

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



A

SOREFAME

CONFIOU ÀS MÁQUINAS

SCIAKY

A RESOLUÇÃO DO IMPORTANTE PROBLEMA
DE SOLDADURA DAS CARRUAGENS DE
CAMINHO DE FERRO, NO SEU FABRICO

SCIAKY, A MÁQUINA DE SOLDAR POR PONTOS DE MAIOR
EXPANSÃO MUNDIAL

Fábricas em **PARIS, CHICAGO e SLOUGH** (Inglaterra)

Representantes Exclusivos:

SORVAL — SOCIEDADE DE REPRESENTAÇÕES VASCONCELOS, LDA.

Rua de Artilharia Um, 104, 4.º E.

L I S B O A

TELEFS. { 65 12 29
65 12 20
65 18 12

Delegação no PORTO — Rua de Santos Pousada, 571 -- Telef. 5 69 21

DEPÓSITO LEGAL
-0.460.98

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 320159 - 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, 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. 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 £ 4.5.0 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
EURICO GAMA
JORGE RAMOS
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES
Eng.º ARMANDO NUNES PIRES CAMEIRA

16 de Maio de 1966

Congresso da Federação Internacional das Associações Turísticas de Ferrovias	123
Conselho de Ministros da Cemt	124
O Futuro Ramal do Caminho de Ferro do Pocinho	124
A «32» — Uma locomotiva no hora de aposentação	124
A nova Ponte sobre o Rio Douro	125
Imprensa — «Diário de Coimbra»	126
Importantes Melhoramentos ferroviários na Estação de Contumil	126
Uma linha férrea que interessa a Viseu	127
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMILIO BARBOSA ESTÁCIO	128
Caminhos de Ferro Ultramarinos	130
Vão ser melhoradas as ligações ferroviárias entre Lisboa e Madrid	131
Está em exposição a locomotiva que transportou D. Pedro II e a família imperial do Brasil	131
Portugal Mar vilhoso	132
Eng.º Trigo de Morais	133
Os portos de Lourenço Marques e Beira	135
A obra de repovoamento florestal	135
Lourenço Marques Cidade Turística	135
Pelo Mundo Motorizado	136
Oliva — Revista Ilustrada de Moda e Literatura	136
Turismo Alemão	136
Linhas Brasileiras	136
Lar Ferroviário	136

Nota de abertura

Engenheiro Álvaro Roquette

Na Assembleia Geral de 18 de Março último, foi eleito por unanimidade Sócio Honorário do Skal Clube de Lisboa o sr. Eng. Álvaro Roquette, Comissário do Turismo.

Os estatutos do nosso Clube lemos no Boletim trimestral desta organização, definem deste modo as condições que devem concorrer nas individualidades propostas pela Direcção para tão elevada distinção: «Sócios honorários podem ser apenas as individualidades nacionais ou estrangeiras de elevado mérito turístico, literário, científico ou social, que se reconheça terem prestado relevantes serviços à causa do Turismo, ou em particular à acção do Skal Clube de Lisboa».

Como Director dos Serviços de Turismo e, a partir de Março de 1965, Comissário do Turismo, o sr. Eng. Álvaro Roquette tem contribuído para o desenvolvimento do Turismo no nosso País e tem dispensado à acção do nosso Clube, em todas as circunstâncias, expressivo apoio.

Na chefia dos serviços respectivos, a sua actuação tem-se feito sentir através de iniciativas e realizações que todos os sócios do Skal, ligados tão directamente à indústria, bem conhecem e que foram evidenciadas pelo nosso Presidente no almoço de 28 de Janeiro de 1965, em que o sr. Eng. Álvaro Roquette foi convidado de honra.

A recepção do sr. Eng. Álvaro Roquette como sócio honorário do Skal Clube de Lisboa efectuar-se-á numa das primeiras reuniões de convívio, logo após o período das férias de Verão.

Congresso da Federação Internacional das Associações Turísticas de Ferroviários

Com a presença de cerca de uma centena de representantes de dezoito países — Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Holanda, Inglaterra, Irlanda, Itália, Jugoslávia, Luxemburgo, Noruega, Portugal, Suécia e Suíça — realizou-se no dia 23 de Maio, à tarde, na sala «Portugal» da Sociedade de Geografia, a sessão inaugural do XX Congresso da Federação Internacional das Associações Turísticas dos Ferroviários (F. I. A. T. C.), que pela primeira vez se efectua em Lisboa.

Na mesa de honra, a leadear o Sr. Marcus Petrig, presidente da F. I. A. T. C., tomaram lugar, à direita, o Eng.º Espregueira Mendes, director-geral da C. P., os chefes das delegações da Alemanha, da Bélgica, da Finlândia e da Itália, e o Eng.º Júlio dos Santos, chefe de divisão da C. P.; e à esquerda, o Sr. Dupnis, secretário-geral da F. I. A. T. C.; Dr. Parreira do Amaral, presidente da F. N. A. T.; os chefes das delegações da Áustria e da França; Eng.º Horta e Costa e Luiz Andrade Gil, respectivamente chefe de divisão e chefe de serviços da C. P., e Alberto da Silva Viana, chefe da Delegação Turística dos Ferroviários de Portugal.

O primeiro orador da sessão foi o Sr. Alberto da Silva Viana que, depois de dar as boas-vindas aos congressistas, e de salientar o trabalho profícuo realizado nos últimos anos pela A. T. C. portuguesa, seria omissão imperdoável não referir o franco apoio, não apenas material, que em todas as circunstâncias, temos recebido da C. P., aqui representada pelo seu ilustre director-geral. Tal apoio parece traduzir, não apenas o carinho que as nossas actividades lhe merecem, mas também — e sobretudo — a justa compreensão do que elas significam na valorização intelectual, cultural e profissional dos seus agentes e, bem assim, no retemperar de energias através de férias agradáveis, salutareas e acessíveis às bolsas mais modestas.

Seja-me ainda permitido referir a valiosa colaboração que nos últimos anos a A. T. C. portuguesa tem recebido da parte da F. N. A. T. — a grande organização cultural e recreativa dos trabalhadores portugueses. A presença entre nós do seu presidente — Dr. Parreira do Amaral — é inequívoca manifestação de deferência e interesse que deixa prever uma mais estreita cooperação no futuro.

E porque aqui estamos reunidos para tratar de viagens, não deixa de ser curioso notar que, numa época em que a humanidade se lança na conquista dos espaços siderais e parece em vésperas de transformar em realidade a aventura fantástica de «Uma viagem à Lua», de Júlio Verne, não deixa de ser curioso — dizíamos — que neste entretempo de ferro, numa tarefa comum que faz crer, ante o Mundo conturbado dos nossos dias, no amor dos homens, no altruísmo, na paz universal.

Os propósitos e aspirações da F. I. A. T. C. identificam-se em absoluto com as nossas aspirações e propósitos de melhorar e de favorecer a maior valia do ferroviário. Com efeito, mercê da actividade e influência das A. T. C. tem sido dado a conhecer aos ferroviários — principalmente àquelles de modestos proventos, o que mais realça a vossa obra — novos horizontes, fazendo-os contactar com outros povos, outras paisagens, outros usos, costumes e tradições. Isso não só os torna mais aptos, culturalmente, para as árduas e por vezes complexas fainas quotidianas que lhes incumbem ao serviço da via férrea, como paralelamente lhes retemperam o espírito e o vigor físico, pelas férias sadias que lhes são proporcionadas.

Mas além de tudo isto — sendo o caminho de ferro um meio de transporte que vive e depende cada vez mais da cooperação internacional dos seus técnicos, sem distinção de fronteiras nem de credos — os laços de solidariedade e de camaradagem que logo se estabelecem entre todos, visitantes e visitados, dos diferentes países, por intermédio das viagens organizadas pelas vossas associações, tornam-se mais estreitos e íntimos, mais fortes e duradouros, e contribuem para os ferroviários melhor servirem — em corpo e espírito — a esplendorosa actividade da via férrea da Europa, dessa velha Europa a que, como vós, também nós portugueses orgulhosamente pertencemos, por unidade geográfica, por unidade de acção e por unidade de fé.

Benvindos sejam a Portugal!»

Falou, depois, o Sr. Marcus Petrig, que se referiu à evolução progressiva do intercâmbio dos funcionários dos Caminhos de Ferro, e manifestou a sua satisfação por dirigir a assembleia da F. I. A. T. C. agora reunida em Lisboa.

Falaram ainda, chefes de várias delegações, que se regozijaram pela efectivação do XX Congresso da Federação Internacional das Associações Turísticas de Ferroviários em Lisboa.

CONSELHO DE MINISTROS DA CEMT

O Conselho de Ministros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT), reuniu-se em Lucerna, no dia 26 de Maio do corrente ano, sob a presidência do Conselheiro Federal Gnägi (Suíça).

Foram aprovados três relatórios preparados pela Comissão dos Suplentes dos Ministros: um, sobre o papel das vias navegáveis e suas perspectivas do futuro; os outros sobre certos problemas que interessam à Segurança por estrada. O Conselho examinou o estado do avanço dos estudos em curso sobre a política geral dos transportes, a situação financeira dos caminhos de ferro, assim como sobre os problemas postos pelos transportes urbanos.

Forneceu as directivas necessárias para o prosseguimento destes estudos. Além disso, tomou conhecimento do desenvolvimento dos trabalhos actualmente efectuados pela Comunidade Económica Europeia, com o fim de assegurar as ligações com os que foram empreendidos pela CEMT.

Na véspera desta sessão do Conselho, realizaram-se duas reuniões de formação mais restrita, de nível ministerial: uma, sob a presidência do sr. Bettencourt (França), consagrada à actividade da Sociedade Eurofima, (Sociedade constituída para o financiamento da construção de material ferroviário) e aos problemas que se apresentam a esta Sociedade, após dez anos de uma existência marcada por um êxito incontestável; a outra, sob a presidência de Monsieur Bertrand (Bélgica), encarregada da elaboração das regras comuns para a circulação e a sinalização das estradas. Por esta ocasião realizou-se um certo número de acordos, tendo sido tomadas disposições com o fim de facilitar a conclusão de um acordo mundial sobre a matéria acima indicada, tendo em vista os interesses europeus.

Nesta reunião, efectuada em Lucerna, tomou parte o ministro português das Comunicações, Carlos Ribeiro, e o sr. Eng.º Luís da Costa, ilustre director da nossa revista.

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 Futuro Ramal do Caminho de Ferro do Pocinho

Uma brigada de engenheiros está procedendo ao levantamento topográfico da margem direita do rio Côa até ao local denominado «Quintamilha», limite da freguesia de Castelo Melhor, e terrenos circunvizinhos até à serra de S. Gabriel. Esse levantamento é destinado ao estudo do futuro ramal do caminho de ferro do Pocinho ou do Côa, a Vila Franca das Naves, destinado ao transporte rápido dos minérios de ferro das minas do Carvalhal, concelho de Moncorvo, que, presentemente, é feito do Carvalhal ao Pocinho e ali sujeito a transbordo, a fim de ser levado para os altos fornos de siderurgia, transporte esse bastante dispendioso devido à distância que tem de percorrer.

A «32»

Uma locomotiva na hora de aposentação

Tem 91 anos. «Nasceu», portanto, em 1875. Tal como certas velhinhas de cabelos alvos e faces já rugadas, esta locomotiva ainda trabalha, sente-se bem e não precisa de «muletas» para galgar os quilómetros de linha férrea que lhe impõem quotidianamente.

De doze «gémeas» só restam quatro. Esta, é uma delas.

Não admira, pois, que o pessoal da C. P. a olhe carinhosamente, vendo-a já saturada de servir o público durante quase um século...

Segundo nos informaram, a máquina vai ter, brevemente, a sua «aposentação». Justa, diga-se desde já, que o «coração» deve andar fortemente combalido de tantas curvas e solavancos.

A despedida é «à grande», que as suas rodas só conheceram trilhos de «via larga»! Pois então!

Curiosa, a expressão de um maquinista que, ao falar-nos da «32» nos disse, tristemente:

«Quando a retirarem da circulação os meus olhos vão chorar, pela certa. Ela representa, para nós, um animal de estimação, que é sempre doloroso perder. Na hora da «despedida», em vez de carvão, bem merecia que lhe pusessem, na caldeira, uns bons litros de «champanhe»...».

Pelas afirmações do maquinista, a respirar uma certa dose de sentimentalismo, verifica-se contudo a profunda consideração que o pessoal da C. P. nutre pela velha «32»!

E há animais que nem esta estima conseguem merecer!...

(Do «Diário do Norte»)

A NOVA PONTE SOBRE O RIO DOURO

O custo total da obra, compreendendo os acessos, viria a ser da ordem dos cento e trinta mil contos

O «Diário Popular», de 21 de Maio, publicou o seguinte comunicado da C. P., que, pelo seu alto interesse, passamos a transcrever integralmente:

«1. Têm sido publicados na Imprensa, principalmente na do Norte, alguns comentários sobre a aplicação, na construção de uma ponte ferroviária, do arco metálico que serviu de cimbra na execução da ponte da Arrábida.

Este arco encontra-se, no momento, depositado junto à ponte Maria Pia, no Porto, em local bem visível, o que naturalmente desperta a atenção de todos os que ali passam e permite as mais diversas conjecturas.

A C. P. entende, por isso, conveniente trazer a público alguns esclarecimentos sobre o assunto.

2. Como já por várias vezes tem sido publicamente afirmado, a C. P. considera indispensável a duplicação da via única actualmente instalada no percurso entre as estações de General Torres e Campanhã.

Pensa-se que só eliminando o «estrangulamento» da transposição do rio Douro no Porto poderá esta região usufruir de um serviço ferroviário como o exigem as circunstâncias.

Enquanto aquela transposição estiver limitada à ponte Maria Pia e respectivos acessos, em via única, escoando através dela comboios de passageiros de longo curso e suburbanos, em sobreposição com os comboios de mercadorias, todos em crescimento contínuo, haverá sempre dificuldade em assegurar um serviço satisfatório no que se refere a rapidez e pontualidade daqueles comboios.

3. Dentro desta ordem de ideias, a construção de uma nova ponte ferroviária, de via dupla, no Porto, bem como os respectivos acessos, é um objectivo a atingir-se o mais rapidamente possível.

A existência do cimbra da ponte da Arrábida levou imediatamente a considerar-se a possibilidade de o utilizar, quer como cimbra de uma nova ponte ferroviária, quer mesmo como arco resistente desta mesma ponte. A C. P. encomendou o anteprojecto da nova ponte ao prof. eng.º Edgard Cardoso, técnico que havia já projectado a ponte da Arrábida, que, se outras razões não houvesse, se encontrava, portanto, em excelentes condições para levar a cabo, com perfeito conhecimento de causa, a tarefa de que fora incumbido.

Executado este anteprojecto em que o autor demonstrou a exequibilidade técnica da nova ponte ferroviária de via dupla, servindo como arco resistente o cimbra da ponte da Arrábida e bem assim as prováveis vantagens económicas da sua utilização, foi aquele anteprojecto submetido à consideração do Conselho Superior de Obras Públicas.

O Conselho pronunciou-se já e sobre esse parecer incidiu despacho do senhor ministro das Comunicações.

Resultou daqui a necessidade de ligeiras alterações ao anteprojecto e respectivo caderno de encargos, que neste momento estão a ser superiormente apreciadas. Ao mesmo tempo está a proceder-se ao estudo dos acessos ferroviários à ponte, trabalho que em breve estará concluído. E iniciaram-se estudos geotécnicos a cargo do Laboratório Nacional de Engenharia Civil com a colaboração de uma empresa especializada.

Também já se realizou a vistoria do cimbra, por técnicos da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e desta Companhia, tomou-se contacto com o seu proprietário, para se averiguar da possibilidade de o cimbra ser colocado, em idênticas condições financeiras, à disposição dos futuros concorrentes à execução da obra e que desejem efectivamente incorporá-lo na construção.

Tudo isto se tem feito de acordo com o despacho do senhor ministro das Comunicações, exarado sobre o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas.

Custo da obra: 120 000 contos

4. Entretanto, a C. P. tem procurado encontrar uma solução para o financiamento da obra, cujo custo se admite vir a ser da ordem dos 120 000 contos (ponte e acessos) dado que este investimento, não obstante o seu elevado interesse, não foi considerado prioritário no Plano Intercalar de Fomento, pelo que não existem, nem se prevê virem a existir até 1967, possibilidades de reforçar os recursos financeiros a obter dentro dos esquemas habituais e com volume suficiente para adjudicar esta obra.

A situação, sob o ponto de vista financeiro, parece, pois, resumir-se na alternativa: ou se espera pelo início da execução do III Plano de Fomento (1968-1973) pressupondo que ela venha efectivamente a ser inscrita neste plano, e se disponha então dos necessários recursos financeiros; ou qualquer empreiteiro interessado na sua execução apresenta uma proposta com os pagamentos diferidos para o período daquele plano, hipótese que a C. P. estudaria e submeteria, se fosse caso disso, à aprovação superior.

5. Supõe-se que, neste breve resumo da situação em que se encontra o problema da ponte de via dupla sobre o Douro, no Porto, se esclarecem suficientemente os interessados na sua resolução, entre os quais se encontra a C. P. e compreensivelmente todos os que utilizam os seus comboios na região do Norte».

Imprensa

«Diário de Coimbra»

Com a sua edição de 24 de Maio, entrou o «Diário de Coimbra» no 37.º ano de publicação.

Do seu editorial, recortamos este breve trecho:

«Para todos quantos aqui trabalham, o dia de hoje é de festa. Mas isso não impede, antes pelo contrário, que recordemos as figuras que ao «Diário de Coimbra» deram o impulso da sua dedicação, o exemplo eloquente da sua nobreza de carácter. E entre estas destacaremos, sem querermos diminuir qualquer das outras, a de Adriano da Cunha Lucas, homem de uma só fé, que tantas vezes manifestou o seu profundo amor por Coimbra, e a este jornal, a par do amparo monetário, soube trazer as lições vivas de uma honradez e de uma intransigência de ideias que tanto lhe distinguiram a personalidade.»

Para todos os que trabalham no «Diário de Coimbra», enviamos as nossas sinceras felicitações.

Importantes melhoramentos ferroviários na Estação de Contumil

A estação ferroviária de Contumil está a passar por uma fase de verdadeira revolução, agora com a construção de um novo «redondo» destinado a serviços de reparações de máquinas a vapor e a Diesel, já que as oficinas estão a ser ali, também, devidamente montadas para trabalhos de reparação de máquinas eléctricas, em consequência da centralização dos serviços ferroviários do Porto em Campanhã.

As obras prosseguem em ritmo acelerado e tudo leva a crer que estejam concluídas no fim do mês de Junho. As obras do imponente «redondo» devem orçar, em cerca de 15 000 contos. Isto, um cálculo muito a frio, pois afirmam-nos que a verba será ainda mais elevada.

Estão, presentemente, a trabalhar na construção do moderno «redondo», 100 operários. A cobertura do edifício, em lusalite, está quase concluída, e ultimam-se os trabalhos para a conclusão dos serviços nas oficinas, os que, para já, estão a reclamar prioridade. No fim de Junho devem estar também prontos, para entrar em funcionamento, os três diques de moliana, os principais dos dez em construção.

Os trabalhos de acabamento, remoques, caixilharia, caiação e pintura devem estar finalizados até ao último dia de Junho.

A placa do «redondo», de grande dimensão, que vai ser movida electricamente, e substituída a de Campanhã, tem capacidade para 150 toneladas e 20 metros de diâmetro.

O edifício, de linhas arquitectónicas verdadeiramente modernas, será constituído por dois andares, com 52 divisões. No 1.º andar, o principal, ficarão instalados os refeitórios, salas de repouso para maquinistas, fogueiros e serventes, salas de espera, sanitários, cozinhas, etc.

Possuirá ainda o vasto edifício um posto médico que vai ser apetrechado com moderna aparelhagem cirúrgica.

Para atentarmos no que vai ser, futuramente «a vida ferroviária» em Contumil, basta dizer que todo o pessoal das oficinas de Campanhã, que serão demolidas brevemente, vai ser transplantado para aquela estação.

Nos subúrbios desta, serão construídas habitações para os funcionários e operários da C. P. e para os funcionários e operários da C. P.

A «pequena cidade-estação» de Contumil deve ficar com 800 almas.

Com a centralização dos serviços ferroviários para Campanhã, muito ficou a lucrar Contumil, que se vê, agora, recheada de vários melhoramentos e que, doutro modo, nunca veria concretizados.

Uma linha férrea que interessa a Viseu

Do «Diário de Coimbra», reproduzimos o seguinte:

VISEU — Está a apresentar-se superiormente, segundo ouvimos, importante problema nacional ferroviário — de certo modo isto se regista com justificável interesse nestes dias, em que muito indica estar o caminho de ferro a atravessar uma «crise» económica de grandes repercussões.

Para Viseu, especialmente, o assunto reveste-se dignas entidades oficiais, se é que já estas não estão dentro do problema, acompanhando-o em segredo — como, aliás tanto irá ao gosto moderno de certos responsáveis.

Seja como for, há que pôr a informação ao alcance de toda a gente, pois trata-se de velha aspiração dos povos do Centro e Norte da Beira Alta.

Na verdade, lembramo-nos de já termos ido, há bons 35 para 40 anos, fazer «a cobertura» jornalística, para um diário lisboeta, de um grande comício organizado pelos interessados na então muito falada via-férrea de Viseu ao Tua, e que, dizia-se «cortava» o distrito de Viseu de alto a baixo...

Lembramo-nos, também, de certa «japoneira» — assim se denominava um grupo de elementos das «Forças Vivas» locais — que foi a Lisboa, reclamar do Governo a solução do problema dos caminhos de ferro viseusens. E ficou com certa celebridade a anedota que se atribuiu a um categorizado ministro, que perante as discussões dos beirões na sua presença, aconselhou a todos regressassem à boa paz à capital da Beira para se porem primeiro de acordo... e depois voltassem ao Ministério para dizerem ao certo o que mais interessaria ao Distrito de Viseu!

Uns queriam a continuação da linha do Dão, pura e simplesmente, de Viseu ao Tua, mais por ali ou por acolá; outros queriam-na, sim, mas apenas por terras de sua preferência; outros ainda «amarraram», primeiramente, no alargamento da via férrea que já de Santa Comba traz a Viseu; outros ainda, exigiam que de Mangualde a via da Beira Alta viesse quanto antes à capital lusitana...

...Está bem de ver, tudo ficou na mesma.

Na mesma, até a aspiração. Incluindo a neces-

sidade, que esta, sim, é cada vez maior, a de reformar os eternos projectos de vias férreas hoje de trazer por casa, que são as linhas do Dão e do Vale do Vouga.

Será agora que se apresenta, novamente, pretexto para as entidades oficiais de Viseu coordenarem esforços e, junto de quem de direito, fazerem valer até o triunfo os direitos, a necessidade, as vantagens, de vir a Viseu a linha férrea continuadora da do Pocinho?

Sabe-se que tem de se dar à região de Moncorvo um «escoante» ferroviário dos seus minérios já que as minas de ferro, muito ricas naquela zona geográfica portuguesa vão entrar em períodos de produção acelerada. Tal produção preciso é que desça pelo centro da Beira Alta e para isso há quem pense que estará indicado um troço de via férrea do Pocinho a Vila Franca das Naves, nada menos de uns sessenta quilómetros, ao que nos dizem — mas depois com muito grande percurso.

Perguntamos: — É certo haver já na Repartição de Planeamentos de Transportes Terrestres algum «projecto» de tal via férrea?

No caso afirmativo, será verdade que ainda não há uma opinião superior definitiva quanto ao respectivo traçado?

E não havendo ainda irrevogável conclusão, também será certo que, superiormente, se considera muito seriamente, que o traçado venha do Pocinho a Viseu?

Ora neste último caso, impõe-se que os responsáveis mais directos pelos progressos da capital da Beira Alta se movimentem quanto antes. A tempo e a horas a favor da preferência por esta cidade.

Temas velhos e recalcados direitos.

A linha para o Tua ainda não deixou de ser reclamada. A via larga continua a ser uma legítima aspiração de Viseu. E esta cidade é, desde as incursões romanas um «nó» — «carrefour», lhe chamava o Dr. Amorim Girão — no Centro do nosso País.

Os Altos Fornos de Guza, em Senhorim, o mar em Aveiro e Leixões são, também, de considerar — (C.).

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

Artigo 4.º Compete também às mesmas direcções:

1.º Cuidar em que a directriz do caminho de ferro siga o traçado indicado nas plantas e perfis aprovados pelo Governo, não consentindo que os raios de curvatura e as inclinações sejam agravados, mas podendo reclamar que se aumentem os primeiros ou diminuam as segundas, quando as circunstâncias locais o permitirem sem aumento de despesa.

2.º Quando se encontre nos desenhos já aprovados alguma curvatura ou inclinação fora dos limites prescritos nos contratos, impedir que se execute, se a companhia ou a empresa construtora não apresentar autorização especial para isso, devendo entender-se, no caso contrário, que houve erro da parte dos desenhadores que passou desapercibido na ocasião do exame e aprovação das plantas e perfis.

3.º Exigir que não se alterem para menos as dimensões dos perfis transversais tipos aprovados; podendo permitir o seu aumento, uma vez que fique invariável a largura da via própria dita.

4.º Em geral fazer executar os taludes de quaisquer terraplenagens, tais como foram aprovados nos perfis transversais tipos aprovados; podendo permitir o seu aumento uma vez que fique invariável a largura da via própria dita.

4.º Em geral fazer executar os taludes de quaisquer terraplenagens, tais como foram aprovados nos perfis transversais tipos; devendo todavia reclamar revestimentos, muros de sustentação, drenagens e mesmo a execução de perfis excepcionais, se circunstâncias imprevistas o exigirem.

5.º Fazer construir as obras de arte segundo os tipos aprovados pelo Governo e com os materiais que satisfizerem às condições impostas pela administração superior devendo contudo consentir, e mesmo reclamar, as modificações de forma e dimensões que possam assegurar a estabilidade e duração das obras, sempre que se acharem comprometidas por uma causa imprevista qualquer.

6.º Exigir que o balastro tenha as qualidades de permeabilidade e elasticidade necessários e uma espessura conveniente.

7.º Cuidar em que as travessas, os carris, as talas (éclisses) e em geral todas as peças do material fixo e material circulante tenham a forma, as dimensões, o peso e todas as outras qualidades que os contratos e cadernos de encargos exigirem ou que forem prescritas pelo Governo em conformidade com os mesmos contratos; e verificar, segundo as prescrições destes e da arte, o seu emprego e colocação.

8.º Exigir em geral que as obras sejam construídas com a perfeição e solidez necessárias, segundo os preceitos da arte das construções.

9.º Submeter à decisão do Governo, depois de competentemente assinadas, as reclamações das companhias sobre as expropriações necessárias para o estabelecimento dos caminhos de ferro.

10.º No caso de pedido de uma companhia relativo ao levantamento de uma parte do depósito de garantia, ou ao pagamento da subvenção, quando o houver, informar o Governo na conformidade do que se achar determinado no respectivo contrato.

§ único. As direcções de fiscalização são as competentes para submeter à aprovação do Governo as regras de provas, a que deverá ser sujeito todo o material, bem como para organizar as instruções que devem guiar o respectivo pessoal no exercício das suas funções, estabelecendo a conveniente harmonia na fiscalização da construção em geral e em especial na execução das grandes e pequenas obras de arte, obras acessórias, edifícios, etc.

Artigo 5.º Não obstante as disposições do n.º 1 do artigo antecedente, tem os engenheiros directores fiscais a faculdade de admitir por sua própria autoridade pequenas alterações ao traçado aprovado, para melhor acomodar a directriz ao terreno, quando tais alterações sejam reclamadas pelas empresas concessionárias e estejam sujeitas às seguintes condições:

1.ª Que a directriz se não desvie, nos limites

dessas alterações, mais de 200 metros para a direita ou para a esquerda do projecto aprovado.

2.^a Que nesse limite as inclinações não sejam aumentadas na intensidade ou na extensão; nem os raios das curvas diminuídos.

3.^a Que da alteração não resulte aumento de despesa para o Estado, quando a linha seja por elle subsidiada.

§ único. No caso de tais concessões ficam os engenheiros obrigados a dar delias immediato conhecimento à Direcção Geral das Obras Públicas e Minas.

Artigo 6.^o Para o desempenho das suas funções deverão os directores fiscaes seguir os trabalhos nas suas diversas fases e desenvolvimento, tomando as notas e fazendo colligir os documentos que possam servir para elaboração do relatório geral acerca da construção das vias férreas, de cuja fiscalização se acharem encarregados, o qual deverão enviar ao Governo quando estiverem concluídos todos os trabalhos.

§ único Independentemente do serviço de que trata este artigo deverão os directores fiscaes dar conta de três em três meses, pela Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, do estado dos trabalhos do caminho de ferro, apresentando ao mesmo tempo as observações que se lhes offerecerem em relação à marcha dos mesmos trabalhos.

Artigo 7.^o Levarão os mesmos engenheiros ao conhecimento da administração superior segundo as informações que lhes devem fornecer as companhias, as condições técnicas dos diversos contratos de empreitada geral, e particular, assim como as relativas ao fornecimento dos materiais.

Artigo 8.^o Quando os directores fiscaes entenderem que os trabalhos do caminho de ferro não são feitos segundo as regras da arte, que se não executam segundo as cláusulas dos contratos e cadernos de encargos, ou que se procede neles de modo contrário às instruções a que se refere o § único do artigo quarto deste regulamento; disso avisarão os engenheiros das companhias ou empresas, devendo em seguida, se o julgarem necessário, intimar às direcções da companhia a suspensão das obras, e dando immediatamente parte ao Governo desta resolução.

§ 1.^o Os trabalhos suspensos por esta forma não poderão ser continuados, senão em conformidade das indicações dos mencionados fiscaes, ou por ordem expressa do Governo que lhes será comunicada.

§ 2.^o No caso em que as companhias ou empresas não obedeçam immediatamente à intimação de suspensão de que trata este artigo, logo que passem cinco dias a contar da data da intimação, terá lugar o procedimento a que se refere o artigo 11.^o deste regulamento.

Artigo 9.^o Quando pela marcha dos trabalhos se reconhecer que um caminho de ferro não poderá ser aberto à exploração no prazo estipulado no contrato feito com o Governo, deverá a direcção geral respectiva avisar o engenheiro da companhia, para que este accelere convenientemente a construção, e fazer subir ao Governo as suas observações a tal respeito.

Artigo 10.^o As direcções de fiscalização deverão informar o Governo sobre a necessidade dos artigos que as empresas pretendam impor livres de direitos em conformidade com o disposto na Portaria de 10 de Setembro de 1878 e nos termos das leis, contratos e disposições que regerem sobre o assunto.

Artigo 11.^o O pessoal técnico da fiscalização, cumpridas as disposições do § 4.^o do artigo quinto do decreto de 31 de Dezembro de 1864, é competente para levantar autos e ter o demais procedimento que é designado no artigo 6.^o do referido decreto e também para levantar autos quando sejam infringidas as disposições dos artigos 12.^o, 13.^o e 14.^o e seus §§ do mesmo decreto.

§ 4.^o Os autos de que tratam sete artigos serão feitos em duplicado, tendo um exemplar o destino marcado no § único do artigo 6.^o do decreto já citado, e devendo o outro ser remetido ao engenheiro director da fiscalização, o qual, no prazo máximo de dez dias, tendo participado immediatamente ao director geral das obras públicas e minas e não tendo sido comunicada determinação superior em contrário deverá informar o agente do ministério público sempre que se trate de algum crime ou contravenção prevista nas leis e regulamentos especiais dos caminhos de ferro ou de ofensas dos direitos do Estado.

§ 2.^o Quando porém dos factos averiguados pelos ditos autos resultar apenas responsabilidade civil da empresa para com particulares, serão os mesmos autos enviados à empresa para tomar o assunto na consideração devida dentro do prazo de 30 dias, passados os quais e não estando adoptadas as invocadas providências, poderão dos mesmos autos ser fornecidas as necessárias cópias autênticas aos interessados, a fim de que delias possam servir-se nos tribunais judiciais em harmonia com as leis.

Artigo 12.^o As intimações e multas que deverem ter lugar em consequência das contravenções dos artigos 26.^o, 27.^o, 28.^o, 29.^o, 31.^o, 32.^o, 33.^o, 34.^o, 35.^o do decreto de 31 de Dezembro de 1864, serão baseadas nos competentes autos, levantados pelos empregados da fiscalização por parte do Estado; ou pelos da empresa quando devidamente ajuramentados.

(Continua)

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

MACHAVA

O «Boletim» dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, dá a seguinte notícia acerca da estação de Machava:

A propósito da estação da Machava que vai ser substituída por um novo edifício e da remodelação de todo o sistema das suas linhas férreas, o Director dos Serviços, Engenheiro Fernando Seixas, preferiu ao microfone do Rádio Clube de Moçambique, para a sua edição do «Jornal da Noite» as seguintes afirmações:

«Há necessidade de demolir a actual estação e construir outra completamente nova por forma a servir em melhores condições o grande aglomerado industrial da Machava.

A Machava vêm dar as linhas que ligam à África do Sul e à Suazilândia, bem como directamente o tráfego da Rodésia destinado à instalação de minérios da Matola.

Por ali passa, também, todo o tráfego que se processa entre o porto de Lourenço Marques e o Entrepasto da Matola.

Reconhecendo-se que o sistema de linhas existente na Machava não só origina já hoje enormes dificuldades e atrasos à movimentação dos comboios que por aquela estação têm de passar, e, como se espera um aumento de um mínimo de dois milhões de toneladas por ano de apenas minério de ferro a partir de Junho-Setembro do corrente ano, verificou-se que seria totalmente impossível atender ao tráfego previsto se não se remodelasse completamente todo o sistema de linhas e ligações daquela estação, dando-lhe a capacidade e flexibilidade que se impõem.

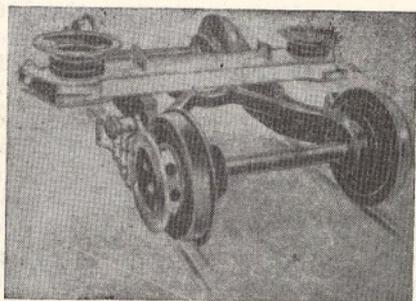
Para resolver as dificuldades foram autorizadas obras e trabalhos envolvendo a modificação das linhas existentes, a duplicação da linha desde a Machava até à instalação de minérios, todo um complexo e dispendioso sistema de sinalização eléctrica comandado da estação e iluminação adequada para assegurar a execução em boas condições de trabalho da exploração naquele importante nó ferroviário.

Aqueles trabalhos que já se encontram em curso, foi concedida a elevada importância de 9289 contos, na qual estão incluídos 840 contos para o edifício de estação e 3500 contos para a sinalização eléctrica para comando a distância.

Para a construção da estação foi aberto um concurso público que se realizou em 31 de Janeiro último, estando actualmente em estudo as propostas apresentadas a fim de se proceder à sua adjudicação e se iniciar o mais cedo possível essa obra.»

O desenvolvimento dos caminhos de ferro processa-se assim paralelamente com o dos portos, nomeadamente o de Lourenço Marques, que esta rede de novas linhas vai servir.

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING
Os dispositivos anti-patinagem equipam já as novas unidades UDD

Agentes: **CONDE BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA

PORTO DE AVEIRO

Visite de dois navios de guerra da Marinha Inglesa

O porto de Aveiro vai ser visitado, de 21 a 26 de Julho próximo, por dois navios de guerra da Marinha Inglesa, anunciou o «Diário de Coimbra»:

Os navios são os dragas-minas «Glasserton» e «Hichburton», que tem cada um, a lotação de 5 oficiais e 31 sargentos e praças.

Sendo a primeira vez que navios de guerra estrangeiros visitam o porto de Aveiro, esta visita reveste-se de significado especial.

Com efeito, o simples facto de o almirante inglês permitir a vinda dos seus navios revela, só por si, a projecção actual do porto de Aveiro.

Vão ser melhoradas as ligações ferroviárias entre Lisboa e Madrid

Mercê de uma mais íntima colaboração entre os Caminhos de Ferro espanhóis (RENFE) e a CP portuguesa, vai registar-se uma considerável melhoria nas ligações ferroviárias entre Lisboa, Madrid e Paris e, ainda, entre o Porto e a Corunha.

Assim, deve entrar ainda este ano em serviço uma composição espanhola designada por «TER» (Trem Espanhol Rápido), a qual é constituída por uma unidade motora com um ou mais atrelados duplos, em princípio com uma capacidade de 56 lugares de primeira classe e 72 de segunda, e atingindo uma velocidade máxima da ordem dos 120 quilómetros horários, à qual competirá estabelecer as ligações diurnas diárias entre as capitais portuguesa e espanhola, que actualmente são efectuada unicamente pelo «Lusitânia-Expresso». Com este novo comboio, a viagem é encurtada em cerca de duas horas, havendo a salientar que se trata de uma composição extremamente luxuosa, beneficiando-se, portanto, o conforto do passageiro.

O «Autocama» vai substituir o «Lusitânia»

Entretanto, o «Lusitânia-Expresso» será substituído por um moderno serviço internacionalmente conhecido por «Autocama», que fará a ligação nocturna e que compreende, além da carruagem-cama e vagão-restaurante, uma outra carruagem para transporte de automóveis.

Para o efeito, estão já a ser realizadas diversas obras na estação de Santa Apolónia, a fim de permitir um rápido embarque de veículos. Também com o objectivo de permitir a execução destes novos serviços, estão a receber importantes melhorias as linhas férreas portuguesa e espanhola. A inauguração de ambos os serviços está prevista ainda para este ano.

Melhoria que vai beneficiar os emigrantes

Por outro lado, e graças ainda a vários acordos que vão ser celebrados entre a RENFE e a CP, igualmente os emigrantes irão possuir, finalmente, uma garantia de transporte, que até este momento, e devido ao enorme afluxo de passageiros, para o qual não existia uma contrapartida de capacidade das composições destinadas a essa ligação, não fora também viável assegurar-se. Desta forma serão aumentados de 162 para 572 os lugares disponíveis,

acordando-se do mesmo modo num desdobramento especial às terças e sextas-feiras com uma capacidade de 504 lugares sentados.

Salientou o sr. eng.º Espregueira Mendes, director-geral da CP, numa comunicação feita esta manhã à Imprensa, que se espera, assim, dar uma garantia de marcação de lugar a todos os emigrantes, que até agora se viam por vezes privados de transporte para Paris nos dias pretendidos. Este melhoramento deve-se à colaboração que pôde ser encetada com a RENFE, que passará a garantir o material circulante necessário para o desejado aumento de capacidade nas ligações entre Lisboa e Paris.

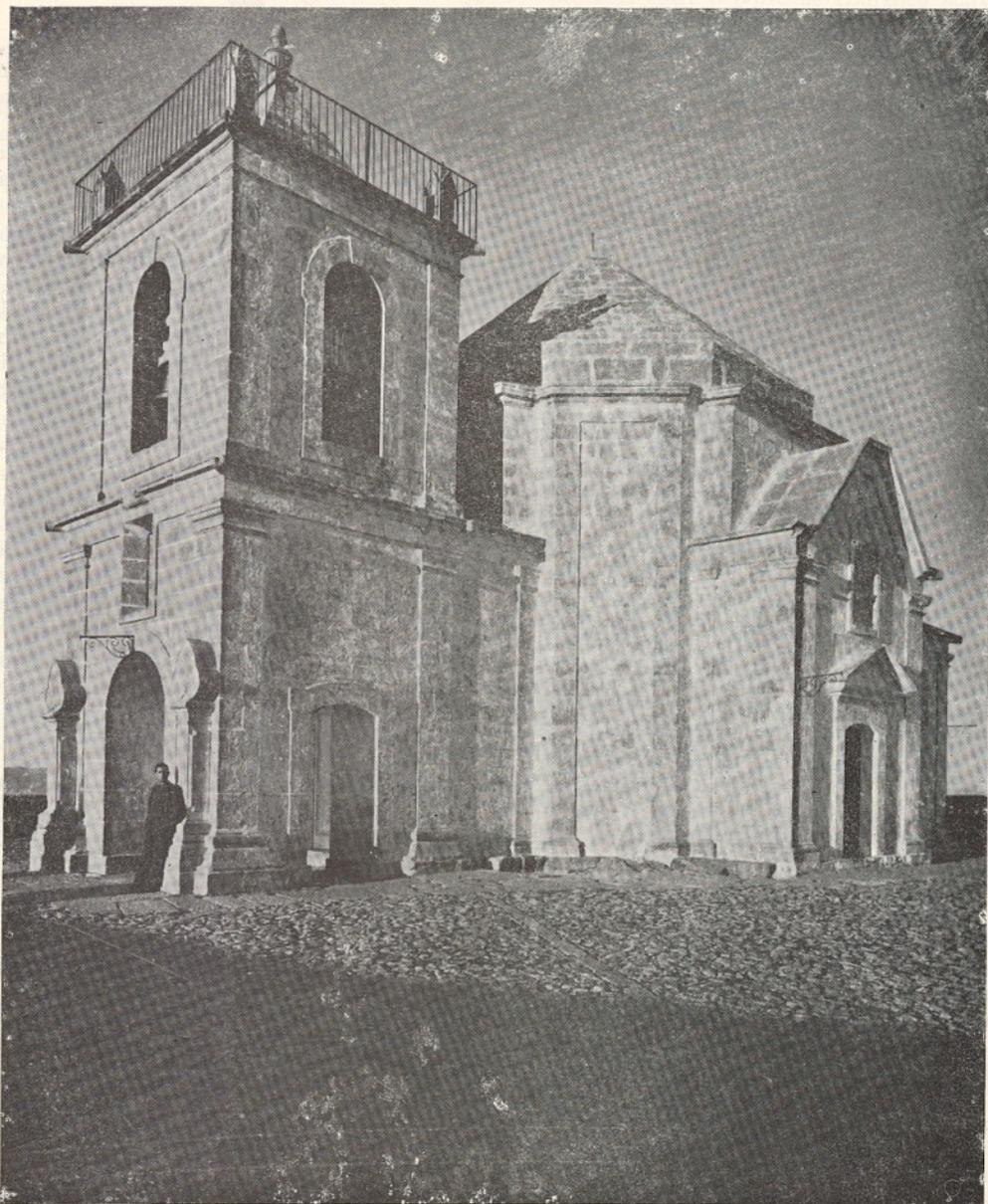
Ao abrigo da mesma colaboração, estuda-se já uma melhoria das ligações Porto-Vigo, que estão a ser somente mantidas através da automotora «Galega», e as quais serão acrescentadas de uma outra automotora espanhola. Para mais tarde procura-se também regular a possibilidade de penetração de comboios portugueses no Norte de Espanha, concedendo-se idêntica regalia aos espanhóis.

Tanto a melhoria nas ligações Lisboa-Hendaia-Paris como a do Porto-Vigo só devem, porém, entrar em execução no próximo ano.

Está em exposição a locomotiva que transportou D. Pedro II e a família imperial do Brasil

A «Revista Ferroviária», do Rio de Janeiro, informa-nos que a Viação Férrea Centro-Oeste está executando no pátio de seu escritório Central de Belo Horizonte o trabalho de assentamento de base para colocação da locomotiva n.º 1 da Estrada, que actualmente se encontra nas oficinas de São João Del Rei. A locomotiva ficará em exposição permanente, por determinação de seu director-superintendente. Além de ser a primeira peça de tracção, foi ela que puxou o primeiro trem em 28 de Agosto de 1881, quando da inauguração da Oeste de Minas, transportando ainda a família imperial, tendo à frente o Imperador D. Pedro II.

Portugal maravilhoso



MONDIM DE BASTO – O Monte Farinha, sobranceiro à vila, com o Mosteiro de 1755 onde se venera a imagem de Nossa Senhora da Graça (Altitude, 960 metros)

Engenheiro Trigo de Moraes

e a homenagem do Boletim de Propaganda e Publicidade dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique

Falar do Inspector-Geral e Presidente do Conselho Superior de Fomento Ultramarino, Eng.º António Trigo de Moraes, que faleceu em Lisboa no dia 15 de Março de 1966, e da sua obra, significaria encher páginas e páginas de letra redonda, sem que mesmo assim ficasse tudo dito acerca de um Homem que dedicou a sua vida inteira ao sonho e à realização de uma obra que o tempo não apagará.

Não foram apenas os colonatos do Limpopo e do Cela, as barragens espalhadas por todo o território português, as obras de hidráulica agrícola que este grande obreiro nos deixou, mas também as lições de trabalho, de fé, de persistência, de saber querer e, mais ainda, se possível, de confiança que soube inspirar em nós para que todos colaborássemos numa obra que, sendo sua, o era realmente da Nação. Foram muitos os que o seguiram, foram imensos os que acreditaram num Homem excepcional, mas foi também grande o número daqueles que pretenderam diminuir a grandeza do seu sonho que é realidade. De nada serviram os falsos argumentos, por vezes até verosímeis mas que, por isso mesmo, soavam falso.

Grande desgosto, enorme contrariedade, sacrifícios de toda a ordem teve o Engenheiro Trigo de Moraes, mas por sobre tudo passou e se impôs com o seu saber, a sua competência, o seu espírito forte e lutador, deixando-os para trás sem que outra coisa pudessem fazer que não fosse o exame da sua própria consciência.

Em quantos, na hora em que o lutador tombou, nós vimos, já arrependidos, baixar a cabeça perante a urna daquele que, até ao próprio momento de morrer, manteve o mesmo ânimo e a mesma certeza nos resultados da obra a que devotadamente se entregara e metera ombros e constituía há 40 anos a razão do seu viver?

As dúvidas, que por vezes chegavam a ser erro, só o era para os outros, para os que nada sabem, ou nada querem fazer — os inúteis.

Trigo de Moraes, um homem honesto nos pensamentos e nas acções, viveu uma vida a lutar, sem nunca pensar nas compensações materiais, e muitas lhe foram oferecidas, e no mesmo momento

rejeitadas, uma vida de isenção total, uma vida em que nada mais havia do que a sua obra.

Nessa sim, gostava que lhe falassem quer concordassem ou não, gostava e pedia que lhe indicassem as falhas. Trigo de Moraes sabia que na obra de um homem nada há que seja totalmente perfeito, mas, porque ansiava pela perfeição, tudo fazia para mais se aproximar dela. E explicava os seus pontos de vista, a razão das suas atitudes e das disposições que tomava, quantas vezes contrárias às que os seus mais próximos colaboradores lhe aconselhavam.

Bondoso, de face dura, austero, mas de coração grande, afectivo, sempre aberto às penas dos outros, rapidamente esquecia os agravos dos que o invejavam.

Não interessavam os maldizentes, não tinham importância as discussões dos ociosos entabuladas às esquinas — não destruíam nada do que ele fazia — não dava ouvidos às conversas sem senso dos que achavam mais cómodo procurar à mesa do café as imperfeições da obra do que colaborar nela.

E que colaborar significava trabalhar de mãos limpas, ano após ano, sem ter em conta as canseiras e o desgaste a que tamanha obra conduzia, e muito difícil seria a qualquer acompanhar o ritmo daquele Homem que, apesar dos seus 70 anos de idade, ainda corria para Angola e Moçambique a controlar, a acompanhar e a estimular com a sua presença aquela grandiosa obra que, para ele, que a queria sempre maior, não estaria nunca acabada.

Trigo de Moraes, de rara envergadura mental, de forte compleição física, testa alta, olhar profundo, gesto lento, palavras pesadas e medidas, só podia sucumbir em combate, e realmente foi junto da sua secretária que tombou com um ataque cardíaco.

A seriedade dos seus objectivos, a sua inteligência superior e tenacidade, a sua obstinação e fé nas obras de rega encontraram o apoio incondicional do Chefe do Governo, que viu em Trigo de Moraes o técnico competente, de concepções ousadas mas estruturadas e bem fundamentadas, plenas de certezas, que só cataclismos poderiam destruir.

Por isso mesmo, a par do Senhor Almirante Américo Thomaz, esteve junto do féretro o Senhor Dr. Oliveira Salazar.

Com eles estiveram os Membros do Governo, as mais altas individualidades militares, civis e religiosas, os maiores nomes da engenharia, da finança e da política, numa última homenagem que, pela sua grandeza, foi bem a consagração ao excepcional servidor do País.

Na morte, como na vida, Trigo de Moraes foi modesto consigo próprio e por seu desejo foi a enterrar no pequeno cemitério da Aldeia da Barragem, no Colonato do Limpopo em Moçambique. Para ali seguiu a urna em que foi encerrado, acompanhada por sua Mulher e Filho, depois de várias cerimónias religiosas que decorreram na capela do Hospital do Ultramar.

Em Lourenço Marques, onde chegou no dia 20 de Março, eram os restos mortais aguardados no aeroporto pelo Governador-Geral de Moçambique, Secretários Geral e Provinciais e por todas as mais altas individualidades da Província, enquadrados por milhares de pessoas que, com a sua presença, quiseram prestar uma última homenagem ao saudoso extinto.

Transportada a urna para a Sé Catedral, foi ali rezada missa pelo Arcebispo de Lourenço Marques, D. Custódio Alvim Pereira, depois do que seguiu para a estação do caminho de ferro, onde foi colocada em salão especial, armado em câmara ardente, a fim de partir para o Limpopo onde chegou na manhã do dia seguinte.

Aguardado na estação da Vila Trigo de Moraes pelos milhares de colonos — na sua totalidade, além de outras pessoas de todas as camadas sociais, residentes na região — organizou-se o cortejo que acompanhou à Igreja do Mosteiro de Santa Teresinha o «pai dos pobres», como lhe chamavam muitos dos residentes das aldeias que fundou.

Rezada a missa «De Requiem», foi a urna transportada para o cemitério da Aldeia da Barragem onde desceu à terra no meio do maior conternamento e dor, bem patente nos rostos dos que lhe deviam a actual riqueza daquelas terras que há uma escassa dúzia de anos eram selva e couto de feras, mas nas entranhas da qual, por sua expressa vontade, quisera que fosse enterrado o seu cadáver.

(Do Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, n.º de Março de 1966)

COMETNA

COMPANHIA METALÚRGICA NACIONAL, S.A.R.L.

Fabrica:

peças em aço vazado para Caminho de Ferro

Engates automáticos. Aparelhos de choque e tracção. Bogies em aço vazado para vagões, tipos «A3-RIDE CONTROL» ou «C1». Bogies em aço vazado para carruagens, tipo «COMMONWEALTH». Bogies «MONOBLOCO» para locomotivas. Aparelhos de dilatação e aparelhos de via. Triângulos de freio, cilindros de vácuo, caixas de rolamentos, etc. Licenças das firmas «USINES ÉMILE HENRICOT», «CARDWELL WESTINGHOUSE», «ENGLISH STEEL CASTINGS CORPORATION», «AMSTED INDUSTRIES», «GENERAL STEEL INDUSTRIES», e outras.

COMETNA

SUCESSORA DE ALFREDO ALVES & C.ª (FILHOS)

Sede - Rua da Academia das Ciências, 5, - LISBOA - Telef. 32 00 11 (8 linhas)

Os portos de Lourenço Marques e Beira

O desenvolvimento dos portos de Lourenço Marques e Beira, com as novas missões que lhes cabem e a tendência para o seu aumento no futuro, obrigam a estudos constantes e pormenorizados da implantação dos seus alargamentos.

A técnica moderna põe hoje à disposição da engenharia meios que facilitam a sua missão, tal como vem sucedendo há anos atrás à arquitectura, com o estudo sobre modelos reduzidos na escala, dos imóveis a construir.

Através desses modelos se conseguem determinar proporções, soluções mais equilibradas de fachadas e de volumes, que noutros tempos só eram possíveis no cérebro de quem projectava, e por isso mesmo susceptível de erros, que só era possível emendar à custa de grandes dispêndios.

A Administração ferroviária, sempre atenta às necessidades do sector que lhe está confiado e integrada nas novas técnicas, propôs superiormente, que dos dois portos mais destacados da Província — Lourenço Marques e Beira — fossem feitos dois modelos reduzidos, sobre os quais serão feitos os estudos de alargamento e localização de tudo o que se lhe refere.

Para o efeito contactou o Laboratório de Engenharia Civil de Lisboa, cuja técnica e competência é hoje reconhecida além fronteiras, de onde recebe constantes encomendas dos mais complicados estudos a quem por contratos publicados no «Boletim Oficial» do dia 5 do corrente mês de Fevereiro confiou a construção dos referidos modelos.

A obra de repovoamento florestal da Companhia dos Caminhos de Ferro de Benguela

Não constitui novidade uma obra de repovoamento florestal que, há muitos anos, é mantida pela Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, na zona que a via férrea atravessa do litoral ao planalto. A obra está considerada «como a maior plantação de eucaliptos nos trópicos e mesmo no Mundo», pois compreende mais de 93 milhões de árvores.

Disto se faz menção no Boletim mensal pela empresa editado, esclarecendo-se: «No período decorrido entre os anos de 1931/32 e 1949/56 — dezoito anos, portanto — a Companhia plantou 30 778 880 de árvores de espécies florestais exóticas ao longo da sua linha, desde o Lengué ao (km. 51) e à altitude de 192 metros — até ao rio Luau, na fronteira Leste, confinando com a Catanga (ao km. 1348) e à altitude de 977 metros, passando,

claro está, pelo ponto mais alto das plantações, que atingem, em Vila Verde, 1900 metros.

Esta tarefa obrigou a aturados estudos de adaptação de espécies, que acabou por localizar-se na variedade de sementes recebidas da República Sul-Africana, plantadas nas fazendas agrícolas de alemães há muitos anos radicados na região de Nova Sintra, onde cresceram magníficos exemplares.

Presentemente, o Serviço Florestal e Agrícola do C. F. B. tem em exploração 93 983 908 eucaliptos com a área útil de 36 503,5 hectares, distribuída por vinte perímetros florestais e em pleno desenvolvimento mais uma campanha de dois milhões.

De mencionar, a extensão deste Caminho de Ferro: 1348 quilómetros, também o maior em exploração no território português.

Lourenço Marques Cidade Turística

Do último número do excelente e luxuoso «Boletim» dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, transcrevemos a seguinte notícia:

TURISTAS

Um luxuoso paquete, o «Reina del Mar» esteve no dia 1 de Fevereiro, no porto de Lourenço Marques, com cerca de 600 turistas, que animaram a parte baixa da cidade, os seus estabelecimentos e esplanadas, tendo, muitos deles visitado a Sé Catedral, o Museu Álvaro de Castro, os bairros da Polana e outros locais de interesse turístico.

O «Reina del Mar» que visitou as Ilhas Maurícias e Madagáscar, seguiu para Durban, onde iniciou e terminou o seu roteiro turístico.

Dias depois, outro luxuoso paquete, o «Argentina», com milionários norte-americanos visitou também o nosso porto, onde já esteve há anos.

No itinerário do cruzeiro estão incluídos, além de Lourenço Marques, os portos da América Central, costa oriental de África, Cidade do Cabo, Durban, Mombaça e Aden.

Navegará depois pelo Suez de visita à Alexandria, Beirute, Pireus, Nápoles, Canes, Barcelona, Alicante e finalmente Lisboa.

Para a visita a Lourenço Marques foi organizado um programa.

É com grande satisfação que o «Boletim» regista estas, agora, periódicas visitas, com a inclusão do nosso porto nos itinerários turísticos, pois não esquece as diligências oportunamente feitas pela Propaganda do C. F. M., nesse sentido, nomeadamente para a visita há anos do «Brazil», gémeo do «Argentina».

Pelo Mundo Motorizado

Peças soltas

No México, a 75 quilómetros da sua capital, foi inaugurada uma fábrica de automóveis mexicana-japonesa, a Nissan Mexicana. As suas instalações custaram oito milhões de dólares e permitirão produzir 12 000 automóveis e camiões Datsun, assim como 15 000 motores por ano.

— Nos arredores de Moscovo vai ser construída uma gigantesca fábrica Fiat, para produzir 600 mil automóveis desta marca por ano.

— O Fiat URSS será, segundo parece, o 1 100 ou o 124 italiano da mesma marca. A Fiat também já tem uma fábrica de automóveis na Jugoslávia.

— A Empresa Municipal de Transportes de Madrid vai utilizar autocarros Pegasso, com capacidade para 250 passageiros.

— Em seis anos, o Japão tornou-se o 4.º construtor mundial de automóveis. Em 1960, produziu 481 551; no ano seguinte, quase o dobro; e em 1965, nada menos de 1 875 588.

— De futuro, os automóveis Taunus 17 M já podem ser, mediante suplemento, fornecidos com a transmissão automática «Taunomatic», que equipava, até aqui somente os Ford 20 mTS.

— A British Motor Corporation anunciou uma vasta reorganização dos seus serviços de produção de carroçarias para automóveis e veículos comerciais. As quatro subsidiárias da B. M. C. encarregadas desse trabalho — Fisher & Ludlow, Nuffield Metal Products, Morris Motors (Bodies Branch) e Pressed Steel-Fisher, que se tornará assim uma das maiores unidades do seu género em todo o Mundo, com a capacidade actual de mais de um milhão de carroçarias por ano.

OLIVA — Revista ilustrada de Moda e Literatura

O número 46 da excelente revista «Oliva», que se publica na capital do Norte sob a direcção da ilustre escritora Alice de Azevedo, acaba de chegar à nossa Redacção.

Abre o presente número com deliciosas *Cantiga* 8 do mês de Junho, ao gosto popular, que as raparigas portuguesas gostarão, sem dúvida, de chamar suas.

Além da presença, sempre desejada, de Alice de Azevedo, registamos a valiosa colaboração dos consagrados escritores Manuel Laranjeira, Jorge Ramos, Jorge Condeixa, Amador Rezende, Luís Clemente Ribeiro, Dora Correia da Silva, Casimiro Mourato e Miguel Alexandre e dos notáveis poetas Maria Pimentel Montenegro, Augusto Ricardo, Manuel Laranjeira (neto) e J. G. Urbano. Além destes colaboradores, há ainda, de grande interesse, as secções *Correio Conti-*

ental, por Oliveira de Riobon e o Arco-Paris feminino, de Rollin de Macedo.

Desenvolvida secção com as últimas criações da moda, de bastante interesse para as leitoras.

Felicitemos a ilustre Poetisa Alice de Azevedo por mais este belo número da *Oliva*.

Turismo Alemão

Oleiro... durante as férias

Em Hilgert, onde estão instaladas as famosas olarias de canecas de barro, podem os visitantes, a troco de uma quantia insignificante e sob orientação técnica, tentar a sua habilidade na bancada do oleiro. Depois de pintada e cozida, a peça pode ser trazida para casa como um «selfmade-souvenir». A Associação de Turismo de Rheinland/Pfalz, Koblenz fornece os necessários esclarecimentos.

10.000 trabalhadores estrangeiros na Catedral de Colónia

Cerca de 10.000 trabalhadores estrangeiros assistiram na Catedral de Colónia à Santa Missa celebrada pelo Cardeal Frings, em conjunto com um reverendo italiano, espanhol e português, assistidos pelo Director da «Caritas» de Colónia. O sermão foi traduzido em italiano espanhol e português.

Linhas Brasileiras

A Rede Ferroviária Federal vai adquirir à indústria nacional, 600 vagões metálicos para entrega a partir de Outubro, e receberá ainda mais 145 veículos de carga de uma encomenda de 425 vagões feita no ano passado.

Em 1965, a empresa incorporou ao tráfego 280 vagões novos de bitola métrica e 200 de bitola larga, reparou 249 vagões de 33 toneladas de estrado metálico, destinados à Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, e iniciou a reparação de 1 200 unidades de estrado metálico de diversos tipos. Ainda no ano passado, a RFF construiu 40 carruagens de passageiros, metálicos, aproveitando mão-de-obra das suas próprias oficinas.

Lar Ferroviário

No próximo dia 3 de Julho, na quinta da Ornia, Azambuja, pelas 16 horas, a Direcção do Lar Ferroviário, prestigiosa Cooperativa de Construção de Casas Económicas para os Ferroviários, procede à entrega, em acto solene, da chave de uma moradia, ao sócio do 3.º escalão, sr. Agostinho Pires Vaz.

Agradecemos o convite para assistirmos ao acto solene da entrega.



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE