



*Gazeta dos Caminhos
de Ferro*

ANO LXXVIII

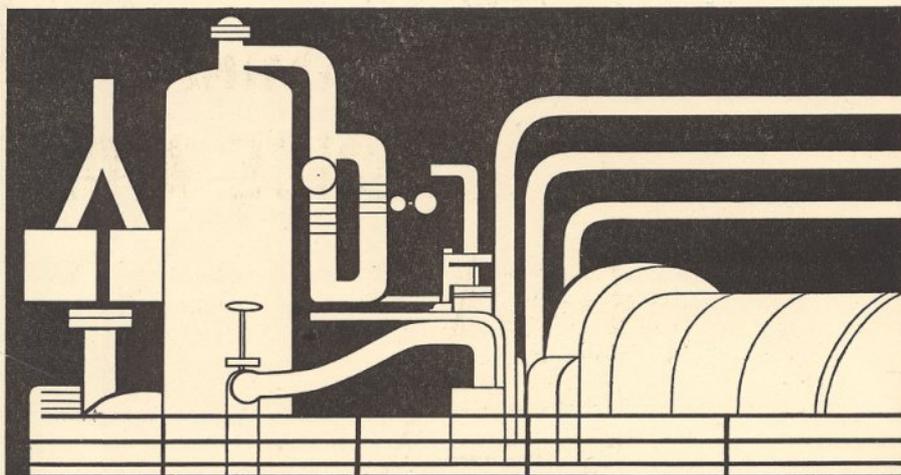
N.º 1867

1 DE OUTUBRO DE 1965

MOBIL AO SERVIÇO DA ECONOMIA

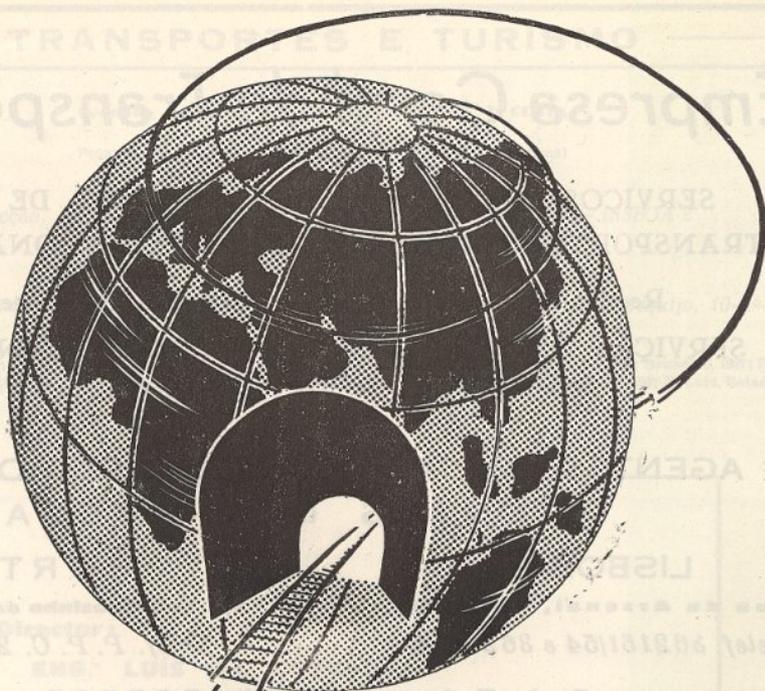
Contribuindo para o Desenvolvimento Industrial do País, a Mobil Oil Portuguesa ocupa um lugar de importância única, comprovada pelos serviços que tem prestado desde a sua fundação - há mais de 60 anos na lubrificação dos maiores empreendimentos da Indústria Nacional.

Por ter sido a primeira Companhia Petrolífera que se estabeleceu em Portugal, a Mobil orgulha-se de ser constantemente preferida para servir a Indústria, desde os grandes complexos fabris até à mais pequena oficina. Servindo bem a Indústria, a Mobil está na base de um maior rendimento fabril e, portanto, de uma melhor produtividade ao serviço da Economia Nacional.



ECONOMIA SERVIÇO

Mobil Oil Portuguesa



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE

Empresa Geral de Transportes

S. A. R. L.

SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

PORTO

Rua de Arsenal, 124 e 141

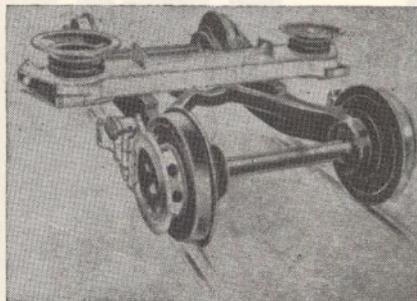
26, Rua Meuzinho da Silveira, 30

Telef. 362151/54 e 362161/6

Telef. P. P. C. 28475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING
Cs dispositivos anti-patinagem equi-
pam já as novas unidades UDD

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA



Sociedade de Gases e Produtos Químicos, S.A.R.L.

Avenida Infante D. Henrique - Cabo Ruivo - LISBOA
Telefone 38 28 62 (5 linhas)

■ GASES INDUSTRIAIS E MEDICINAIS

- A mais moderna aparelhagem para soldadura eléctrica, oxiacetilénica e em atmosfera inerte, oxicorte e metalização pelo processo METCO.
- Máquinas de soldadura automática por arco submerso.
- Máquinas de soldadura automática e semiautomática para os processos TIG e MIG em atmosfera de argon ou CO₂.
- Máquinas de soldadura por resistência, por pontos e por roletos.

Representantes para Portugal de: S. A. Brown Boveri, Messer Griesheim A. G., Harris Calorific Co., Ets. R. Dubé, Elektro Bau A.G., Metco Inc., Union Carbide International, etc.

Delegações em:
LUANDA - LOBITO
L. MARQUES - BEIRA

Depósitos em:
COVILHA - FARO
M.GRANDE-TOMAR
SANTARÉM

DEPÓSITO LEGAL
-0.10.1955

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P P C 3201 53 - DIRECÇÃO: 32 75 20

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1893. - MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954 Liège, 1903; Rio de Janeiro, 1903. - MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904



Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

(Director dos Serviços de Exploração e Material da Direcção-Geral de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres-Vogal do Conselho Superior de Transportes Terrestres).

Directora-Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

Assinaturas:

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

REVISTA QUINZENAL

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES:

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

Sumário

1 de Outubro de 1965

O Entroncamento e o 20.º Aniversário da criação deste Concelho	283
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMILIO BARBOSA ESTÁGIO	285
O Calcanhar de Aquiles do Turismo Eborense	289
Na República Federal Alemã os comboios que circulam a 200 Km./h. estão sob vigilância constante	290
Portugal maravilhoso	291
Há 50 anos	292
Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique	295
A Revista «Viagem» e o número consagrado a Bocage	298
Comboios tão rápidos como os aviões graças à propulsão pneumática, por EURICO DA FONSECA	299
Livros e Autores.	300
VIII Centenário da Reconquista de Évora aos Mouros	301
Linhas Estrangeiras	302



Nota de abertura

«O Setubalense», de que é muito digno director-adjunto o distinto jornalista Guilherme Faria, traz-nos a notícia de que no Clube Português de Montreal, Canadá, se realizou, no dia 17 de Setembro, uma sessão solene comemorativa do segundo centenário do nascimento do grande poeta português Manuel Maria Barbosa du Bocage. Ainda bem que no estrangeiro os portugueses não se esquecem das suas grandes figuras nacionais.

Com efeito, os portugueses residentes no Canadá, não se esqueceram da data do nascimento de um grande poeta nosso, que tendo nascido em Setúbal, há precisamente dois séculos, continua ainda vivo nos seus versos, tocados quase todos por beleza imortal. Presidiu à sessão do Clube Português de Montreal, o sr. H. Tavares Belo, director do semanário de língua portuguesa «Luso-Canadiano», que se publica em Montreal, ladeado pelos srs. Cunha Viana, antigo redactor do «Diário Popular» e Jaime Monteiro, presidente do Clube.

Cunha Viana foi o orador principal, tendo apresentado um magnífico trabalho sobre a figura de Bocage. Dissertando sobre as correntes literárias da época nos diversos países da Europa, aquele nosso distinto camarada afirmou que «Portugal ao tempo tinha necessidade de um intelectual da envergadura de Bocage, autêntico precursor do romantismo na literatura portuguesa». Jaime Monteiro disse alguns poemas do grande vate e, como a assistência lhe pedisse para dissertar sobre a vida e obra de Bocage, esteve quase uma hora no uso da palavra, dados os conhecimentos que adquiriu quando estudou a vida do seu notável conterrâneo.

Não é um poeta esquecido o poeta que nasceu em Setúbal há dois séculos, a 15 de Setembro de 1765. A sessão de Montreal, realizada por um grupo de portugueses, é uma prova da sua imortalidade.

O ENTRONCAMENTO

e o 20.º Aniversário da criação deste Concelho

Na «Nota de Abertura» desta «Gazeta dos Caminhos de Ferro» de 16 de Maio, deste ano, ao noticiarmos que, nesse mesmo mês, a 29, se inaugurava no Entroncamento, um belo conjunto de cem novas moradias de renda económica, anunciámos também que no próximo mês de Novembro, a 24, se comemoraria o decreto que elevou, há vinte anos, o antigo centro ferroviário à categoria de sede do concelho.

Como nasceu e em que ano, o Entroncamento? Como cresceu e se tornou numa importante vila ferroviária, e, há vinte anos, em cabeça de concelho?

A essas perguntas vai responder-nos um recente folheto publicado pela Câmara Municipal do Entroncamento:

«Na província do Ribatejo, onde o Tejo recosta o seu vale numa planura mais ou menos ondulada, que se encosta às serranias de Aire, Mação de Porto de Mós e Montejunto, e se prolonga até ao mar da Palha, a 30 km de Santarém, 7 km de Torres Novas, 3 km da Barquinha, surgiu em 22 de Maio de 1864 o Entroncamento da Ponte da Pedra.

Nasceu este Entroncamento no ponto de divergência das linhas férreas do Norte e Leste, que de Lisboa vêm caminhando juntas em camaradagem fraternal, mirando-se nas águas do Tejo. Aqui separaram-se para continuarem o seu passeio em busca da cidade invicta a primeira: da capital espanhola, a segunda—ligando, a uma velocidade assustadora para aquela época, o Portugal do Norte à cabeça da Império, e esta à vida internacional da Europa.

— Que interesse tem este facto da geografia de circulação? (Da Dissertação de licenciatura em Ciências Geográficas na Universidade de Coimbra, apresentada pela Dra. D. Maria Madalena Lopes

em 1947, com a gratidão da Câmara Municipal do Entroncamento).

Repetimos a pergunta: Que interesse tem este facto da geografia de circulação?

— É que da bifurcação destes caminhos ficou a semente que, germinando através dos tempos — 1862 a 1965 — permitiu que à sua volta nascesse a que havia de ser uma das mais progressivas e floscentes vilas do Ribatejo.

Com efeito, quando em 1864 começou a exploração do troço da linha de Leste compreendido entre Ribeira de Santarém e Abrantes, a via férrea servia um lugarejo denominado Ponte da Pedra, a cerca de légua e meia de Torres Novas.

Interesses anteriormente criados forçaram a entidade construtora a efectuar o enlace entre essa linha e a do Norte junto àquele local, para o que foi escolhida uma faixa de terreno árido e inóspito a Oeste da Ribeira da Ponte da Pedra. Apareceram simultâneamente os pioneiros do Entroncamento e com eles os primeiros edifícios relacionados com a vida ferroviária (gare, oficinas, habitações para funcionários da C. P.,) etc.. Entretanto o minúsculo povoado tornou-se conhecido por um vocábulo que correspondia ao motivo fundamental da sua origem: O Entroncamento.

Não demorou muito a construção de casas de hóspedes e de pequenas lojas, esboçando-se assim o que em 1926 deveria representar o núcleo de uma nova freguesia do concelho de Vila Nova da Barquinha. Dado o valor estratégico do Entroncamento—ligação entre a linha do Norte com as suas derivantes e as linhas de Leste (ramal de Cáceres) e da Beira Baixa—o Ministério da Guerra fixou nas suas proximidades a sede de bastantes serviços. Em Dezembro de 1932 o Entroncamento, que contava já 6000 almas, foi elevado à categoria de vila, obtendo a emancipação

1 de Outubro de 1963

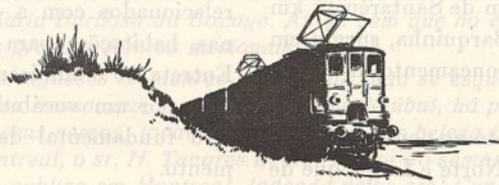
administrativa em 24 de Novembro de 1945 com a sua elevação a sede de Concelho. O aumento populacional continuou e actualmente vivem neste aglomerado cerca de 12 000 habitantes, conforme dados recentemente colhidos.

A vila ocupa uma área considerável, decerto superior à que apresentam dezenas de Vilas mais antigas no nosso País, sedo múltiplos os índices que atestam o crescimento e rápido progresso experimentado por esta localidade ribatejana. Para quem seguir de comboio, o Entroncamento está quase a igual distância de Lisboa e Coimbra, — uns 112 quilómetros, fica situado a 7 quilómetros de Torres Novas, a 28 de Abrantes, a 18 de Tomar, a 122 de Castelo Branco, a 193 da Covilhã e a 282 do Porto. Também várias estradas firmam as rápidas ligações entre esta futura cidade ribatejana e a zona ocidental da península de Lisboa. Raros serão os modelos que nos manifestam por uma forma tão decisiva a contribuição que pertence à linha férrea na origem e no progresso de uma localidade. Outros componentes vieram contribuir depois para o engrandecimento da povoação: mas o impulsor inicial jamais cedeu

a sua superioridade perante a crescente interferência de novos factores. Assim, dificilmente poderíamos recorrer a outro exemplo que nos testemunhasse melhor as interdependências de um elemento da geografia da circulação com as vicissitudes experimentadas, por um núcleo populacional.»

As comemorações do XX aniversário da criação do concelho do Entroncamento inauguraram-se no dia 2 de Março; continuaram-se pelos meses de Abril, Maio, Junho, Julho, Agosto, Setembro, e prolongam-se desde o corrente mês de Outubro até Dezembro próximo.

Vila ferroviária, centro de ferroviários, dois homens dos caminhos de ferro, ambos ribatejanos, os srs. José Duarte Coelho e Eugénio Dias Poutout, têm-lhe dado o melhor da sua vida, na qualidade de presidentes do município. José Duarte Coelho — é agora vogal da Junta distrital de Santarém. Eugénio Dias Poutout é o seu continuador. A ambos o Entroncamento deve muitos serviços. São dois ribatejanos de alma e coração. Dois servidores incansáveis do Ribatejo.



Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

Por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

8.º Mirandela a Vinhais — Esta linha vai indicada como prolongamento natural da de Foz Tua a Mirandela, não tem um carácter de urgência, e deve substituir a estrada distrital n.º 20 de Vinhais por Torre de D. Chama a Mirandela.

9.º Pocinho a Miranda — Deve substituir a estrada de 1.ª ordem n.º 9 na parte compreendida entre aqueles pontos. Dará serventia às importantíssimas minas de ferro de Moncorvo. Corta o planalto compreendido entre os rios Sabor e Douro, região importante sob o ponto de vista agrícola e pecuário, e susceptível de grande desenvolvimento logo que tenha transporte barato para os seus produtos.

10.ª Vale do Vouga — Na extensão de 60 quilómetros atravessa os concelhos de Estarreja, Sever do Vouga, Oliveira de Frades, Vouzela e S. Pedro do Sul, bastante populosos e cultivados. A densidade da população na zona servida por este caminho é de 90 habitantes por quilómetro quadrado. Ainda sob o ponto de vista mineiro merece esta linha particular atenção.

É nesta região que já hoje se acham em activa exploração as minas de chumbo de Braçal, Malhada e Coval da Mó, além de outras de cobre, Palhal e Telhadela. Levada, se o terreno o permitir, até Vizeu, seria a comunicação mais directa entre esta cidade e o Porto.

Por esta forma seria a distância de Vizeu à linha do Norte de 88 quilómetros, o que, em relação ao Porto, importaria um encurtamento de 41 quilómetros sobre trajecto pelo ramal de Vizeu à linha da Beira Alta.

11.ª Sul do Mondego — Tem este caminho em vista servir os concelhos da margem esquerda do Mondego, Penela, Miranda do Corvo, Louzã, Arganil, e Oliveira do Hospital, cuja importância agrícola e fabril é geralmente conhecida. A população específica desta zona é de 88 habitantes por quilómetro quadrado.

A distância entre Coimbra e Galizes, termo indicado da linha, é de 70 quilómetros. A escolha deste terminus é motivada pela conveniência de ligar com a estrada real n.º 46, conhecida pela designação das Pedras Lavradas que, atravessando todo o maciço da Serra da Estrela, abre mais uma importante comunicação ao comércio com a Covilhã.

Esta estrada, traçada com declives máximos de 3 por cento não obstante a serra que transpõe, prestar-se-á de futuro ao estabelecimento de um caminho americano a vapor o qual poderá ligar em Galizes com a linha do sul do Mondego.

12.ª Ramal de Peniche a Santarém — Este caminho, recomendado por considerações estratégicas, oferece a vantagem de ligar as duas linhas de primeira ordem: Lisboa a Pombal e caminho de Leste, cortando cerca de meio comprimento à península formada pelo Tejo e Oceano.

Incluindo-a na segunda ordem, entendemos contudo que muito convirá que seja construída de via larga para melhor corresponder à sua dupla feição.

13.ª Cacilhas, Sesimbra e Pinhal Novo — Sem aceitarmos a opinião dos que pensam que esta linha oferece melhor solução em relação ao movimento comercial que se opera pelas linhas do sul do Tejo, cujo terminus se acha hoje no Barreiro, visto que as somas que seria necessário despender na estação terminal de Cacilhas e suas dependências excedem em muito o capital preciso para dar à estação do Barreiro as necessárias condições de fácil carga e descarga, julgamos contudo dever incluí-la na tabela n.º 2, atenta a conveniência que pode oferecer ao movimento de passageiros e mercadorias da região a que dá serventia. Além disso são reconhecidas as vantagens militares estratégicas que um dia ela poderá prestar, e se os poderes públicos assim o considerarem de futuro, mais justificado lugar lhe caberá no quadro das linhas de primeira ordem.

14.ª Sines a Beja — Conquanto o porto de Sines não tenha por agora as condições para um conside-

rável movimento marítimo, é certo contudo que mais tarde ele pode e deve ser dotado com os melhoramentos necessários de abrigo e facilidade de serviços de navegação e do comércio.

Uma linha que de Beja se dirija para este porto cortará a bacia hidráulica do Sado e ligará o centro do Baixo Alentejo com o oceano pela mais curta comunicação que possa estabelecer-se.

15.^a Litoral do Algarve — É esta uma zona de grande intensidade de população, tal que em alguns concelhos excede ainda mesmo as proporções da província do Minho.

Esta facha de território, largamente dotada com todas as belezas naturais, carece de ser ligada de um a outro extremo por uma linha de via reduzida, da qual faça parte um troço da do Algarve, de cerca de 40 quilómetros. É, a nosso ver, uma das mais justificadas entre todas as linhas de interesse local pelas vantagens que prestará a uma população de cerca de 200 000 habitantes.

Estas são as linhas de ordem que, a nosso ver, correspondem às necessidades mais instantes do país. Não pomos em dúvida o aumento da riqueza pública pela influência dos melhoramentos já feitos e que tem de fazer-se, pelo alargamento e pelo aperfeiçoamento da nossa exploração agrícola, pela iniciação de novas indústrias e desenvolvimento das já existentes, pelo crescimento da população e sua

aglomeração em novos centros por meio de colonização.

Não pomos em dúvida que a acção combinada e progressiva destas causas trará consigo a necessidade de construir outros caminhos de interesse local e porventura linhas de interesse geral, que actualmente não é fácil prever.

Não estamos convencidos que em relação mesmo à actualidade o plano que vos propomos seja isento de imperfeições. Confiamos, porém, que a vossa ilustração suprirá as deficiências e corrigirá os defeitos, sob a inspiração dos interesses públicos.

Resumindo os algarismos constantes das tabelas 1 e 2, vê-se que a extensão total da rede projectada é de 3 530 quilómetros, dos quais 2 451 de primeira ordem e 1 079 de segunda. Vê-se mais que a extensão construída é de 1 118 quilómetros, sendo 1 067 de interesse geral e 51 de interesse local, e que se acham em via de execução 371, sendo 358 de primeira ordem.

Restam para construir 2 041 quilómetros, isto é, 1 026 de primeira ordem e 1 015 de segunda.

Estes algarismos comparados com os que nos dá o estudo da viação acelerada nos países que com o nosso podem oferecer mais analogia nas suas proporções territoriais devem dar-nos lição e incitamento a entrar resolutamente no caminho do progresso que os tem levado a um grau de prosperidade de que nos cumpre fazer a primeira aspiração.

Temos hoje apenas 12,4 quilómetros de caminhos explorados por 1 000 quilómetros quadrados. Construída a rede proposta, elevar-se-á este algarismo a 87,7 quilómetros.

Já se vê pois que não há exagero na extensão das linhas projectadas.

A Bélgica tem já hoje para mais de 3 600 quilómetros abertos à circulação pública ou 124 quilómetros por cada 1 000 quilómetros superficiais! E além disso mais de 8 000 quilómetros de caminhos vicinais. Além desta vasta rede de vias terrestres, tem ainda cerca de 1 000 quilómetros de comunicações aquáticas!

Que progressos realizados desde 1830 até hoje!

A Holanda, além de 2 000 quilómetros navegáveis e de 3 000 quilómetros de canais, tem ainda 1 700 quilómetros de caminho de ferro ou 51 quilómetros por cada 1 000 quilómetros de superfície! E não mencionamos aqui os trabalhos gigantescos de dissecação, e de portos e canais, que são verdadeiras maravilhas de actividade e inteligência daquele povo.

O nosso estado de atraso relativo não nos deve desanimar. Os benefícios valiosos que já vamos colhendo nos trabalhos feitos estimulam a nossa iniciativa e incitam a novos progressos. Carecemos de despender grossos capitais, mas as nações que assim o têm feito não se dão por arrependidas.

OS
MELHORES VOTOS
DA
CERVEJA
SAGRES



a sede que se deseja

Na Bélgica a parte do capital aplicado pelo Estado em caminho de ferro é de 80 000 000 \$ 000 réis, e conserva na sua posse e administração para cima de 2 105 quilómetros. Entre nós a despesa feita pelo tesouro orça por 31 000 000 \$ 000 réis, e destes cerca de 20 000 000 \$ 000 réis com os caminhos na posse do Estado, na extensão aproximada de 644 quilómetros, dos quais 561 concluídos. A avaliação da despesa a fazer com a execução dos 1 026 quilómetros de primeira ordem e 1 015 de segunda que nos falta construir, não pode ser calculada com rigor por não haver ainda projectos e orçamentos para a maior parte dessas linhas.

Podem porém ser estabelecidos com bastante segurança os seguintes custos quilométricos por comparação com as linhas construídas e estudadas: Minho 50 000 000 \$ 000 réis; Trás-os-Montes, via reduzida, 25 000 \$ 000 réis; Douro, 50 000 \$ 000 réis; Fronteira, ramal da Figueira, Beira Baixa, Lisboa, Sintra e Lisboa a Pombal, 36 000 \$ 000 réis; isto é, o custo do orçamento e projecto da linha da Beira Baixa que consideramos aplicável às linhas indicadas: Alto Alentejo, ramal de Elvas e prolongamento de Sueste 22 000 \$ 000 réis, ramais de Viseu e Covilhã, 22 000 \$ 000 réis; Algarve, via reduzida, 14 000 \$ 000 réis; a aplicação destes preços dá uma despesa total muito próxima de 29 000 \$ 000 réis e um custo quilométrico médio um pouco abaixo de 30 000 \$ 000 réis.

Quanto às linhas de segunda ordem, é tão limitada a extensão até hoje constituída no País que mal podemos daí tirar indicação para as que falta construir. O caminho de ferro do Porto à Póvoa do Varzim custou entre 16 000 \$ 000 e 17 000 \$ 000 réis por quilómetro. Este custo porém não pode ser tomado como a média, porque a maior parte das linhas de segunda ordem têm condições de terreno bem mais difícil do que as daquele caminho.

Não se deve reputar em menos de 20 000 \$ 000 réis por quilómetro o custo médio destas linhas. Em França, Mr. Freycinet atribui-lhes um custo de 60 000 a 80 000 francos, mas é forçoso confessar que os factos observados não autorizam até hoje a adopção de uma cifra tão diminuta.

Não julgamos fora de prudência partir da verba de 20 000 \$ 000 réis, o que nos dá a importância de 20 300 000 \$ 000 réis para os 1 015 quilómetros de segunda ordem. Bem se deixa ver que um capital de cerca 50 000 000 \$ 000 réis, que tanto importam as linhas de uma e outra ordem, só num período considerável pode ser aplicado para não fazer violência às condições económicas do país. Tanto mais que as despesas com outros melhoramentos tais como estradas, portos e rios não podem ser suprimidas.

Não se entenda, porém, que o Estado tenha de despendar verba tão elevada, mas que apenas terá

PRÉDIOS HERDADES MORADIAS QUINTAS ANDARES TERRENOS

PODEM CONSTITUIR PARA SI UMA
ÓPTIMA OPORTUNIDADE PARA UMA
MELHOR APLICAÇÃO DE CAPITAL

a pronto ou com grande facilidade de pagamento, compre em qualquer parte do País a propriedade que deseje por intermédio da

Empresa Predial Nortenha

Para aplicação do seu capital em empréstimos hipotecários, consulte os serviços técnicos da «NORTENHA». Aplicações garantidas com o juro compensador de 8%.

Empresa Predial Nortenha

Autorizado oficialmente pelo Decreto-Lei n.º 43.767 e membro da Fédération Internationale des Administrateurs de Biens Conseils Immobilier — FIABCI

PORTO: Pr. de D. João I, 25-1.º — Telef. 267 06-30 1 8 11
COIMBRA: Avenida Fernão de Magalhães, 148-2.º
LISBOA: Pr. da Alegria 58-2.º — Telef. 36 22 28-36 67 31

a dar subvenções ou subsídios, e estes só devem ser computados por um quarto de custo das linhas. Nas linhas de primeira ordem que o Estado construa, se por um lado desembolsa o capital integral, por outro lado cobra as receitas que aplica aos encargos de capital. Nas circunstâncias em que nos encontramos, não julgamos que se deva deixar de concluir as linhas do Minho e do Douro até à fronteira, e bem assim a linha do Algarve, que representa já um capital importante, que nem rende para o tesouro nem presta serviço algum.

Nesse sentido apresentará o Governo propostas especiais. Quanto a linhas de interesse local, parece-nos que o Estado deve auxiliar quando puder os distritos, quer na elaboração dos estudos quer por qualquer outro meio autorizado pelas leis, e especialmente pela lei de 2 de Abril de 1873, facilitando empréstimo sob garantia dos impostos votados pelas juntas gerais.

O pensamento do Governo é despertar e coadjuvar a iniciativa de todos os interessados porque a síntese dos interesses individuais ou locais é o interesse geral da Nação, que lhe cumpre zelar e promover por todos os meios legais de que dispõe.

Além das linhas de primeira e segunda ordem, temos a considerar as de terceira, ou caminhos americanos, e os caminhos industriais. Uns e outros estão muito longe da importância dos primeiros.

Parece contudo conveniente reunir em um só diploma os preceitos genéricos que devam reger o seu estabelecimento.

Regulamentos especiais definirão as condições de construção ou exploração que o interesse público reclamar.

Dispensamo-nos de entrar na justificação detalhada das disposições propostas acerca destas linhas por nos parecerem de manifesta conveniência, e concluímos pedindo o vosso exame e a vossa aprovação para a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º Fazem objecto desta lei todos os caminhos de ferro do continente do reino qualquer que seja o seu sistema de via ou natureza do motor empregado na sua tracção.

Artigo 2.º Os caminhos de ferro dividem-se em linhas de serviço público e de serviço particular. Pertencem à primeira categoria todos aqueles que são abertos à circulação pública para o transporte de passageiros e mercadorias. São considerados de serviço particular aqueles que se destinam exclusivamente à exploração de uma indústria determinada, e por isso denominados industriais.

Artigo 3.º Os caminhos de serviço público são classificados em:

- Linhas de primeira ordem ou de interesse geral;
- Linhas de segunda ordem ou de interesse local;
- Linhas de terceira ordem, assentes sobre vias públicas ou americanas.

Artigo 4.º Os caminhos de primeira e segunda ordem são designados nas tabelas n.ºs 1 e 2 anexas à presente lei e os que de futuro nelas sejam incluídos.

§ único. Nenhuma alteração poderá ser feita nessas tabelas senão em virtude de legislação comprovativa.

§ 2.º Qualquer das linhas designadas nas tabelas n.ºs 1 e 2 pode ser construída na sua totalidade, ou em parte, como melhor pareça aos poderes competentes.

Artigo 5.º É da exclusiva atribuição do Estado a construção e exploração dos caminhos de ferro de primeira ordem ou de interesse geral, que de futuro hajam de ser construídos; a sua construção, porém, fica dependente de lei especial que a autorize e que determine:

- 1.º As condições da sua construção e exploração.
- 2.º O sistema porque deva ser construído e explorado.
- 3.º Os meios com que o Governo deva ocorrer às despesas ou encargos da sua construção.

§ 1.º A largura normal destas linhas será de 1,67 metros entre as faces interiores dos carris.

Poderá contudo adoptar-se a de 1 metro, atendendo dificuldades do terreno que atravessem, quando estas linhas não tiverem de ligar-se pelo seu prolongamento com outras de via larga dentro do país ou com a rede de serviço geral do reino vizinho.

§ 2.º Se o sistema de construção adoptado for o de companhia subvencionada, o prazo da concessão nunca poderá ser superior a noventa e nove anos e o Estado poderá remir a concessão, decorrido que seja o período de quinze anos, além do prazo determinado para a construção.

Artigo 6.º Determinam preferência em favor de qualquer linha de interesse geral, na ordem da construção, os subsídios, devidamente garantidos, prestados pelos distritos, municípios, companhias e particulares, quando a importância geral de tais subsídios atinja 20 por cento do orçamento da mesma linha depois de aprovado pelo Governo.

§ 1.º Estes subsídios serão representados quanto aos distritos e municípios por quaisquer elementos da sua receita ordinária ou extraordinária constituída na conformidade das leis em vigor.

§ 2.º Aos adicionais às contribuições gerais e directas do Estado, que foram votados, pelas juntas gerais com destino a estas linhas ou às de segunda ordem, serão em tudo applicáveis os preceitos da lei de 3 de Abril de 1873.

Artigo 7.º Depois da publicação desta lei nenhuma proposta do Governo será apresentada às cortes para que seja autorizada a concessão de qualquer caminho de ferro de primeira ordem, sem que seja acompanhada dos seguintes documentos:

- 1.º Uma memória descritiva do projecto;
- 2.º O orçamento das despesas da construção;
- 3.º Um estudo estatístico e económico sobre a exploração provável da linha;
- 4.º Um mapa dos subsídios de que trata o artigo antecedente, se os houver.

Artigo 8.º Fica a cargo dos distritos, auxiliados pelo concurso do Estado, a construção e exploração dos caminhos de ferro de segunda ordem ou de interesse local, e incumbe às respectivas juntas gerais a iniciativa da sua construção, nos termos que as leis estabelecerem, ou hajam de ser fixados em regulamentos especiais.

§ único. A largura normal destas linhas será de 1 metro entre as faces interiores dos carris. Poderá contudo adoptar-se a 1,67 metros, quando, atenta a facilidade do terreno que elas atravessem, e consideradas as condições especiais da sua exploração, o Governo assim o julgar conveniente, ouvida a junta consultiva das obras públicas e minas.

(Continua)

O Calcanhar de Aquiles

da Turismo Évorense

É na verdade difícil de compreender por que sendo Évora senão a mais bela — os gostos variam — uma das mais belas cidades portuguesas, porventura a que oferece mais interesse monumental — aqui parece não haver margem para controvérsias — o turismo continua a revelar-se incipiente, como indústria rentável.

Antes de se encontrar apetrechada com os excelentes estabelecimentos hoteleiros que hoje possui, muitas vezes se atribuiu o desinteresse dos turistas pela nossa cidade, ao facto de não possuírmos hotéis, e o eborense que se interessava pela sua terra cedia, humilhado, ao peso do argumento. Agora, porém, acabou-se a história da falta de hotéis e como os turistas continuam a aparecer em reduzido número temos obrigação de procurarmos descobrir por todos os meios ao nosso alcance as causas que dão motivo a tão estranho procedimento. Temos obrigação, é o termo, a começar pela Imprensa, sentinela vigilante dos interesses da região, a começar pelas autoridades municipais e governativas, a começar pelo público em geral, ao qual se abrem mais uma vez as colunas do «Jornal de Évora» para a discussão do magno problema.

Em problemas de essência não reconhecemos prioridades hierárquicas, porque dizendo respeito a todos, a todos interessam em primeira mão, no mesmo grau de responsabilidade moral perante os sucessos ou fracassos.

Antes de mais, vamos pôr de parte tudo quanto signifique alijamento do peso que a inércia a que nos temos votado nos faça recair na consciência. Ainda que se reconheçam factores alheios à cidade que contribuam ou tenham contribuído para as dificuldades em causa, temos em primeiro lugar de aus-

cultar as nossas próprias insuficiências para que as possamos superar, para que ao apresentar-nos perante as individualidades que possam decidir dos factores externos, tenhamos a consciência de que pela nossa parte já fizemos tudo quanto nos era humanamente possível fazer para suprir as dificuldades de que nos vamos lamentar.

Isto não significa que os males do nosso turismo, do turismo eborense, se radiquem todos adentro dos venerandos muros medievais da cidade.

É precisamente do contrário que estamos convencidos. O calcanhar de Aquiles do nosso turismo encontra-se num factor alheio aos poderes eborenses, mas que poderá ser, deve ser, fortemente, veementemente, influenciado por todos nós. Não dispomos de condições que nos permitam alimentar pretensões a um tipo de turismo de longa ou média estadia, conferidos às estâncias balneárias ou de águas termais, com climas benignos. Aqui teremos de contentar-nos sempre com um turismo de passagem e é com esse que vamos contar.

A questão está bem evidente. Reivindicamos a revisão do traçado da estrada internacional de Lisboa ao Caia, por forma a passar por Évora, a cidade mais monumental do país.

Vamos iniciar as comemorações do VIII Centenário da Reconquista de Évora aos Mouros. Como prenda de anos não precisamos mais: corrija-se o erro gigantesco que consiste em se «matar» turisticamente uma cidade que pode e quer ser um ponto de apoio de inestimável valor no esquema turístico nacional. Todas as forças vivas da cidade devem interessar-se pela solução deste problema, com a consciência de que dela depende em boa parte o nosso futuro.

[Do Jornal de Évora, de 30-9-1965]

José Gaspar Carreira, Limitada

CASA FUNDADA EM 1896

PAPÉIS NACIONAIS E ESTRANGEIROS

ENCADERNAÇÃO

PAUTAÇÃO

TIPOGRAFIA



OBJECTOS DE ESCRITÓRIO

SOBRESCRITOS

S A C O S

ARTIGOS ESCOLARES

SEDE — Praça da Figueira, 10-1.º — Telefones 86 71 56 / 57 / 58 (P. P. P.)

LISBOA-2

Na República Federal Alemã os comboios que circulam a 200 km./h. estão sob vigilância constante

Desde a inauguração da Exposição Internacional dos Transportes e Comunicações (IVA) em Munique, que o Caminho de Ferro Federal Alemão pôs em movimento, entre Munique, e Augsburg, comboios directos que são os mais rápidos da Europa. Circulam à velocidade máxima de 200 km/h e cobrem o percurso de 65 km em 26 minutos.

Como outras composições mais lentas ocupam também esta linha, foi preciso conceber, para os primeiros, uma nova sinalização que oferecesse uma segurança absoluta nas altas velocidades. Este sistema, aplicado pela primeira vez na artéria Munique-Augsburg, tem o nome de «controlo imperativo dos comboios em toda a linha».

A sinalização actual (sinais fixos) continua válida e subsistirá para os comboios que circulam com velocidades máximas de 160 km/h. De 1 500 em 1 500 metros um sinal verde (para a passagem) ou vermelho (para a paragem) mostra ao maquinista se o troço seguinte está ou não livre. O sinal principal está precedido de um outro sinal avançado, o que permite que os comboios travem a tempo, mesmo que as condições de visibilidade sejam más.

A distância entre estes dois sinais é geralmente de 1 000 metros, não é portanto suficiente para os comboios que rodam a 2 000 km/h, visto que a sua superfície de travagem tem que ser pelo menos de 3 000 metros. É por isso que o «controlo imperativo dos comboios» vem completar o sistema actual de segurança, trabalhando unicamente com os chamados sinais de cabina. As informações importantes destinadas ao maquinista são transmitidas de uma forma visual ao seu posto de condução. Estes sinais não se revelam aos comboios que não forem dotados de dispositivos de «controlo imperativo».

Para transmitir às locomotivas dos comboios rápidos as informações a partir dos postos fixos de comando — há 4 para cada direcção entre Munique e Augsburg — colocou-se um «condutor» ao longo das linhas, no interior da via, a todo o seu comprimento.

As informações são «introduzidas» no «condutor» sob a forma de impulsos eléctricos de aproximadamente 30 Kiloherzt, a partir de postos de comando que se encontram tanto num pavilhão de engrenagem, como outros edifícios de exploração, a cerca de doze

quilómetros uns dos outros. Estes dados passam seguidamente por uma bobina receptora situada debaixo da locomotiva em frente do primeiro eixo. Por seu lado, a locomotiva assinala igualmente, sem cessar, à central a sua posição por intermédio do condutor.

O posto de comando determina a posição dos sinais fixos que se encontram no troço que lhe pertence, assim como a posição do primeiro sinal do troço seguinte; regista igualmente os percursos de afrouxamento permanentes ou temporários e estabelece para cada comboio rápido a velocidade a observar, tendo em conta uma superfície de travagem de 3 000 metros. É igualmente tomada em consideração a distância correspondente, após a qual a velocidade estabelecida deve ser atingida; a velocidade prescrita é então calculada electrónicamente para o momento próprio e deve corresponder o mais possível à velocidade real inscrita no taquímetro.

Estes quatro valores «velocidade a observar», «distância correspondente», «velocidade prescrita», e «velocidade real», assim como outras indicações suplementares, são constantemente transmitidas aos instrumentos da cabina da locomotivas; eles dão ao maquinista a possibilidade de conduzir o comboio com toda a segurança, mesmo a velocidade de 2 000 km/h, numa forma completamente independente das condições de visibilidade.

Desde que a velocidade real ultrapasse a que está prescrita e transmitida, opera-se uma travagem de urgência no caso do maquinista não ter intervindo antes.

Srs. Ferroviários:

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

PEÇA AMOSTRAS PELO CORREIO A:

MANUEL MONTEIRO
L AN I F I C I O S

COVILHÃ

DESCONTOS ESPECIAIS

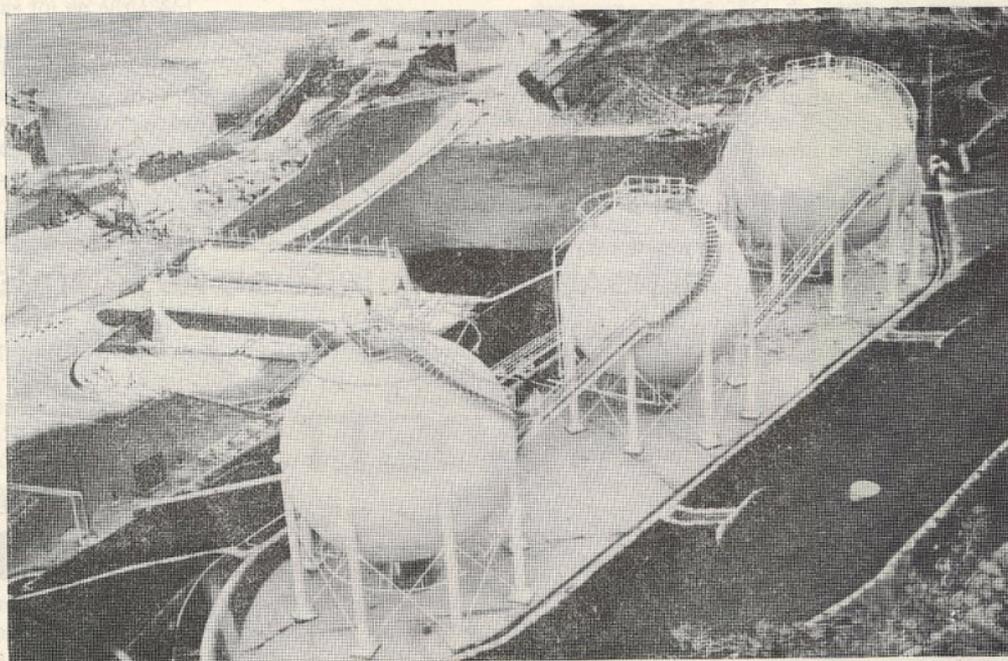
LISNAVE

ESTALEIROS NAVAIS DE LISBOA, S. A. R. L.

Estaleiro da Rocha 67 61 71 (8 linhas); 67 50 61 (8 linhas) — Direcção Geral 67 70 21 (8 linhas)
Estaleiro da Margueira 27 10 26 • Ender. Teleg. LISNAVE - LISBOA • Apartado 2138

construção METALO-MECÂNICA

PROJECTO,
MANUFATURA E MONTAGEM NO PRÓPRIO LOCAL DE
UNIDADES SOLDADAS DE QUALQUER TIPO
DE AÇO E ALUMÍNIO



construção metálica soldada

VISTA DOS RESERVATÓRIOS, DOIS CILINDRICOS E TRÊS ESFÉRICOS
DE CHAPAS DE AÇO, INTEIRAMENTE CONSTRUÍDOS
NO ESTALEIRO DA ROCHA,
INCLUINDO OS FUNDOS COPADOS E MONTADOS
PELO NOSSO PESSOAL DE MONTAGEM, NA BANÁTICA
EM 1964. INSTALAÇÕES DA SHELL

Há 50 anos

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1 de Outubro de 1915)

Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto

Relatório e Contas de Janeiro de 1913 a Dezembro de 1914

Demos conta em devido tempo dos porfiados esforços empenhados pelo sr. Xavier Esteves para a constituição de uma administração autónoma encarregada de presidir aos serviços dos portos do Douro e Leixões e de realizar com os próprios recursos e segundo um plano harmónico as obras e melhoramentos de que ambos carecem. Analisámos a lei de 23 de Abril de 1913, pondo em relevo o erro cometido de dar a presidência da Junta autónoma ao Presidente da Câmara do Porto, em vez de deixar esse cargo à eleição da Junta e lastimando que se perdesse tempo sem a constituir, pois só foi organizada por diploma de 18 de Junho de aquele ano.

O relatório de que vamos dar notícia compreende pois seis meses de gerência da antiga Junta autónoma das obras da Cidade e dezoito da corporação que a substituiu. Preparou aquela o plano técnico, económico e financeiro para a realização das obras de Leixões.

O plano técnico de Adolfo Loureiro, revisto e modificado pelo sr. Henrique Carvalho de Assunção, foi aprovado, sendo ao mesmo tempo novamente estudado pela Comissão técnica nomeada em 13 de Fevereiro de 1913 o meio de assegurar a conservação e defesa do porto de abrigo.

Depois de referir os factos que constituem a génese próxima da lei de 1913 (pois a remota se deve procurar nos estudos ordenados e efectuados em 1900 pelo sr. Conselheiro Pereira dos Santos) dá conta o relatório da constituição da nova Junta, da organização dos serviços a que se procedeu e da escolha do distinto engenheiro, sr. Machado Júnior, para a direcção técnica dos serviços, tendo por adjunto o sr. Daniel Gomes de Almeida.

Um dos primeiros actos da nova Junta foi o chamar a si o serviço dos telégrafos e semáforos privativos do comércio a cargo da Associação Comercial desde 1835.

Imprimiu-se a possível actividade à reparação dos molhes, para o que destinou a Junta a dotação de 450 contos, trabalho que o sr. Sousa Machado dirigiu com subida solicitude e competência.

A essa obra inadiável tiveram pois que ser aplicados recursos, que eram propriamente destinados às obras do porto comercial.

Foi aprovado o projecto de um cais acostável no molhe do Sul, orçado em 65 contos e destinado a permitir operações comerciais, enquanto o porto interior não é constituído.



SENSAÇÃO NO MUNDO DO AUTOMOVEL

OPEL KADETT



OPEL CARAVAN 1000

*2 carros jovens
que mantêm com galhardia
as tradições e o prestígio
duma família centenária*

EM EXPOSIÇÃO NA

SOREL

RUA TOMAZ RIBEIRO, 97-A
Telef. P.P.C.A. 5 81 11 (6 linhas)

LISBOA

AV. ENG. DUARTE PACHECO
Telef. 68 28 61

CONCESSIONÁRIOS DA GENERAL MOTORS DE PORTUGAL

Iniciaram-se as expropriações para o porto comercial, achando-se efectuados 62 contratos no valor de 150:940\$00.

Em virtude das atribuições que a lei lhe confere em relação ao porto e barra do Douro, tomou a nova Junta posse da secção a jusante da ponte D. Luís I e mandou elaborar novo plano das obras e melhoramentos necessários.

Para as obras do Douro dispõe a Junta de uma dotação anual de 110 contos, da qual cerca de 30 são absorvidos por diferentes encargos alheios a ela e que herdou.

A partir de Julho de 1914 diminuíram tanto o movimento marítimo, como as receitas, por efeito da guerra. Assim, o movimento no Douro e Leixões, representado em 1913 por 1.008 embarcações entradas com 481.109 toneladas de arqueação no primeiro e 876 com 2.168.480 no segundo, desceu em 1914 respectivamente a 845 com 387.442 toneladas e 633 com 1.772.606.

De Julho a Dezembro de 1914 a diminuição das receitas foi de 68:843\$61.

Realizou a Junta em 20 de Maio de 1914 o primeiro empréstimo de 1.000 contos para as obras, contratando-o com a Caixa Geral dos Depósitos ao juro de 5 1/4 % e amortização em 60 anos, e destinando dele 700 contos para expropriações.

Procurou obter autorização para efectuar em ouro ou equivalente os futuros empréstimos, o que facilitará a sua realização.

Estão em estudo as referências a introduzir nos regulamentos e tabelas de exploração dos portos, bem como o regulamento interno da Junta.

Anexas ao relatório vêm as contas.

A extinta Junta autónoma teve no último semestre da sua gerência e primeiro de 1913 a receita de 279:659\$964, incluindo o saldo de 213:422\$241, e a despesa de 118:122\$289, passando para a nova Junta o saldo de 161:537\$675.

A despesa acha-se subdividida nas seguintes verbas:

Encargos diversos	8:003\$400
Secretaria	1:813\$420
Porto do Douro (estudos e serviços)	4:515\$065
Dragagens	94:488\$330
Corte de rochas	382\$140
Cães, molhes e acessórios	6:848\$894
Balizagem	43\$270
Serviços diversos	2:027\$770

A actual Junta autónoma, além do saldo acima indicado, teve no segundo semestre de 1913 a receita de 137:895\$62, em que estão incluídos 116:732\$03 de subsídio do Tesouro. A despesa atingiu 170:757\$34, passando para 1914 o saldo de 128:675\$91.

Laranjeira, Sousa, Limitada

IMPORTADORES DE FERRO E AÇO

S E D E
37, L. do Intendente: Pina Manique, 39
Telefones 4 59 90-73 20 55-5 23 74
TELEG. LARSOSA

ARMAZÉNS
TRAV. DA CRUZ AOS ANJOS, 9
TR: VESSA DO MALDONADO, 1
L I S B O A - 1

As principais verbas de despesa foram:

Encargos	21:747\$90
Secretaria	2:238\$99
Porto do Douro	93:444\$12
» de Leixões	53:326\$33

Nas despesas do Douro avultam 33:309\$40 de dragagens e 45:827\$51 de corte de rochas; nas de Leixões 48:742\$22 de reparação de molhes.

Em 1914 a receita, incluindo os saldos, foi do Douro de 218:980\$52 e de Leixões de 1 272:371\$54, compreendendo respectivamente as dotações do Tesouro de 66:858\$62 e 122:856\$14 de 1913-1914 e 30:532\$23 e 45:535\$45 de 1914-1915.

Na receita de Leixões figuram 1 000 contos do empréstimo e 71:610\$00 de depósitos feitos no cofre da Junta por ela própria, para expropriações contratadas.

As despesas de 1914 compreendem as seguintes verbas:

Encargos	29:619\$50
Secretaria	5:414\$08
Telégrafos e semáforos	4:472\$25
Direcção, serviços técnicos, tracção e oficinas	39:430\$33
Dragagens no Douro	37:756\$61
» em Leixões	1:064\$60
Cais e molhes no Douro	6:988\$55
» » » em Leixões	143:813\$68
Diversos	4:735\$20
Expropriações em Leixões	72:611\$89
Indemnizações consignadas	28:060\$00
Reserva para material	9:024\$45

Da despesa pertencem 125:001\$04 ao Douro, e a Leixões 292:826\$19.

Os saldos para 1914 são de 93:979\$48 do Douro e 976:545\$35 de Leixões.

O total da despesa foi de 125:001\$04 no Douro e 295:826\$19 em Leixões.

Além das contas vem anexo o relatório dos serviços dos portos, do qual extrairei alguns dados interessantes.

A dragagem do Douro elevou-se a 45.109 m³ em 1913 e 26.621 m³ em 1914, com os custos médios de \$23 e \$20.

A draga marítima de sucção *Porto*, recebida em 1913, dragou no Douro em 1913 30.680 m³ ao preço de \$14, e em 1914 91.050 m³ ao preço médio de \$10, elevando-se o volume médio diário a 2.460 m³.

O novo aparelho corta-rochas Douro começou a a trabalhar em Setembro de 1913 no Canal dos Arribadouros, avaliando-se em 2.099 m³ o volume da rocha partida nesse ano, ao preço médio de 1\$45.

Em 1914 destruiu 3.829 m³ ao preço de 1\$73.

Por ser grande o volume dos fragmentos de rocha resolveu-se adquirir uma draga *Prestman*.

Além dos volumes indicados ainda se destruíram 270 m³ em diversas rochas.

Enumera o relatório os numerosos trabalhos de conservação e reparação nas margens do Douro, os serviços valiosos prestados pelo rebocador *Tritão* e os trabalhos da destruição do casco do *Hersilia*.

Quanto a Leixões, são minuciosamente relatadas as obras de reparação dos dois molhes, dando-se conta dos projectos elaborados e das obras feitas.

Pelo que respeita a dragagens, elevaram-se as feitas com a draga *Porto*, a 46.100 m³ em 1913 ao preço médio de \$06,16 e a 155.040 m³ em 1914 ao preço de \$10,55, tendo contribuído para esta elevação de preço e do combustível e maiores despesas de conservação da draga.

Acompanha o relatório uma útil sinopse da legislação que interessa ao funcionamento da Junta e a bibliografia das publicações adquiridas.

Nenhuma referência se faz nele às diligências empenhadas para a ligação ferroviária de Leixões com o caminho de ferro do Minho pela linha de circunvalação, cuja construção, há pouco iniciada, se deve aos tenazes esforços do sr. Xavier Esteves.

O relatório, que resumi, deixa excelente impressão. Embora a organização da Junta, haja de ser aperfeiçoada pela liberdade da escolha do Presidente e pela criação de uma comissão executiva, os resultados obtidos são já muito apreciáveis, e se não fossem os obstáculos de ordem económica e financeira, que a calamitosa guerra europeia veio suscitar, não tardaríamos em ver activamente atacada a construção do porto comercial.

Bem avisada andou a Junta em fazer desde já as expropriações, de que continua a receber rendimento enquanto as obras se não fazem, evitando encargos consideráveis resultantes da natural ou propositada valorização dos prédios e terrenos.

Oxalá que a sua autonomia seja respeitada e que a influéncia abusiva da política não velha desvirtuar o seu funcionamento, como a outras corporações tem sucedido, deixando de ser de facto autónomas para se tornarem joguete dos ministros e dos próprios subordinados.

J. Fernando de Sousa



SOREFAME

SOCIEDADES REUNIDAS DE FABRICAÇÕES METÁLICAS, SARL

Fundada em 23 de Julho de 1943

UMA INDÚSTRIA METALOMECÂNICA
COM PRESTÍGIO INTERNACIONAL

MATERIAL CIRCULANTE PARA CAMINHO DE FERRO

Sociedade afiliada:

SOREFAME DE ANGOLA, SARL

Fábrica e estaleiro naval em
LOBITO-ANGOLA

Gabinetes de Estudos e Fábricas em:

**AMADORA
PORTUGAL**

Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique

RELATÓRIO DE 1963

Da Administração dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes da Província de Moçambique, recebemos o Relatório referente ao ano económico de 1963. Assina-o o sr. eng.º Horácio Avelino Brazão de Freitas, na sua qualidade de Director dos Serviços e Administrador-Delegado. Trata-se, como é de prever, de um documento muito importante não só para o estudo da evolução desses Serviços, mas também para o estudo da economia geral da nossa florescente Província de Moçambique.

Era então Governador-Geral de Moçambique o sr. Almirante Sarmento Rodrigues, antigo Ministro do Ultramar, a quem o sr. Eng.º Horácio Avelino Brazão de Freitas apresenta, nos seguintes termos, o referido Relatório:

Excelência:

Tenho a honra de submeter à apreciação de V. Ex.ª o Relatório da Direcção dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes, referente ao ano de 1963.

Em 1963, mais uma vez, as receitas ultrapassaram todos os máximos anteriores, pois que o total das receitas cobradas e consignadas à Administração somaram a importância de 1 261 381 contos, o que representa um aumento de 28 045, em relação ao ano anterior e de 95 742, em relação a 1961, tendo as despesas de exploração atingido a importância de 840 337 contos, representando um aumento de 29 941, em relação a 1962, e de 72 686 em relação a 1961. O acréscimo da despesa verificado foi devido ao aumento de trabalho realizado, às constantes melhorias concedidas a todo o pessoal, e ainda à sempre crescente subida do custo dos materiais empregados nos diversos Serviços da Administração.

Para o grande aumento das receitas concorreu especialmente a abertura da linha do Limpopo ao tráfego para as Rodésias, inaugurada no dia 1 de Agosto de 1955, que tem tido grande repercussão no movimento do porto de Lourenço Marques, sem prejudicar o do porto da Beira, cuja carga manuseada

vem aumentando de ano para ano e se mais carga não tem manuseado é porque a sua capacidade actual o não tem permitido.

Para aqueles que receavam tal prejuízo basta apontar que enquanto em 1954, um ano antes da abertura da linha do Limpopo, o porto da Beira manuseou 2 906 918 toneladas, em 1963 manuseou 3 243 243, o que prova de maneira insofismável que a construção da referida linha em nada prejudicou os interesses da Beira, servindo, o que é importante, e como sempre o afirmámos, os interesses gerais de Moçambique.

Para se poder verificar o que representou para a economia de Moçambique a construção da linha do Limpopo, basta notar-se que desde o início da sua exploração - 1/8/1955 - se cobrou de receitas nesta linha a importância de 2 072 584 contos, sendo 1 888 174 provenientes do tráfego de e para as Rodésias, e que com a sua construção e compra inicial de todo o material à mesma destinado se gastou cerca de 800 000 contos.

O volume de tráfego de mercadorias transportado em caminho de ferro aumentou em relação aos dois anos anteriores, tendo-se mantido em baixo nível o transportado pela camionagem automóvel devido especialmente à concorrência dos transportes particulares, assunto que merece ser estudado com o maior cuidado, não só para defender o grande capital que o Estado tem investido nos seus transportes, em que dá trabalho a milhares de pessoas, como ainda para evitar uma maior saída de divisas com a compra de sobresselentes. É uma situação que a ninguém favorece e que só dificulta a vida económica da Província.

No caminho de ferro transportaram-se 7 028 398 toneladas, o que representa um aumento de 189 674 em relação a 1962, e de 493 802, em relação a 1961.

Na camionagem automóvel transportam-se 371 476 toneladas, representando um aumento de 78 803, em relação a 1962 e de 91 819, em relação a 1961. O aumento de tonelagem processou-se especialmente

na Direcção de Exploração de Moçambique (cerca de 70 000 toneladas), mas todas as Direcções de Exploração tiveram aumentos, ainda que pequenos, tendo a Inspeção de Exploração de Inhambane e Gaza uma ligeira diminuição.

O número de passageiros transportados, tanto pelo caminho de ferro como pela camionagem automóvel continuou a aumentar consideravelmente, ultrapassando todos os máximos anteriores, justificando a política de redução de tarifas posta em vigor com o fim de beneficiar as classes mais necessitadas. Assim, o número de passageiros transportados foi de 3 173 252, em comparação com 2 774 585 em 1962, e com 2 290 799 em 1964, no caminho de ferro, e de 2 018 042, em comparação com 1 728 220, em 1962, e 1 572 782, em 1964, na camionagem automóvel.

O volume de carga manuseada nos portos confiados à nossa Administração foi de 11 265 330 toneladas «porto» o que representa uma diminuição de 143 242, em relação a 1962, mas representou ainda um aumento de 242 658, em relação a 1964.

Depois da unificação ferroviária levada a efeito em 1934, tem havido tal expansão nos transportes da Província que, melhor que quaisquer outras considerações se pode verificar, notando que actualmente em 22 dias se cobra a mesma importância que se cobrava em todo o ano de 1934, e que em 43 dias se cobra tanto quanto a receita do ano de 1937 — esco-

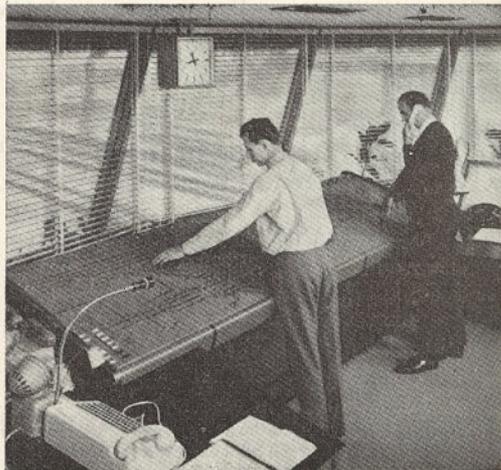
lhido por ter sido o ano de maiores receitas antes da 1ª Grande Guerra Mundial — e que já era o dobro da receita cobrada em 1931, que foi de 72 537 contos.

Nos números estatísticos acima indicados não figuram os referentes ao Caminho de Ferro da Beira, que embora administrado por nós, não está integrado dentro da nossa Administração, e que foram os seguintes: 375 492, 357 492 e 360 179 contos de receitas; 196 228, 193 877 e 189 007 contos de despesas; 2 602 624, 2 744 530 e 2 826 234 toneladas de mercadorias transportadas, e 697 207, 434 123 e 396 397 passageiros, respectivamente, em 1963, 1962 e 1964.

O capital líquido da Administração também sofreu um aumento, pois atingiu a importância de 5 934 404 contos, o que representa um aumento de 33 075 em relação a 1962 e de 125 970, em relação a 1964.

O capital do Caminho de Ferro da Beira, também não está incluído na importância acima indicada, e atingiu o montante de 1 714 263 contos representando um aumento de 76 158, em relação a 1962, e de 99 157, em relação a 1964.

Para se avaliar da eficiente administração levada a efeito no Caminho de Ferro da Beira, basta verificar que o capital inicial que nos foi entregue em 1949, no valor de 372 785 contos, sofreu até à data um aumento de 1 341 477 contos, o que representa uma média anual de 95 819 contos de investimentos, à custa das próprias receitas.



As técnicas de sinalização e transmissão em caminho de ferro têm progredido ultimamente de modo a permitir um constante aumento de tráfego e de velocidade das composições. Em Portugal as nossas redes gerais nomeadamente as da C. P. têm vindo a ser apetrechadas com novos sistemas

projectados e instalados por técnicos nacionais. A Standard Electrica orgulha-se do nível da obra que inclui as redes de telecomunicações da linha do Norte para as quais foram concebidas soluções inéditas.

Standard Electrica

ASSOCIADA DA

ITT

Em 1963 continuou-se a melhorar as condições de exploração de todos os sectores da Administração, não só estudando e executando as obras de maior necessidade e melhorando as já existentes para aumentar a sua eficiência, capacidade de trabalho e segurança, como ainda, treinando cuidadosamente o pessoal de exploração e melhorando o funcionamento de todos os serviços com o fim de se obter melhor rendimento de trabalho, sendo um dos principais objectivos, o da mecanização da contabilidade, que já principiou em fins de 1963 na parte referente aos vencimentos do pessoal e aos Serviços de Armazéns Gerais.

Com a construção de novas linhas, novas obras, apetrechamento dos portos, estudos, aquisições e melhoramentos introduzidos nas obras já existentes, custeadas pelos diversos Fundos da Administração, gastou-se durante o ano de 1963 a importância de 204 430 contos, em comparação com 389 866 em 1962, e com 290 739, em 1961.

Pagámos também de amortizações e juros dos Empréstimos e Suprimentos a importância de 138 479 contos, em comparação com 119 696 em 1962, e com 123 687 em 1961.

Adicionando estas importâncias às despesas de exploração atrás citadas, verifica-se que a importância total gasta pela Administração em 1963, foi de 1 178 386 contos, em comparação com 1 320 000 em 1962, e com 1 182 077 em 1961.

No ano de 1963 mantivemos ao serviço nos dois caminhos de ferro, 30 310 empregados de todas as categorias que receberam de vencimentos e salários a importante verba de 757 648 contos. Em 1962 mantivemos ao serviço 30 673 empregados a quem pagámos 734 547 contos e em 1961, mantivemos 29 677 empregados que receberam 692 140 contos. Estes números só por si mostram a importância que representam para a economia da Província os Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes.

Além deste notável contributo para a economia da Província o facto destas 30 310 famílias terem a sua subsistência assegurada pelos ordenados que os seus chefes recebem destes Serviços há ainda a

Fábrica de Tapeçarias Competidora

Maiense

Fundada em 1950

Joaquim Moreira de Sousa

Limitada

End. Teleg. **Maiense** Telefone, 99 10 54

CASTÊLO DA MAIA

TAPETES - CARPETES - PASSADEIRAS DE LÃ

Fornecedores da C. P.

acrescentar que só no comércio local fez a nossa Administração compras de materiais no valor de 200 331 contos, em comparação com 289 274 em 1952 e com 249 283, em 1961.

Acresce ainda, e como facto de primordial importância para a balança comercial da Província que a nossa Administrativa cobra a quase totalidade dos serviços que presta aos territórios vizinhos em moeda estrangeira, e assim, a nossa entrega ao Fundo Cambial nos últimos 3 anos foi a seguinte:

	1965	1962	1961
Randes	7 224 442	7 063 783	6 854 539
Libras da Rodésia	9 194 680	9 304 622	8 214 458
Libras Inglesas	17 334	16 576	3 147
Dólares	469 490	531 393	434 416
Florins Holandeses	1 435 640	1 255 226	1 208 423
Coroas Suecas	358 854	408 745	383 350
Coroas Norueguesas	433 667	417 614	522 598
Franco Belgas	20 743 754	31 344 572	25 119 587
Marcos Alemães	447 130	497 322	363 474

Por aqui se pode ver que os Serviços da Administração contribuíram no capítulo «Exportação» para o equilíbrio da balança comercial da Província com um total de mais de um milhão de contos por ano.

Mas apesar de ter entrado mais numerário nos cofres da Administração, a situação financeira não é desafogada como à primeira vista parece, bastando ver que o Fundo de Renovação que tanto é necessário ter em consideração para manter em bom estado os elementos de trabalho, encontra-se com uma diferença para menos entre os valores das depreciações e as contribuições, na importância de 465 029 contos, diferença que para não aumentar terá que se contribuir anualmente com muitos milhares de contos, além da contribuição normal, pois esta é calculada sobre o preço do custo, e o preço das novas unidades a adquirir é, em muitos casos, superior em mais de 200% do seu custo no período anterior à guerra - 1938 - e também por virtude dos grandes investimentos que se tem estado a fazer no Estabelecimento, o que origina mais valor das depreciações.

Continua a ser premente a necessidade não só de aumentar e melhorar as nossas instalações, como



**Senhores funcionários
da C. P.**

Somos desde a fundação da nossa Casa, os fornecedores preferidos pela FAMÍLIA FERROVIÁRIA. À vossa preferência temos correspondido SERVINDO BEM EM QUALIDADE E TÉCNICA, o que podereis ver confirmado por todos os que já são nossos clientes, pelo que continuamos a esperar a vossa colaboração

OCULISTA DE LISBOA, L. DA

RUA DA MADALENA, 182-B

(Frente à Rua de Santa Justa)

também de adquirir material de tracção, circulante automóvel, equipamento portuário, de via, etc., etc., para não se perder a eficiência dos nossos serviços e continuar sempre a aumentar a sua capacidade de transporte, a fim de se poder fazer face ao continuo crescimento do tráfego.

O capital que nos foi entregue pelos Serviços de Fazenda, quando da autonomia destes Serviços — 1931 — no valor de 695 574 contos, sofreu um aumento de 5 238 833 contos, o que representa um investimento líquido médio anual de 163 714 contos.

Devemos frisar ainda que o capital no fim do ano de 1963 já está influenciado pelo valor da transferência dos aeródromos para a Direcção dos Serviços de Aeronáutica Civil e pelas deduções feitas no Estabelecimento por depreciações normais e anormais, abates, etc., no valor de 1 954 032 contos.

Nos diversos capítulos deste relatório poderá V. Ex.^a analisar tudo quanto se fez durante o ano de 1963, que é comparado com os dois anos anteriores.

Ao terminar estas considerações preliminares, desejo agradecer o apoio que V. Ex.^a, Senhor Governador-Geral, assim como o Ex.^{mo} Senhor Secretário Provincial, deram a esta Direcção, sem o qual seria difícil vencer todos os complexos problemas que surgiram durante o trabalhoso ano de 1963.

Com a continuada confiança de V. Ex.^a e o apoio de todos os ferroviários procurarei fazer tudo quanto humanamente for possível para manter o prestígio e o bom nome dos Serviços dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes desta Província de Moçambique, dando continuidade à Obra de Ressurgimento Nacional iniciada em 1926 para BEM DA NAÇÃO.

Lourenço Marques, Outubro de 1964.

O Director dos Serviços,
e Administrador-Delegado,

Horácio Avelino Brazão de Freitas

OFICINAS GRÁFICAS

— DA —

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

TRABALHOS TIPOGRÁFICOS

EM TODOS OS GÉNEROS

Descontos aos sócios da Tertúlia «Festa Brava»

Rua da Horta Seca, 7-1.º Telef. 32 01 58-32 75 20

LISBOA

A Revista «Viagem» e o número consagrado a Bocage

O número de «Viagem» consagrado ao duplo centenário do nascimento de Manuel Maria Barbosa du Bocage, teve a melhor aceitação da parte de seus habituais leitores.

Cabe-nos agora registar o facto de alguns jornais terem feito a transcrição de alguns artigos, tendo especialmente merecido a atenção o artigo *Bocage e os artistas plásticos*, do nosso distinto colaborador António Carvalho, o qual foi transcrito, por completo, em «O Setubalense» e no «Jornal de Évora».

Felicitemos sinceramente o nosso prezado colaborador e amigo António Carvalho por esta distinção, bem como todos os restantes colaboradores que honraram, com os seus artigos, aquela revista.

para
combóios...



TUDOR
A BATERIA DE ALTA QUALIDADE

SOCIEDADE PORTUGUESA DO ACUMULADOR TUDOR

TUDOR publicidade - 10

Comboios tão rápidos como os aviões graças à propulsão pneumática

DE LISBOA AO PORTO EM MEIA HORA!

Por EURICO DA FONSECA

O problema dos transportes é um dos mais importantes do nosso tempo.

As ruas e as estradas tornaram-se insuficientes. Os regulamentos pouco adiantam. Os transportes colectivos — nomeadamente os caminhos de ferro — continuam a conduzir passageiros às mesmas médias de há 50 anos, sem possibilidades de a celerar os seus serviços e com prejuízos financeiros cada vez maiores. A abertura de vias novas, nas cidades ou fora delas, implica despesas enormes, já porque a propriedade aumentou de valor, já porque o escoamento de um número razoável de veículos — e logo de pessoas — na unidade de tempo obriga a velocidades que só podem ser atingidas e mantidas em pavimentos planos e rectos, exigindo portanto a abertura de túneis e demolições ou terraplenagens muito dispendiosas. Os transportes aéreos, além de serem pouco eficientes nos percursos curtos, não podem ser intensificados porque em muitos países já foi atingido o número de voos simultâneos considerado como limite de segurança.

Entretanto a população mundial aumenta, a luta pela vida torna-se mais difícil e os centros de produção são cada vez mais numerosos e mais dispersos, aumentando incessantemente o volume do tráfego. A única solução que parece admissível é a adopção de novos sistemas de transportes colectivos. Nos últimos anos têm sido propostos muitos desses sistemas, desde a construção de cidades-linhas até à utilização de veículos que se deslocariam sobre almofadas de ar, ou sobre monocarris, ou ainda por meio de uma combinação de ambos os processos. A solução mais curiosa — e porventura mais simples e mais racional — é, todavia, a que foi apresentada há poucos dias pelo engenheiro americano L. K. Edwards.

Segundo Edwards tudo se poderá resolver através da utilização de tubos pneumáticos semelhantes aos que de há muito são empregados em Paris para a remessa de cartas e encomendas postais, bem como em muitos escritórios e edifícios públicos, para o transporte de documentos. O comboio propriamente dito funcionará como êmbolo. As fazer-se o vácuo do lado da estação de destino o comboio será

impelido ao longo do tubo pela pressão atmosférica a uma velocidade que poderá atingir 800 km/hora!

A aplicação da propulsão pneumática aos transportes públicos não é propriamente uma novidade.

Por volta de 1840 foi construído na Irlanda um comboio que funcionou durante anos com plena satisfação e que era propulsado por um êmbolo que se deslocava ao longo de um tubo colocado entre os carris. O sistema — depois adoptado em várias linhas inglesas — só foi abandonado quando se reconheceu que era impossível evitar que os ratos roessem as paletas de couro que asseguravam a vedação do tubo!

Em 1870 também funcionou em Nova Iorque, com grande sucesso, uma pequena linha pneumática subterrânea, cujo construtor, Alfred Beach, se propunha utilizar o mesmo sistema no metropolitano de Manhattan. Infelizmente, optou-se pelo famoso (e horrível) «elevated» e a ideia perdeu-se.

Algumas das vantagens do sistema proposto por Edwards são evidentes. A montagem dos tubos é mais barata que a construção de estradas ou linhas, pontes e túneis, à maneira clássica.

Como os comboios não estão sujeitos à chuva, à neve, ao vento e à queda de pedras ou ao choque com outros veículos, ou com animais, a sua velocidade poderá ser semelhante à dos aviões comerciais. Além disso, e como na sua frente terá sido feito o vácuo, a resistência do ar não existirá. A velocidade máxima poderá atingir 800 km/hora sem perigo e com um dispêndio mínimo de energia.

A economia é, de facto, a característica mais curiosa do sistema Edwards. Os comboios não necessitam de transportar consigo qualquer mecanismo propulsor além de algumas baterias e de um motor eléctrico de emergência. O atrito das rodas de aço sobre os carris é mínimo, desde que os eixos assentem sobre rolamentos de rolos. Basta a força de um quilograma para deslocar nessas condições uma tonelada de peso, quase independentemente da velocidade. Em contrapartida, os aviões necessitam de uma força de 60 km por tonelada e do seu peso somente metade pode ser constituída por carga útil.

Continua na pág. 304

LIVROS E AUTORES

Dicionário Biográfico Universal
de Autores.

O fascículo 13 da obra monumental — *Dicionário Biográfico Universal de Autores*, publicada pela «Artis», com a colaboração autorizada da editorial italiana Bompiani, começa com o nome de Luís Coloma, escritor e jornalista espanhol, e fecha com a referência a José Anastácio da Cunha, matemático e poeta português. Como os anteriores, o presente fascículo vem ilustrado com numerosas gravuras, e insere, extra-texto, uma estampa a cores, do retrato a óleo, de Nicolau Copérnico, e uma estampa, a preto, reproduzindo o retrato de Corneille, aos 37 anos (gravura de Michel Lasne).

Notáveis as referências e as notas críticas a autores portugueses e brasileiros.

Obra de arte, que honra as oficinas gráficas de Portugal, o «Dicionário Biográfico Universal de Autores» representa um grande serviço prestado à cultura portuguesa.

O 100 Volume da Coleção Argonauta:
«Os melhores contos de Ficção Científica — de Júlio Verne aos Astronautas»

A magnífica colecção «Argonauta», da editorial «Livros do Brasil», acaba de alcançar o 100.º lançamento. Para comemorar condignamente este facto festivo impunha-se a realização de uma iniciativa editorial à sua altura. Impunha-se o lançamento de um volume que constituísse, por assim dizer, o resumo de todo o trabalho realizado ao longo de largos anos de actividade ininterrupta e fosse um indicador adequadamente expressivo do intuito fundamental a que é resposta a colecção «Argonauta».

Que intuito foi esse? Quais as razões por que, a par de outras tentativas a que esporadicamente se lançaram outros pioneiros, conseguiu a colecção «Argonauta» manter sem interrupção a sua actividade, com tal aceitação do público leitor da língua portuguesa que logrou alcançar, como ponto cimeiro,

ALUMINOTÉRMICA, LDA.

Todas as aplicações industriais da Aluminoterma
SOLDADURA ALUMINOTÉRMICA DE CARRIS

Fabrico e Execução pelo
«PROCESSO BOUTET»

Fornecedores da C. P., Soc. Estoril S. A. R. L.
Metropolitano de Lisboa e Comp. Carris de Lisboa

R. Antonino e Sá, II — Porta 5 — Tel. 684302
LISBOA

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

o 100.º título? A resposta é fácil. Destinada a despertar em Portugal o gosto pela Ficção Científica, que tão largo êxito alcança nos países cultos, e a apaziguar a ânsia de leitura daqueles que por ela foram conquistados, a colecção «Argonauta» conservou, como ponto de honra, incluir as realizações mais representativas dos escritores mais qualificados sem exclusão de qualquer tendência entre as muitas que se integram no extenso e rico panorama da Ficção Científica do nosso tempo. E assim, a «Argonauta» pôde trazer ao convívio com o nosso público autores de fama mundial como Asimov, Bradbury, Clarke, Windham, Carsac e tantos outros que já são verdadeiros clássicos. Optou-se, por conseguinte, por um volume duplo antológico, de mais de quatrocentas páginas, em que, pelo preço de um volume simples, se oferecesse ao leitor um panorama completo da evolução da Ficção Científica, de Júlio Verne aos Astronautas. Entre centenas de autores, entre milhares de obras, foram escolhidos os mais belos contos de escritores representativos de todo o mundo, formando uma antologia de características absolutamente inéditas entre nós e por certo se vai tornar brevemente uma verdadeira raridade bibliográfica.

A selecção e tradução dos contos foram confiadas ao distinto escritor e pintor Lima de Freitas, que igualmente é autor da expressiva capa deste belo volume. Lima de Freitas, numa nota preliminar sintética, explica os motivos por que escolheu, entre tantas espécies, as pequenas obras-primas de autores de tanto prestígio como o clássico Júlio Verne, H. G. Wells, Karel Capek, H. P. Lovecraft, Jorge Luís Borges, Rosny Ainé, Daniel Keyes, Poul Anderson, Arthur C. Clarke, Alfred Bester, Fredric Brown, Lester del Rey, Efremov e Ray Bradbury.

Concebido nestes moldes, o n.º 100 da colecção «Argonauta», ou seja: esta antologia dos «Melhores Contos de FC — De Júlio Verne aos Astronautas» vai por certo constituir uma obra cheia de interesse para os numerosos apreciadores deste novo género literário.

VIII Centenário da Reconquista de Évora aos Mouros

Programa do mês de Outubro

A Comissão Executiva das Comemorações do VIII Centenário da Reconquista de Évora aos Mouros, em conferência realizada há dias nos Paços do Concelho, tornou público o programa de abertura das mesmas comemorações, durante o mês de Outubro. O programa geral será conhecido brevemente, mas sabe-se que será preenchido por números de solenidade, como cortejos e sessões comemorativas, torneios desportivos, feiras, inaugurações, etc., actos esses que se prolongarão até ao mês de Outubro de 1966. O programa do mês de Outubro ficou assim organizado:

DIA 9

00h, 01m — Chegada de Estafeta Militar à Praça do Geraldo, seguida de Velada de Armas e iluminação, por Almenaras, nas torres principais do Antigo Castelo da Cidade. A Estafeta terá o seu início no Castelo de Geraldo, na serra de Valverde; 7h — Alvorada, por ternos de clarins, nas torres antes referidas; 8h — Hasteamento das Bandeiras Nacional, da Fundação e Municipal em edifícios públicos e nos particulares, cujos moradores o desejarem, aos quais serão fornecidas pela comissão executiva; 10h 50m — Guarda de Honra a Sua Excelência o CHEFE DO ESTADO, na Praça do Geraldo, por uma força militar da guarnição da cidade, com estandartes, banda e fanfarras; 11h — Sol. ne Pontifical na Basílica Metropolitana, celebrada pelo Ex.^{mo} e Rev.^{mo} NÚNCIO APOSTÓLICO em Lisboa, com acompanhamento da Orquestra e Coros da Emissora Nacional, a que assistirá Sua Excelência o Presidente da República, acompanhado de alguns Senhores Ministros. O traje é de grande cerimónia «smoking» para os cavalheiros e vestido de cerimónia curto e chapéu para as senhoras; 12,30 — No Largo da Sé — Largada de pombos, da Sociedade Columbófila Eborense; 16 h — No Palácio de D. Manuel — Sessão solene, inaugural do ano centenário, com a assistência de Sua Excelência o CHEFE DO ESTADO e de alguns dos Excelentíssimos Senhores Ministros, na qual o Senhor Doutor TORQUATO DE SOUSA SOARES, professor de História da Faculdade de Letras de Coimbra, proferirá a conferência «SIGNIFICADO NACIONAL DA RECONQUISTA CRISTÁ DE ÉVORA». O traje é também de grande cerimónia; Noite — Iluminação dos principais Monumentos de Évora; 21h 30 m — Espectáculo de gala no Teatro Garcia de Resende, com a assistência de SUA EXCELÊNCIA O SENHOR PRESIDENTE DA REPÚBLICA. A primeira parte do espectáculo será preenchida com um concerto da

Orquestra Sinfónica Nacional, e a segunda, pela mesma orquestra e pela cantora portuguesa, residente na Alemanha, Germana de Medeiros, que cantará «Pastor sobre os rochedos», de Schubert, e «As sete canções», de Manuel Falla. O traje volta a ser de grande cerimónia na plateia, nas frisas e nos camarotes de primeira. Nos camarotes de 2.^a e 3.^a ordem, será permitido o fato escuro normal.

DIA 10

11h, — Abertura da Exposição de Arte Medieval, no Celeiro Comum; 15h, — Abertura da Exposição — III Bienal Internacional de Arte Fotográfica, no Museu de Évora promovida pela Associação Fotográfica do Sul, com o patrocínio do S. N. I.

DIA 11 A 17

No Teatro Gracia de Rezende, final do Concurso de Arte Dramática, promovido pelo S. N. I. e com a colaboração da F. N. A. T., com a seguinte distribuição:

Dia 11, segunda-feira, às 21h, 30m — Academia de Santo Amaro, em Lisboa, peça: «A GAIVOTA» (adultos); dia 12, terça-feira, às 21h, 30m — Grupo Teatral Freamundense, de Freamunde, peça: «O SAPO E A DONINHA» (M-12 anos); dia 13, quarta-feira, às 21h, 30m — Grupo Cénico do Centro de Recreio Popular de Arnelas — Olival, peça: «O JOÃO NINGUÉM» (M-12 anos); dia 14, quinta-feira, às 21h, 30m — Círculo de Teatro de Aveiro — Aveiro, peça: «CONHECE A VIA LÁCTEA?» (adultos); dia 15, sexta-feira, às 21h, 30m — Grupo de Teatro da Sociedade Central de Cervejas (filial de Coimbra), peça: «IRENE» (adultos); dia 16, sábado, às 21h, 30m — Grupo Cénico do Desportivo da C. U. F. do Barreiro, peça: «A RATOEIRA» (M-12 anos); dia 17, domingo, às 21h, 30m — Grupo Cénico da Sociedade Recreativa e Dramática Eborense, de Évora, peça: «TRÊS TARDES DE TRÊS OUTONOS» (M-12 anos).

DIA 25

Espectáculo Vicentino precedido de evocação do dramaturgo no seu ano centenário.

DIA 27

10h, — Reabertura da Igreja de S. Vicente ao culto.

DIA 30

10h, — Paraliturgia na Sé, com o Santo Lenho; 15h, — Parada Militar; 21h, 30m — Sessão comemorativa da Batalha do Salado, em que será conferenciada o Ex.^{mo} Senhor Prof. Doutor JOSÉ ANTÓNIO FERREIRA DE ALMEIDA, professor da Faculdade de Letras do Porto.

Linhas Estrangeiras

BÉLGICA

No seguimento de uma automatização progressiva no manuseamento das informações relativas ao tráfego de mercadorias, a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas (SNCB) pôs ao serviço em 1 de Junho do corrente ano, em estreita colaboração com as redes vizinhas, duas novas instalações de entrada em cadeia mecanizada dos dados de troca dos vagões nos pontos fronteiriços de Erquillines-Jeumont e Essen-Roosendaal.

Nestas instalações, os dados de troca que servem de base ao estabelecimento de empréstimos recíprocos entre as administrações, apresentam-se sob a forma de mensagens telegráficas normalizadas. Depois da comparação automática dos dados obtidos pelas duas administrações em contacto, estas mensagens são transmitidas pela rede telegráfica de serviço no centro mecanográfico de Bruxelas; este explora-as e estabelece o desconto dos empréstimos da S. N. C. B.

Este processo caracteriza-se essencialmente por uma taxa de erro extremamente baixa; o contencioso encontra-se por isso bastante reduzido.

A este respeito é preciso notar que a aplicação

em curso da marcação unificada internacional dos vagões que comporta, como se sabe, um número-chave de autocontrolo, permitirá no futuro baixar ainda mais esta taxa de erro e suprimir praticamente todo o contencioso.

A entrada ao serviço das instalações de Erquillines e de Essen eleva a seis o número de postos fronteiriços belgas equipados desta maneira (dos quais três têm comparação automática) e a 70% o número de vagões trocados, cujos dados são transmitidos sob a forma de mensagens telegráficas para o centro mecanográfico de Bruxelas.

GRÃ-BRETANHA

No próximo ano, concluída que seja a segunda etapa dum audacioso programa de transformação e de construção para o qual foi prevista uma soma de quatro milhões de libras, Derby tornar-se-á um importante centro científico de caminhos de ferro. A cidade tem já laboratórios técnicos dos mais modernos do mundo. O novo centro permitirá o desenvolvimento da técnica mecânica e eléctrica e reunir em Derby serviços que actualmente estão dispersos pelo país. Os novos edifícios abrigarão o conjunto das oficinas, por agora ainda no centro da cidade, e depois o centro da organização de compras de material ferroviário, que se encontra em Londres, assim como uma parte do departamento ferroviário de finanças. Graças a esta centralização, economizar-se-á aproximadamente 170 000 libras por ano.

A região Este dos Caminhos de Ferro Britânicos está actualmente fazendo experiências com um aparelho de televisão em circuito fechado, que tem em vista ajudar na luta contra as pessoas que se introduzem subrepticamente nas linhas. Uma câmara instalada na gare de Elm Park, nos subúrbios de Londres, permite examinar minuciosamente a secção de linha na qual os vandálos fizeram descarrilar um comboio no passado mês de Maio.

Este «écran» de televisão não só dá o alerta no caso de alguém se introduzir na linha, mas também permite registar a imagem numa fita durante três quartos de hora. Depois disto, o receptor pode ser recarregado imediatamente. Se as experiências resultarem, estes aparelhos serão colocados em diversos outros lugares.

A administração dos transportes londrinos, no seu relatório anual de 1964, recentemente editado e apresentado ao Parlamento, lança um sério apelo para que a prioridade de passagem seja concedida aos autocarros.

O relatório declara que o total das prestações quilométricas previstas para as linhas do centro (vermelhas) de Londres, ultrapassava o dos outros anos, e até mesmo duplicou depois de 1959. Estas prestações não poderão entretanto ser todas asseguradas devido à superlotação das vias. Atingir-se-á em breve a altura

Nos revestimentos com termolaminados
utilizem o excepcional

Laminite

produto da



Não há melhor e
é português

PORTO - Rua de Gonçalo Cristóvão, 314

Apartado 414 - Telef. 23514/5

FÁBRICA - Via Norte - Vila da Maia - Telef. 994196

LISBOA - Av. Óscar Monteiro Torres, 55-D - Telef. 772259

em que os transportes rodoviários cessarão toda a actividade efectiva nas horas de afluência, tanto no centro como nos arredores da cidade, se não se tomarem urgentes e vastas medidas. As repercussões serão muito sérias. As medidas para libertar a circulação na região central, tais como: planos do tipo civil, melhoramento das estradas, parcometros e policia de estrada, etc., devem ser imediatamente extensíveis aos arredores, a fim de libertar o acesso ao centro e facilitar os deslocamentos motorizados em geral.

Na zona em transformação constante, particularmente no interior dos arredores, é certo que Londres não poderá fazer face durante mais tempo às dificuldades provocadas pela utilização sem restrições das viaturas particulares a qualquer hora do dia. A vida de negócios de uma grande cidade moderna está directamente ligada à corrente contínua dos seus transportes de passageiros e de mercadorias, e os atrasos e contrariedades que hoje em dia aparecem impõem despesas ocultas que não podem ser aceites num período em que, por outro lado, todos os esforços tendem a assegurar a produtividade do país.

O carro particular não pode, nem presentemente, nem num futuro próximo, transportar todos os passageiros que diariamente têm de se dirigir por estrada para os grandes centros comerciais de Londres. O autocarro faz melhor uso do espaço que ocupa nas ruas para o transporte em globo dos seus passageiros, mas os seus movimentos são cada vez mais embaraçados pelos engarrafamentos causados por viaturas particulares que, na maior parte das vezes, só transportam o seu condutor.

Os transportes londrinos reclamam urgentes medidas para melhorar a velocidade e regularidade dos serviços de autocarros, o que significa: a transformação das grandes artérias de tráfego em «vias livres» nas horas de ponta; a criação de passagens reservadas aos autocarros, onde estas tiverem probabilidades de ser criadas; mais vantagens para os autocarros que lhes permita voltar à direita ou fazer outros circuitos, e, finalmente, a construção em larga escala de «passagem de vão» reservadas aos autocarros nos sítios mais expostos ao tráfego.

O conselho de administração dos Caminhos de Ferro Italianos do Estado, no programa dos trabalhos previstos pelo segundo plano quinzenal, aprovou a modernização de numerosas instalações de sinalização, com o fim de as adaptar às condições de visibilidade e de distância requeridas pelo aumento de velocidade dos comboios.

Jardim e Museu Agrícola do Ultramar

A partir do próximo dia 6 do corrente, o Jardim e o Museu Agrícola do Ultramar encontram-se abertos ao público. O Jardim, todos os dias das 9 à 17 horas, e o Museu, das 11 às 17 horas, excepto às segundas-feiras e feriados.

Silva & Sena, Lda.

ARMAZENISTAS DE MERCEARIA

R. Jardim do Tabaco, 86 - LISBOA-2 - Portugal
Telefs.: 86 51 81 - 87 04 44 - Teleg. S E N A C O L

Conferência Europeia de Ministros de Transportes

O projecto do túnel, sob o canal da Mancha, vai ser estudado nesta Conferência, em cujos trabalhos toma parte, na sua alta qualidade de presidente da Conferência, o ministro português das Comunicações, sr. eng.º Carlos Ribeiro

A Agência A. N. I. enviou para a Imprensa, em 29 de Setembro, a seguinte notícia, proveniente de Estrasburgo:

«A Conferência Europeia de Ministros de Transportes vai estudar o projecto do túnel sob o canal da Mancha, à luz das mais recentes técnicas de transportes, na sua próxima sessão - anunciou hoje o ministro das Comunicações, eng.º Carlos Ribeiro, presidente da Conferência.

Sir Anthony Esmonde, deputado irlandês, perguntou na assembleia consultiva do Conselho da Europa quais os efeitos que terá sobre o desenvolvimento dos «ferry-boats» que atravessam o canal e sobre o desenvolvimento dos transportes por via aérea a criação de um túnel ferroviário sob o canal. Perguntou, ainda se, entrando em conta com as últimas descobertas técnicas, a construção de um túnel rodoviário fora também considerada.

Na sua resposta, o eng.º Carlos Ribeiro afirmou que se tem verificado um contínuo desenvolvimento no transporte de veículos automóveis por caminho de ferro, juntamente com os respectivos condutores, em percursos muito longos.

Acentuou que, em 1964, os caminhos de ferro ingleses transportaram 80 mil passageiros e os seus carros - ou seja um aumento de 20 por cento em relação a 1963 - e que os caminhos de ferro da Alemanha Federal transportaram perto de 26 400 veículos - um aumento de 28,8 por cento em relação ao ano anterior.»

Comboios tão rápidos como aviões...

(Continuação da pág. 299)

A maior parte da energia, em todos os meios de transporte actuais, é absorvida pelo arranque. Depois — e principalmente no caso dos transportes sobre carris — a potência necessária é muito pequena, mesmo para velocidades relativamente grandes.

O engenheiro Edwards resolveu o problema do arranque de maneira extremamente engenhosa. À saída de cada estação haverá uma rampa através da qual «cairá» o comboio, acelerando devido à acção da gravidade. Um desnível de 1000 metros — correspondente às condições ideais, segundo Edwards — permitirá atingir a velocidade de 520 km/hora, sem qualquer dispêndio de energia! Essa velocidade poderá depois ser mantida — ou mesmo aumentada — por meio de bombas de vácuo instaladas ao longo do tubo. A potência absorvida por essas bombas não irá além de 7000 CV, mas os seus efeitos serão comparáveis aos de um motor de 275000 CV!

Claro está que a velocidades de tal ordem — limitadas apenas pela necessidade de parar nos pontos mais convenientes — o problema da travagem necessitaria de ser cuidadosamente estudado. A solução encontrada pelo engenheiro Edwards é, todavia, tão simples quanto eficiente. Trata-se de utilizar uma segunda rampa, igual à primeira, mas ascendente. Ao subir, o comboio perde a energia adquirida ao descer. Resta apenas o impulso resultante da pressão atmosférica, mas esse também é compensado pela abertura de uma válvula, no lado em que se fez o vácuo. O comboio fica assim contido numa câmara de ar, no qual se fará a entrada e saída dos passageiros.

A grande velocidade dos comboios-pneumáticos permitirá também realizar muitas viagens com poucas composições. No caso concreto de um tubo-linha entre Nova Iorque e Filadélfia, poder-se-ia, sòmente com 12 composições, transportar 9000 pes-

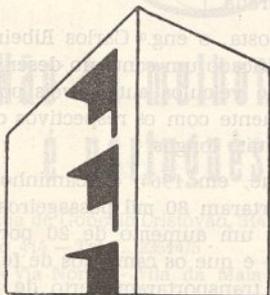
Manual do Viajante em Portugal

em preparação a 9.ª edição

II Volume (Províncias)

soas por hora, durante cada viagem 13 minutos. Corresponde isso a dizer que, pelo mesmo sistema, a viagem Lisboa-Porto demoraria cerca de meia hora!

Nota da Redacção — Do número 320 do suplemento «Volta ao Mundo», que o Diário Popular publica regularmente todos as terças-feiras, recortamos, com a devida vénia, o interessante artigo, acima, da autoria do distinto jornalista Eurico da Fonseca. Trata-se de uma simples fantasia ou de simples previsão de um futuro mais ou menos próximo? Inclina-mo-nos para a segunda hipótese, pois tudo que o homem sonha não passa de uma realidade mais ou menos próxima.



J. Santos Paixão & Irmão, Lda.

CONSTRUÇÕES CIVIS INDUSTRIAIS - OBRAS PÚBLICAS

Av. Almirante Reis, 45-3.º-Esq.

LISBOA

TELEFONES: 845341 - 842551

Fábrica de Tecidos Finos do Monte dos Burgos, Lda.

ESPECIALIZADA NO FABRICO
DE ETAMINES, MARQUISSETES
E TODO O GÉNERO
DE TECIDOS ABERTOS

Telefone: 95 00 24

Telegramas: «TÉFI»



MONTE DOS BURGOS
PORTO

DOMINGUEZ & LAVADINHO



FÁBRICA DE SOBRESCRITOS ● MANIPULAÇÃO
DE *PAPÉIS DE ESCREVER* E SACOS DE PAPEL ●
PAPELARIAS E TINTAS DE ESCREVER NACIONAIS
E ESTRANGEIRAS ● ARTIGOS DE DESENHO
E PINTURA ● *PAPÉIS QUÍMICOS* ● LÁPIS, ETC.

ESCRITÓRIOS: Rua dos Panqueiros, 150 s/l.

Telfs. 32 67 75 — 36 74 24

SEDE: Rua da Assunção, 79-85
Rua dos Sapateiros, 135-143

Telfs: 32520/2 — 36 41 66

LISBOA

IMPORTAÇÃO DIRECTA
DE MADEIRAS ULTRAMA-
RINAS E ESTRANGEIRAS

CONTRAPLACADOS,
AGLOMERADOS, FOLHEA-
DOS, PENSADOS, COLAS
E MADEIRAS SERRADAS

MAIOMBE

IMPORTAÇÃO E COMÉRCIO DE MADEIRAS, LDA

Fornecedores da C. P.



Sede e Armazém:

CALÇADA DO GRILO (PALÁCIO D. JOSÉ)

LISBOA-6

Telfs. 38 40 57 e 38 35 49 — Teleg. MAIOMBE

MANUFACTURA DE BORRACHA NATURAL
E SINTÉTICA PARA TODOS OS FINS

FAPOBOL

Fábrica Portuense de Borracha, Lda.

Rua Domingos Machado, 64 a 210

Telefones: 6 11 25 - 6 11 26 - 6 11 27

PORTO — PORTUGAL

PNEUS E CÂMARAS DE AR — para bicicletas

ARTIGOS MOLDADOS

CORREIAS planas, trapezodais e transportadores

TUBOS — para todos os fins

CALÇADO — de homem, senhora e criança LATEX,

REVESTIMENTO DE CILINDROS PLÁSTICOS

PRODUTOS JAPE

Delegação da «FAPOBOL» em Lisboa :

Rua D. João V 8-R|C Esq.

Amianto - Borracha - Correias - Óleos da marca «Valadoil» - Sedas suíças para Peneiros marca «Dufour» - Pneumáticos das melhores marcas para automóveis - Puados Belgas para cardas - Cartão «Klingerit» - Vidros «Klinger» - Calços «Klinger» para travões -

VALADAS, L.^{DA}

ESCRITÓRIO - Avenida de D. Carlos I, n.º 60

Tel. P. P. C. 663113 - 668114 - 669182-3

ARMAZÉM - Calçada do Marquês d'Abrantes, 27 e 27-A

Telegramas VALADEIRC - LISBOA

FILIAIS: PORTO - Rua Mouzinho da Silveira, 73, 75 e 77, Telefone 24739 // COVILHÃ - Rua Pero da Covilhã, 31 e 33. Telefone 403 // BEJA - Rua de Mértola // Évora - Praça do Geraldo

FERODO

GARANTIA de qualidade e rendimento em calços para travões e discos de embraia-gem para todos os veículos

Representantes exclusivos:

Comptoir Français d'Accessoires

22, Rua das Pretas, 24

Telef. 37 03 51

PROVINCIA 30954

LISBOA

Aniz «Dómuz»

O REI DO ANIZ

TRÊS TIPOS:

**DOCE - SECO
MEL DE DAMAS**

Prove e não preferirá outro



À venda em todas
as boas casas

SOCIÉDADE DÓMUZ, L.^{DA}

ELVAS

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

Francisco Velez Conchinhas

Praça da Figueira, 40-B

Telefone 86 74 64

Vasco M. N. de Oliveira

IMPORT - EXPORT

Rua de S. Bento, 496-1.º - Lisboa-2

Telefone 66 81 86

Telegrama «VASCO»

Correias de transmissão: Planas e Trapezoidais, Massas aderentes e Ligadores. **Empanques:** Grafitados, Ensebados e Amianto simples, etc. **Cartões:** Grafitados, Vermelhos, Brancos, Hidráulicos, Impermeáveis, Acessórios, Artigos plásticos, Baquelites, Braçadeiras, Celerons, Colas, Corticites, Desperdícios de algodão, Ebonites, Feltros, Ferramentas, Fibras Vulcanizadas, Fitas isoladoras, Material eléctrico, Lixas, Retentores, Rolamentos e Vidro plástico, etc. **Artigos de borracha:** Industriais, Sanitários, Desporto, Farmácia e Auto. **Manguelras para:** Vapor e gasolina, Compressores, Oxi-acetilene, Óleos e valvulinas, Vinhos e ácidos, Regas, etc. **Chupadores:** Lisos e canelados para todos os fins.

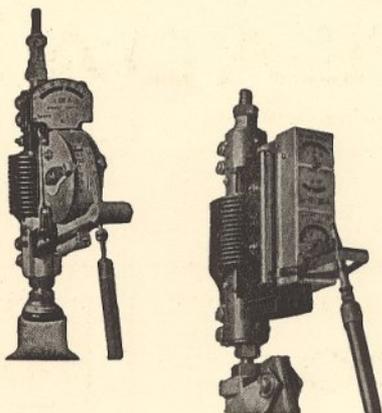
Extintores de incêndio **ABAFACHAMA** ● Óleos e massas lubrificantes **GULF**

● Óleos para travões e amortecedores **LOCKEED**

Fornecedor da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses



RELÉS



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

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

COMPANHIA DO PAPEL DO PRADO

S. A. R. L.

CAPITAL 30.000.000\$00

PAPÉIS DE ESCRITA * PAPÉIS DE IMPRESSÃO * PAPÉIS DE EMBALAGEM
CARTOLINAS (SIMPLES E DÚPLICE) * PAPÉIS PARA DUPLICADOR

Proprietária das Fábricas do Prado, Marianaia (Tomar),
Lousã e Vale-Maior (Albergaria-a-Velha)

SEDE EM LISBOA:

Rua o Telhal, 12

TELEFONES:

591 25 (4 linhas) 586 07

591 20 — 591 29

TELEGRAMAS:

PELPRADO

Apartado 2019

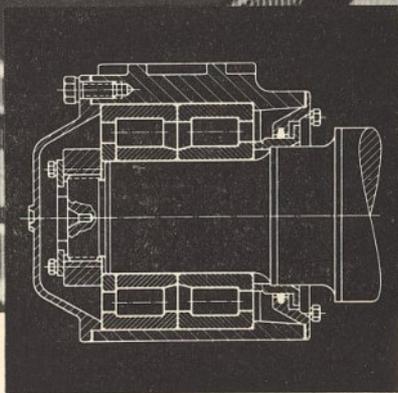
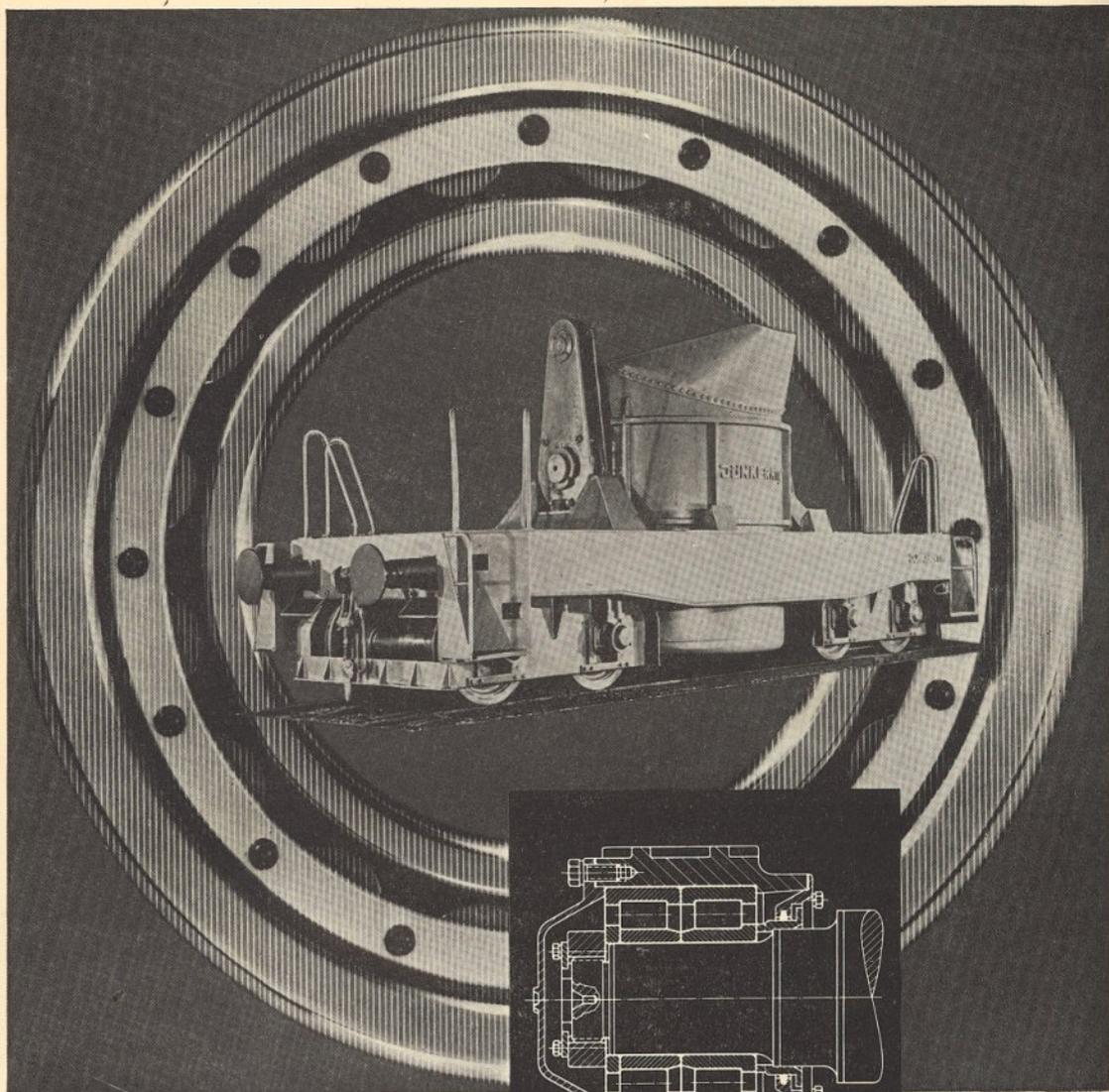
DEPÓSITO NO NORTE:

Rua Sporting Club de Coimbrões, 8 a 10

VILA NOVA DE GAIA

TELEFONE:

39 30 88



A vagoneta de carga de lingotes de ferro, que se vê na gravura acima, está equipada com caixas de rolamentos axiais FAG.

A vagoneta, foi construída em 1958, pela Junkerather Gewerkschaft, Junkerath (Alemanha Ocidental)

A carga axial, é de 20 toneladas, tendo-se aplicado o rolamento tipo WJ 120 x 240/WJP. 120 x 240 P.

As principais vantagens, residem na sua simples montagem e desmontagem, fácil inspeção e lubrificação econômica, que lhes conferem absoluta confiança no serviço.

A experiência da FAG, com mais de 40 anos, no sector da técnica da anti-fricção, está sempre à vossa disposição.

FAG®

PORTUGUESA LDA.

PORTO

LISBOA

P. D. Filipa de Lencastre, 49

Rua do Telhal, 8-c

Tel.: 25 838 - 25 839

Tel.: 35 620, 36 8 666