

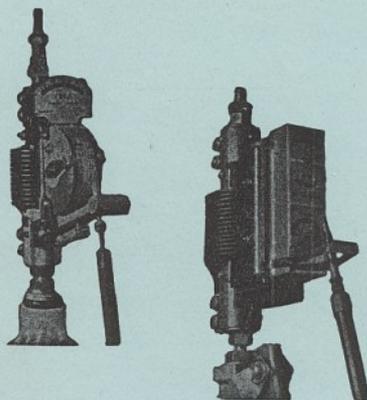
# GAZETA

# DOS CAMINHOS DE FERRO



**BROWN  
BOVERI**

## RELÉS



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

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

# GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

TRANSPORTES E TURISMO

DEPÓSITO LEGAL

- 0. JUL. 1966

Fundada em 1898 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P P C 3201 58 - DIRECÇÃO: 32 75 20

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. - MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1954  
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. - MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894; S. Luís, Estados Unidos, 1904



**Director:**

**ENG. LUÍS DA COSTA**

Presidente do Conselho Superior dos Transportes Terrestres-Vogal  
do Conselho Directivo do Gabinete de Estudos e Planeamento  
de Transportes Terrestres.

**Directora-Gerente e Editora:**

**FERNANDA D'ORNELLAS**

**Conselho Directivo:**

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

Eng. 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 40\$00.

REVISTA QUINZENAL

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO:

REBELO DE BETTENCOURT  
ANTÓNIO E. M. PORTELA

REDACÇÃO

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

COLABORADORES

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

16 de Abril de 1966

Os Caminhos de Ferro nos Estados Unidos da América, pelo Eng.º LUIS DA COSTA . . . . .	75
Um ponto de reflexão na problemática da Coordenação dos Transportes: a Coordenação Técnica, pelo Dr. ROGÉRIO ALBERTO TORROAES VALENTE . . . . .	77
Problemas da Educação . . . . .	80
Os turistas holandeses . . . . .	80
Crónica Açoriana - Evocação do Antonino dos Sermões, pelo Poeta ARMANDO CORTES RODRIGUES . . . . .	81
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMILIO BARBOSA ESTÁCIO . . . . .	83
Foi lançado no mercado português um novo tipo de cerveja . . . . .	85
Comunicações e Transportes nas nossas Províncias do Ultramar . . . . .	85
Engenheiro Pinto Teixeira . . . . .	87
Linhas Estrangeiras . . . . .	87
Publicações recebidas . . . . .	88

Nota de abertura

*Na Sociedade de Geografia de Lisboa, deve reunir-se em 23 de Maio o 20.º Congresso Internacional das Associações Turísticas dos Ferrovíários. O facto não nos apanha desprevenidos não só porque não é pela primeira vez, que uma reunião de tal natureza se leva a efeito em Portugal, mas também pelo número e qualidade dos participantes, que representam a Alemanha, a Áustria, Bélgica, Grécia, Holanda, Suíça, Inglaterra, Itália e outros países.*

*Numa reunião desta natureza, em que participam países de velha e larga experiência turísticas, há muito que aprender e há também muito que ensinar. E desde já ficaremos não só com a esperança mas com a certeza de que sendo nós o país mais novo no assunto, já possuímos, no entanto, uma larga experiência, e se, por um lado, temos muito que aprender com os países mais velhos, também podemos dar algumas lições sobre o assunto.*

*A Federação, fundada há vinte anos, com o objectivo de agrupar as associações turísticas (A. T. C.) de diversos países, além da organização e excursões culturais, aos seus associados no país e no estrangeiro, à promoção de intercâmbio, procurando, deste modo, proporcionar aos servidores dos caminhos de ferro, as máximas vantagens quer no campo cultural, quer culturais e educativas, susceptíveis de convergir a um aperfeiçoamento profissional.*

*A escolha de Lisboa, para a efectivação desta reunião, constitui uma homenagem a Portugal e vem coroar também a acção desenvolvida pela A. T. C. Nacional, na qual se tem distinguido o sr. Alberto Silva Viana (Chefe da delegação turística portuguesa).*

*Estamos, pois, nas vésperas de um novo Congresso. Novamente Lisboa, com a realização da anunciada reunião, em que vamos aprender alguma coisa e ensinar o que temos aprendido à custa da nossa experiência assume o carácter de uma grande capital.*

*O turismo só nos pode trazer benefícios. Escola de beleza e cultura, ensina-nos o caminho da compreensão e da amizade. Turismo é também enobrecido com o significado de paz.*

# Os Caminhos de Ferro nos Estados Unidos da América

Pelo Eng.º LUÍS DA COSTA

## II

A Associação Americana de Caminhos de Ferro é uma organização que trata, em comum, para os caminhos de ferro, de assuntos de estudo, de exploração, de tráfego, de contabilidade e de finanças. Representa ainda as Companhias, se necessário, perante os tribunais civis ou administrativos, Comissões do Congresso e outros Organismos do Estado.

No seu conjunto, os caminhos de ferro americanos apesar da existência de um certo número de regulamentos impostos pela Interstate Commerce Comision (I. C. C.) funcionam no regime de empresas privadas exercendo, entre, uma grande concorrência.

As tarifas utilizadas são fixadas pela I. C. C. mas cabe a cada empresa assegurar a sua estabilidade financeira. Estes dois factos são a característica principal dos caminhos de ferro americanos.

Na Europa, a organização dos caminhos de ferro é muito diferente, não existe um organismo de fiscalização e de coordenação semelhante à I. C. C..

Não existe também, nos caminhos de ferro nenhuma organização com o actividade da A. A. R., no entanto algumas tem sido criadas, tanto ao nível governamental como no plano das administrações ferroviárias.

Ao nível governamental podemos contar o «Office Central des Transports Internationaux par Chemins de Fer» encarregado de vigiar a aplicação das Convenções de Berne relativas aos transportes de passageiros (C. I. V.) e de mercadorias (C. I. M.) que funcionam como uma lei internacional de transportes; a Comissão Económica para a Europa de Genebra (C. E. E.) que, não tendo poderes de decisão, permite aos diferentes Governos europeu coordenar a sua acção no domínio dos caminhos de ferro e ainda

a Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes.

Todavia, a preparação dos trabalhos destas organizações são, em grande parte, assegurados, no plano das Administrações ferroviárias pela União Internacional de Caminhos de Ferro (U. I. C.).

Há ainda o Regulamento de vagões em tráfego internacional (R. I. V.) e o Regulamento de carruagens em tráfego internacional (R. I. C.) e a Conferência dos Horários.

Verifica-se assim que a orgânica dos caminhos de ferro americanos difere da dos europeus, em virtude das suas condições iniciais de estabelecimento.

Cabe aqui fazer uma referência à U. I. C. por ser a organização ferroviária europeia que mais se assemelha à A. A. R. americana.

De facto a U. I. C. que agrupa 36 Administrações de caminhos de ferro pertencendo a maior parte a países europeus, representa 340 000 quilómetros de linhas; foi criada com vista à «unificação e melhoria das condições de estabelecimento e de exploração dos caminhos de ferro visando o tráfego internacional» quer se trata do tráfego de passageiros ou do de mercadorias.

Podem dizer-se que a U. I. C. tem estudado e continua sempre a estudar, a maior parte dos problemas dos caminhos de ferro tais como a standardização de peças de substituição e até mesmo o estudo de vagões europeus unificados.

A U. I. C. compreende hoje: um Bureau Central de Compensation (liquidação das contas comuns), um Office de Recherches et d'Essais, um Centre d'Information des Chemins de Fer Européens (propaganda) e um Bureau International de Documentation.

A acção da U. I. C., na Europa, não é tão extensa como a da A. A. R. na América.

Uma Missão europeia enviada à América para estudo dos diferentes problemas relativos aos caminhos de ferro foi de opinião que a acção da U. I. C. podia estender-se mais no campo de aplicação dos seus regulamentos a fim de reaiizar uma cooperação e uma normalização mais activas, melhorando assim o rendimento do conjunto da rede ferroviária europeia.

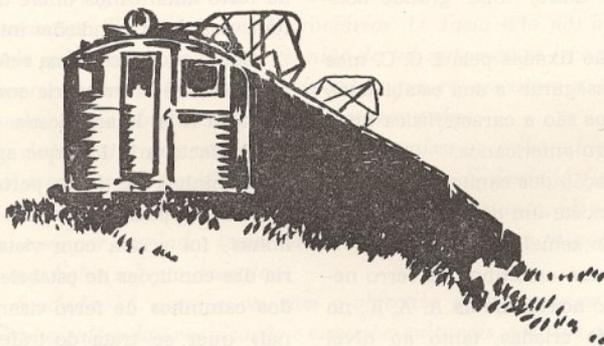
Uma comparação com as práticas americanas pode ser aproveitosa para a Europa.

A melhoria do mercado europeu exige uma poli-

tica de transportes que não pode comportar princípios diferentes dum país para o outro, pois daí resultaria um grande obstáculo aos transportes internacionais.

Para o estabelecimento duma política europeia de transportes haverá que ter em conta a coordenação duma política tarifária e dos métodos de exploração.

Para o estudo de todos os problemas ferroviários europeus, a U. I. C. tem sido um valioso auxiliar da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes que, neste momento, se ocupa da política geral dos transportes.



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

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

pele Dr. Rogério Alberto Torroais Valente

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

(Continuação do número anterior)

Os semi-reboques são pertença das empresas camionistas, que tomaram perante a S. N. C. F. o compromisso de não utilizar na estrada os seus veículos senão para percursos complementares dos percursos ferroviários definidos por acordo com aquela, conservando, por outro lado, «bloqueada» por 10 ou 15 anos uma certa tonelagem de direitos de efectuar transportes na chamada «Zona longa» (\*). Em contrapartida, a S. N. C. F. pode participar financeiramente na compra dos reboques, fornece as instalações necessárias nas estações e mantém disposições tarifárias especiais cuja particularidade é não terem em conta a natureza da mercadoria.

Para o efeito, a lei de coordenação de transportes em França dá à S. N. C. F. a faculdade de conceder ajuda financeira às empresas camionistas que aceitem o regime de transporte combinado carril-estrada, ao mesmo tempo que fixa:

- as condições de equivalência dos camiões (aos quais os camionistas renunciam) com os semi-reboques com que passam a actuar (1 t. em veículo rodoviário para 1,2 t. em semi-reboque, em termos de carga útil);
- o número de tractores (geralmente 1 por 5 semi-reboques) e o raio de acção em torno da estação ferroviária (35 Km);
- a possibilidade de cada empresa camionista delegar os direitos de emprego de tractores em certos correspondentes da sua escolha.

Para regular cada caso concreto é firmada uma convenção entre a S. N. C. F. e o camionista.

Na maioria dos casos a deslocação rodoviária dos semi-reboques é assegurada pelos respectivos proprietários com os próprios tractores. Mas quando tal se não deseje a operação é confiada a camionistas escolhidos pelo «Groupement» há pouco referido. Isto quer dizer que cada camionista participante do sistema pode, sem preocupação, expedir os seus reboques para qualquer das 180 estações da S. N. C. F. seleccionadas para o efeito, aí dispondo de um «correspondente» susceptível de intervir em seu nome para a consecução das operações de transporte.

6. É altura agora de falar do aludido «Groupement» e da *SOFRAMIXTE*.

O «Groupement Technique des Transporteurs Mixtes Rail-Roupe» (G. T. T. M.) juridicamente é uma associação, sem carácter comercial, cujo objectivo, nos termos dos respectivos estatutos, é promover o desenvolvimento dos serviços de transporte misto carril-estrada, desempenhando em comum todas as operações que em regra os transportadores mistos executam individualmente no recinto do caminho de ferro, criando todas as organizações técnicas e administrativas necessárias ao bom funcionamento dos serviços de transporte misto, procedendo a todos os estudos, propaganda e documentação com o fim de melhorar os métodos de trabalho, de uma maneira geral, substituindo-se aos transportadores mistos e à S. N. C. F. nas suas relações recíprocas, sempre que a acção comum tenha interesse para os aderentes.

Mais concretamente pode dizer-se que o G. T. T. M. ocupa-se da organização da carga e descarga dos reboques nos grandes centros, da organização de novas instalações carril-estrada, da manutenção e reparação de acessórios e calços, assim como de certas tarefas mais de carácter comercial e administrativo, tais como o estudo e ulitimação da tarifa especial em colaboração com a S. N. C. F., a elucidação dos camionistas, a determinação do custo de produção destes transportes, etc.

Limitando-se de início a actuar em 30 estações, com pessoal restrito e meios modestos, o G. T. T. M. estende hoje a sua acção a cerca de 180 estações, facilitando o trabalho de 200 camionistas que dispõem de mais de 2 300 reboques, ao mesmo tempo que mantém assegurada uma rede completa de tracção para o percurso rodoviário terminal.

Podem dizer-se que a acção do G. T. T. M. dispensa a S. N. C. F. de tudo o que não seja o transporte ferroviário propriamente dito, ao mesmo tempo que o camionista fica liberto de outras preocupações além das de captação do tráfego e eventual tracção rodoviária do percurso que lhe cabe.

Compreende-se melhor o papel do G. T. T. M. esclarecendo que em certas grandes estações onde chegam diariamente dezenas e até mais de uma centena de reboques pertencentes a numerosos camionistas é necessário um rápido e metódico trabalho de descarga bem como uma eficiente actuação para que se constituam carregamentos homogéneos.

Seria difícil que operação quotidiana dessa amplitude funcionasse bem sem a intervenção deste «Groupement».

(\*) A legislação francesa distingue no transporte rodoviário público de mercadorias duas possibilidades de actuação geográfica:

— As *Zonas curtas*, definidas à razão de uma por departamento, com limites compreendidos, em princípio, em círculos de 100 a 150 Km de raio, tendo por centro a sede do departamento.

— A *Zona longa*, cobrindo o conjunto do território metropolitano francês.

Os camionistas combinados limitam-se a conduzir ou a retomar os reboques do parque de estacionamento, encarregando-se aquele de toda a assistência em avisos de chegada, reconhecimento em casos de litígios, previsões de partida, verificação de entradas e saídas, agrupamento do número máximo de vagões numa mesma direcção, verificação regular dos órgãos de rolamento, de frenagem e de iluminação dos reboques. A este respeito deve ter-se presente que um reboque em más condições pode imobilizar a movimentação dos restantes engenhos de e para os vagões.

Ainda no aspecto técnico, o G. T. T. M. estuda, em combinação com a S. N. C. F., o equipamento de novas estações a que se pretenda estender o sistema, as melhorias a introduzir nas estações já englobadas, as modificações no material, quer em serviço quer a ter em conta pelo construtor em futuros veículos.

Para se ocupar de todas estas operações dispõe o G. T. T. M. de um Serviço Técnico. A ele cabe-lhe também a revisão de cerca de 1 milhão de vagões portadores, em colaboração com a S. N. C. F.

Por seu turno, o Serviço Comercial, em colaboração íntima com a Direcção Comercial da S. N. C. F., determina permanentemente os custos de produção do transporte, documenta as empresas sobre as possibilidades de tráfego oferecidas (carregamento dos reboques no retorno por exemplo), presta informações de carácter tarifário, organiza e desenvolve a rede dos proprietários de tractores, etc.

A um Serviço Administrativo cabem as tarefas do domínio financeiro, regulamentar, contencioso (inclusive o seguimento das cargas), etc.

Pode dizer-se, em resumo, que o G. T. T. M. constitui uma espécie de direcção técnica, comercial e administrativa comum a todas as empresas de transporte misto aderentes.

Como salientam os próprios especialistas franceses da

matéria nem é um «pool», nem uma companhia nacional, mas pura e simplesmente uma organização profissional de apoio que não se imiscui na vida interna dos camionistas.

Quanto à SOFRAMIXTE, trata-se de uma sociedade anónima criada pelo facto de estar vedado ao G. T. T. M. o exercício de qualquer actividade comercial, pois é uma simples associação. Os seus accionistas são os aderentes do G. T. T. M. É justamente em nome daquela sociedade que circulam os vagões portadores, considerados como vagões particulares, cabendo-lhe a ela a repartição deste material consoante as necessidades.

A carga da SOFRAMIXTE está ainda o acréscimo do parque de vagões, a compra de reboques novos para os associados e de peças sobressalentes, etc.

No fundo G. T. T. M. e SOFRAMIXTE concentram sob nomes diferentes uma só organização criada para o transporte misto carril-estrada, repartindo-se as tarefas consoante se considerem ou não com o cunho de uma actividade comercial.

Quais os resultados deste sistema, do ponto de vista de utilização?

Os números que atrás foram citados, relativamente a estações englobadas, camionistas participantes e material empregado dão-nos já uma ideia do interesse que tem desperdado. Em termos de tráfego pode dizer-se mesmo que tem sido espectacular, pois de 39 000 t. transportadas em 1946, passou-se para 200 000 t. em 1950, para 580 000 t. em 1955 e para mais de 1 milhão de toneladas em 1964.

São números que falam por si.

Por outro lado, consideravam os entendidos que este sistema misto de transportes tem ainda diante de si possibilidades consideráveis.

Ilustra bem o sucesso alcançado por este sistema de coordenação técnica o exemplo do tráfego da Bretanha sobre Paris de gado abatido, o qual contribuiu para uma profunda modificação do circuito de comercialização das carnes e uma verdadeira «reconversão económica» da Bretanha<sup>(1)</sup>.

E ao finalizar as referências que a ele dedicamos julgamos de salientar esta característica judiciosamente observada numa publicação da S. N. C. F.: «Contrariamente ao transporte rodoviário estritamente individualista o transporte misto («rail-route») é comunitário, pois a tracção rodoviária terminal é efectuada por uma empresa diferente da que tomou conta da expedição; o G. T. T. M. realizou assim uma harmonia e um espírito de cooperação praticamente únicos na profissão dos transportes».

7. Apesar de já fortemente consolidado em 1959 o sistema que acabamos de descrever nos dois números anteriores, surgiu no entanto em França naquele ano uma nova técnica para o transporte combinado carril-estrada de inspiração americana, correspondendo de certo modo à transplantação para a Europa do conhecido sistema «piggy-bac»<sup>(2)</sup>. Com ela teve-se em vista conseguir o transporte



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

**CONDE BARÃO, LDA.**

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

(1) «En 24 heures, les boeufs de Bretagne passent de leur herbager natal aux crochets des Halles de Paris. On estime l'importance de ce trafic à 60% du total: autrement dit, les parisiens mangent 2 jours sur 3 de la viande de Bretagne acheminée en remorque rail-route».

«A l'autre bout du circuit les tracteurs se livrent, en gare de Paris-Vaugirard, à un véritable carroussel déchargeant en un quart d'heure et venant s'aligner quelques minutes plus tard dans un ordre parfait le long des pavillons de la viande aux Halles» (Transport Mixte Rail-Route—Technique moderne au service de l'Economie, édité par G. T. T. M. e SOFRAMIXTE, Paris, 1957).

(2) Na sua tradução literal: «às costas de porcos». Este sistema tem alcançado nestes últimos 10 anos expansão, que, sem exagero, se qualifica de espectacular. All 34 Companhias ferroviárias formaram um «pool» de vagões especiais (Trailer Train Co), cujo parque era já superior a 4 600 unidades em 1958.

por via férrea dos veículos rodoviários de grande tonelagem afectos ao transporte de mercadorias. A distinção essencial em relação ao sistema anterior é a de neste segundo sistema se possibilitar sobre vagão o transporte de veículos rodoviários que já não têm que ser rebaixados nem sujeitos aos outros condicionamentos referidos (duplo sistema de rodas, etc.). Permite assim o transporte tanto a grandes semi-reboques e reboques (15 a 23 toneladas de carga útil), como aos próprios camiões e tractores que usualmente circulam nas estradas, se tanto for de interesse dos camionistas.

É o que constitui a técnica S. E. G. I. (*Société d'Équipement des Grands Itinéraires*), ou o sistema de comboios que circulam sob o título «Le Poids Lourd Express».

Limitaremos também a descrição técnica do sistema ao essencial para, à semelhança com o transporte misto U. F. R., nos determos mais nos aspectos de organização e funcionamento.

Assim, dois tipos de vagões são utilizados para o efeito:

— os vagões rebaixados próprios para o transporte dos camiões, conjuntos de camiões e reboques ordinários e tractores; trata-se de vagões de «bogies», com um nível de plataforma inferior em cerca de 50 cm. ao de um vagão plataforma vulgar.

— os vagões do chamado sistema «canguru», os quais dispõem como os do sistema U. F. R. de carris de condução, onde vão assentar as «taleiras» (1), colocadas entre as rodas geminadas do semi-reboque; a particularidade destes vagões é a dos carris de condução poderem tomar duas posições (com uma espécie de ponte-levadiça) e numa delas o semi-reboque desce numa espécie de fossa entre os varais do vagão, ficando os eixos do veículo ao nível da caixa do vagão.

Um e outro tipo de vagões do sistema S. E. G. I., embora rebaixados, permitem o transporte de cargas elevadas e velocidades de circulação ferroviária da ordem de 100 km/h.

No caso de utilização de vagões do primeiro tipo as operações de carga e descarga são efectuadas pelos próprios motoristas; tratando-se de vagões «canguru» a carga executa-se com um tractor especial que a empresa que centraliza a exploração do sistema dispõe no local para o efeito. O movimento é também em recuo por intermédio de rampas fixas ou móveis.

As operações de carga e descarga são igualmente muito rápidas.

8. Não tendo o «Poids Lourd Express», os condicionamentos técnicos do sistema U. F. R. quanto ao material rodoviário, tem, por seu turno, no entanto, por outras razões técnicas (sujeição aos vagões especializados e implicações na carga e descarga) e económicas (grandes massas de transporte de uma só vez a uma distância apreciável, etc.) um campo acção próprio: limita-se aos grandes eixos ferroviários, particularmente bem equipados (de mais baixo custo de transporte) em itinerários relativamente elevados.

De acordo com as notícias mais recentes de que dispomos, os itinerários actualmente explorados são os seguintes: Paris-Lyon-Marselha, Paris-Bordéus-Puyoo, Paris-Limoges-Toulouse-Lézignan, Paris-S. Quentin, Paris-Montmélian, Paris-Rotterdam e Paris-Trappes-Le Mans.

Como se verifica há já uma relação internacional, mas várias outras estão previstas: para a Bélgica, Alemanha e Itália.

O aperfeiçoamento chegou ao ponto de se dispor já de carruagens com cabines e «couchettes» caso os motoristas desejem acompanhar os veículos e prosseguir com estes a marcha nos percursos terminais.

9. A organização deste novo sistema de coordenação

## Srs. Ferroviários:

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

PEÇAM AMOSTRAS PELO CORREIO A

MANUEL MONTEIRO  
LANIFICIOS  
COVILHÃ

DESCONTOS MUITO ESPECIAIS

técnica assenta fundamentalmente em duas importantes sociedades, cuja constituição foi promovida pelo entendimento da S. N. C. F. com a Federação Nacional dos Transportes Rodoviários (F. N. T. R.): a *Société d'Équipement des Grands Itinéraires* (S. E. G. I.) e a *Société de Traction et d'Exploitation de Matériel Automobile* (S. T. E. M. A.).

Vejamos qual foi então o papel assumido por estas duas empresas e como se articulou a sua acção.

A S. E. G. I. tomou a seu cargo a realização do investimento em vagões especializados, dos quais ficou proprietária. Para isso constituiu-se com um capital subscrito pela S. C. E. T. A. (1) (representando a S. N. C. F.), os construtores de material automóvel (de camiões, tractores ou semi-reboques) e de representantes de certos bancos. A sua característica pois é ser uma sociedade de financiamento, reunindo os capitais indispensáveis aos investimentos requeridos pela nova técnica.

Por seu turno, a S. T. E. M. A. tem a finalidade de promover a utilização dos ditos vagões e foi constituída com capitais das seguintes origens:

— 60% da camionagem (seja das próprias empresas camionistas, de per si, na razão de 2 acções no máximo por empresa, seja da Federação Nacional dos Transportes Rodoviários);

— 30% do caminho de ferro (representado pela S. C. E. T. A.);

— 10% pela SOFRAMIXTE, por forma a permitir a ligação com o primeiro sistema de transportes mistos (semi-reboques rebaixados em vagões plataformas ordinários).

Um pormenor digno de maior realce é o de ser Presidente da S. T. E. M. A. o próprio Presidente da Federação Nacional dos Transportes Rodoviários, prova de um entendimento bastante saudável entre os dois meios de transportes terrestres.

Como funciona na prática o serviço «Poids Lourd Express»?

Uma empresa camionista que nele esteja interessada faz encaminhar para uma dada estação de expedição seleccionada os seus veículos ou o seu veículo, e estes são logo sujeitos ao prévio «controle» do «gabarit». A admissão ao transporte não exige outras formalidades especiais, salvo quando se trata de semi-reboques em que se exige a apresentação dos documentos de circulação na estrada («carta cinzenta») e um «certificado de conformidade» passado pelo constructor quando se trate de material novo (2).

(1) S. C. E. T. A.: «Société de Contrôle et d'Exploitation de Transports Auxiliaires», a conhecida filial rodoviária da S. N. C. F.

(2) Esta exigência tem em vista assegurar-se da efectivação de umas tantas pequenas adaptações para bom carregamento sobre vagão, a que atrás já aludimos.

(1) Na designação francesa «entretoises».

(Continua no próximo número)

# Problemas da Educação

Editado pelo Gabinete de Estudos e Planeamento da Acção Educativa acaba de ser publicado um opúsculo, com muito boa apresentação gráfica, contendo, além do decreto que cria aquele departamento do Ministério da Educação Nacional, os discursos do titular desta pasta, Prof. Dr. Galvão Telles, e do Doutor Pessoa Jorge, Presidente da Direcção do referido Gabinete, no acto de posse deste último.

Pelo Decreto n.º 46 156, de 16 de Janeiro de 1965, foi criado o Gabinete de Estudos e Planeamento da Acção Educativa, iniciativa que se reveste da maior importância na fase actual da vida nacional.

Com efeito, impunha-se a criação de um órgão de projecção interna de apoio, no plano do estudo e da investigação, à acção do Ministério da Educação Nacional. No preâmbulo do referido Decreto deixa-se em suspenso a pergunta sobre se deverá ou não o «Gabinete» evoluir no sentido de vir a possuir projecção externa, cumulando com a primeira finalidade a de orientação e informação pedagógicas do público interessado. Mas posteriormente, no discurso proferido no acto de posse do Presidente da Direcção — o Doutor Pessoa Jorge —, o actual Ministro da Educação Nacional, sr. Prof. Dr. Galvão Telles, a quem se deve tal empreendimento, salientou o facto de começar «a ganhar fisionomia viva, a adquirir projecção e exterioridade, uma instituição que dá por ora os primeiros passos, mas pretende, resolutamente, afirmar-se e engrandecer-se, estruturar-se e organizar-se modelarmente, para poder ser verdadeiramente útil». E tudo isto resulta de uma visão, que devemos, a todos os títulos, louvar. Era fundamental encarar, em profundidade, as questões afectas à educação nacional. As soluções de emergência não bastam nos países onde os problemas do desenvolvimento surgem, no dia a dia, como reacções espontâneas e vivas do progresso. Disse então o Prof. Dr. Galvão Telles que, em matéria de educação, há que reunir e organizar a bibliografia e restante documentação pedagógica necessária ao perfeito esclarecimento dos problemas, de modo a que facilmente se possa compulsar, de um momento para o outro, o que exista escrito sobre determinado assunto. O Ministro da Educação Nacional salientou ainda a necessidade de se manter contactos com outros organismos, nomeadamente estrangeiros, que se debruçam também sobre o estudo dos temas escolares ou exercem uma acção de fomento educacional. Em suma, atribui-se ao «Gabinete» tarefas que se podem resumir nas seguintes: *documentação, investigação, informação.*

Definidas assim as bases do novo organismo, teve

aquele ilustre membro do Governo o cuidado de acentuar a necessidade de tal institucionalização de esforços ser construída com extrema ductilidade e maleabilidade, pois só deste modo poderá corresponder às realidades impostas por novas experiências e vencer a rotina que tantas vezes se encontra nos serviços públicos.

Poderia, no entanto, supor-se que a criação do Gabinete de Estudos e Planeamento da Acção Educativa viesse diminuir as funções dos restantes serviços e organismo do Ministério. Ora, em boa verdade, isso não acontece. O «Gabinete», de modo algum, vem sobrepor-se a tais serviços. A sua actividade — afirmou o Doutor Pessoa Jorge no seu discurso — embora encontre vasto campo no que toca ao estudo dos problemas que não se integram na competência de nenhum daqueles, é posta à disposição de outros departamentos do Ministério da Educação Nacional num desejo de estreita e leal colaboração. Pretende-se, em suma, trabalhar em bases concretas com o objectivo de resultados rápidos e eficazes.

E, portanto, bastante elucidativa a leitura da referida documentação, reunida num só livro, pois permitirá, aos interessados, apreciar, em pormenor, a grande utilidade do Gabinete de Estudos e Planeamento da Acção Educativa.

Verifica-se que, ao contrário do que se tem afirmado algumas vezes, passou-se a uma fase em que os assuntos da Educação Nacional são equacionados não já na fase aguda, mas sim com a devida antecedência, isto é, com os factores *ponderação* e *certeza* que resultam de uma metódica experiência e investigação.

## Os turistas holandeses

Notícias provenientes de Amesterdão informam-nos que aumenta de ano para ano o número de turistas holandeses que visitam Portugal: em 1963 foram 13 724, em 1964 foram 17 143, em 1965 foram 24 000.

Este ano uma agência de viagens de Haarlem vai organizar viagens, em aviões fretados, para Viana do Castelo, para Ofir e para o Algarve, enquanto outra, em Amesterdão, anuncia nova modalidade: viagem de ida e volta em avião e 15 dias junto ao mar nmn bungalô em Oeiras com criada e automóvel às ordens.

Entretanto ao Centro de Turismo, que funciona desde 1964 em carácter provisório no Consulado de Portugal em Amesterdão, os pedidos de informação turística afluem cada vez com mais intensidade, sendo o Algarve e a Madeira os polos de maior atracção.

# Evocação do Antonino dos Sermões

Neste domingo esfriado de Novembro, com o Advento à espreita lá para os últimos dias do mês, passada a época festeira do São Martinho e cumprindo o preceito secular do «vai à adega e prova o teu vinho», antes que o primeiro aroma do Natal se espalhe no ar, recordo a antiquíssima tradição micaelense do Culto dos Mortos, trazida de Portugal pelos primeiros povoadores que nesta ilha se fixaram.

No Concelho de Vila Real o encomendador das Almas, neste mês que delas é, pede «um Padre-Nosso e uma Ave-Maria pelas Almas do Purgatório; outro pelos que vão pelas ondas do mar fora; outro pelos que morrem em pecado mortal» (Rev. Lus. X) e em Mação, na Estremadura, Francisco Serrano registou nas orações pelas Almas, que andam de noite na boca das moças, que as relembram:

*Rezemos um Padre-Nosso  
Pelas Almas do Purgatório.  
Tornemos a rezar  
Pelos que andam sobre as águas do mar.*

Não se esqueça que, entre nós, esta última petição entra igualmente no nosso «alembrear as Almas», de tal forma essa súplica se arreigou no decorrer dos séculos, no coração português.

Ainda conheci alguns desses homens, sempre em número de três ou sete, que saíam entre as onze e a meia-noite a *aumentar as Almas* — a forma culta é «amentar» — de galochas nos pés, cobertos com mantas ou lençóis, capotes ou xailes, para não serem conhecidos e sem poderem falar a mais ninguém.

Começavam por juntar-se no adro da igreja paroquial para «ir buscar as Almas».

O que dirigia o grupo tocava uma campainha e batia três pancadas na porta principal. Em seguida cantavam em coro:

*O minhas benditas Almas,  
vinde-nos acompanhar,  
Que se vêm chegando as horas  
De vos ir encomendar.*

*À porta das Almas Santas  
Bate Jesus cada hora;  
As Almas lhe responderam:  
— Que quereis, Jesus, agora?*

*— Quero que venhais comigo  
Entrar no reino da glória.*

## CRÓNICA AÇORIANA

Pelo Poeta ARMANDO CORTES-RODRIGUES

Nas noites luarentas, juntavam-se no escuro das sombras, junto da casa ou dos muros com cruz ou azulejos das Alminhas, para que ninguém os conhecesse.

Bons músicos, alguns cobriam a cabeça com um só xaile e cantavam a duas vozes.

A devoção prolongava-se com o soar da campainha a cada súplica, por vezes estranhas, como esta: *pelos que mataram e feriram no sertão e*, no último dia, terminava por vezes à porta do Cemitério, com o padre e os fiéis que, com ele, se afoitavam a tal visita no negrume das noites.

Ora, vivia naquele tempo um pobre homem, sem eira nem beira, que não trabalhava, mas, que percorria, descalço, toda a Ilha em romagem lenta, sôzinho, no comprido rolar dos meses.

Chamavam-lhe o Antonino da Povoação, por ser desses sítios.

Atarracado, gorducho, de cara rapada, o que, por essa época só era de uso em padres e cocheiros, com modos de marinheiro em terra, no bambolear do corpo, ora num pé, ora noutro, era homem sadio e rosado, que nem um pero doce.

Passava a vida pelas igrejas atrás dos padres que prégavam nas missas dos dias de festa, porque, sem saber ler ou escrever, bebia de boca aberta as palavras dos pregadores, sobretudo dos que o seu instinto oratório tinha por melhores.

Senhor de uma memória prodigiosa, nunca houve sermão, que escutasse e lhe enchesse as medidas, que o não tivesse gravado na retentiva que nem fita registadora e até na imitação aproximada de voz de quem o dissera.

Daí lhe veio o nome de *Antonino dos Sermões*, que era o mais prestigioso dos dois apelidos.

Como era homem simples, isento de maldade, que nem sequer puxava dum cigarro para entreter, aseado e sempre cortês para todos, não faltava quem o agasalhasse e repartisse com ele da sua mesa.

Lá de vez em quando aparecia pela Vila. Era eu criança e nunca a sua imagem se me descolou da memória.

Logo os senhores que frequentavam a Botica,

que era o melhor centro de cavaqueira e de boa risota, tomavam conta dele para lhe puxarem pela língua e lhe ouvirem as respostas.

Aquela Botica da Santa Casa da Misericórdia, vizinha da igreja, com o adro aberto para o passeio das tardes calmas e com uma nesga de mar lá ao fundo, bem merecia uma crónica evocativa do tempo em que a dirigiu o senhor Silva, que trocou a Terceira, sua ilha, por aquela Vila, onde viveu, se consorciou e veio a falecer, como quase todos que ali aportam e se deixam prender pelo misterioso encanto dessa terra.

O padre-mestre Ernesto Ferreira, no verdor dos anos, alegre, zombeteiro e um dos mais foliões do rancho, compôs-lhe um hino brincalhão com que por vezes lhe serrazinavam a paciência, à força de repetido:

*Alfredo Machado da Silva  
Farmacêutico do Hospital,  
Recebedor do Concelho,  
Tesoureiro Municipal!...*

Padres, magistrados, médicos, senhores de seus haveres, visitantes que por ali apareciam — que o diga o pai do padre Sena Freitas, que lá chegou a viver — todos constituíam um grupo amigo e folgazão, que o partidarismo político não conseguia abalar.

Porque morei ali perto, na mesma casa onde passou algum tempo Sena Freitas, quando ainda seminarista — foi lá que nos encontramos os dois, anos depois — trago ainda nos ouvidos as gargalhadas sonoras que ecoavam quando, em quadra de bom tempo, aquela ruidosa academia se juntava no adro, diante da grande araucária da entrada do jardim.

A chegada do Antonino dos Sermões era motivo de curiosidade assídua às reuniões. E, rodeado de tantos senhores, era vê-lo radiante a contar as suas chalaças e a rir-se como uma criança.

Nem se fazia rogado, quando lhe pediam: — Ó Antonino, diz lá aquele sermão do Lava-Pés do padre Mendonça do Pico da Pedra!

Davam-lhe um dos bancos redondos de quatro pés, em que todos se sentavam, e logo nele se empertigava, solene e mesurado, como se fora num púlpito.

Não o aplaudiam, mas Antonino levava na algibeira a recompensa generosa de boas patacas e a satisfação do seu orgulho de ser escutado por tão ilustre assembleia.

Ora, em certa noite regelada de Novembro, chegou Antonino a uma das Lombas da Povoação e passou pelo cemitério. Era já tarde. Não havia es-

treias no céu: só um negrume húmido e pesado. E, para não incomodar ninguém a tais horas, logo lhe ocorreu saltar o muro e ir dormir na ermida, abrigado do ar da noite, dentro do caixão em que conduziam os pobres a enterrar na vala comum.

Sono reparador era o seu... quando sentiu, pela noite adiante, ouvir cantar por ali perto. Aplicou o ouvido e, como bom homem de igreja, percebeu que se tratava do padre, do sacristão e dos devotos das Almas, que vinham concluir a reza à porta do cemitério, apesar da escuridão, que mais lhes aumentava o temor do local.

Esperou pela altura do responso, em que o padre clama — Pater Noster!... e enquanto todos ciaviavam baixinho a resposta, Antonino, esfregando os olhos, gritou em tom de cantochão de lá do fundo das campas, para que se não fossem sem ele: — Espera aí, que eu também vou!

Não sei de palavras para expressar o assombro, o arrepio de pavor que o vozeirão cantarolado do Antonino, súbito e sinistro, causou a todos, que logo debandaram transidos de medo: era como se os mortos tivessem ressuscitado e lhes viessem no encaço...

E ainda hoje está por aparecer a caldeirinha de água benta e o hissope que serviam nessa memorável cerimónia do «alembrar as Almas».

## Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

BENGUELA, HUAMBO, BIÉ,  
MOXICO E LUNDA  
CONGO EX-BELGA  
ZAMBIA E RODÉSIA  
MOÇAMBIQUE

REPÚBLICA DA AFRICA DO SUL

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

# 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

As procurações feitas em outro país estrangeiro deverão ser devidamente legalizadas.

Artigo 31.º As mulheres casadas, os menores, as corporações e estabelecimentos públicos que tenham direito a assistir à assembleia geral, poderão ser representados por seus maridos, tutores ou curadores, ou por seus respectivos administradores, logo que estejam completamente munidos de poderes ou outras autorizações suficientes para tomar parte nas deliberações da assembleia.

Artigo 32.º A reunião da assembleia geral realizar-se-á ordinariamente uma vez por ano na sede da sociedade, dentro do primeiro semestre de cada ano.

Reunir-se-á além disso, extraordinariamente, todas as vezes que o conselho de administração ou o conselho fiscal o julguem necessário, ou que a sua convocação seja reclamada por accionistas representantes de um quarto de capital social, devendo então a convocação ser feita no prazo de quinze dias.

Artigo 33.º As convocações serão anunciadas trinta dias, pelo menos, antes da reunião por anúncios insertos nas folhas periódicas designadas no artigo 9.º.

Estes anúncios indicaram sempre a ordem do dia, sem prejuízo dos direitos conferidos aos accionistas pelo artigo 39.º.

Artigo 34.º A assembleia geral constituir-se-á e poderá validamente deliberar todas as vezes que os accionistas presentes ou representados sejam, pelo menos, sessenta, e reunam entre si a quinta parte das acções emitidas.

Artigo 35.º Quando na primeira assembleia geral não possa reunir-se número legal de accionistas, far-se-á uma segunda convocação com o intervalo de quinze dias.

Nesta assembleia as deliberações serão válidas, qualquer que seja o número de accionistas presentes ou representados; mas não poderá deliberar senão sobre objectos para que tenha sido originariamente convocada.

Artigo 36.º As sessões da assembleia geral serão dirigidas pelo seu presidente ou vice-presidente, eleitos para este fim dentre os accionistas, de três em três anos.

Na sua falta será a assembleia presidida pelo accionista da lista apurada para a assembleia geral, designado pelo conselho de administração e fiscal.

Os dois maiores accionistas presentes serão os escrutinadores; se não aceitarem serão substituídos pelos dois immediatos maiores accionistas e se estes não aceitarem, por quem o presidente designar.

O presidente e os escrutinadores nomearão o secretário.

§ 1.º À mesa assim constituída compete dar a posse aos indivíduos eleitos para os cargos do conselho de administração e conselho fiscal.

§ 2.º Aos membros eleitos que estiverem ausentes, ou não puderem comparecer ao acto da posse, ser-lhes-á dada pelo conselho de administração que anteriormente estiver funcionando.

Artigo 37.º As deliberações serão tomadas por maioria absoluta de votos, contando-se os accionistas presentes e representados.

O número de cinquenta acções dá direito a um voto, o de cem a dois, e assim sucessivamente, juntando-se um voto por cada cinquenta acções.

Nenhum accionista pode ter nem delegar mais de vinte votos, qualquer que seja o número de acções que possuir.

Cada accionista poderá exercer o direito de um ou mais accionistas, com a condição, porém, de não exceder nunca o número de vinte votos por todos os accionistas que representar.

Artigo 38.º Os accionistas residentes no estrangeiro, e que representarem, pelo menos, vinte e cinco por cento do capital social, terão também a faculdade de exercer o direito que lhes confere o artigo 29.º da lei e 22 de Junho de 1867.

Artigo 39.º A assembleia geral ocupar-se-á das questões que lhe forem submetidas pelos conselhos de administração e fiscal; estes conselhos darão conta, com o seu parecer, das propostas que lhe

forem apresentadas com a autorização e assinatura de dez accionistas, que tenham direito de votar, doze dias, pelo menos, antes do indicado para a reunião da assembleia.

Artigo 40.º Serão presentes à assembleia geral o relatório e contas do conselho de administração e o parecer do conselho fiscal, relativamente ao estado dos negócios da companhia.

Estes relatório e parecer do conselho fiscal deverão ser previamente impressos e distribuídos a todos os accionistas conhecidos como tais pelo conselho de administração.

A assembleia geral aprovará as contas, se assim o entender, e a divisão dos lucros conformando-se com os presentes estatutos.

Deliberará, salvo a aprovação do Governo, sobre as propostas dos conselhos de administração e fiscal, relativamente ao aumento do capital social, à prorrogação da companhia, às modificações que julgar útil introduzir nos estatutos, e à dissolução antecipada da companhia, se o julgar necessário.

Fixará a remuneração dos administradores e membros do conselho fiscal.

Finalmente, deliberará sobre todos os outros pontos dentro das suas atribuições, conforme as condições especiais dos presentes estatutos.

Artigo 41.º As decisões da assembleia geral serão lançadas em um registo especial e assinadas pelos membros que compuserem a mesa. Juntar-se-á à acta uma lista comprovando o número de accionistas que constituírem a assembleia e o número de votos que tiverem ou representarem.

Esta lista será também assinada pela mesa.

Artigo 42.º Quando, por algum motivo, seja necessário justificar qualquer decisão da assembleia geral, o secretário do conselho, autorizado pelo respectivo presidente, ou por quem o substituir, apresentará cópias ou extractos do registo das actas das sessões.

Artigo 43.º As deliberações relativas a propostas de fusão ou reunião com outras companhias, de trespasse da empresa, de arrendamento de toda a rede ou parte dela, de modificações ou adições aos estatutos, de aumento ou diminuição do capital social e de prorrogação ou dissolução antecipada da companhia, não podem ser tomadas senão em assembleia geral, composta de accionistas da companhia possuidores de cinquenta ou mais acções, e representando, pelo menos, metade do capital social.

Tais deliberações só serão exequíveis depois de aprovação do Governo.

No caso em que à primeira convocação não comparem accionistas que representem metade do capital social, proceder-se-á pelo modo indicada no artigo 35.º.

## CAPÍTULO VI

### Balanço, Inventário, Contas anuais, dividendos, fundos de reserva, amortização

Artigo 44.º O conselho de administração fará em cada semestre um resumo da situação activa e passiva da companhia, e o apresentará ao conselho fiscal.

Além disso fará no fim de cada ano social um inventário que contenha a indicação dos valores mobiliários e imobiliários, e de todo o activo e passivo da companhia.

O inventário, o balanço e a conta dos ganhos e perdas serão apresentados ao conselho fiscal com antecedência, pelo menos, de vinte dias antes da assembleia geral, e serão distribuídos aos accionistas oito dias antes da mesma assembleia geral, e apresentados a esta.

§ único. O conselho remeterá mensalmente à direcção geral do comércio e indústria um balancete das operações da companhia, que o Governo mandará publicar na folha oficial.

Artigo 45.º O produto líquido das despesas de exploração e conservação, depois de deduzidos todos os encargos do capital, obrigações, juros e amortização de qualquer outro empréstimo ou encargo contraído, será distribuído pela seguinte forma:

- 1.º Um por cento para o fundo de reserva;
- 2.º Cinco por cento para as acções liberadas e igual e igual percentagem para o desembolso das não liberadas;
- 3.º Completar quatro por cento do produto líquido para fundo de reserva até este ser igual a dez por cento do capital social;
- 4.º Completar seis por cento às acções;

O remanescente, havendo-o, cinco por cento serão para o conselho de administração e para o conselho fiscal, cinco por cento para os fundadores e o resto será distribuído aos accionistas ou ser-lhe-á dada a aplicação que a assembleia geral determina.

Artigo 46.º A amortização das acções deverá estar efectuada, pelo menos, dez anos antes de expirar o prazo da última concessão do caminho de ferro feita à companhia, e para este fim será destinado um abono proporcional ao capital social e os dividendos das acções sucessivamente amortizadas.

A designação das acções que devem ser amortizadas se fará por sorteio público em Lisboa em cada ano, nas épocas e pela forma que o conselho de administração determinar.

(Continua)

## Foi lançado no mercado português um novo tipo de cerveja

Há poucos dias, num dos melhores restaurantes de Lisboa, o sr. Paulo Maurício, reuniu num almoço os representantes da Imprensa Regional para uma comunicação, seguida de uma prova da nova cerveja «Skol», recentemente lançada em Portugal, com grande êxito.

Sócio gerente da importante firma Distribuidora de Cervejas da Estremadura, L.da, com sede em Pinheiro de Loures, o sr. Paulo Maurício, que possui o dom da palavra fácil e clara, expôs brilhantemente a razão do lançamento no País daquela cerveja, apreciada e conhecida em quase todo o Mundo, uma cerveja de características especiais, de paladar diferente, de elevada densidade, enfim, uma cerveja de prestígio internacional, do tipo produto de luxo, destinada à satisfação do consumidor de hábitos mais requintados e maior poder de compra e do turista que, assim, por toda a parte, procura encontrar uma cerveja de indiscutível qualidade.

A cerveja «Skol» tem o fim de servir um grande público — todo o público — especialmente os turistas internacionais e nacionais que a preferem, garantindo a Distribuidora de Cervejas da Estremadura, Limitada, com a sua frota de transportes, servir a sua vasta área que compreende todo o distrito de Lisboa. A sua organização é exemplar, servida por pessoal competentíssimo.

Outras empresas ligadas à Sociedade Central de Cervejas encarregam-se da sua distribuição nos restantes distritos do País.

A cerveja «Skol» é produzida pela Sociedade Central de Cervejas, associada à «Skol» International Limited, a maior empresa internacional existente no sector cervejeiro, com sede nas Bermudas, e àquela Sociedade se deve o lançamento daquela bebida de tão alta qualidade em Portugal.

A sua produção é sujeita ao controlo de um grande laboratório internacional — a Schwarz Services International, Ltd.

A cerveja «Skol» produz-se actualmente nos seguintes países: Portugal, Nova Zelândia, Espanha, Suécia, Algéria, Inglaterra, Congo ex-Belga, e espera-se que até ao fim do corrente ano seja produzida em: Holanda, Canadá, Austrália, Columbia, Itália, Grécia, França e na nossa província de Angola.

É de notar que a «Skol» será em Portugal tão portuguesa como as existentes «Sagres», «Topázio» e «Cuca», visto ser produzida a partir de matérias-primas inteiramente nacionais e nas fábricas portuguesas.

Ao sr. Paulo Maurício e à importante empresa de que é mui digno gerente, agradecemos a gentileza do convite.

# Comunicações e Transportes nas nossas Províncias do Ultramar

Em 1964 a rede de estradas era de 3101 km na Guiné, 261 km em S. Tomé e Príncipe, 45 156 em Angola, 38 180 em Moçambique, 30 em Macau e 1941 em Timor.

Os caminhos de ferro estendiam-se por 3256 km em Angola (1963) e por 3504 km em Moçambique. O número de passageiros transportados por esta via totalizou 1186 e 3866 milhares naquelas duas províncias. A carga transportada atingiu 3832 mil toneladas na primeira das províncias referidas e 10 946 mil na última.

As embarcações entradas nos portos das províncias foram em número de 4293 em Cabo Verde, 827 em S. Tomé e Príncipe, 4260 em Angola, 4280 em Moçambique, 6728 em Macau e 51 em Timor. A carga carregada totalizou, em milhares de toneladas, 34 em Cabo Verde, 21 em S. Tomé e Príncipe, 3140 em Angola, 5645 em Moçambique e 6 em Timor; a carga descarregada foi de 336, 27, 883, 3449 e 17 milhares de toneladas, respectivamente, naquelas províncias. Embarcaram 800 passageiros em Cabo Verde, 3090 em S. Tomé e Príncipe, 30 224 em Angola, 32 755 em Moçambique, 886 406 em Macau e 1181 em Timor; desembarcaram 10 375, 3477, 41 069, 42 613, 881 870 e 1186 passageiros, respectivamente, nas províncias referidas.

Nos aeroportos de Cabo Verde entraram 373 aviões, 667 em S. Tomé e Príncipe, 10 502 em Angola, 15 494 em Moçambique, 445 em Macau e 1193 em Timor. Os passageiros desembarcados foram em número de 896, 3063, 82 697, 75 437, 1255 e 7054 respectivamente, naquelas províncias. As linhas privadas de S. Tomé e Príncipe, Angola, Moçambique e Timor registaram o movimento de, respectivamente, 2700, 82 815, 52 001 e 15 076 passageiros e 17, 1165, 906 e 212 toneladas de carga.

A rede das linhas telefónicas era de 384 km em Cabo Verde, 218 em S. Tomé e Príncipe, 47 965 em Moçambique, 300 em Macau e 4333 em Timor. A extensão da rede telegráfica era de 341 km em Cabo Verde e 14 424 em Moçambique.

Existiam 9 hotéis e pensões em Cabo Verde, 6 em S. Tomé e Príncipe, 178 em Angola, 190 em Moçambique e 90 em Macau; o movimento de entrada de hóspedes foi, respectivamente, nestas províncias, de 1190, 417, 70 439, 76 766 e 122 420.

(Do Jornal do Comércio)

A PARTIR DE AGORA A

# SOCIEDADE CENTRAL DE CERVEJAS PRODUZ TAMBÉM CERVEJA SKOL!

Bebe-se

# SKOL

em todo o mundo!



a CERVEJA Internacional - agora em Portugal!

**DEPOSITÁRIA:**

**DISTRIBUIDORA DE CERVEJA DA ESTREMADURA, LDA.**

TELEF. : 25 30 | 204  
506



**PINHEIRO DE LOURES**

## Engenheiro Pinto Teixeira

O Engenheiro Pinto Teixeira, hoje, Inspector Superior aposentado, é um nome que os ferroviários de Moçambique não esquecerão durante longos anos, pois foi, durante cerca de um quarto do século foi seu ilustre Director.

Como prova, de alto apreço, o seu nome foi dado ao Pavilhão dos Desportos Ferroviários, em Nampula, que passou a ser designado por Pavilhão dos Desportos «Engenheiro Pinto Teixeira».

Foi no dia 29 de Janeiro deste ano que, antes do início de um espectáculo desportivo que ali se realizou, se procedeu à cerimónia de descerramento de uma placa comemorativa, na presença de numerosos ferroviários, tendo o sr. Eng. Lino Ferreira, mui digno Vice-Presidente da Direcção, proferindo o seguinte discurso:

Minhas Senhoras e meus Senhores » :

Aos 14 dias do mês de Novembro reuniu a Assembleia Geral Extraordinária do Clube Ferroviário, (Delegação de Nampula) nos termos da alínea a) do § 2.º do artigo 47.º dos Estatutos, a fim de estudar, entre outros assuntos, as homenagens a prestar ao Presidente Honorário, Inspector Superior Engenheiro Francisco dos Santos Pinto Teixeira, tendo o presidente da direcção, Engenheiro Inácio Melo Duque proposto que se desse o seu nome ao Pavilhão de Desportos, o que foi aprovado por aclamação, tendo quanto às homenagens a prestar sido recomendada à Direcção o seu estudo, visto que o assunto está dentro da sua competência o que foi aprovado por unanimidade.

A Direcção eleita para o ano de 1966, uma vez que a cessante não teve oportunidade para o fazer, cumpre hoje o que ficou aprovado na referida Assembleia Geral mandando colocar à entrada do Pavilhão uma lápida com a designação «Pavilhão de Desportos Engenheiro Pinto Teixeira» que vai neste momento ser descerrada pelo actual Presidente da Direcção Eng.º Angelo Jorge de Araújo Mendo, por delegação do homenageado Engenheiro Francisco dos Santos Pinto Teixeira, realizando-se em seguida uma simples e significativa homenagem, com um festival de patinagem artística e hóquei em patins cumprindo-se o que ficou determinado na Assembleia Geral.»

A seguir foi lida uma carta do ilustre homenageado:

«Ex.º Sr. Presidente da Delegação do Clube Ferroviário de Moçambique, Nampula.

Acuso recebida a carta de V. Ex.ª de 15 do corrente, em que se comunica a deliberação da Assembleia Geral do Clube da digna Presidência de V. Ex.ª de denominar o seu Pavilhão dos Desportos: «Pavilhão dos Desportos Engenheiro Pinto Teixeira». Muito me desvanece tal deliberação que excede em

muito aquilo que o signatário podia esperar por parte do Clube Ferroviário, tanto mais que em nada concorri para o estabelecimento desse Pavilhão a não ser ter tido a honra de ter sido convidado para a sua inauguração e a ela ter assistido.

Quanto ao descerramento da lápida comemorativa da denominação referida, peço a V. Ex.ª se digne representar-me, presidindo a tal acto, pois receio não poder comparecer por ter acabado de receber um telegrama comunicando-me a chegada a Lourenço Marques de um parente que aqul pouco se demora por ter de seguir para Angola em serviço público, e não se justificando, portanto, que daqui me ausente nessa ocasião.

Pedia mais a V. Ex.ª que em meu nome agradecesse ao Clube tão honrosa manifestação e que comunique que faço os maiores votos pela prosperidade do clube na verdade bem difícil de obter nas presentes circunstâncias em que a Província se vê envolvida, as quais só com a carolice e dedicação dos seus membros e dos corpos administrativos poderão ser superados.

Minha mulher pede-me também para agradecer o convite que muito a sensibilizou.

Com a expressão da minha alta consideração por V. Ex.ª e votos de um ano novo feliz envio as melhores saudações ferroviárias.

PINTO TEIXEIRA».

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro» felicita o sr. eng. Pinto Teixeira pela justa homenagem de que foi alvo recentemente.

## Linhas Estrangeiras

### ESPAÑA

A Espanha está a prosseguir activamente a electrificação das suas linhas férreas. No decurso deste ano deve ficar concluída a da linha de Madrid a Santander, Já no próximo Verão todos os comboios que transitarem nessa linha serão rebocados por locomotivas eléctricas. Recordando-se na Imprensa, que completou um centenário o tramo ferroviário acrescentou-se: os 33 quilómetros que distanciavam Barcena e Reinoso percorriam-se em diligências, e as mercadorias em pesados veículos.

Data da inauguração: 8 de Julho de 1886; este caminho de ferro foi o terceiro dos que começaram a funcionar em Espanha. Os outros ligavam a capital da Espanha a Cádiz; e Badajoz. Foi possível proporcionar viagens em caminho de ferro do Sul ao Norte de Espanha, com ligação em Hendaya para a rede francesa. Vai para um século. Esta efeméride envolve uma referência a Portugal. Foi nesse ano, como se salientou na «Gazeta dos Caminhos de Ferro», que se concluiu a linha de Ciudad Real a Badajoz e se estabeleceu «o primeiro enlace ferroviário desde Madrid a Portugal».

## Publicações recebidas

### Estudos

Recebemos, com o n.º 25, da 4.ª série, a visita da da revista mensal «Estudos» e que se publica em Lisboa, sob a direcção do sr. dr. Humberto de Menezes e de que é editor o sr. António J. Leite Sara-mago.

Com o número 25 terminou a publicação da 4.ª série de «Estudos».

A 1.ª série, foi constituída por várias monogra-fias, já esgotadas.

A 2.ª série tratou nos números 1 a 7 dos proble-mas ligados à inteligência e à memória, nos números 8 a 14 de ensaios de psicopatologia e nos números 15 a 32 de estudos sobre o optimismo.

A 3.ª série foi especialmente dedicada a estudos sobre os desportos e a sua acção sobre o organismo; no entanto também se ocupou de vários estudos sobre medicina.

Nos n.ºs 1 a 7 ocupou-se da acção dos jogos e dos desportos sobre a saúde nos diversos períodos da vida. Nos n.ºs 8 a 20 ocupou-se de problemas da acção terapêutica dos exercícios físicos; a obesidade e o emagrecimento; problemas da alimentação nos desportos, durante os treinos.

Nos n.ºs 21 a 31 ocupou-se dos treinos, relação entre treino e adaptação, as ginásticas harmónicas e coreográfica e os desportos que convêm à mulher; a educação física na mulher e na criança; a dança, desde a mais remota antiguidade; efeitos dos exer-cícios na «segunda idade»; o envelhecimento normal e a velhice precoce; progresso da saúde dos últimos anos e insuficiências físicas dos desportistas e recuperação para o desporto.

A colecção destes números constitui um estudo detalhado e com muito interesse para todos os que desejam aumentar os seus conhecimentos gerais e se interessam pelos desportos.

A 4.ª série foi publicada para divulgação dos princípios de higiene mental e de educação, proble-

mas que estão actualmente preocupando todo o mundo e sobre os quais se têm reunido congressos médicos e de psicólogos em vários países; efectiva-mente as perturbações causadas pela «guerra fria» têm provocado tão grande número de perturbações psíquicas e sociais, que este problema passou já do campo pessoal para o campo social; uma grande parte das doenças do coração e das doenças mentais são provocadas por falta de conhecimento de princí-pios de higiene mental e os efeitos desta perturba-ção social estão-se reflectindo assustadoramente na saúde dos indivíduos, de tal forma que constitui hoje uma preocupação permanente dos médicos e dos médicos e dos doentes.

Estamos na presença de uma publicação merece-dora do maior interesse.

### Companhia de Seguros «Comércio e Indústria»

Por oferta da Administração da Companhia de Seguros «Comércio e Indústria», com sede em Lis-boia, na rua do Arco de Bandeira, recebemos o Rela-tório, Balanço e Parecer do Conselho Fiscal, refe-rente ao Exercício de 1965. Pelo exame dos documen-tos apresentados aos accionistas — Balanço, Desen-volvimento da Conta de Ganhos e Perdas, tanto na Metrópole como nas Províncias Ultramarinas, mapas de Papéis de Crédito e de Imóveis, verifica-se a situação desafogada desta Companhia, fundada em Agosto de 1907.

Os lucros obtidos (exercícios de 1965 e exercícios anteriores) somaram 7 211 185\$79, aos quais foi pro-posta a seguinte distribuição: reserva para Prejuízos eventuais — 184 465\$90; para dividendo, activo de impostos — 2 400 000\$00, para cumprimento do dis-posto dos §§ 1.º dos artigos 40.º e 49.º dos Estatuto-s 519 586\$00, para Conta Nova — 4 107 133\$89.

Ao sr. dr. José Espírito Santo Ribeiro da Cunha, director da Companhia, e aos administradores srs. José Jorge de Vasconcelos e Sá, Artur Henri-ques Pinto e Joaquim Esteves Ribeiro da Cunha, as nossas felicitações pelos excelentes resultados do exercício de 1965.



## COMPANHIA EUROPÉA DE SEGUROS

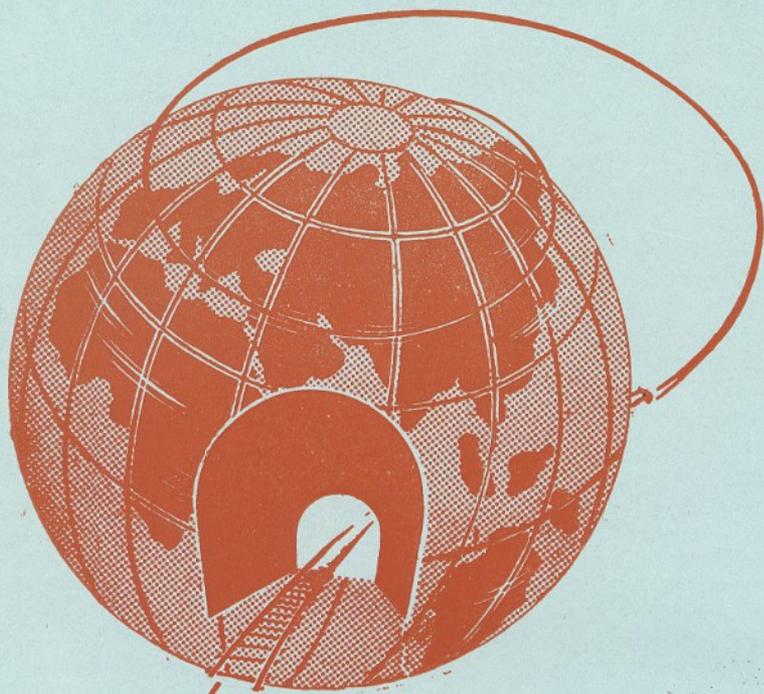
SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

Enq. Tolog. EUROPEA  
TELEF.: 37 01 61

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

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



O CAMINHO DE FERRO  
VENCE A DISTÂNCIA

**BENZO-DIACOL**  
VENCE A TOSSE