados. Vantajosa iniciativa de colaboração entre a empresa e os servidores, bastante invulgar e que tem dado o melhor resultado. Exemplo a ser imitado, pois o tempo triste de ódios e lutas de classes, deve-se considerar ultrapassado.

Palavras comovedoras são aquelas que com nobreza o Relatório dedica às vítimas do desastre da Gibalta, ocorrido em 31 de Março de 1952 e ao do Cais do Sodré em 28 de Maio de 1963.

Com relação ao primeiro o problema das indemnizações ficou resolvido por decisão do supremo tribunal de Justiça em que se isentou a Sociedade Estoril de algumas responsabilidades que se lhe assa-

O MINISTRO DO TURISMO DA ÁFRICA DO SUL VISITOU PORTUGAL

Esteve nos princípios do mês de Julho em Lisboa, onde permaneceu alguns dias, o sr. F. W. Waring, ministro do Turismo e das Florestas (e dos Desportos quando esta pasta for criada).

Aguardavam a chegada do ilustre visitante o subsecretário de Estado da Presidência do Conselho, sr. dr. Paulo Rodrigues, e o comissário do Turismo, sr. eng. Álvaro Roquete.

Além destas individualidades, também compareceram no aeroporto o sr. François Viljoen e esposa, embaixadores da África do Sul; os srs. drs. Martin da Silveira e Álvaro de Sousa, em representação do Secretariado Nacional da Informação, e ainda o sr. Cyrus Smith, adido de Informação à Embaixada da África do Sul.

Durante a sua permanência em Lisboa, que teve carácter particular, o sr. F. Waring foi alvo das maiores atenções, dispensadas por membros do Governo português. Visitou Alfama e diversos pontos turísticos de Lisboa e teve o grato prazer de assistir a uma sessão da fado; naquele bairro típico lisboeta.

O sr. dr. Paulo Rodrigues, subsecretário de Estado da Presidência do Conselho de Portugal, durante a recente visita a este país do sr. F. Waring, ministro do Turismo da África do Sul, ofereceu-lhe um jantar.

Além daquele membro do governo, compareceram os srs. embaixador em Portugal da África do Sul, secretário de Estado da Agricultura, subsecretário de Estado da Juventude e dos Desportos, secretário nacional da Informação, comissário do Turismo e director-geral dos Desportos. Estavam, ainda, presentes os srs. eng. Vaz Pinto, presidente do conselho de administração dos TAP; van der Wat, representante em Portugal da South African Airways; W. Malan, primeiro-secretário da Embaixada da África do Sul, etc.

No dia 14 do mês de Julho, após um circuito que compreendeu a Nazaré, a Batalha e Alcobça, o sr. subsecretário de Estado da Presidência do Conselho, acompanhado pelo comissário do Turismo, ofereceu um almoço, na Pousada de Obidos, ao ministro Waring.

Quando ao segundo, um estudo do senhor Prof. Egenheiro Edgard Cardoso conclui pela responsabilidade do projectista. A Sociedade Estoril, com relação ao desastre do Cais do Sodré, pagou de indemnizações a quantia de 2062 contos e 211 contos de pensões, faltando acordos com 7 vítimas.

MANUEL BURQUETS DE AGUILAR.

VIDA LITERÁRIA

PRÊMIO ROMAIN ROLLAND

Decorrendo este ano o Centenário do nascimento de Romain Rolland, cuja obra é um dos mais belos patrimónios da Humanidade, e que fez da sua vida, numa época tão agitada e num mundo tão profundamente dividido, um apostolado sublime de aproximação entre os homens, resolveram as Editoras signatárias, com o precioso patrocínio do Instituto Francês em Portugal, promover uma comemoração do referido Centenário que pudesse inscrever-se, modestamente embora, nas homenagens de mais ampla projecção que vários países já prestaram ou estão a prestar à memória de Romain Rolland. Assim, será aberto um Concurso destinado a premiar os 10 melhores artigos inéditos publicados na imprensa portuguesa (periódica ou não periódica), entre 1 de Outubro e 31 de Dezembro de 1966, que serão em seguida editados em volume.

1.º Prémio: Uma viagem a Paris, nos aviões Caravelle da AIR FRANCE, com permanência de 8 dias; 3 obras de Romain Rolland: *Bestboven* (em 3 volumes); *Jean-Christophe* (em 4 volumes) e *Alma Encantada* (em 4 volumes); Direitos de autor referentes à publicação do artigo premiado no volume que reunirá os dez melhores artigos; 5 exemplares deste volume.

Para cada um dos 9 restantes premiados:

direitos de autor referentes à publicação em volume dos artigos premiados; 5 exemplares deste volume; as mesmas 3 obras atribuídas ao 1.º prémio.

Os concorrentes devem enviar até 10 de Janeiro de 1967, endereçados ao Instituto Francês em Portugal (Rua de Santos-o-Velho, n.º 11, em Lisboa) sob registo, 6 exemplares do jornal ou revista onde tenha sido publicado o artigo com que concorrerem, e com a indicação bem legível de se destinarem ao Concurso Romain Rolland.

Oportunamente serão indicados os nomes que constituirão o júri; os resultados do Concurso serão tornados públicos até 15 de Fevereiro de 1967.

Um livro do
DR. EDUARDO BRAZÃO
Vai figurar numa exposição alemã

O trabalho intitulado «A Descoberta da Terra Nova», da autoria do embaixador de Portugal no Canadá, dr. Eduardo Brazão, e editado em língua francesa pelos Serviços de Imprensa da Universidade de Montreal, foi escolhido pelo conselho de administração da Associação dos Escritores Canadianos, para fazer parte dos 250 volumes que o Canadá enviará oficialmente ao Salão do Livro de Francfort, a efectuar no próximo mês de Setembro naquela cidade alemã

Autores & Obras

— A colecção «Enciclopédia LBL» lançará dentro em pouco uma obra de interessante divulgação científica, intitulada «Cérebros Electrónicos — Princípios e funcionamento das «máquinas de pensar», de que é autor W. Sluckin.

— André Gide voltará dentro em pouco a figurar na colecção «Miniatura», com um dos seus romances mais densos e impressionantes: «A Confidência Imperfeita».

— Também na Colecção «Dois Mundos», da Editorial «Livros do Brasil», vai surgir nos próximos meses mais uma obra do John Steinbeck, «Viagem com Charley», uma digressão (implacavelmente crítica) do autor pela sua própria Pátria.

— Marcelin Defourneaux, que o público leitor português já conhecia através de «A Vida Quotidiana no tempo de Joana d'Arc», vai reaparecer brevemente na mesma colecção com «A Vida Quotidiana em Espanha na época áurea».

CANÇÃO DO LANDIM

*Bem amada:
eu souro por amar-te.
Os meus olhos
subiram mais alto
e queimaram-se no teu julgor.
Mas as lágrimas que choro e oculto,
são brancas.
Branças como as tuas mãos,
tão finas, que me atraíam
e condenaram.
No retinto da minha pele
há penumbras de luar
e ardências de claro sol.
E é rubro o sangue
a vibrar no meu coração puro
como as estrelas.
Bem amada:
não desprezes a minha cor!
As minhas lágrimas,
como as tuas, são brancas,
ó adorada é branca flor!*

Manuela Montenegro

Publicações Recebidas **FRANÇA-PORTUGAL**

Pelo

GENERAL FERREIRA MARTINS

PORTUGAL

GUIA HISTÓRICO TURÍSTICO

Por LEONARDO COELHO

Numa feliz realização da ETIP — publicada a 2.ª edição do Guia Histórico Turístico de Portugal, texto de Leonardo Coelho, com sugestiva capa desenhada pelo pintor Carlos Botelho, orientação gráfica de Fernando Neves, e planificação de Vasco Rosendo.

Esta tiragem especial da 2.ª edição, que antecede a sua tiragem definitiva, a sair brevemente, em três versões distintas nas línguas portuguesa, francesa e inglesa, constitui um magnífico trabalho que se propõe servir o turismo nacional, num momento em que se verifica um excepcional surto de desenvolvimento neste sector da vida nacional.

O Guia Histórico Turístico de Portugal, é, pois, uma interessante obra que, para além de constituir um sumário de história do nosso país, no aspecto em que interessa exactamente ao turismo, é também um autêntico manual de utilidade turística, como guia que é daquilo que importa tornar conhecido na nossa terra.

Da parte turística constam capítulos dedicados a altitude, artes populares, artesanato e especialidades regionais, campos de aviação, distâncias quilométricas, festas, feiras e romarias, parques de campismo, pesca desportiva, pousadas de turismo, praias, regiões vinícolas, temperaturas médias, termas, touros e touradas, em resumo, tudo quanto pode interessar ao turista que deseje conhecer Portugal.

Boletim da Câmara dos Despachantes Oficiais

O número 168, ano XIV, abre com um artigo do Sr. Dr. Mário Gonçalves Viana — Planeamento e Programação, ao qual se seguem outros também de grande interesse como por exemplo, «Acórdãos dos Tribunais Técnicos Aduaneiros», referentem às pautas de importação (Nomenclatura de Bruxelas); «Isenção de direitos de Exportação». De interesse importante, é a secção «Por esse Mundo».

Trata-se de um livro de memórias, escrito por um antigo combatente da Grande Guerra, o Sr. General Ferreira Martins, que já franqueou a casa dos noventa anos, possuindo ainda um estilo claro, uma memória fresca. Como escritor, tem interesse, e como memorialista é exacto nas suas informações, baseando-se em documentos válidos.

A dedicatória foi escrita, por certo, num momento em que a saudade mais o alanceava: «aos meus queridos camaradas do Estado Maior, no CEP, homenagem de gratidão, aos poucos que ainda vivem, e à saudosa memória dos muitos que já morreram.

A todos os seus camaradas e amigos, com quem em tantos campos de acção tiveram a feliz oportunidade de conviver, ele oferece o seu valioso trabalho em que procurou recordar — e fê-lo de maneira assaz louvável — as amistosas relações entre a França e Portugal no decorrer dos tempos, lembrando particularmente as manifestações de amizade Franco-Portuguesas de que, pessoalmente, foi alvo, durante os muitos anos em que teve a honra de presidir às Romagens de Antigos Combatentes que foram a França, associando-se assim às cerimónias anuais em La Couture.

Boletim de Minas

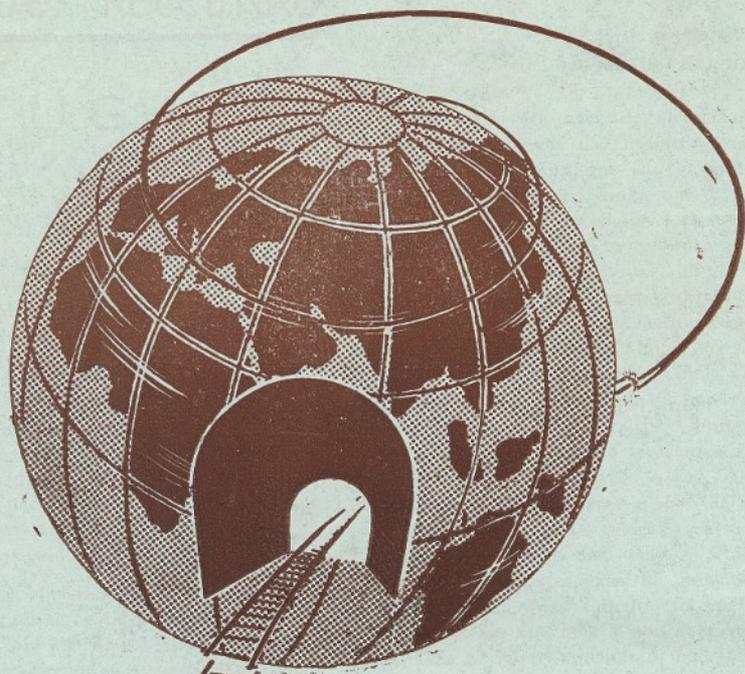
Valiosa publicação da Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos. Abre o número 1 do volume 3 com uma valioa monografia-Minas de Terramonte, pelo Engenheiro Guilherme António Koeller e Marselha.

A este trabalho seguem-se os manifestos-miáveis registados, manifestos de nascentes e águas minerais registadas e movimento de processos.

O volume presente fecha com «Jurisprudência» e «Várias», em que lemos um artigo assinado por A. Seifert sobre as Caldas de Manteigas.

CITIRAMA

É uma interessante publicação turística, órgão de uma nova organização de viagens, não só a diversos países estrangeiros, mas também às nossas formosíssimas ilhas dos Açores e Madeira. Numerosas e sugestivas gravuras ilustram o texto. Trata-se de uma publicação de grande interesse, com sede na Av. Duque de Loulé 47-A, Lisboa.



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE