

21.º do 75.º Ano

Lisboa, 16 de Janeiro de 1963

Número 1802

# GAZETA

## DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA  
FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro»  
5, Rua da Horta Seca, 7 — LISBOA

Comércio e Transportes / Economia e Finanças / Turismo  
Electricidade e Telefonía / Navegação e Aviação / Minas  
Obras Públicas / Agricultura / Engenharia / Indústria  
CAMINHOS DE FERRO

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º  
Telefone P B X 320158 — LISBOA



### HENSCHEL

### LOCOMOTIVAS HENSCHEL-GM DIESEL-ELÉCTRICAS

Fabrico de **Henschel-werke**, em potências de **800 a 2.000 H P**, com equipamento de transmissão cujas altas qualidades são demonstradas por milhares de locomotivas em serviço nas mais difíceis condições de clima.

Tipos mais recentemente saídos das **FÁBRICAS DE KASSEL**:

EGIPTO: Henschel-G M - Aerodinâmica — 2 motores — 1900 H P  
GHANA: Henschel - G M - Tropical de 1 motor — 1425 H P  
HOLANDA E AUSTRIA: Henschel - G M de 1 motor — 1425 H P



REPRESENTANTE: CARLOS EMPIS - RUA DE S. JULIÃO, 23 - LISBOA



HENSCHEL - WERKE A G KASSEL



*Equipamento original  
das automotoras ALLAN  
em serviço na C. P.*

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

**CONDE BARÃO, LDA.**

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

## 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 E RODÉSIAS  
MOÇAMBIQUE  
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

VINHOS DO PORTO E BRANDY

**D A L V A**

VINHOS DE MESA E ESPUMOSOS

**B O R L I D O**

AGUARDENTE VELHISSIMA

**D O M V A S C O**

LICORES DE LUXO

**T I O S O U S A**

VINHOS DO DÃO

**A F I L H A D O**

VINHOS DE MESA DE LUXO

**D O M S I L V A N O**

Vinhos da MADEIRA — XEREZ — WHISKY

AGENTE E DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:

**Guilherme Antunes Pereira**

AVENIDA INFANTE SANTO, 70 1-1.º

Telef. 669571 LISBOA



Produtores e Viti-Vinicultores

SEDE: Curia-Portugal

Escritórios e Armazém em Lisboa

Praça João do Rio, 10-A

Telefone 720039

Exportadores

ESPUMANTES NATURAIS

Vinhos do Porto, Cognacs,

Vinhos de Mesa, Licores

Superfinos, etc.

DEPÓSITO LEGAL - 0. FEV. 1963

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

COMÉRCIO E TRANSPORTES — ECONOMIA E FINANÇAS — ELECTRICIDADE E TELEFONIA — OBRAS PUBLICAS  
— NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO — AGRICULTURA E MINAS — ENGENHARIA — INDÚSTRIA E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: PBX 3201 58; Direcção: 3275 20

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1904  
Liège, 1905 Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

1963 e 1964

# 1802



## 16—JANEIRO—1963



# ANO LXXV



### Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha pesetas 150 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

## A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

### CONSELHO DIRECTIVO:

Engenheiro MANUEL J. PINTO OSÓRIO  
Comandante ALVARO DE MELO MACHADO  
Engenheiro ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL  
Major MÁRIO MELO DE OLIVEIRA COSTA  
Professor Doutor JOÃO FARIA LAPA  
General JÚLIO BOTELHO MONIZ;

### DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

### SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT  
ANTÓNIO E. M. PORTELA

### REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO  
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA  
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR  
A. P. MOURÃO

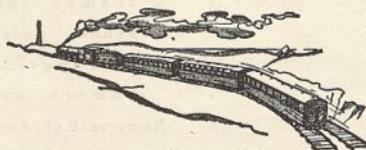
### COLABORADORES:

Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO  
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE  
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES  
EURICO GAMA  
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES  
Eng.º ANTÓNIO L. SIMÕES DO ROSÁRIO  
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMPEIRA



## S U M Á R I O

Algumas novidades ferroviárias para o ano de 1963 e 1964 . . . . .	471
O Natal do Ferroviário . . . . .	473
XI Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro. . . . .	474
Panorama, por <i>REBELO DE BETTENCOURT</i> . . . . .	475
Roteiro de um repórter — Aachen, por <i>JORGE RAMOS</i> . . . . .	476
Carta de Lourenço Marques, (por um nosso correspondente especial)	777
Espectáculos . . . . .	778
Ecos & Comentários, por <i>SABEL</i> . . . . .	478
Imprensa técnica. . . . .	478
A ponte sobre o Tejo . . . . .	479
Boas festas . . . . .	483
Linhas Estrangeiras . . . . .	484
A RENFE e a sua organização . . . . .	484
Brindes e Calendários. . . . .	484



# Algumas novidades ferroviárias para 1963 e 1964

O Centro de Informação e de Publicidade dos Caminhos de Ferro Europeus acaba de anunciar, num dos seus mais recentes comunicados, várias e interessantes novidades para o ano de 1963 e 1964. Essas novidades dizem respeito a horários, novos itinerários, comboios internacionais para o próximo Verão, modernização e criação de gares de triagem, etc.

A Conferência europeia dos horários dos comboios de passageiros e dos serviços directos, reunida em Copenhaga de 26 de Setembro a 2 de Outubro de 1962, preparou o próximo horário, que se distinguirá dos precedentes pela aceleração do tempo do percurso de vários comboios internacionais, devida, em parte, à entrada em serviço da nova linha Puttgarden - Rodby.

Esta última, chamada «das migrações» porque corresponde àquela que sempre tomaram as aves migradoras, estará concluída na próxima Primavera. O trajecto, em barco, será reduzido de 69 a 18,5 km., de onde resultará a melhoria do horário dos comboios continentais para e de Copenhaga, que terão o ganho de duas a quatro horas, até mesmo de cinco a seis horas (Gotthard-Express e Alpen-Express), graças aos ajustamentos de horário. Eis, em resumo, o sumário das decisões tomadas pela conferência.

Dado o aumento sensível do número de turistas alemães que se dirigem para Espanha, a Conferência previu um comboio «autos-couchettes» Carlsruhe (partida às 18 h. 45) — Narbonne (chegada às 9 h. 00) e vice-versa (19 h. 00 / 9 h. 18) e uma nova relação denominada «Hispana», entre Copenhaga (partida às 22 h. 30) e Porto Bou (7 h. 00) com chegada a Barcelona às 11 h. 30. No sentido contrário, o horário ficou assim estabelecido: Barcelona 18 h. 10, Porto-Bou 22 h. 25, Copenhaga chegada às 6 h. 55. A melhoria geral das comunicações entre Hamburgo e Bâle obrigou o Caminho de ferro federal alemão a suprimir os comboios de desdobramento D 412 / D 411, postos a circular no Verão de 1962, entre aquelas duas estações.

## Novos comboios autos-couchettes no próximo Verão

O Verão de 1963 verá os seguintes novos comboios «autos-couchettes»:

- 1) — Hamburgo — Avinhão — Hamburgo, cujo percurso será feito em 19 horas.
- 2) — Hoek van Holland — Salzburgo / Villach-Hoek (19 horas).
- 3.º) — Além dos comboios de automóveis Amsterdão-Avinhão haverá uma circulação de ida e volta semanal — Schaerbeck — Avinhão (14 horas).
- 4) — O comboio de automóveis Ostende-

Milão, que circulava até agora duas vezes por semana, vai passar a circular três vezes por semana. 5) — Os comboios «autos-couchettes Amsterdão / Dusseldorf — Domodossola terão o seu término em Milão. 6) — Para melhor servir o sul da Alemanha e a Suíça, um novo comboio de automóveis será estabelecido entre Puttgarden (partida à 21 h. 39) com correspondência da Escandinávia e Loerrach / Bâle (chegada às 9 h. 14). 7) — O comboio «autos-couchettes Munique-Verona tem o seu novo término em Dusseldorf. 8) — Um comboio «autos-couchettes» Bolonha (partida 20 h. 10) — Narbonne (10 h. 31) circulará duas vezes por semana em vez do comboio Bolonha-Lião.

Em compensação, os comboios de automóveis Zurique-Avinhão e Ostende-Brigue, se o número de utentes não for suficiente, serão suprimidos.

Vão registrar-se enfim melhorias sensíveis de horário entre Paris e Bruxelas / Amsterdão (novos comboios TEE), Hamburgo e Graz (Kaernten-Express) Moscovo-Paris (aceleração de quatro horas nos dois sentidos), Hamburgo-Bâle (comboio «Komet», electrificação da linha Hanovre-Francfort), Alexandria-Génova (conversão da corrente trifásica e corrente contínua), etc..

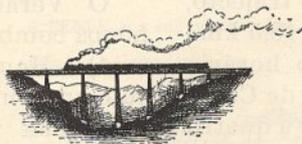
#### **Novos itinerários para o tráfego das mercadorias**

A Conferência europeia dos horários dos comboios de mercadorias (LIM), que se reuniu de 7 a 14 de Novembro em Var-

sóvia, verificou, depois de ter tomado conhecimento de um relatório dos Caminhos de Ferro Federais austríacos sobre as correntes europeias de tráfego de mercadorias, que os itinerários do tráfego das mercadorias foram consideravelmente modificados no decorrer dos anos. Foi assim que numerosos percursos, designados até hoje no horário como itinerários principais e como vias de avanço, já não são empregados senão por alguns vagões. Em compensação, os comboios que estão fazendo novos percursos, dos quais vários eram considerados como secundários, são cada vez mais numerosos. A Conferência decidiu, desde então, proceder a uma revisão completa do horário, de conferir uma importância maior a certos itinerários e de suprimir, de 1963 a 1964, relações pouco utilizadas.

A Conferência ocupou-se, além disso, à aceleração do tráfego com destino a países nórdicos em consequência da entrada em serviço da linha das migrações.

A partir do dia 26 de Maio de 1963, apenas as mercadorias em pequena velocidade seguirão, para começar, pela nova linha de barcos, ao passo que os géneros de delicada resistência continuarão a passar por Padborg-Nyborg. No ponto de vista das experiências feitas durante esta primeira etapa, as mercadorias aceleradas (géneros alimentares, etc.), serão transportadas desde o dia 30 de Setembro de 1963 pela linha das migrações, ao passo que as mercadorias pesadas continuarão, como até hoje, a passar por Frederícia.



# O NATAL do Ferroviário

A feliz iniciativa do Natal do Ferroviário constitui já uma nobre tradição da C. P., tanto nos Serviços Culturais, em Santa Apolónia, como no Serviço de Estatística, na Calçada do Duque. Deve-se essa iniciativa a dois grupos de senhoras.

Na tarde de quinta-feira, 20 de Dezembro, as dactilógrafas da Direcção-Geral procederam à distribuição de lindas peças de vestuário e brinquedos a 17 crianças filhas de modestos ferroviários. Foi uma festa encantadora, que enterneceu todas as pessoas que a ela assistiram e encheu de júbilo as mães e os pais das crianças contempladas.

Na sala, viam-se uma soberba Árvore do Natal e um Presépio, artisticamente arranjado pela Sr.<sup>a</sup> D. Ilda Saramago. Sobre uma grande mesa, uma copiosa merenda constituída por guloseimas que fizeram a delícia da gente miúda.

Foram entregues dois berços-alcofas com os respectivos lençóis e cobertores, almofadas e «edredon», e dois enxovais, cada um constituído por dez a doze peças. A filha do subchefe do distrito, em serviço de contínuo, sr. João Alfaia de Figueiredo, foi contemplada com uma oferta pessoal das dactilógrafas, que a confeccionaram. Um outro lindo enxoval foi oferecido pelo Grupo onomástico «Os Carlos», com a condição de ser entregue a um Carlitos, filho de ferroviário.

Honraram a cerimónia com a sua presença os srs. Director-Geral, Secretário-Geral e Subdirector da Companhia, que felicitaram os animadores desta linda festa, sr.<sup>a</sup> D. Palmira Colarinho e sr. Filipe Meira do Carmo.

Na Calçada do Duque, a festa do Natal realizou-se na tarde do dia 21, sexta-feira. O mesmo entusiasmo, o mesmo brilhantismo, o mesmo comovedor sentido de solidariedade humana.

A sala estava lindamente decorada. Uma grande árvore de Natal simbolizava a mais resplandecente data do cristianismo. Carregada de luzes multicores e de brinquedos diversos, ela atraía e encantava as crianças pequenas e as pessoas crescidas. Noutros lugares viam-se montes de roupas destinadas aos filhos dos ferroviários. Manifestação de solidariedade, era também, como em Santa Apolónia, uma prova de bom gosto. Onde há arte há também bom coração.

Presidiu à distribuição dos enxovais, a ilustre senhora Condessa de Penha Garcia, dirigente da «Obra das Mães». Entre a assistência, muitos funcionários superiores da Companhia. Presentes também os srs. Encarnação e Silva e drs. Chaves Brilhante e Manuel Pintão. Nada menos de catorze enxovais completos e respectivos berços distribuídos: um, oferecido pela ilustre presidente da «Obra das Mães», outro, pela sr.<sup>a</sup> D. Elvira Lourenço, ferroviária reformada; dois pelo grupo onomástico «Os Carlos» — e os dez restantes, ofertados pelas mecanógrafas e por elas próprias confeccionados. Um dos enxovais oferecidos por aquele grupo onomástico foi entregue ao menino Carlos Belo.

Em nome das mecanógrafas, a sr.<sup>a</sup> D. Dinorah Martins leu as seguintes palavras de agradecimento e homenagem às entidades que auxiliaram a Comissão do Berço do Natal Ferroviário com valiosas ofertas:

«Minhas Senhoras e Senhores. Em primeiro lugar, cumpre à Comissão do Berço do Natal Ferroviário, de que faço parte, agradecer a vossa presença nesta pequenina festa de amor e carinho pelos pequeninos e que nada mais representa do que um sentido movimento de solidariedade a favor dos que mais precisam. Sem a vossa ajuda, esta Obra que, de ano para ano, vem aumentando cada vez mais, não poderia favorecer tantas criancinhas pobres. A devoção com que a amparais está bem patente pela vossa presença e pelas vossas dádivas bem sinceras. A satisfação que vamos levar ao seio destas mães amantíssimas com a entrega dos enxovais expostos deve representar para todos vós motivos de grande regozijo e satisfação íntima. Porque assim é, façamos ardentes votos para que a Obra continue, sempre com interesse e amor crescentes.

Cumpre-nos também prestar homenagem especial a V. Ex.<sup>as</sup>, Senhora Condessa de Penha Garcia, por se ter dignado participar nesta festa, tão significativa de bondade e amor pelos pobres e pelo seu contributo para eles. Cumpre-nos ainda distinguir com a nossa maior gratidão o Grupo Onomástico «Os Carlos», a Sociedade Têxtil de Lousado, Ld.<sup>a</sup>, a Sociedade Portuguesa de Máquinas Bull, Ld.<sup>a</sup> e a

# XI Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro

**Esta reunião realiza-se este ano na cidade do México, de 18 a 31 do próximo mês de Outubro. Os idiomas empregados serão o Inglês, o Português e o Espanhol**

A Comissão Organizadora do XI Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro, a que preside o sr. Eng.º Walter C. Buchanan, acaba de enviar convite a todos os técnicos e instituições públicas e privadas afins, das duas Américas, a cooperarem na análise dos complexos problemas técnicos de carácter comum, relativos à construção, conservação e exploração dos caminhos de ferro da América, e de lhes notificar que, de 18 a 31 de Outubro do decorrente ano de 1963 se realiza, na cidade do México, o XI Congresso Panamericano de Caminhos de Ferro.

O principal objectivo deste Congresso é o progresso dos caminhos de ferro através de colaborações de carácter científico e técnico, utilizando relatórios, comunicações e estudos que possibilitem um intercâmbio proveitoso e acrescentem à experiência comum novos elementos de apreciação.

A todos os interessados já foram também enviados, com o convite, o regulamento, o temário e o programa das actividades oficiais.

Segundo o Regulamento, o Congresso, para eficiência e boa marcha das suas actividades, dividir-se-á:

a) Em secções técnicas, que terão a seu cargo o exame dos trabalhos e a formulação dos pareceres

sr.ª D. Elvira Lourenço pelas suas generosas ofertas.

Servindo-me duma passagem de Evangelho, que diz que os primeiros são os últimos e os últimos são os primeiros, reservei, para final, o mais alto testemunho dos nossos agradecimentos para o Ex.º Conselho de Administração pelo grande auxílio concedido e pelo carinho que tem dispensado a esta Obra tão meritória.

Felicitemos vivamente as duas beneméritas comissões que levaram a efeito, com tanto êxito, em Santa Apolónia e no Rossio, a Festa do Berço do Natal Ferroviário.

Com a realização desta Festa de Natal do Ferroviário as mecanógrafas de Lisboa dão um nobilíssimo exemplo. Esse exemplo merece ser tomado na devida consideração.

correspondentes, que, para o efeito, devem ser apresentados nas sessões plenárias.

b) Em sessões plenárias, a saber: uma de abertura e outra de encerramento, ambas franqueadas ao público e à Imprensa e tantas sessões plenárias quantas forem as programadas pelo Comité de Iniciativas, atendendo ao número de assuntos que se devam discutir e resolver.

As cinco secções técnicas que se constituirão, de acordo com o Temário e a distribuição dos trabalhos determinados pelo Comité Organizador, são as seguintes:

*Secção A* — Via. Obras. Sinalização.

*Secção B* — Material de transporte e de tracção. Oficinas.

*Secção C* — Exploração. Coordenação de transportes.

*Secção D* — Tarifas. Estatística. Contabilidade.

*Secção E* — Administração. Legislação. Pessoal. Assuntos gerais.

O Presidente de cada secção poderá constituir as subcomissões que julgar oportunas e necessárias para o estudo de determinados assuntos e os respectivos pareceres.

As Comissões especiais serão quatro, a saber:

I — Comissão revisora das contas apresentadas pela Comissão Permanente, como se determina no Artigo 26 dos Estatutos.

II — Comissão para o estudo e parecer sobre aquelas emendas aos Estatutos que tiverem sido apresentadas pela Comissão Permanente, ou por uma ou mais Comissões Nacionais.

III — Comissão para eleger a sede do próximo Congresso.

IV — Júri para conceder prémios aos trabalhos técnicos de alto valor que se distingam nas respectivas secções.

Em todas as reuniões do Congresso podem ser falados, indistintamente, o espanhol, inglês e português.

# PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

## Relembrando um pintor da Grande Guerra

Por piedosa e louvável iniciativa da Liga dos Combatentes e sob o patrocínio da Fundação Calouste Gulbenkian, realizou-se na Sociedade Nacional de Belas Artes uma Exposição de homenagem à memória do Mestre Pintor Adriano de Sousa Lopes.

A Exposição constou de 113 óleos, 21 águas-fortes, e mais 11 apontamentos em que o saudoso Mestre patenteia as suas qualidades de desenhador e de pintor a têmpera e aguarela.

Com honras do Museu (Soares dos Reis, Porto; Arte Contemporânea, Lisboa) e figurando em numerosas galerias particulares, Adriano de Sousa Lopes não era um pintor esquecido. Tendo falecido a 21 de Abril de 1944, em Dezembro do ano seguinte efectuou-se a primeira exposição das suas obras no Museu da Arte Contemporânea, em que se apresentaram 65 quadros a óleo e 15 desenhos, e em fins de 1946, realizou-se, no Porto, outra exposição póstuma. No catálogo, prefaciado por Diogo de Macedo, figuravam 70 quadros a óleo, 23 águas-fortes e 51 desenhos.

Pintor de excepcional talento, era ainda discípulo de Veloso Salgado, na Escola de Belas Artes de Lisboa, quando expôs no Grémio Artístico o seu primeiro quadro. Foi uma revelação esse trabalho e foi o primeiro passo da sua carreira artística.

Adriano de Sousa Lopes era uma alma de artista. Tinha sensibilidade. Possuía um coração generoso. E quis conhecer de perto a vida heróica dos soldados portugueses que, na Flandres, na Grande Guerra de 1914-1918, defenderam o sagrado património nacional. Esteve nas trincheiras. E trouxe de lá desenhos portentosos e apontamentos de grande interesse. A Exposição que a Liga dos Combatentes realizou agora em Dezembro, é constituída, em grande parte, por trabalhos feitos nas trincheiras. Empolgam-nos todos eles. Pela técnica e pelo sentido heróico. Ao admirar, mais uma vez, os quadros de Adriano de Sousa Lopes, reconheci que o pintor foi grande não apenas na sua época; graças ao seu talento, continua a ser um grande Mestre.

É sempre útil relembrar, de vez em quando, os Grandes Mestres da Pintura, como os Grandes Mestres das Letras. Do magistério de uns e outros, as novas gerações colhem proveitosas lições. Dos Mestres de ontem sempre alguma coisa fica para oferecer aos Mestres de Amanhã.

## Os nossos artistas



PAISAGEM ROMÂNTICA  
Aguarela de Mário Satoador

## Poema sem título

*Sem ter nada que fazer pus-me a contar  
as contas brancas do colar de pérolas.  
Eram cento e quarenta e três,  
depois voltei atrás  
e contei-as outra vez.*

*Intelectualmente a espinha  
dobrou-se com sofreguidão sobre si mesma  
e no labirinto do meu peito  
encontrei uma viúva que tinha  
nos olhos tristezas de quaresma.*

*E se nos fôssemos deitar ao rio,  
eu, a viúva, as pérolas e a espinha  
e comêssemos o fundo de lodo?  
E se morrêssemos de frio  
e berrássemos de nojo para o Mundo todo?*

*Mas não morremos,  
nem comemos o lodo do rio.*

*Sem ter nada que fazer  
vou contar outra vez  
as pérolas brancas do colar:  
são cento e quarenta e três  
e depois estou tão cansada  
que me vou deitar!...*

ANA DE MEDEIROS

## ROTEIRO DE UM REPÓRTER

## AACHEN

Por JORGE RAMOS

O percurso de Colónia a Aachen é uma hora de prazer espiritual. A luz macia da manhã pincelou de oiro a paisagem. O comboio, de vez em quando, descreve larga curva mostrando cenários que dir-se-iam imaginados para os *Nibelungos*.

Há encontros bruscos de montanhas, rápidas visões de vales que se escondem, o labirinto rochoso de penedias, a curta monotonia de planura com seus exércitos de pinheiros ao longe, acampados como numa emboscada, e de súbito, num alto dominando a planície, o quadro cénico dos velhos castelos de alguma cidade. Chegámos a Aachen ao meio-dia. A luz aqui é mais tênue, de uma doçura triste que envolve tudo como que numa discreta neblina de nostalgia. Célebre desde o tempo dos romanos, a católica Aachen, onde todos os anos se realiza a grande procissão de São Jacob, tem gravada na fisionomia de cidade da Idade Média, a sombra de Carlos Magno.

A tradição de Aachen ilumina-a o fogo de um culto sagrado por esse rei-guerreiro, herói quase legendário que aqui viveu e foi coroado. Na Domkirche, catedral erigida no século IX, domina o estilo carolíngio notavelmente na riquíssima capela que o rei mandou erigir entre 796 a 805. Forma curioso contraste com a outra parte da igreja, concluída em 1414, em puro estilo gótico. Nesta atmosfera sombria que o peso do próprio silêncio parece sufocar, dificilmente se filtra pelos vitrais uma fria palidez.

Nunca a imagem do Passado, com a heráldica da ruína, o selo da tradição, voz da morte que chama os vivos, trémulo archote a alumiar catacumbas, se

recortou tão nítida no seu fundo trágico como nesta vetusta Munster. Inscrições quase sumidas em pedras poídas e gastas pelas lacerações dos séculos; lambidas pela ferrugem as trabalhadas ferragens do pórtico; e os primores de arte, que são as obras de talha, com uma «patine» de oiro velho como certas folhas que caem no Outono.

Lembrou-nos por isso aranha gigantesca tramando a teia no centro da catedral, o candelabro de cobre doirado mandado fazer em 1615 por Frederico Barbarroxa. Próximo do altar repousa no seu túmulo, desde 1002, o rei Otto III, e na capela de S. Miguel, num precioso sarcófago de mármore, Carlos Magno.

Há, a propósito de Otto III, uma lenda curiosa que se tem transmitido de geração em geração com credulidade fanática: no ano 1.000, quando toda a cristandade esperava, aflita, o fim do Mundo, o jovem imperador alemão veio de Itália para aguardar a morte ao lado do túmulo do seu antepassado. Mandou abrir o sarcófago daquele que fora o rei dos Francos e o Imperador do Ocidente, e encontrou-o intacto. Carlos Magno estava revestido das insígnias imperiais, sentado sobre o trono precioso.

O génio de Retohel, pintor que morreu louco, deixou uma tela admirável representando este episódio lendário: é o fresco que encontramos na sala principal do Rathaus, onde foram coroados trinta reis e imperadores alemães. Nessa obra-prima vemos Otto prosternado diante da figura majestosa e gigantesca de Carlos Magno, à direita do qual se encontram os seus companheiros curvados, fisionomias trágicas de espanto onde bate o clarão macabro das tochas que iluminam este quadro célebre.

# CARTA

## de Lourenço Marques

**O Novo Secretário Provincial \* Revisão da Convenção de Moçambique. \* A visita do sr. Embaixador da Grã-Bretanha. \* A Conferência Anual do Turismo e Publicidade realiza-se este ano, em Lourenço Marques, pela primeira vez.**

*(Por um nosso correspondente especial)*

No gabinete do sr. Almirante Sarmiento Rodrigues, ilustre Governador-Geral de Moçambique, realizou-se, no dia 10 de Outubro, com enorme concorrência de pessoas, a cerimónia da confirmação da posse do novo Secretário Provincial, sr. eng.º Nuno Maria Rebelo Vaz Pinto, figura muito conhecida e respeitada nesta Província.

O sr. Almirante Sarmiento Rodrigues, ao fazer o elogio do empossado, proferiu o seguinte:

«Entra, neste momento, no exercício de Secretário Provincial um dos mais distintos técnicos militares que, nos últimos tempos, têm servido em Moçambique. Oficial de Engenharia, com os cursos do Estado Maior, o Major de Engenharia Vaz Pinto, como Comandante do Batalhão de Engenharia, além de prestar notáveis serviços à Província, através do grande impulso que soube imprimir aos trabalhos que lhe competiam, pôde adquirir um raro e vasto conhecimento dos problemas de todos os distritos, sobretudo na sua especialidade».

Por sua vez, o sr. Eng. Vaz Pinto, ao agradecer, declarou no seu discurso:

«Sem quaisquer dúvidas quanto às dificuldades da tarefa, sem quaisquer ilusões quanto às minhas limitações e deficiências pessoais, sinto contudo confiança neste momento. Sinto confiança, porque acabo de verificar na Metrópole que cada vez são maiores, entre os responsáveis, a compreensão do Ultramar e a decisão inflexível de bem o servir; porque se não creio nos génios em política, especialmente neste século, creio nos condutores acima do comum que sabem criar a sua equipa e suscitar em todos e cada um dos componentes de um povo o desejo de contribuir para a grandiosa causa comum — e vejo isto incarnado em Vossa Excelência e nos

seus Conselhos já em funções — tenho confiança sobretudo porque a História me ensinou a acreditar sem reservas nas qualidades extraordinárias dos povos portugueses de qualquer cor, cuja vontade vibrante de vencer, cuja fé inabalável, hoje tão bem podemos sentir em todos os pontos de Portugal».

\* \* \*

Foi aqui bem recebida a notícia de terem decorrido com bom êxito as negociações efectuadas entre Portugal e a República da África do Sul para a revisão da Convenção de Moçambique por motivo das quais se deslocou a Lisboa o Director dos C. F. M., eng. Brazão de Freitas.

Em resumo, foi resolvido entre os dois Governos: 1.º — Proceder à revisão da convenção de 11 Setembro de 1928 e modificada a 17 de Novembro de 1934, tendo em conta as necessidades e interesses das duas partes; 2.º — Nomear, dentro do mais curto espaço de tempo, uma comissão composta de peritos sul-africanos e portugueses com o encargo de efectuar os estudos necessários para elaborar os projectos de novos instrumentos e submeter à aprovação dos dois Governos devendo o mesmo, para o efeito acima, ter em especial atenção o artigo 22.º da Convenção e a vantagem de definir em instrumentos diferentes as matérias respeitantes ao tráfego ferroviário e as respeitantes à imigração.

\* \* \*

Foi-nos útil em todo o seu largo sentido político a visita, recente, a Moçambique, do Sr. Archibald Ross, Embaixador da Grã-Bretanha e sua Esposa, útil à Província e a Portugal e útil para o fortalecimento das relações entre o nosso País e a nossa mais antiga aliada. Foi sempre aconselhável ver para

crer, ver para se desfazerem suposições falsas, ver para se restabelecer a verdade e se prestar justiça a quem inteiramente a merece.

Durante os dias da sua permanência aqui, Sir Archibald Ross teve a oportunidade de observar como se vive e como se trabalha entre nós. Nada lhe foi ocultado. Sua Excelência, que tudo viu, não escondeu a sua admiração pelo progresso verificado em vários sectores da produção. Lourenço Marques encantou-o como cidade moderna.

Os portos de Lourenço Marques e da Beira, os serviços técnicos e sociais dos C. F. M. deixaram-no perfeitamente surpreendido pela sua excelente organização. Nalgumas das suas visitas, o ilustre representante em Portugal da Rainha da Grã-Bretanha foi acompanhado pelo digno Director-Geral dos Caminhos de Ferro de Moçambique, eng.º Brazão de Freitas.

Em honra do ilustre visitante, efectuaram-se brilhantes festas e recepções.

\* \* \*

Foi promovido a Chefe da Divisão de Finanças dos Caminhos de Ferro de Moçambique o sr. António Ferreira Mendes, que desde algum tempo vinha exercendo proficientemente funções de Adjunto daquela Divisão.

No próximo mês de Setembro de 1963 realiza-se em Lourenço Marques, pela primeira vez, a Conferência Anual de Turismo e Publicidade que, desde há longos anos, vem sendo promovida pela South African Publicity Association.

Esta Conferência reveste-se sempre de grande interesse, pois nela encontram-se presentes Delegados de todos os órgãos que em África ao sul do Equador se dedicam ao Turismo e às actividades ligadas a esta indústria.

A nossa província de Moçambique tem-se feito sempre representar nestas Conferências por Delegados dos C. F. M. e um do Governo, os quais são recebidos sempre com a maior simpatia pelos restantes Delegados.

Na Conferência de 1962, que se efectuou em Oudtshoorn e reuniu 150 delegados, o delegado de Moçambique, ao propor que a próxima conferência tivesse por sede a cidade de Lourenço Marques, teve o prazer de ver coroado o seu convite com uma prolongada salva de palmas.

Nos meios turísticos liga-se uma grande importância a esta conferência.

## ESPECTÁCULOS

### CARTAZ DA SEMANA

EDEN — Às 15,30 18,15 e 21,30 — «Diplomacia de saias».

COLISEU — Cinema.

OLIMPIA — Às 14,30 e às 21 — Filmes de aventuras.

## Écos & Comentários

P o r S A B E L

### Um «ferrobico»?

O Jornal do Barreiro, que é um dos semanários nacionalistas de maior prestígio na Região de Setúbal, publicou no seu número de 20 de Dezembro do ano findo, na 6.ª página, última coluna, um artigo sem pés nem cabeça assinado por «um ferrobico».

Ora a palavra «ferrobico» não figura nos dicionários, mas, se bem me recordo, era um termo de calão usado pelas praças de Sapadores de Caminhos de Ferro e atribuído àqueles que abusavam das algibeiras do próximo...

A categoria que tem o Jornal do Barreiro não é de molde a admitir gente dessa laia e por isso nos surpreendeu uma coluna de linguagem deselegante, agressiva, cheia de maldade e má fé, escrita a propósito das novas técnicas de Gestão de empresas.

A dedicatória já de si é repugnante e muito pouco decente para ser escrita por uma pessoa que se preza de ser gente, mas, ser gente não é ser «ferrobico».

Vamos pôr tudo isto de parte, e até o despeito do autor da prosa para nos confessarmos admirados com o consentimento do ilustre director do Jornal do Barreiro em publicar essa diatribe num periódico regionalista conhecido e acreditado na gente boa da região.

O autor está descoberto, mais dia, menos dia porque o engenheiro director do jornal não deixará de chamar à ordem essa figura anónima que pretende responsabilizar duas pessoas — director e editor — por um artigo de lamacenta prosa imprópria de figurar num semanário categorizado como é o Jornal do Barreiro.

## Imprensa Técnica

### A revista La Vie du Rail dedicou o número do Natal ao nosso País

A bela revista ferroviária La Vie du Rail, que se publica em Paris, dedicou quase todas as suas páginas do número de Natal, correspondente a 23 de Dezembro, ao nosso País.

Esse número constitui uma expressiva homenagem a Portugal, que não podíamos deixar de registar na «Gazeta dos Caminhos de Ferro». O organizador dessas páginas, excelentemente coloridas, viu o nosso País, sob o ponto de vista turístico e sob o ponto de vista ferroviário.

Começando por dar aspectos das redes urbanas de Portugal, insere imagens dos nossos monumentos de maior relevo histórico, das nossas ruas mais pitorescas, dos costumes, jardins, paisagens, mercados, tipos e trajos populares, fé religiosa, tanto de Lisboa como do Porto e arredores. Assinado por André Bégue, um longo e interessante artigo sobre os nossos caminhos de ferro.

Números como este são para louvar e agradecer e guardar, ciosamente, como se acautelam as jóias de alto preço.

A revista La Vie du Rail merece os nossos parabéns por esse seu belo número do Natal.

# A ponte sobre o Tejo

**Esta obra grandiosa, que vai ligar Lisboa à margem esquerda do rio, começa a ser uma grande realidade**

**«A ponte que vai ser construída destina-se a suportar os tráfegos misto rodoviário e ferroviário» — disse o eng.º Canto Moniz**

Velho sonho de centenas, de milhares de lisboetas e de todos os portugueses que se preocupam com a valorização do País, a ponte sobre o Tejo, que ligará, dentro de quatro anos, a capital portuguesa à margem sul do rio, começou a ser, principalmente a partir de 10 deste mês de Janeiro e ano de 1963, uma grande, uma admirável realidade. Essa realidade, que nos enche a todos de alegria, foi-nos não só anunciada mas garantida com o lançamento à água da primeira secção flutuante para fixação da torre norte da Ponte.

A grandiosa obra vai sendo realizada em grande ritmo. Centenas de operários trabalham dia e noite, sem descanso. Quase se visiona, concluída, gigantesca, a obra que será, entre as suas congéneres, uma das maiores, mais imponentes do Mundo.

O lançamento à água da referida primeira secção flutuante constituiu um grande acontecimento. E o acontecimento, como não podia deixar de ser, teve foros de nacional, porque à cerimónia assistiram o Chefe do Estado, membros do Governo, altas personalidades e o Cardeal Patriarca.

Foi brilhante, com efeito, a cerimónia. Além do sr. Almirante Américo Tomás, viam-se os titulares das pastas da Justiça, das Finanças, das Comunicações e das Corporações; os Subsecretários de Estado da Presidência do Conselho, das Obras Públicas, da Indústria e do Tesouro; os presidentes dos municípios de Lisboa e Almada.

Estas e outras ilustres personalidades foram aguardadas pelo sr. eng.º Canto Moniz, na qualidade de Director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo, e pelo sr. Ministro das Obras Públicas.

O lugar de honra, na tribuna erguida em frente do estaleiro, foi ocupado pelo Chefe do Estado, que tinha à sua direita o Presidente da Câmara Corporativa e à esquerda o Ministro das Obras Públicas.

Num lugar especial sentou-se o Senhor D. Manuel Cerejeira.

Três discursos antecederam a cerimónia da bênção, pelo Senhor Cardeal Patriarca, da secção flutuante:

os dos srs. eng.º Canto Moniz e Arantes e Oliveira e do Sr. Charles McCracken, vice-presidente da United States Steel Export Company. Pela sua alta e indiscutível importância — e porque se trata dum acontecimento histórico — vamos reproduzir algumas passagens dos discursos proferidos.

## **O discurso do Eng.º Canto Moniz, Director do Gabinete da Ponte sobre o Tejo**

O sr. eng.º Canto Moniz fez as seguintes declarações:

«Com o lançamento desta primeira peça, destinada às fundações de uma das grandes torres a construir no meio do rio Tejo, vai dar-se simbolicamente início à construção da ponte sobre o Tejo e dos seus acessos rodoviários. A obra pode dividir-se em três partes distintas: a grande ponte sobre o rio, com 2.300 metros de extensão, o grande viaduto sobre a margem norte, com cerca de um quilómetro de comprimento, e as auto-estradas de acesso, com cerca de 14 quilómetros e 32 pontes a construir. Todas estas partes da obra estão iniciadas e serão desenvolvidas sincronicamente, por forma a que todo o conjunto fique concluído dentro de quatro anos. A ponte, propriamente dita, será uma ponte suspensa, apenas com duas torres no rio, tendo um vão central com 1013 metros, dois laterais com 483 e três sobre as margens, com cerca de 100 metros cada.

A superestrutura desta obra — torres, cabos e tabuleiro — será de aço e as fundações e maciços de ancoragem dos cabos construídos de betão armado. A altura livre mínima da ponte acima do nível das águas será de 70 metros, o que permitirá a utilização do nosso porto pelos maiores e mais altos navios do Mundo, ainda com bastante margem.

A altura das torres acima do nível da água é de 190 metros. Destinam-se a apoio dos cabos, que, presos a grandes maciços da ancoragem a construir nas duas margens, suportarão todo o tabuleiro da ponte.

Constitui problema particularmente difícil a cons-

trução da fundação das torres do rio, dadas as características geológicas e as dificuldades resultantes das fortes correntes devidas às marés.

Para dar apenas uma breve nota sobre estas dificuldades, referirei que a fundação da torre sul terá de descer a 82 metros abaixo do nível da água, para ficar assente na rocha firme, depois de atravessar 25 metros de água, 25 de lodos e 32 de areias. Significa isto que terá a altura de 272 metros desde a rocha firme até ao seu topo.

A fundação da torre norte, embora não tão profunda como aquela, apresenta sérias dificuldades, pois haverá que proceder a escavações na rocha a grandes profundidades, por baixo da fundação assente nas camadas superiores.

A ponte que vai ser construída destina-se a suportar os tráfegos misto rodoviário e ferroviário, mas na primeira fase apenas ficará preparada para o tráfego rodoviário podendo em qualquer época ser concluída a parte da estrutura destinada ao tráfego ferroviário.

Na construção da superestrutura da ponte serão empregados 48.000 toneladas de aço e nas das fundações 10.000 toneladas.

Para as fundações e maciços de ancoragem da ponte serão construídos 165.000 metros cúbicos de betão de cimento.

Na construção das fundações das torres do rio entrará em utilização o processo que consiste na execução de grandes moldes metálicos, concebidos por forma a que as suas primeiras secções sejam flutuantes. Construídas estas secções, são lançadas à água e rebocadas para os locais dos pilares. Uma vez ali ficam fortemente amarradas a âncoras muito pesadas, já colocadas no fundo do rio, e então procede-se ao seu acrescentamento na parte superior, por pequenas secções com a altura de seis metros.

Concluída uma secção, procede-se ao enchimento do molde flutuante com betão de cimento, por forma a obter-se uma descida ou afundamento gradual, equivalente ao aumento da secção que foi construída para a parte superior. Esta operação repete-se sucessivamente até que a parte inferior da peça metálica atinge os lodos do fundo do rio.

Os caixões metálicos assim construídos, têm uma uma secção celular, por forma a deixar poços circulares com quatro metros e meio de diâmetro, através dos quais será feita a escavação dos lodos e areias, de modo a permitir a descida da fundação através das respectivas camadas.

Para assegurar a flutuação a partir de determinada profundidade submersa dos grandes caixões — moldes para a fundação — são colocados nos topos superiores dos poços cúpulas e no interior desses poços é introduzido ar sob pressão.

A operação a que estamos a assistir consiste no lançamento à água da primeira secção do caixão metálico flutuante que irá ser utilizado para a construção da fundação da torre norte da ponte. É muito

delicada e morosa, assistindo nós apenas à sua parte final, que corresponde à deslocação dos últimos 50 metros da peça sobre a carreira especialmente construída aqui, na praia de Algés, para este fim. Na próxima maré cheia, na madrugada de amanhã, o caixão será desligado dos suportes e rebocado para o local da torre norte do rio.»

Prosseguindo, o director do Gabinete da Ponte assinalou que a peça a lançar à água pesa cerca de 700 toneladas e que a destinada à fundação da torre sul, colocada a pouca distância, pesa cerca de mil toneladas, e está quase concluída. Referiu-se à firma adjudicatária e às que tomaram conta de empreitadas de especialização. Acentuou que a cooperação americana-portuguesa estava patente nas secções, cujas partes inferiores, constituindo os cortantes, foram construídas nos Estados Unidos, e as interiores, de tubos e cúpulas, na «Sorefame», da Amadora.»

E o orador, nesta altura, acrescentou:

«A ponte que vamos construir será a maior do mundo fora dos Estados Unidos, terá a viga de rigidez contínua mais comprida que até agora se construiu e a fundação mais profunda jamais projectada.

Quando for executada a segunda fase, a ponte será a maior do Mundo do seu tipo para o tráfego de comboios pesados. Estamos também a construir um grande viaduto sobre a zona de Alcântara, um dos maiores do género, pois terá um quilómetro de extensão, vãos de 76 metros e altura que variará de 70 a 30 metros. Esta estrutura será de betão pré-esforçado e ficará igualmente preparada para poder suportar mais tarde o tráfego ferroviário em via dupla, tal como a ponte.

Ainda estão em construção 14 quilómetros de auto-estradas, que com os nós de ligação e vias de acesso às redes várias existentes, totalizarão mais de 20 quilómetros de rodovias.

Todo este complexo sistema, concebido por forma a distribuir o tráfego que utilizar a ponte pelos diferentes pontos da cidade e para as vias de comunicação inter-regionais compreende a construção de 32 pequenas pontes, obriga a cortar e movimentar seis milhões e meio de metros cúbicos de terras e será dotado com as características mais modernas de traçado, iluminação, etc. Estará concluído ao mesmo tempo que a ponte».

O sr. eng.º Canto Moniz referiu-se, em seguida, ao planeamento da grandiosa obra, sob orientação do Ministro das Obras Públicas, ao espírito de cooperação entre nacionais e estrangeiros, ao trabalho valioso do Laboratório de Engenharia Civil no estudo sobre modelos reduzidos da ponte, um dos quais visando o esclarecimento da estabilidade do pilar sul sob a acção de sismos.

E acrescentou:

«Ainda dentro do capítulo de cooperação, é de realçar a interferência de várias empresas nacionais na obra, que a firma adjudicatária, United States Steel

Export Company, soube criteriosamente seleccionar para a realização de importante parte dos acessos rodoviários.

O operário português, como já é tradicional, nesta primeira fase da obra tem-se mostrado hábil e competente, o que permitiu reduzir a um mínimo o pessoal estrangeiro de enquadramento, que não pode dispensar-se, dada a grande especialização de apreciável número de tarefas a promover na obra.

Por um imperativo de consciência, peço licença para expressar um agradecimento muito especial, em nome de todos os técnicos nacionais, dirigido ao eng. Eduardo Arantes e Oliveira, pela forma como nos tem orientado na grande tarefa.

Na realidade, o ministro das Obras Públicas não confina a sua actuação a dar-nos as suas directivas em plano superior. Pelo grande interesse que a obra lhe merece, vem repetidas vezes ao Gabinete da Ponte e senta-se à mesa de trabalho, rodeado pelos seus técnicos, estudando com eles os problemas mais complexos e compartilhando dos seus anseios para que se encontrem as melhores soluções técnicas e que mais convenham ao País. Este trabalho exaustivo cria uma amizade entre o eng. Arantes e Oliveira e os seus colaboradores, que lhes faz esquecer que estão a trabalhar com o ministro e, antes, sentem que têm na sua frente um companheiro, que a todos se impõe pelo seu saber e pela sua competência técnica.»

O sr. eng. Canto Moniz, dirigindo-se agora ao sr. Almirante Américo Tomás, disse:

«Vai V. Ex.<sup>a</sup> mandar dar, simbólicamente, início à construção de uma gigantesca obra, que ficará para o futuro a constituir um poderoso instrumento de trabalho da nossa grei: representará uma honra para quem a realizar e uma glória para quem a tornou possível. Quero dizer que a ponte foi estudada com muita dúvida; mas quando nos convencemos de que o planeamento em que se enquadra estava certo e de que a solução era a que mais convinha aos interesses nacionais lançámo-nos ao trabalho com todo o entusiasmo e com a maior fé — com aquela fé que sempre nos tem acompanhado e permitido afirmarmos-nos como um povo que sabe o que quer e para onde vai.»

#### **O discurso do representante da United States Steel Corporation**

Do discurso do sr. Charles K. McCracken; que falou em seguida, reproduzimos estas informações de muito interesse:

«Os elementos desta peça foram produzidos nas aciarias da United States Steel Corporation, transportados para Lisboa, em grande parte por navios portugueses, e fabricados nas oficinas da «Sorefame», sendo depois ligados nesse local pela nossa associada Morrison Knudsen of Portugal, Ltd., com a utilização de operários especializados.

Por ocasião da assinatura do contrato para esta obra, pelo sr. Ministro das Obras Públicas, afirmei que iríamos pôr toda a nossa boa vontade para comprovar a confiança que em nós fora depositada. Tanto nós como os nossos associados, continuamos a sentir-nos muito honrados e justificadamente orgulhosos por termos sido escolhidos para a construção desta obra monumental, concebida e projectada por engenheiros portugueses e americanos, em estreita e efectiva colaboração.

Tem havido muitos dias memoráveis desde que foi decidido promover esta obra. Assim podemos referir a abertura do concurso, a recepção de propostas pelo Governo português, a adjudicação, a assinatura do contrato, a apresentação do projecto definitivo e a sua ulterior aprovação.

Esses dias foram considerados memoráveis possivelmente apenas por aqueles membros do Governo português que despenderam dias e meses sem conta na busca de uma solução satisfatória para a travessia do Tejo. Eles, tal como nós e os nossos associados, consideramos esta cerimónia inaugural como um facto concreto da realização do nosso projecto, e que durante muitos anos será recordado por todos os que participarem na execução da grande obra.

Durante séculos o vosso povo reuniu-se nas praias deste mesmo rio para assistir ao lançamento à água de inúmeros barcos destinados a navegar até aos mais longínquos pontos da Terra, os quais conquistaram fama para o vosso país. Poderíamos acrescentar que é esta a primeira vez que uma estrutura flutuante deste tipo é lançada à água neste lado do Atlântico.»

Referindo-se à primeira secção flutuante, disse:

«A estrutura tem uma finalidade, cuja importância para o vosso país iguala a de qualquer barco até hoje lançado à água nas margens do rio Tejo. Viajará apenas alguns quilómetros e desaparecerá quando mergulhar lentamente nas águas do Tejo, onde ficará submersa para sempre. É óbvio que tem um destino de extraordinária importância. Contribuirá para suportar a grandiosa estrutura que ligará as duas regiões, Norte e Sul, do vosso país.»

#### **Palavras do Ministro das Obras Públicas**

Chegou finalmente a vez de se fazer ouvir o sr. eng. Arantes e Oliveira, ministro das Obras Públicas, a quem o País deve assinalados serviços. Pela importância das suas declarações, vamos reproduzir integralmente o seu notabilíssimo discurso. Pela sua palavra não falou apenas um estadista e um homem de acção, falou um Governo, e, acima de tudo, falou uma nova geração com os olhos postos no futuro.

Oiçamos, pois, o sr. Ministro das Obras Públicas: «Para se avaliar o real significado do presente acto, há, na verdade, que relacioná-lo com a feliz circunstância de estar atingida finalmente a fase decisiva do empreendimento, com a garantia da sua

efectiva conclusão em prazo determinado — tanto quanto é humanamente possível afirmá-lo. No desejo da celebração condigna de facto tão notável residem a finalidade essencial desta cerimónia e a justificação da solenidade que desejamos imprimir-lhe».

Seguidamente, o ministro agradeceu a deferência da presença do sr. Presidente da República e manifestou a pena de quantos trabalham na ponte, por não terem ali, e naquele momento, o sr. Presidente da Conselho, a quem desejariam testemunhar agradecimentos, de viva voz, como principal obreiro do empreendimento. Expressiu regozijo por estar em pleno andamento a obra grandiosa, que seria consagrada, pouco depois, pela bênção do sr. Cardeal-Patriarca. E continuou:

«Ambição de muitas gerações finalmente satisfeita, a obra que começa agora a materializar-se diante dos nossos olhos, nas suas excepcionais proporções, merece, sem dúvida, esta consagração, como instrumento poderoso que vai ser posto ao serviço do progresso nacional e do aumento do bem-estar da nossa grei. As razões que desde há mais de um século lhe adjudicaram o interesse da Nação e dos Governos atentos aos seus anseios tornaram-se na nossa era cada vez mais evidentes. O desenvolvimento geral do País, e mais particularmente o surto do crescimento populacional e de valorização económica da margem sul do Tejo, em frente da capital, aumentaram seriamente a agudeza do problema, revestindo-o de aspectos críticos que tenderiam a tornar-se insustentáveis no próximo futuro, se entretanto não fosse possível dar-lhe solução satisfatória.

Aliás, como já foi dito noutra ocasião, a propósito da obra, a justificação de empreendimentos desta natureza não pode depender somente da ponderação das necessidades reveladas, mesmo quando submetidas a extrapolação prudente. É preciso, para que o País progrida no ritmo ambicionado, ter no futuro a expressão real dos seus interesses e as exigências do seu desenvolvimento, para se poder avaliar com justiça a oportunidade e o merecimento desses grandes empreendimentos. E é neste plano de considerações que precisamente se situam os aspectos mais relevantes dos benefícios a esperar da obra a que estamos dando execução.

A ponte irá caber, com efeito, um papel de transcendente importância no fomento do desenvolvimento económico e social da sua vasta zona de influência e, particularmente, da área ao sul do Tejo, que, com a ligação directa à capital e ao seu porto, há-de ver rasgarem-se novos e prometedores horizontes para a valorização dos seus recursos próprios.

Os estudos que, em relação à península de Setúbal, estão em pleno curso no âmbito do Plano Regional de Lisboa, deixam já antever o que poderá ser o futuro desta região, uma vez construída a ponte sobre o Tejo e convenientemente exploradas as possibilidades que resultarão desta fecunda obra.

Para nascente da auto-estrada, que está sendo construída em simultaneidade com a ponte no troço inicial de treze quilómetros — e que, mais tarde, esperamos ver prolongada até ao Algarve e à fronteira — ficarão condições acentuadas favoráveis para a instalação de grandes centros industriais, favorecidas pela construção das novas artérias rodo e ferroviárias, e do previsto canal Tejo-Sado, a cujo estudo estamos dedicando o interesse que se nos afigura merecer.

Para poente do mesmo eixo fundamental da circulação rodoviária, abrir-se-ão possibilidades excepcionais para o desenvolvimento turístico, subordinadas necessariamente a defesa cuidadosa dos dons naturais inigualáveis desta bela região que a ponte sobre o Tejo virá trazer para a vizinhança imediata da capital. Mantida em grande parte quase intacta até aos nossos dias mercê do seu relativo isolamento, seria indesculpável que deixássemos comprometer o futuro aliciente desta região com um aproveitamento precipitado e arbitrário. A preservação e desenvolvimento da sua riqueza florestal, visando a criação de um verdadeiro parque nacional a dois passos de Lisboa, a protecção cuidadosa das características excepcionais da serra da Arrábida, a defesa e valorização dos ambientes e das paisagens de singular interesse de que é tão rica esta área, eis tópicos obrigatórios dos estudos que temos entre mãos e queríamos abreviar para se tornar possível trocar o regime de restrições urbanísticas a que nos temos visto forçados pelo do mais amplo acolhimento das grandes e pequenas iniciativas privadas do serviço do progresso da região interessada e do País.

Mas a construção da ponte sobre o Tejo irá ainda criar novas perspectivas dignas de realce ao desenvolvimento do Alentejo e do Algarve, cujas distâncias à cidade e ao centro do País serão sensivelmente encurtadas no espaço e no tempo.

A futura localização do grande aeroporto internacional de Lisboa na região a sul do Tejo, que a existência da ponte leva a considerar, integra-se nestas prometedoras perspectivas. Dão particular oportunidade a estas rápidas referências o início da execução do Plano de Valorização do Alentejo, outra grande realização em marcha, e a ascensão do problema do desenvolvimento turístico da província algarvia ao plano das preocupações imediatas do Governo.

Estamos, pois, em presença de uma obra cujo interesse transcende largamente o dos benefícios meramente locais, já de si tão importantes, para se reportar ao das grandes e fecundas realizações de fomento de que o País manifestamente carece para poder guindar-se ao nível de prosperidade desejado.

Justifica-se, pois, o alvoroço com que assistimos a esta cerimónia que contém em si a generosa promessa de que em pouco mais de quatro anos, veremos a grande obra terminada, cessando assim de vez o sério problema trazido até à nossa geração, a

# BOAS FESTAS

Tiveram a amabilidade de nos enviar cartões de Boas-Festas, que gostosamente retribuimos, os senhores e firmas seguintes:

Engenheiro Roberto de Espregueira Mendes, General António Vitorino França Borges, D. Alice de Azevedo, Cristolino Gonçalves, Carlos Leal, João Damasceno Covão, D. Maria Pereira, Chaves Caminha, António Martins Pimenta, D. Maria dos Santos Cruz, Dr. Boavida Portugal, Capitão António Godinho Bordado, Gabriel de la Haba (Zurito), Dr. Bruno Bonotto, João Inácio, José Leite de Magalhães, António Neves, D. Alejandro Freijal del Villar, Jaime A. Correia Godinho, Alberto Bartissol, Victor Affonso, Manuel Martins de Almeida, Custódio Domingos, Ernesto Rebelo de Magalhães, D. Márcia Condessa, João Inácio Rosa Júnior, D. Celeste Braga e Castro Lopes Pinto, Carlos Lopes Pinto, Luiz dos Santos Baborro, Mário de Jesus Pereira, Francisco Velez Conchinhas, António Nunes da Silva, Pierrette le Bourdic, Benjamin Nunes Esteves, Manuel Escudero, Manuel dos Santos, António de Figueiredo, Carlos Rodrigues, José da Silva Baptista, D. Francisco Xavier de Echarri y Gamundi, Campos Vieira, Dr. Ernesto Sanchez Hernandez, Carlos da Silva Púrviz, Francisco Mauhen Gonçalves, Horácio Novais, Capitão Manuel da Silva Guerra, Carlos de Barros Queiroz, António Martins de Sousa, Jorge Silva, D. Francisco

qual a Providência quis conceder o privilégio de o resolver.

Só me resta exprimir a esperança de que este prazo possa ser encurtado, para o que me apoio no merecimento e na experiência muito notável da empresa executora — a cujo ilustre vice-presidente quero aproveitar a oportunidade para dirigir os meus gratos cumprimentos — e das suas associadas portuguesas e americanas.

Considero ainda, como excelente augúrio para o futuro andamento desta obra, o ambiente exemplar de relações cordiais e de cooperação franca que tem rodeado o empreendimento em todas as fases e em todos os níveis das diligências para a sua efectivação. Vista do plano mais elevado das negociações entre as administrações do nosso país e dos demais países cooperantes nestas diligências, esta agradável circunstância dá-me o ensejo de fazer uma justa referência especial aos Estados Unidos da América, para saudar a grande nação amiga na pessoa do seu ilustre embaixador, em cuja presença vejo trazido mais uma vez o seu interesse penhorante por esta realização.

Quero também salientar com o maior apreço e reconhecimento, e também com o maior prazer a excelente colaboração oferecida pelos diferentes departamentos do Estado, pelas Câmaras Municipais de

Avalos Yañez, Engenheiro Eduardo Ferrugento Gonçalves, Casimiro Jorge, Joaquim Teixeira de Sampaio, Eurico Gama, D. Camila Craveiro da Silva Marinho, Dr. Élio C. Augusto Cardoso, Dr. Américo Marinho, Dr. José Crespo, Joaquim Maria Cabral, António Sodré Areia Borges, Gentil Marques, João Fernandes Horta, Geraldo Magalhães, Carlos Soares, Francisco Lomelino Teves, Comandante Júlio da Cruz Ramos, Jorge Lemos e Figueiredo, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Sociedade Técnica de Artes Gráficas, Lda., «Stag»; Oliva, Lda.; Banda Artística Lisbonense, Agência Universo, Robialac Portuguesa, Manuel Reis Moraes & Irmão, Viúva Macieira & Filhos, Galeria Henry, Associação Industrial Portuguesa e Feira Internacional de Lisboa, Ente Nazionale Italiano Per Il Turismo, Organização Internacional de Turismo Italiano; Ch. Lorilleux; A Alentejana, Revista Ilustrada «Seleções Femininas», Giesa, Casa Pereira da Conceição, Sabena, Comissão Municipal do Turismo de Sintra, Escola de Toureio Luciano Moreira, A. Rodrigues, Lda., Companhia do Papel do Prado, Fotogravura Novarte, Grémio Nacional da Imprensa Regional, Oliveira, Irmãos, Manuel Guedes, Lda.; Casa Soares, Cruz, Sousa & Barbosa, Lda., Alvo, Mário Freire, Comissão Executiva da Feira do Ribatejo, Fotografia Portugal, Conselho de Administração da Sociedade Jardim Zoológico e de Aclimação em Portugal, Simão Guimarães, Filhos, Lda.; Conselheiro de Imprensa da Embaixada de Espanha; Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas, Associação dos Bombeiros Voluntários da Ajuda, Direcção do Orfanato dos Ferroviários da C. P.

Lisboa e de Almada e demais organismos e entidades por qualquer forma ligados a este empreendimento, facilitando extremamente a missão dos serviços do Ministério das Obras Públicas responsáveis pela sua condução a bom termo e especialmente ao Gabinete da Ponte sobre o Tejo, a cuja actuação exemplar presto louvor».

O sr. eng. Arantes e Oliveira fechou com estas palavras as suas importantes declarações:

«O meu pensamento tem necessariamente de dirigir-se com toda a gratidão para os meus ilustres colegas do Governo, pedindo vénia para me referir especialmente ao titular da pasta das Finanças, cuja decisiva actuação pessoal o tornou credor do reconhecimento e admiração que não podia deixar de testemunhar-lhe em nome do Ministério das Obras Públicas, neste dia que certamente contará entre os mais felizes nos seus anais».

Em seguida, o Senhor Cardeal Patriarca procedeu à cerimónia da bênção ao conjunto flutuante, acto que foi sublinhado e anunciado com morteiros e uma girândola de foguetes.

Depois o conjunto flutuante foi largado sobre as águas do Tejo e rebocado para o local onde se erguerá, apoiada nesse conjunto, a torre norte da Ponte.

# Linhas Estrangeiras

O Caminho de ferro federal alemão **ALEMANHA** fez à indústria de Berlim, no primeiro semestre de 1962, novas encomendas no montante de cinquenta milhões de marcos. Têm relevo especial aquelas de que beneficia a indústria eléctrica e que só por si representam vinte e cinco milhões de marcos, ou seja a metade da soma das novas aquisições.

Trata-se de material para a electrificação da rede. Os construtores de material circulante receberam encomendas no valor de quinze milhões. O resto, isto é, dez milhões, diz respeito a fornecimentos perdidos à pequena e à média indústria.

Os Caminhos de ferro federais austríacos encomendaram uma nova série de locomotivas eléctricas do tipo 1042, cuja utilização está principalmente prevista na montanha. Dada a configuração do terreno na Áustria — percurso de montanha alternando com longas linhas de planície, a sua velocidade máxima foi limitada a 130 Km/h. A locomotiva 1042 é um veículo de dois bogies de dois eixos (Bo'-Bo') movidos por quatro motores com a potência de 890 KW, o que perfaz o total de 3560 KW, ou 4900 CV.

A primeira locomotiva sairá da fábrica na próxima Primavera. As entregas seguir-se-ão à cadência de uma máquina de três em três semanas. Esta locomotiva, cujo preço é de dez milhões de shillings, será utilizada no percurso Mürrzuschlag — Knittelfeld, novamente electrificada, bem como no serviço directo entre Viena-Sud e Villach.

O último comboio a vapor, um comboio proveniente de Harwich, chegou **GRÃ-BRETANHA** no domingo, 9 de Setembro de 1962, à estação londrina de Liverpool Street. Assim vencera-se uma etapa importante de modernização da Região Este dos Caminhos de ferro britânicos onde desapareceu virtualmente a tracção a vapor.

Depois do novo horário de Inverno, todos os comboios de passageiros e de mercadorias são rebocados por locomotivas diesel ou eléctricas. Algumas máquinas a vapor serão temporariamente conservadas em March, no condado de Cambridg, para rebocar os comboios que se dirigem ou procedem do Norte ou do Oeste.

— Os Caminhos de ferro britânicos abriram em York uma escola destinada a preparar os seus futuros aprendizes. Esta escola, instalada próximo de uma fábrica de vagões, está encarregada de formar

## A RENFE e a sua nova organização

A RENFE ou seja a Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis perfez, no ano passado, 20 anos de existência. Durante este espaço de tempo, os seus dirigentes e técnicos não se pouparam a esforços no sentido de melhorar os seus serviços, com aquisição de excelente material circulante e de, paralelamente, inaugurar novas estações e novas linhas.

Um decreto-lei, datado de 19 de Julho de 1962, veio remodelar quase por completo a sua organização. Com efeito, a RENFE passou a ser uma organização autónoma, dirigida e administrada segundo o direito privado e princípios comerciais.

Doze membros constituem o novo Conselho de Administração, que tem como presidente o sr. Carlos Mendoza Gimeno. Os cargos de vice-presidente e conselheiro-delegado foram entregues, respectivamente, aos srs. José María Garcia-Lomas y Cossio e Alfredo Moreno Uribe.

As funções de director-geral são desempenhadas pelo sr. Carlos Roc Rico.

## Brindes e Calendários

Recebemos de várias e importantes firmas, portuguesas e estrangeiras, calendários ilustrados, alguns deles com reproduções de magníficas aguarelas.

Registamos, hoje, as seguintes ofertas:

Henschel-Werke A. G.; Sacor; Ch. Lorilleux; Casa Hipólito, Lda., de Torres Vedras; S A S (Scandinavian-Airlines System; Amoníaco Português), com fábrica em Estarreja e escritório em Lisboa.

Por amável oferta do sr. Alejandro Freijal del Villar, digno Delegado Oficial do Turismo Espanhol, recebemos um lindo calendário ilustrado com aspectos curiosos de Espanha.

A todos os ofertantes, os nossos agradecimentos.

e de instruir, durante um ano, os rapazes que se destinam a uma aprendizagem nos departamentos técnicos da zona de York.

Na data da sua abertura, contava sessenta e cinco alunos, admitidos à razão de vinte, de quatro em quatro meses.

Ali, os alunos ocupam-se, cerca de oito meses, num trabalho prático numa oficina dividida em quatro secções: abastecimento de forja; mecânica e electricidade; trabalhos em metais e soldagem; trabalho em madeira; pintura, polimento e empancamento. No tempo restante, frequentam cursos.

Uma ala do edificio compreende uma aula de estudo, um laboratório científico completo, uma sala de desenho e uma cozinha, onde se servem refeições ligeiras. Ela está ligada às oficinas e a um bloco administrativo contendo, principalmente, as acomodações do pessoal da escola.



# COMPANHIA EUROPEA DE SEGUROS

SEGUROS M TODOS OS RAMOS

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

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

End. Teleg. EUROPEA  
TELEPHONE: 2 0911

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



## ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador  
de Ordem de Instrução Pública

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

**INTERNATO E EXTERNATO**

**SEXO MASCULINO**

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

## POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 32 65 19

*Dr. Amaro de Almeida*—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas  
*Dr. Coelho de Castro*—Cirurgia — Ossos e Articulações—às 18 horas  
*Dr. Nelson de Figueiredo*—Rins e vias urinárias—às 16 horas  
*Dr. Romão Loff*—Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas  
*Dr. António Ferrão*—Doenças dos olhos—às 14 horas  
*Dr. Afonso Simão*—Garganta, nariz e ouvidos—às 16 horas  
*Dr. Casimiro Afonso*—Doenças das senhoras e operações—às 15 horas  
*Dr. Gonçalves Coelho*—Doenças das crianças—às 18 horas  
*Dr. Pinto Bastos*—Boca e dentes, prótese—às 10 horas  
*Prof. Dr. Aeu Saldanha*—Raio X—às 16 horas  
*Dr. Mário Jacquet*—Fisioterapia—às 16 horas  
*Dr.ª Maria José Leão*—Análises clínicas—às 9 horas

**ANALISES CLINICAS**

OS  
BONS ANÚNCIOS  
conhecem-se

## NOS ELÉCTRICOS E AUTOCARROS

todos os anúncios  
são óptimos

Custam pouco  
e toda a gente os lê

Peça informações e tabela de preços à  
SECÇÃO DE PUBLICIDADE DA COMPANHIA CARRIS  
Calçada da Bica Pequena, 4—Lisboa  
Telefone: 3 50 35

# CONTRA A TOSSE



## SEMPRE O PRIMEIRO