

37.º do 73.º Ano

Lisboa, 16 de Setembro de 1960

Número 1746

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENA L

FUNDADA EM 1888

COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO

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

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

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

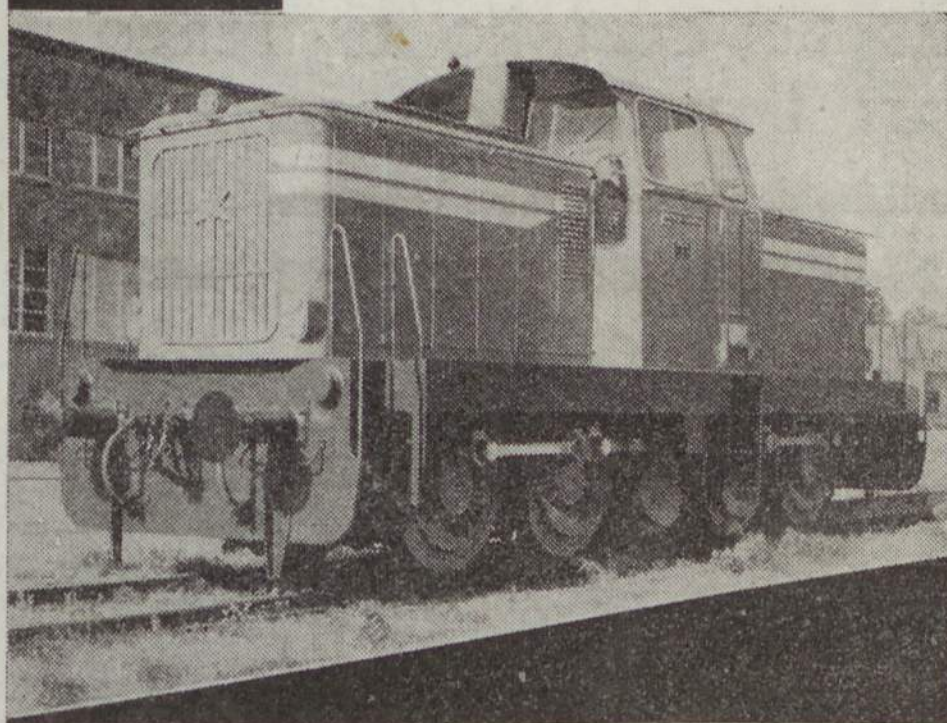
Rua da Horta Seca, 7, 1.º
Telefone P B X 20158 — LISBOA



HENSCHEL

LOCOMOTIVAS
DIESEL-HIDRÁULICAS

Fabrico de **HENSCHEL-WERKE** nas potências compreendidas entre
180 e 2200 HP.



Em todas as combinações de rodados e eixos-motores, desde os mais simples de 2 eixos-motores, até às mais potentes máquinas com 2 bogies de 2 eixos ou de 3 eixos cada (B-B ou C-C).

Além destes tipos «standard» **HENSCHEL-WERKE** executa todos os modelos até **3.600 HP**, conforme as condições da linha e serviço a que se destinem.

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

HENSCHEL - WERKE GMBH KASSEL

Sociedade Portuguesa *de* **MÁQUINAS BULL, LDA.**

Fornecedores da C.^a dos C.^{os} de Ferro Portugueses

**M á q u i n a s
Electro-mecânicas
e Electrónicas
de Contabilidade**

**A V E N I D A 5 D E O U T U B R O , 7 7 , 1 . ° - D .
T E L E F O N E 7 3 4 1 8 1 L I S B O A**

Empresa Geral de Transportes **S. A. R. L.**

**SERVIÇOS AUXILIARES DO CAMINHO DE FERRO
TRANSPORTES NACIONAIS E INTERNACIONAIS**

Recolha e entrega no domicílio de mercadorias e bagagens

**SERVIÇOS DE PORTA A PORTA EM CONTENTORES
ARMAZENAGEM DE MERCADORIAS**

≡ AGENTES DE VIAGENS E DE TURISMO

AGENTES DE NAVEGAÇÃO ≡

LISBOA-2

Rua do Arsenal, 124 e 146

Telef. 32151/54 e 32161/64

PORTO

26, Rua Mouzinho da Silveira, 30

Telef. P. P. C. 28475/79

End. Teleg.: TRANSPORTES

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Director, Editor e Proprietário: CARLOS D'ORNELLAS

Redacção, Administração e Oficinas: Rua da Horta Seca, 7-1.º — LISBOA - 2 — Telefone: P B X 20158; Direcção: 27520

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898. — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Porto, 1897 e 1934
Liège, 1905; Rio de Janeiro, 1908. — MEDALHAS DE BRONZE: Antuérpia, 1894 S. Luís, Estados Unidos, 1904

1746



16 — SETEMBRO — 1960



ANO LXXIII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO :

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

DIRECTOR

CARLOS D'ORNELLAS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO :

REBELO DE BETTENCOURT
ALVARO PORTELA

REDACÇÃO

J. GUERRA MAIO
Dr. VIDAL DE CALDAS NOGUEIRA
Dr. BUSQUETS DE AGUILAR
CARLOS DE BRITO LEAL

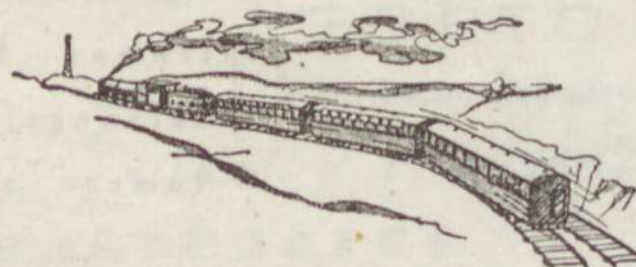
COLABORADORES:

Eng.º CARLOS MANITTO TORRES
Eng.º ARMANDO FERREIRA
Eng.º Major ADALBERTO F. PINTO
Dr. ROGÉRIO TORROAES VALENTE
Eng.º EDUARDO FERRUGENTO GONÇALVES
EURICO GAMA
Eng.º FRANCISCO RODRIGUES ANTUNES



S U M Á R I O

Um problema ferroviário	247
Curiosidades da Imprensa Estrangeira, por <i>JORGE RAMOS</i> . .	249
Aviação, por <i>FERNANDO ALMIRO VALE</i>	250
Há 50 anos	251
Imprensa.	251
A indústria do petróleo	253
Técnica ferroviária	254
Caminhos de Ferro Ultramarinos	255
Recortes sem Comentários	256
Parte Oficial	258



Um problema ferroviário

N O último Relatório do Conselho de Administração da C. P. lê-se a seguinte passagem, a propósito dos esforços que a Empresa tem desenvolvido com o fim de vencer ou diminuir as dificuldades, sempre crescentes, da sua exploração:

«A Companhia tem perdido nos últimos anos alguns dos melhores elementos do seu pessoal de quadros e especializados, uns, por motivo de reforma, e, outros, para ocuparem empregos mais lucrativos.»

«O Século», no seu editorial de 29 de Agosto, comenta, notavelmente, sob o título de *Rarefação na classe ferroviária*, essa passagem, produzindo algumas considerações, que, pelo seu alcance, pela maneira inteligente e desassombrada com que analisa um problema, que a todos nós se antolha gravíssimo, não podemos deixar de registrar aqui, com o nosso incondicional aplauso e com o nosso inteiro apoio. O problema que o Relatório do Conselho de Administração da C. P. denunciou e para o qual chamou a atenção do Governo é realmente grave. É grave, mas não insolúvel.

Alguns períodos do referido editorial de «O Século» merecem ficar transcritos nas colunas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro». Trata-se de um depoimento importante. A sua transcrição não pode deixar de ser grata aos ferroviários. Nem mesmo ao ilustre Conselho de Administração da C. P.

Voltemos, pois, ao artigo de «O Século». Comentando a passagem do Relatório, que acima reproduzimos, aquele órgão da Imprensa afirma:

«Estas palavras, que aliás, não constituem nenhuma novidade para quem conhece a vida difficilima que suporta a dedicada classe ferroviária, merecem consideração a que não queremos furtar-nos, que mais não seja como homenagem a quem, como o empregado de caminho de ferro, nem sempre é apreciado com o respeito de que são dignos aqueles que vivem jungidos a uma carreira que impõe tanto de sacrifício como de responsabilidade».

O elogio da nobre, embora dura, profissão do ferroviário é traçado nos seguintes termos:

«Quantas dezenas, centenas ou mesmo milhares de funcionários do caminho de ferro são chamados, dia e noite, a assumir a sua maior ou menor quota de responsabilidade naquilo que, aos olhos dos leigos, não passa de banal deslocação de um comboio? Uma composição não desliza sobre os carris apenas porque um homem deu à alavanca que regula a entrada do vapor nos cilindros da locomotiva ou porque accionou o manípulo que liga o reóstato por meio do qual se aumenta ou diminui a intensidade da corrente da «Diesel eléctrica». Não. Até que um comboio receba o sinal de partida e depois de lançado no cumprimento do horário que lhe foi estabelecido, quantas precauções a tomar e quantos preceitos a respeitar.»

Na verdade, como sublinhou o artigo de «O Século», a deserção que se está a registar na classe ferroviária não pode ser encarada sem uma certa preocupação. E porque?

— Porque — responde-nos o editorial em questão — não se improvisam de pé para a

mão certas categorias de empregados dos caminhos de ferro, até porque, para o ser, se exige um conjunto de conhecimentos e qualidades que não se adquirem em meia dúzia de anos. E exige-se mais alguma coisa que, infelizmente, vem faltando em muitos dos que trabalham noutras profissões: o espírito de sacrifício que, neste caso, só revelam os que são realmente ferroviários, os que têm o caminho de ferro na massa do sangue, os que não podem passar sem sentir o cheiro do fumo das locomotivas ou do creosote das chulipas.»

O caminho de ferro em Portugal tem sofrido e suportado a concorrência, nem sempre leal, de outros meios de transporte. O editorial de «O Século» aponta-os. O Relatório do Conselho da Administração não os oculta.

«Sobre o caminho de ferro — escreve *O Século* — desabou uma série de fatalidades: aparição da concorrência feita pela camionagem a atrair toda a carga rica e a deixar ao comboio só a pobre — a que ocupa muito espaço e paga pouco; o uso, cada vez maior, do automóvel para a deslocação daqueles que antes utilizavam o comboio; o avião a vencer as distâncias, cada vez mais velozmente, e, no caso das viagens internacionais, sem o incómodo de formalidades em diversas fronteiras; o desmedido e constante encarecimento de todos os materiais e combustíveis de que o caminho de ferro nunca pode prescindir, tudo a tornar mais e mais precária a situação da empresa que detém praticamente o monopólio dos transportes ferroviários.»

Ao fechar as suas considerações, o editorial de «O Século» não só diz e acentua que o Estado tem de encarar uma decisiva melhoria de situação dos ferroviários para que estes sejam equiparados aos profissionais de outros mesteres, mas lembra também que, em matéria de transportes ferroviários, pagam-se sempre caros, muito caros, a falta de empregados competentes e o desinteresse, o desapego dos que, quando muito, podem dizer que trabalham nos comboios mas nunca que são ferroviários, porquanto nem toda a gente que exerce a sua

actividade no caminho de ferro pode considerar-se digna do tal título».

Denunciada no último Relatório do Conselho de Administração da C. P. a gravidade da deserção, na numerosa classe ferroviária, de alguns dos seus melhores elementos, «O Século», ao vir tomar a justa defesa dos seus servidores, não oculta, honestamente, que algumas fatalidades têm também desabado sobre o caminho de ferro. Serão duradouras essas fatalidades? Cremos que não. O Conselho de Administração da C. P. que já pôde anunciar este ano uma sensível diminuição de «deficit» na exploração, não deixará, certamente, de informar, no seu próximo Relatório, que as condições dos seus servidores, desde os de menos categoria aos mais especializados, melhoraram sensivelmente, pois o Governo, atento como está sempre aos grandes problemas nacionais, resolveu o caso da melhoria da numerosa classe ferroviária.

Os nossos caminhos de ferro desempenham no nosso País uma indústria de interesse excepcionalmente nacional. Tudo que por ele se fizer redundará, pois, em favor do bem comum. O Governo bem o sabe e por isso, tanto no Primeiro como no Segundo Planos de Fomento destinou aos caminhos de ferro, para a renovação do seu material e para a electrificação das suas linhas principais, verbas importantíssimas.

Já se encontra em estudo, como informámos oportunamente, o aumento dos vencimentos do pessoal ferroviário. O que se torna necessário é que esse estudo não demore muito a fazer-se, pois, de contrário, como receia o próprio Conselho de Administração da C. P., os caminhos de ferro ver-se-ão seriamente embaraçados com a falta de pessoal para servir convenientemente a Empresa e para servir o público, com a eficiência e com a competência com que o tem feito exemplarmente até agora.

Os Caminhos de Ferro Portugueses, como serviço nacional, estão sempre, como não podia deixar de ser, ao serviço do Estado. Tudo que se fizer por esse serviço nacional, é contribuir para a valorização de um dos bens do País.

CURIOSIDADES

DA IMPRENSA ESTRANGEIRA

Traduzido e condensado por JORGE RAMOS

NOTA DE ABERTURA

Há cento e trinta anos — em Setembro de 1830 — Eduardo Bury construía a primeira locomotiva com tipo permanente, a qual foi considerada locomotiva moderna. Jornais e revistas de todo o mundo lembram o nome do homem que criou o tipo mais «completo» da locomotiva.

Duzentos anos antes da nossa era, já Hero na sua obra «Pneumática» falara da resistência expansiva do vapor, referindo-se às válvulas e ao êmbolo metálico. Em 1640 Salomon de Caio fazia considerações acerca do transporte terrestre pelo vapor, e Nicolau Cugnot, em 1769, construía a primeira locomóvel. A locomotiva teve que passar por inúmeras modificações. Aperfeiçoaram-na Walt (1774), Evans (1784), Jorge Steven (1803), Trevethik (1804), Nerille (1826), Séguin (1828) e Setfenson (1829). Finalmente, há 130 anos, Eduardo Bury modernizou-a criando um modelo que, na sua época, foi considerado definitivo.

A fábrica alemã Kurts fabricou um automóvel anfíbio e voador com motor a pistão: voa a 2 metros acima do solo. Comporta quatro passageiros.

(De *Il Tirreno* — Livorno)

O paquete «Oriana» montou a sua própria estação de televisão de alto mar. Os passageiros podem assistir a programas nos postos de escala e também fora deles: São captadas as estações de Inglaterra, Japão, E. Unidos, Canadá e de diversos países da América Latina.

(De *Le Courier de Tunis*)

A região que há cerca de 2.000 anos foi o celeiro do império romano, poderá voltar a ser terra fértil dentro de alguns anos, logo que estejam completados os trabalhos do programa de irrigação de um vale paralelo ao Nilo, desde o oásis de Siwa até Kharga. O vale desértico foi habitado por mais de nove milhões de ortodoxos coptas, que nos primeiros anos do cristianismo ali procuraram refúgio contra a perseguição de Roma.

(De *Il Madonie* — Castelnuovo)

Segundo revela o dr. Saind, da Universidade de Estocolmo, os primeiros indícios de vida primitiva são de há 2 biliões de anos. Os primeiros sinais de existência de um tipo primitivo do homem — o austra-

lopitecos — datam de há 600.000 anos supondo-se que tenha vivido no território da actual Tanganika e o primeiro a produzir instrumentos de pedra lascada. O aparecimento do homem com o seu espírito inventivo ocorreu muito mais tarde, podendo afirmar-se que a idade da civilização, em relação à data da criação da Terra, não é mais do que simples fracção de minuto.

(Do *Parisien Libéré* — Paris)

Dentro de sessenta anos uma esquadra de «foguetes siderais» descolará para Marte. A viagem pode ser feita com 10 destes veículos lançados de uma órbita a cerca de 2 mil quilómetros acima, no espaço, que intercepte o plano do Equador no nosso globo. (Seriam necessárias quantidades fantásticas de energia e de combustível para a descolagem se fazer directamente da Terra). Os veículos não serão aerodinâmicos, pois no Espaço não há resistência do ar. Quando os dez foguetes siderais estiverem a 6 mil milhas da Terra, os motores de propulsão deixarão de funcionar: daí em diante prosseguirão até Marte com os motores parados. Tudo isto o afirma o dr. Braum, autoridade nestes assuntos.

(Do diário *Milano Sera* — Milão)

Do fundo do mar, no Atlântico, foi retirado recentemente um canhão que os peritos consideraram o mais antigo do mundo: data de 1243, mede um metro e vinte centímetros e pesa trinta e dois quilos.

(Do semanário *Cortina* — Ampezo)

Um avião bombardeiro pesado moderno tem instalações anticongelantes suficientes para aquecer 120 casas de cinco dependências; tanques suficientes para abastecer um automóvel em 16 viagens à volta da Terra, e força propulsora equivalente à de 400 automóveis — ou 9 locomotivas.

(De *Le Contois* — À Besançon)

Quando se faziam escavações no local onde existiu a cidade antiga de Hemulanun, perto de Nápoles, descobriu-se uma fonte de bronze em perfeito estado de conservação com dois metros de altura e representando uma serpente monstruosa, com cinco cabeças, enroscada numa árvore. A cidade foi soterrada pelo Vesúvio, no ano 79 A. C.

(Do semanário *Gente* — Roma)

Aviação

Por FERNANDO ALMIRO VALE

O «Midas» ao serviço da segurança de voo

Quando um avião se despenha, arrastando para a morte passageiros e tripulação, os técnicos construtores têm de proceder a longas e difíceis investigações para conseguirem saber o que motivou a queda do aparelho tão meticulosamente estudado.

Após longos anos de trabalho, uma firma inglesa de aparelhos de precisão inventou um aparelho chamado «Midas Flight and Crash Recorder» que regista, fielmente, a actuação de todas as peças do motor ou dos «aileron», ou ainda a «fadiga» do metal da carlinga, etc.

O «Midas» regista, segundo a segundo, 270 quantidades diferentes. Colocado na cauda do avião é automaticamente expelido no caso do avião se despenhar. Então os técnicos, examinando os registos do «Midas» ficam a compreender imediatamente a razão do desastre.

Este novo aparelho vem aumentar consideravelmente a segurança dos aviões, pois examinando os seus registos ao fim de cada voo, ter-se-á conhecimento exacto da forma como estão trabalhando todas as peças que o compõem, podendo substituir-se a tempo aquelas cujo funcionamento não satisfaça.

Para quando o Museu do Ar?

A Exposição Biblio-iconográfica «Lisboa e o Tejo na Aeronáutica Nacional», há pouco realizada no Palácio Galveias, e integrada nas comemorações do cinquentenário do Aero Clube de Portugal, foi como que uma prova de exame, alguma coisa que serviu para demonstrar o muito que possuímos digno dum Museu do Ar, que já devia existir, a menos que seja julgado lógico deixar perder tantos e tão preciosos documentos.

Tem cabimento aqui repetir — e nunca é demais fazê-lo — algumas palavras do presidente do Aero Clube de Portugal quando da visita de sua Ex.^a o sr. Presidente da República à aludida Exposição:

«A ideia que levou o Aero Clube de Portugal a organizar esta exposição foi das mais sãs: prestar homenagem aos portugueses que alguma coisa fizeram no passado, pela aviação: fazer propaganda da aviação mostrando à mocidade de Portugal os feitos aéreos desses portugueses incitando-a a seguir, rumo ao ar, e tentar demonstrar que, possivelmente, haverá vantagem para Portugal em reunir, num bloco único, todos os documentos e recordações existentes na nossa terra e que à aviação digam respeito, uma vez que se reconheça que à aviação alguma coisa se

ficou devendo no passado e que, no presente, a defesa da Pátria exige que se conserve, ou, melhor dito, que se venha a criar um espírito aeronáutico.»

A par disto, o sr. Ministro da Presidência, quando visitou o certame, prometeu interessar-se pela criação do histórico «Museu do Ar», e o sr. Embaixador do Brasil mostrou a sua surpresa ao ver uma tão grande colecção de elementos relativos ao luso-brasileiro Bartolomeu de Gusmão.

Quantos visitaram o Palácio Galveias foram unânimes em afirmar que tudo quanto ali se encontrava e o mais que ainda poderia ser recolhido podia constituir o recheio dum autêntico museu.

Porque se espera então para destinar um local condigno, onde tantas relíquias possam ser guardadas e visitadas? Certamente que não se espera que esteja concluído o futuro Museu da Marinha, em Belém, para ali se reservar uma sala onde, a título precário, o Museu possa ser alojado, à beira das outras não menos separadas relíquias da nossa Epopeia Marítima.

Um lugar para cada coisa, e cada coisa no seu lugar!

Enquanto não se resolve tão magno problema Nacional voltamos a perguntar:

— Para quando o Museu do Ar?

Dois aviões presidenciais

A recente e amigável visita do presidente do Brasil a Portugal onde veio estreitar, ainda mais, os laços que nos unem ao País irmão de Além-Atlântico, foi feita a bordo de dois famosos aviões de renome mundial: o «Boeing» 707, fretado à VARIG



Bimotores comerciais brasileiros pousados na pista do aeródromo de Brasília

Há 50 anos Imprensa

(Da Gazeta dos Caminhos de Ferro, de 16 de Setembro de 1910)

Semana d'outomno em Cascaes

Despertou grande entusiasmo não só entre a colonia balnear de Cascaes como em todo o nosso meio desportivo o programma, que já se acha publicado, das festas que se devem realisar naquella artistocratica villa em honra de S. M. Senhor D. Manuel, nos dias 2 a 16 do proximo outubro.

Entre os variados numeros do interessante programma figuram uma magnifica tourada no dia 2, organizada pelo Real Club Tauromachico; uma regata de vela e remos na bahia; campeonatos de esgrima e de tennis; concurso hypico internacional no Estoril, etc., etc.

A Companhia Real faz serviço de bilhetes de ida e volta com a redução de 40% sobre os ordinarios nos dias 2, 9, 13 e 16, dias em que teem logar os numeros mais interessantes.

Linhas Portuguezas

Lourenço Marques a Manhiça. — Pelo titular da marinha foi mandada estudar uma linha ferrea que, partindo de Lourenço Marques, sirva os territorios de Manhiça.

— Vae ser creada uma caixa de pensões para os empregados do Caminho de ferro de Lourenço Marques.

Companhia Real. — Proseguem os trabalhos da construcção da segunda via na linha do Norte, procedendo-se actualmentemente ao assentamento dos carris e balastragem entre Soure e Pombal.

— Das novas locomotivas de grande velocidade que esta Companhia encommendou para os serviços dos rapidos, correios e expressos, trez devem chegar a Lisboa em fevereiro proximo e as restantes em abril.

— Vae ser substituida, ainda este mez, a ponte sobre o rio de Sacavem.

(Viação Aérea Riograndense), e o «Viscount» presidencial, um dos mais extraordinários aparelhos de quantos se têm construído. O protótipo do «Boeing» 707 realizou o seu primeiro voo em 15 de Julho de 1954, e depois dessa data mais de mil horas de voos experimentais foram levados a efeito, em tempo mais que suficiente para dar a volta ao Mundo 14 vezes, a uma velocidade média de 900 Km./horários.

Mais de 100 pilotos comerciais experimentaram então aquele protótipo, que tem realizado últimamente imensos voos transcontinentais em tempos recorde. Os Jactos «Boeing» 707 vieram inaugurar uma nova era nos transportes aéreos ultra-rápidos reduzindo, em tempo, as dimensões do Globo, em cerca de 40%. Nestes modernos aparelhos os voos Nova Iorque-Lisboa têm sido levados a efeito em poucos minutos mais do que seis horas.

Accionam os «Boeing» 707 quatro motores de reacção de 13.000 libras de impulso, cada. A sua autonomia, média, é de 7.000 Km., e hoje este tipo de aparelho já se encontra ao serviço do Brasil.

Quanto ao «Viscount», o avião particular do presidente Juscelino — talvez o melhor tipo de avião de

Augusto Pinto

O distinto jornalista Augusto Pinto, que atingiu o limite de idade e vai fixar residência na Suíça, de onde é natural sua esposa, foi homenageado há dias com um almoço oferecido pelo sr. dr. Augusto de Castro, ilustre Director do «Diário de Notícias», e ao qual assistiram alguns dos seus camaradas da Redacção daquele prestigioso matutino.

Augusto Pinto, que é um autêntico homem de letras — as suas belas poesias bem mereciam ser reunidas em volume — pelo seu talento, pela sua cultura, pelo seu aprumo moral, soube dignificar não apenas o seu nome mas também a sua profissão. Isto, por outras palavras, foi dito e recordado, no almoço, pelo eminente Director do «Diário de Notícias» e por alguns dos seus companheiros de trabalho.

Com a sua saída para a Suíça, o jornalismo diário perde um dos mais pujantes e brilhantes profissionais, mas, em compensação, a literatura reconquista um dos seus mais lídimos valores.

A nova ponte foi construida nas officinas da Companhia, em Ovar.

Chai-Chai. — Está já aberto á exploração o primeiro troço desta linha que termina em Manjacaze.

Lobito. — Vão entrar em menor actividade os trabalhos nesta linha em virtude da epocha das chuvas estar chegada; ultimamente foram entregues á companhia mais 120 kilometros, empreitada agora concluida.

quantos têm sido construídos pela Vickers-Armstrong (Aircraft) Ltd. — é um 4 turbo-propulsor, verdadeiramente silencioso e adoptado por quase todas as grandes companhias de transportes aéreos do mundo. Duma potência total de 6.200 C. V., pesa 26 toneladas, e transporta uma carga comercial de 5.100 quilos, sobre etapas de 900 Km. A velocidade máxima do «Viscount» é de 480 Km./h. Como versão comercial, pode transportar 49 passageiros em classe turística. A viagem de regresso do presidente a Brasília foi realizada em pouco mais de 9 horas de voo útil.

Vem a propósito lembrar que a pista principal do Aeródromo de Brasília tem 3.300 Km. de comprimento, e podem aterrar nela quaisquer dos mais modernos aviões.

Os dois aparelhos presidenciais em que viajou o presidente Kubitschek de Oliveira na sua viagem de ida e volta, dadas as suas reais qualidades de rapidez e segurança, estreitaram, ainda mais, os laços de profunda amizade que nos unia ao povo irmão, do qual hoje estamos mais próximos do que nunca graças aos progressos constantes da Aviação.



'POWER TO THE PANTOGRAPH'

O PODER DO PANTÓGRAFO

A Conferência da Electrificação dos Caminhos de Ferro Britânicos vai realizar-se em Londres, no próximo mês de Outubro, de segunda-feira, 3, a sexta-feira, 7.

Quem assistir a esta próxima Conferência, não deixe de obter este novo filme *BICC* sobre a Electrificação dos Caminhos de Ferro – *O Poder do Pantógrafo*.

Produzido com a total cooperação da Comissão Britânica dos Transportes, ilustra a parte importante que o Grupo *BICC* está desempenhando na modernização dos Caminhos de Ferro Ingleses. Este trabalho inclui a pesquisa, o desenho, a manufatura e a instalação do principal equipamento para a operação de 25 KV a. c. c. s. – e também os cabos de telecomunicação da linha férrea.

Filmado em Eastmancolor e de projecção aproximadamente de 30 minutos – *O Poder do Pantógrafo* será exibido no salão principal do edifício onde vai realizar-se a referida Conferência.

Os pedidos para o empréstimo gratuito deste filme serão bem recebidos, após a realização da conferência, pela *BICC Group Film Library*, no endereço abaixo indicado



BICC

*Um grande nome
na Electrificação dos Caminhos de Ferro*

A INDÚSTRIA DO PETRÓLEO

e o novo carro de Donald Campbell, que vai tentar bater o «Record» mundial de velocidade, em terra

O novo carro «Bluebird», que está a ser construído para Donald Campbell tentar bater, neste mês de Setembro, o «Record» Mundial de Velocidade, em terra, em Bonneville Salt Flats, Utah, E. U. A., poderia logicamente ser descrito como um laboratório sobre rodas. Não só os meses de pesquisa e ensaio de cada uma das suas partes têm fornecido informações de muito valor que, no final, muito beneficiarão o motorista do dia a dia, como se vai obter um grande número de conhecimentos durante as corridas de ensaio do carro e durante a própria corrida. Isto será de especial utilidade para os cientistas do petróleo da «The British Petroleum Company», que está a fornecer todo o combustível e lubrificantes para a tentativa, nas suas incansáveis investigações para produzir produtos petrolíferos para os carros do futuro.

Nada menos do que 18 aparelhos de medição serão montados em várias partes do «Bluebird». Cada leitura será electrónicamente transmitida por um sistema de telemetria do carro para um quadro central de instrumentos que será montado em Salt Flats.

Nove desses aparelhos darão informações vitais sobre o rendimento dos lubrificantes. Quatro deles indicarão as temperaturas dos rolamentos da caixa de velocidades, dois as temperaturas da saída do óleo da caixa de velocidades, dois as pressões na tubagem do óleo da caixa de velocidades, e um a pressão do óleo do motor.

O combustível é o petróleo para turbinas de aviação fornecido pela BP; além disso, a BP fornece sete lubrificantes e massas diferentes para o «Bluebird»: para as engrenagens da transmissão, motor, direcção, suspensão, rodas, travões e lubrificação geral a massa. São utilizados recipientes de várias cores para cada produto, para que possam ser facilmente identificados. A maior parte do óleo foi preparada na Refinaria da BP de Llandarcy, Gales do Sul, de onde os recipientes foram directamente embarcados para Bonneville, Salt Flats.

Dois carros de abastecimento foram também especialmente desenhados e fornecidos pela BP para abastecerem o «Bluebird» com combustível e óleo durante as corridas de ensaio e de tentativa de «record», ficando cada um deles colocado nas extremidades do percurso. Os carros estão equipados com material combinado de micro-filtro/separador para assegurar o máximo de pureza do produto durante os abastecimentos de petróleo de turbina. Também se tomaram as de-

vidas medidas para que os desperdícios de óleo de transmissão do «Bluebird» fossem directamente bombados do carro para o veículo abastecedor antes da aplicação do lubrificante novo.

Uma das tarefas mais difíceis que a BP teve de levar a cabo durante o fornecimento de produtos petrolíferos foi a preparação de um lubrificante apropriado para as duas caixas de velocidades. Depois do problema ter sido estudado, tornou-se evidente que as cargas sobre as engrenagens de redução seriam muito mais elevadas do que aquelas que se verificam habitualmente nos carros de produção ou nos carros de corrida. Havia dois requisitos principais — os rolamentos do eixo necessitavam dum óleo fino que corresse livremente e em quantidade que permitisse uma rápida circulação e arrefecimento das superfícies dos rolamentos, enquanto que, ao mesmo tempo, deveria ter uma resistência de película muito elevada para evitar o contacto de metal com metal. Os cálculos demonstraram que a uma velocidade de 475 m.p.h. a carga sobre os dentes da engrenagem seria de 3.350 libras por polegada de face do dente. Mas a situação mais crítica seria quando o carro fosse aguentado com os travões mesmo antes da corrida, enquanto o motor estivesse a ser aquecido. A carga sobre os dentes da engrenagem seria então superior a 4.000 libras por polegada.

Foi construído um banco de ensaio no qual as engrenagens podiam ser accionadas a toda a velocidade e o comportamento do óleo poderia ser estudado. Os primeiros ensaios indicaram que jactos de óleo dirigidos sobre os dentes estavam de facto desviados pela turbulência a grande velocidade e a quantidade de óleo que realmente chegava à superfície era insuficiente para lubrificar e arrefecer, e também sujeita a produzir espuma. Isto resultou em modificações nos sistemas e tubos de distribuição de óleo e foram feitos novos ensaios antes de se assegurar uma circulação de óleo adequada. O problema da espuma foi resolvido pela adição dum agente anti-espuma.

A cinematografia a grande velocidade auxiliou o estudo do movimento do óleo durante todos estes ensaios.

A pesquisa e ensaio de produtos petrolíferos para a projecto do «Bluebird» é um exemplo típico do trabalho feito dentro do programa regular de pesquisas sobre lubrificantes levado a cabo pela BP, e as informações obtidas serão do mais alto valor para satisfazer as exigências, cada vez maiores, do automobilismo moderno de elevado rendimento.

Técnica ferroviária

O comboio monocarril poderá resolver o problema dos transportes nas cidades?

No dia 10 de Maio do ano de 1961, segundo lemos na «Revista Ferroviária», que se publica no Rio de Janeiro, deverá inaugurar-se em Seattle, nos Estados Unidos, a Exposição Século XXI que, entre outras coisas, mostrará como poderão ser os transportes no próximo século. Nessa exposição os visitantes poderão admirar um comboio monocarril de estrutura de alumínio, vidro e material sintético, avaliado em 5 milhões de dólares. Os autores do projecto pretendem entregá-lo ao público seis meses antes da abertura do certame.

As carruagens terão 7 metros de comprimento, transportando cada uma 24 passageiros, num total de 96 por comboio. No caso de transporte urbano, o monocarril poderá transportar de 5 mil a 50 mil passageiros por hora, descongestionando as ruas, levando ou trazendo passageiros para os aeroportos distantes e transportando cargas.

Devemos, no entanto, informar que o monocarril de Seattle não é o primeiro no género, pois há mais de um século que várias tentativas vêm sendo efectuadas em diversos países, embora o único explorado comercialmente seja o de Wuppertal, na Alemanha, inaugurado em 1901, e que já transportou cerca de 1 bilião de passageiros. Serve as cidades de Barmen, Elberfeld e Wohwinkel. Entre 1943 e 1949 esteve interrompido, devido aos ataques dos bombardeiros na última guerra, mas foi reconstruído e está actualmente a prestar serviço.

A ideia inicial parece que foi aplicada apenas para fins industriais — transporte de peças e materiais em nível elevado — para não interferir com os demais trabalhos das fábricas e oficinas.

Sabe-se que, em 1820, o inglês Palmer construiu em Hertfordshire, na Inglaterra, um monocarril para transporte de tijolos de uma olaria. Depois deste, surgiu, em 1835, outro com a mesma finalidade, em Londres. Em 1907, ainda em Londres, na exposição anglo-japonesa, Louis Brenann construiu um monocarril para conforto dos visitantes.

Um projecto com fim semelhante foi imaginado por George Bennie, em 1925, para transporte público na «City», porém sem resultado prático. Mais recentemente, decidiu-se experimentar um destes sistemas

para a ligação rápida do centro de Londres com o aeroporto internacional.

Da França, conhecem-se a ideia de Andraud (1846) com seu «Chemin à vent»; do monocarril da Exposição de Lyon, em 1872; do de Lartique, utilizado, em 1880, em Oran, na Argélia; do de Fleurs, no mesmo ano, com 17 quilómetros de extensão e apenas 1 metro e meio de altura e que, aliás, ruiu à passagem do primeiro carro.

Na América do Norte fizeram-se também vários ensaios. Em 1878, entre Bradford e Gilmore, Penn, um monocarril a vapor chegou a fazer 48 Km/h, até o dia em que explodiu a caldeira da locomotiva. Um modelo reduzido, com tracção a vapor, foi ensaiado em 1886, em Massachussets. Em 1892, em Long Island, foi instalada a «Boyntons Bicycle Railroad», electrificada, com dois quilómetros, que chegou a atingir velocidades de 90 quilómetros horários.

Outras experiências foram feitas em S. Francisco, em Los Angeles e mesmo pela *Pennsylvania RR*, em 1931, entre College Point e Whitestone. Todas elas sem resultados práticos apreciáveis, nem por isso desanimavam urbanistas, técnicos em transportes e administradores, pois o crescimento das cidades e os problemas de congestionamento do trânsito de superfície parecem exigir uma solução que os subterrâneos e ônibus eléctricos estão longe de fornecer.

Nos últimos anos, depois de 1951, novas tentativas surgiram após o êxito da patente alemã Alweg, tirada pelo industrial sueco Axel Lenard Werner Grenn, que aproveitou as iniciais do seu nome para compor a nova designação. Primeiro, foi construído um modelo reduzido de 1:4 e depois, em Colónia, estabelecida uma pista eléctrica de cerca de 2 quilómetros. Foram alcançadas velocidades até 140 Km/h, com possibilidades de serem duplicadas em futuro próximo. Os veículos circulam montados sobre um duplo «T» de concreto, sustentado por pilares, também de concreto.

O inventor procura divulgar a patente que registou e interessar firmas de diversos países para aplicação como solução económica dos problemas de trânsito.

No Brasil, a ideia já foi estudada tanto no Rio como em São Paulo onde, aliás, chegou a ser estabe-

Caminhos de Ferro Ultramarinos

MOÇAMBIQUE

Sob o título de *Os Caminhos de Ferro de Moçambique e o seu contributo para a obra de colonização dirigida no Limpopo*, lemos, num dos últimos números do «Boletim de Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique», o seguinte artigo que, pelo seu grande interesse, passamos a transcrever integralmente:

«Entre as numerosas realizações que o I Plano de Fomento Nacional envolveu, destaca-se, na parte que se refere a Moçambique, um vasto plano de colonização dirigida do Vale do Limpopo. Aqui uma grande barragem e diversas e importantíssimas obras hidro-agrícolas, possibilitaram o aproveitamento daquela ubérrima região, tornando assim possível a efectivação das finalidades primárias daquele empreendimento: permitir a fixação de colonos em grande escala, com benefícios para uma conveniente campanha de absorção dos excedentes demográficos da

lecido um projecto para uma linha de 100 quilómetros com 124 estações para servir toda a capital paulista. Interesses não muito bem explicados estão, contudo, retardando qualquer solução, e as duas grandes cidades, ambas já com populações da ordem de 3,5 milhões de habitantes, vêem, dia a dia, complicar-se o problema de trânsito, com prejuízos incalculáveis para a colectividade.

Em Houston, no Texas, por exemplo, está em serviço um «skyway» com 380 metros, desde 1956. O «carril» é um tubo de aço de 75 centímetros de diâmetro sustentado por postes em «J» invertido, com 9 metros de altura; as estações são ao nível do solo, embora possam também ser elevadas, como no caso do Alweg.

O veículo de Houston, com 16,50 m. de comprimento e 2,50 de altura, tem capacidade para 60 passageiros sentados e 50 de pé. Dois motores de 310 HP, a gasolina, impulsionam o carro, chamado «traiblazer», que se apoia em 8 rodas com pneumáticos e é orientado por 16 rodas de guia, estas com aros de borracha.

Também Tóquio possui, desde Janeiro de 1958, um monocarril experimental em funcionamento.

O custo de instalação desse sistema de transporte, segundo os seus entusiastas, é da ordem de um terço do que exigiria um Metropolitano subterrâneo do tipo clássico e as soluções técnicas idealizadas para os diversos problemas parecem indicar que, em futuro próximo, será o monocarril um aspecto da paisagem das grandes cidades.

Metrópole e valorização económica de toda a zona do Limpopo, com reflexos imediatos e sensíveis na economia geral da Província.

Em sequência do I Plano de Fomento, está já em execução o II Plano cuja acção se desenrolará da mesma forma através de quatro anos.

O princípio económico que rege este sistema de colonização consiste na entrega a cada colono que venha do Continente com o respectivo agregado familiar, 4,5 hectares de regadio e 24 hectares de sequeiro para exploração agro-pecuária, números que se referem a casais com dois filhos, já que, por cada filho mais, será feita a concessão de um hectare de terra irrigada.

Além disso, a cada família é entregue uma casa de alvenaria, estábulos, nitreira, dependências agrícolas, alfaías agrícolas no valor de 8.500\$00, gado no valor de 12.000\$00, sementes e insecticidas, independentemente de um subsídio alimentar para o primeiro ano, num montante de cerca de dez contos.

Um contrato especial firmado entre o Governo Português e a Companhia de Aviação «Transportes Aéreos Portugueses» permitirá acelerar, consideravelmente, o ritmo de fixação de novos colonos até agora transportados apenas por via marítima.

O primeiro transporte nessas condições verificou-se já este mês com 112 colonos entre os quais muitas crianças das quais 7 de colo, no primeiro «Super-Constellation» fretado para o efeito, em viagem que ficou a constituir para a T.A.P. um máximo de passageiros transportados.

Cento e vinte e uma pessoas vieram a bordo incluindo os nove membros da tripulação.

Segundo informações prestadas pelo Eng.º Trigo de Moraes, Inspector Geral do Fomento Ultramarino, o número de famílias instaladas no Limpopo, que é actualmente de 247, subirá em Agosto para 311 e elevar-se á em 1964 em 3.000, num total de cerca de 20.000 colonos europeus, independentemente do número de indígenas assimilados, isto é, com todos os direitos de cidadãos portugueses, e os não assimilados, aos primeiros dos quais são concedidos terrenos para exploração, em condições idênticas às dos colonos deslocados da Metrópole.

Como verdadeira espinha dorsal deste gigantesco plano, no que se refere ao escoamento dos produtos que ali principiam a desenvolver-se em larga escala e do necessário abastecimento das populações que se repartem já por várias aldeias, estende-se a linha férrea que liga Lourenço Marques à Rodésia, via Limpopo, sentinela vigilante de um progresso que dia a dia mais afirma a capacidade realizadora dos portugueses.

Os C. F. M. continuam assim a manter-se na primeira linha de todas as realizações tendentes a engrandecer Moçambique, com vista aos superiores interesses da Nação».

Recortes sem Comentários

Agressão a um revisor

Mais uma vez serviu de palco uma carruagem dos Caminhos de Ferro, para representar uma cena de espectacular agressividade a um revisor de bilhetes. Eu conto:

Últimamente têm-se verificado algumas propositadas avarias nas portas das composições eléctricas que circulam entre Lisboa—Sintra—Entroncamento e vice-versa, produzidas por alguns passageiros.

Essas avarias são originadas pelo impedimento do fecho das portas, que se movimentam automaticamente. Forçando-se esse dispositivo, colocando-se o pé nas portas ou sustendo-as com as mãos, produzem-se facilmente avarias.

No louvável e justo sentido de se pôr cobro a tais desmandos, que prejudicam a boa regularização do serviço, a C. P. fez recomendações aos revisores de bilhetes, a fim de autoar os prevaricadores.

Cumprindo as determinações superiores, o revisor de bilhetes, Francisco Bessa da Fonseca, advertiu um passageiro, que viajava pelo C.º 4962, do dia 21 do corrente, que não forçasse as portas.

Mas a observação não foi bem acolhida pelo passageiro prevaricante, que, irrespeitosamente, insultou o revisor do comboio.

Por motivo do passageiro ter incorrido em duas faltas, foi este convidado a comparecer, à chegada do comboio a Lisboa, ao sr. chefe da estação, para procedimento de levantamento de autos. Porém, o passageiro, apercebendo-se da gravidade da responsabilidade que lhe cabia, pretendeu pôr-se em fuga na estação de Campolide, o que foi impedido pelo revisor. Mas, sem motivo que o justificasse, o passageiro visado deu uma cabeçada no rosto do revisor.

Em seu auxílio ocorreu logo outro passageiro, que igualmente foi agredido. Ambos, feridos, tiveram que fazer o respectivo tratamento, enquanto o agressor era preso e levado para a esquadra.

Julgado sumariamente no Tribunal de Polícia, foi condenado em 26 dias de cadeia remíveis, que lhe servirá de exemplo, para que, no futuro, venha a ser mais comedido, respeitoso para quem cumpre os seus deveres profissionais.

Encorajadoras são, por que servem de exemplo, as medidas tomadas pela polícia na manutenção da ordem e da justiça, e como actuaram tão rapidamente.

Mais uma vez se justifica a necessidade premente da protecção aos revisores de bilhetes, para evitar que indivíduos exaltados os desrespeitem e molestem, quando no cumprimento dos seus deveres...

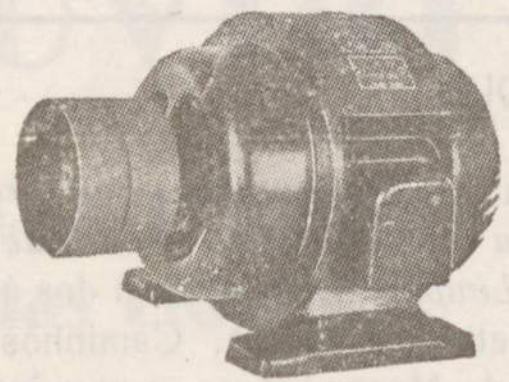
(De «O Debate»)

A aviadora Amélia Earhart

SAN MATEO (Califórnia), 29 de Maio — Desaparecida em 1937 quando andava a dar a volta ao Mundo a aviadora norte-americana Amélia Earhart teria sido executada por soldados japoneses, conforme declara uma possível testemunha ocular dos seus últimos momentos?

O «San Mateo Times» publica um relato do incidente contado por Josephine Blanco Akiyama, a qual reside actualmente nesta cidade e que afirma ter visto aterrar na ilha de Saipan um avião bimotor, cerca da data em que a aviadora foi dada como desaparecida — a 2 de Julho de 1937.

Josephine Akiyama, com 11 anos na altura, afirma ter visto a aviadora a uma distância de cerca de 30 metros, salientando que a memória lhe permite afirmar que se parecia bastante com fotografias vistas posteriormente.



MOTORES ELÉCTRICOS

ALTERNADORES

TRANSFORMADORES

DISJUNTORES

ARRANCADORES

MATERIAL ELÉCTRICO PARA

ALTA E BAIXA TENSÃO

Sociedade Luso Eléctrica, L.^{da}

11, Calçada do Marquês de Abrantes, 13

Telef. 668061/5 (5 linhas) LISBOA



ESCOLA ACADÉMICA

FUNDADA EM 1847

Agraciada com o Grau de Comendador
da Ordem de Instrução Pública

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

INTERNATO E EXTERNATO

SEXO MASCULINO

Cursos Diurnos e Nocturnos: Instrução Primária

— Cursos Liceal e Comercial — Ciclo Preparatório do Ensino Técnico — Admissão aos

— Institutos Comercial e Industrial —

POLICLÍNICA DA RUA DO OURO

Entrada: Rua do Carmo, 98, 2.º—Telef. 2 6519

Dr. Amaro de Almeida—Medicina, coração e pulmões—às 18 horas
Dr. Coelho de Castro—Cirurgia—Ossos e Articulações—às 18 horas
Dr. Miguel de Magalhães—Rins e vias urinárias—à 14 horas
Dr. Luis Malheiro—Pele e Sífilis—Consultas às 3.^{as} 5.^{as} e Sábados, das 14 às 16,30.

Dr. R. Loff—Doenças nervosas, electroterapia—às 14 horas
Dr. António Ferrão—Doenças dos olhos—às 14 horas
Dr. Vasconcelos Dias—Estômago, fígado, intestinos e doenças anorectais—às 15 horas

Dr. Afonso Simão—Garganta, nariz e ouvidos—às 16 horas
Dr. Casimiro Afonso—Doenças das senhoras e operações—às 15 horas
Dr. Gonçalves Coelho—Doenças das crianças—às 17,30 horas
Dr. Pinto Bastos—Boca e dentes, prótese—às 10 horas
Dr. Aleu Saldanha—Raio X—às 16 horas
Dr. Mário Jacquet—Fisioterapia—às 16 horas

ANÁLISES CLÍNICAS



AÇOS FINOS
Para todos os fins
STOCK PERMANENTE

UNIVERSAL

LISBOA

85 — Rua de S. Paulo — 87

Telefones 25072 e 366214

PORTO

31 — Rua de Ceuta — 33

Telefones 25045-46

CIMENTO
«TEJO»

FÁBRICA EM ALHANDRA



FÁBRICA COM CINCO LINHAS DE FÁBRICO
SENDO UMA DELAS DAS MAIS MODERNAS
DA EUROPA

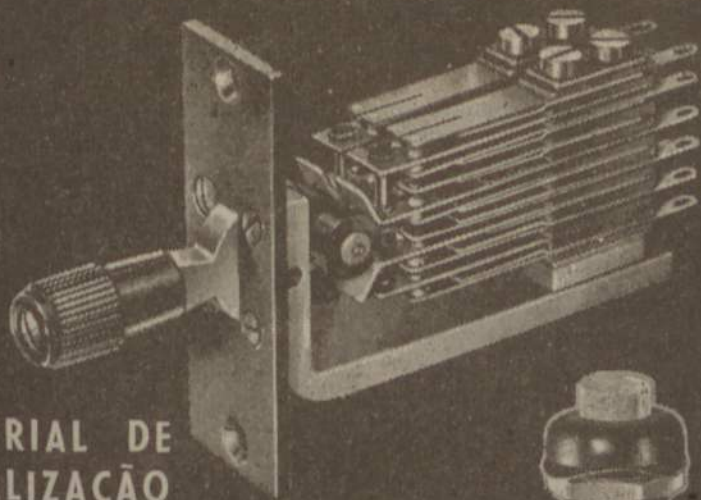
PARA OBRAS HIDRAULICAS E DE
RESPONSABILIDADE PREFERIR O

CIMENTO TEJO

COMPANHIA «CIMENTO TEJO»

Rua da Vitória, 88-2.º — Tel. 28953

LISBOA



MATERIAL DE
SINALIZAÇÃO

Representante:

SOMIL

Soc. Monumental Eléctrica, Lda.
R. dos Douradores, 192, 1.º — Telef. 366325
LISBOA

Caminho de Ferro de Benguela

1348 Km. através de Angola

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

BENGUELA, HUAMBO
BIÉ, MOXICO E LUNDA
CONGO BELGA E RODÉSIAS
MOÇAMBIQUE
UNIÃO SUL-AFRICANA

No Lobito: HOTEL TERMINUS (1.ª classe)



PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares
Decreto-Lei n.º 43 057

(Continuação)

Artigo 47.º

Os comboios que conduzirem mercadorias deverão seguir documentados:

- Com um manifesto do qual constem os números e as marcas do material ferroviário, os nomes dos expedidores e consignatários das mercadorias, a quantidade, qualidade, marcas e número e peso dos volumes, a designação genérica das mercadorias, seu valor, procedência e origem (Anexo E);
- Com o duplicado do despacho de saída;
- Com as declarações internacionais para as Alfândegas, dos modelos adoptados pela Convenção Internacional, para facilitar a passagem nas fronteiras das mercadorias transportadas por via férrea;
- Com uma relação da composição do material ferroviário.

O manifesto, feito em duplicado, será preenchido sem emendas nem rasuras e deverá ser assinado pelo representante da Administração ferroviária.

Quando o comboio não transportar mercadorias será apresentado um manifesto negativo.

O manifesto deverá ser sempre apresentado aos funcionários aduaneiros de saída para por eles ser visado e autenticado, ficando um dos exemplares em poder da respectiva Alfândega de saída, outro em poder do representante da Administração ferroviária, devendo os dois restantes acompanhar a mercadoria até à Alfândega de entrada do outro País juntamente com os documentos a que se referem as alíneas b), c) e d) do presente artigo. Um destes exemplares será devolvido à Alfândega de procedência depois de conferida a mercadoria e de nele se passar o respectivo recibo.

Artigo 48.º

Com o fim de facilitar à Administração ferroviária da estação de saída os meios de fazer as suas declarações, os serviços da Alfândega de um e outro País ficam autorizados a permitir-lhes que antes de fazerem essas declarações, examinem os volumes sob a sua vigilância.

Artigo 49.º

Nenhum comboio poderá sair da estação fronteiriça sem autorização da Alfândega e depois de esta ter procedido à conferência dos volumes por ele transportados com os documentos aduaneiros que lhes disserem respeito.

A aludida conferência far-se-á na presença de um representante da Administração ferroviária.

Artigo 50.º

Os comboios portugueses ou espanhóis, logo que cheguem à estação fronteiriça do outro País, ficarão debaixo da vigilância da Alfândega e só poderão estacionar nos lugares designados pelas respectivas autoridades aduaneiras.

O chefe do comboio apresentará imediatamente à Guarda Fiscal ou às Fuerzas del Resguardo, consoante os casos, para entrega imediata à Alfândega, tanto o manifesto como os

outros documentos a que se refere o artigo 47.º desta Convenção. A Alfândega examinará toda a carga transportada pelo comboio na presença de um representante da Administração ferroviária.

Artigo 51.º

As mercadorias transportadas e que tenham de ser descarregadas na Alfândega de entrada de um dos Países serão guardadas na estação do caminho de ferro, em locais especiais autorizados pela Alfândega.

Os ditos locais e as mercadorias nele armazenadas ficarão sob a vigilância e fiscalização da Alfândega.

O material ferroviário com mercadorias que tiver de permanecer estacionado não poderá ser deslocado, nem aberto, nem descarregado sem autorização da Alfândega, salvo caso de força maior devidamente justificado.

SECÇÃO II

Do trânsito

Artigo 52.º

O transporte internacional de mercadorias em trânsito por caminho de ferro poderá efectuar-se através dos território das Partes Contratantes, sem necessidade de transbordo nas Alfândegas da fronteira comum, desde que as Administrações ferroviárias se sujeitem às condições estabelecidas nesta Convenção ou nas Convenções Internacionais aprovadas por ambos os Países ou ainda na legislação própria de cada País, conforme os casos.

Artigo 53.º

A Alfândega do País onde é iniciada a expedição autenticará o manifesto previsto no artigo 47.º desta Convenção para o tráfego de importação (Anexo E), fazendo constar no próprio documento a circunstância de se tratar de uma «Expedição para trânsito» pelo outro País (Espanha ou Portugal, segundo os casos). O referido manifesto será feito em quadruplicado e ficará sujeito aos mesmos trâmites previstos no referido artigo 47.º

O manifesto de trânsito poderá ser substituído por documento ou documentos mencionados nas Convenções Internacionais aprovadas por ambas as Partes Contratantes.

As Alfândegas fronteiriças de entrada de cada um dos Países poderão, nos termos da sua própria legislação, abrir os volumes e reconhecer as mercadorias despachadas em regime de trânsito.

Artigo 54.º

As autoridades aduaneiras do País de entrada poderão aceitar os selos que nos vagões ou contentores tiverem sido colocados pelas autoridades aduaneiras do País de saída, sem prejuízo da faculdade que possui cada Alfândega de juntar os seus próprios selos.

Uma vez terminadas as operações de despacho de entrada na Alfândega fronteiriça, o trânsito das mercadorias através do território de cada País reger-se-á, para todos os efeitos, pela legislação do País por onde transitem ou pelas normas estabelecidas nas Convenções Internacionais que esse País tiver aprovado.

Artigo 55.º

O trânsito de mercadorias portuguesas e espanholas será em ambos os Países isento de direitos aduaneiros.

Artigo 56.º

As Direcções-Gerais das Alfândegas de ambos os Países diligenciarão uniformizar as suas legislações internas, no sentido de conceder as maiores facilidades ao trânsito internacional de mercadorias por caminho de ferro através dos seus territórios e que proceda ou se destine aos territórios do outro País.

Enquanto as duas Partes Contratantes não tiverem apro-

vado as Convenções Internacionais sobre esta matéria, as autoridades de um e outro País comprometem-se a conceder as máximas facilidades permitidas pela sua própria legislação com o fim de acelerar o desembarço das composições ferroviárias e das mercadorias nelas embarcadas que circulem pelos seus territórios em regime de trânsito nas condições estabelecidas no corpo deste artigo.

SECÇÃO III
Da revisão de bagagens
SUBSECÇÃO I

Nas Alfândegas das estações ferroviárias
fronteiriças em geral

Artigo 57.º

A revisão de bagagem far-se-á nas Alfândegas das estações ferroviárias fronteiriças todos os dias, quer de dia, quer de noite, a não ser que se trate de comboios internacionais, de composição intercomunicável ou de carruagens directas, em que o desembarço aduaneiro dessas bagagens será efectuado, sempre que possível, nos mesmos comboios.

Artigo 58.º

Os passageiros que utilizarem o caminho de ferro beneficiarão das isenções e facilidades aduaneiras que pela legislação de cada um dos Países ou por esta Convenção ou pelas Convenções de cada um dos Países tiver aprovado forem concedidas aos passageiros que atravessarem a fronteira em outros meios de transporte.

Artigo 59.º

Os serviços das Alfândegas adoptarão todas as providências necessárias para não reter os comboios quando surgirem dificuldades ou reclamações que apenas digam respeito a pequeno número de passageiros desses comboios.

Artigo 60.º

A revisão dos volumes de bagagens despachados pelo caminho de ferro pode ser realizada nas Alfândegas sem a presença dos passageiros, desde que os agentes aduaneiros ou representantes legais das Administrações ferroviárias apresentem as chaves desses volumes.

Artigo 61.º

A fim de evitar a abertura dos volumes, os passageiros que transitem por qualquer dos dois Países terão a faculdade de fazer selar ou precintar as suas bagagens à entrada do País por onde se verifique o trânsito e despachá-las para o seu destino depois de cumpridas as formalidades prescritas nos regulamentos de cada País.

Artigo 62.º

Os comboios de passageiros que transportarem bagagens despachadas e mercadorias terão de apresentar, além do manifesto relativo a essas bagagens, um outro para as mercadorias.

SUBSECÇÃO II

Nos comboios internacionais em marcha

Artigo 63.º

As autoridades competentes de cada País poderão autorizar que o desembarço aduaneiro dos passageiros e das suas bagagens nos comboios internacionais de reconhecida importância se efectue durante a marcha do comboio pelos serviços aduaneiros de ambos os Países, nos termos e nas condições indicadas nos restantes artigos desta secção.

A vigilância fiscal destes comboios compete aos funcionários das Alfândegas e agentes de fiscalização do País por onde o comboio circular.

Artigo 64.º

Os funcionários aduaneiros encarregados da revisão de saída deverão, na medida do possível, realizar o desembarço aduaneiro dos passageiros e das respectivas bagagens antes de o comboio chegar à fronteira.

Em caso de necessidade, poderão prosseguir nessa revisão no território do outro País e assim continuar a dar cumprimento às formalidades exigidas pela respectiva legislação.

Artigo 65.º

Todas as formalidades se efectuarão no interior das carruagens, pela seguinte ordem:

- Fiscalização policial do País de saída;
- Verificação aduaneira e outras fiscalizações do País de saída;

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

**NOS ELÉCTRICOS
E AUTOCARROS**

todos os anúncios
são óptimos

Custam pouco
e toda a gente os lê

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

- c) Fiscalização policial do País de entrada;
- d) Verificação aduaneira e outras fiscalizações do País de entrada.

As formalidades a cumprir pelas autoridades do País de entrada só poderão efectuar-se na parte do comboio já desembarçada pelas autoridades do País de saída e estas já não poderão intervir na parte do comboio que tiver sido desembarçada.

As bagagens despachadas por caminho de ferro não poderão ser desembarçadas em viagem.

Artigo 66.º

Até terminar a revisão de saída, seja qual for o lugar em que o comboio se encontre, as autoridades aduaneiras encarregadas da revisão de saída, ou os agentes de fiscalização, poderão aplicar integralmente as leis e os regulamentos do seu País, entendendo-se, por isso, que os referidos funcionários têm competência para proceder de forma análoga à prevista no artigo 29.º desta Convenção.

Artigo 67.º

As autoridades incumbidas da vigilância do comboio deverão prestar assistência e colaboração às autoridades do outro País, tanto no que se refere às medidas tendentes a prevenir como a investigar as infracções às disposições legais e regulamentares que tenham por missão aplicar.

Artigo 68.º

Os funcionários de ambos os Países e os agentes de fiscalização em serviço nos comboios internacionais, sempre que se apresentem devidamente uniformizados, beneficiarão da protecção e dos privilégios que as leis nacionais concederem aos seus próprios agentes.

Artigo 69.º

Os funcionários das Alfândegas de ambos os Países encarregados nos referidos comboios de dirigirem a revisão das bagagens, comunicarão mutuamente, e sem formalidades especiais, as informações que interessem ao serviço.

Artigo 70.º

No caso de os comboios internacionais transportarem passageiros que utilizam esses comboios apenas nos percursos nacionais, as Administrações ferroviárias portuguesas e espanholas deverão estabelecer o serviço de modo a separar nitidamente estes passageiros dos restantes, com o fim de facilitar e acelerar as formalidades aduaneiras a que estão sujeitas as bagagens e os passageiros que se destinem ou procedam do estrangeiro.

SUBSECÇÃO III

Nas Alfândegas das estações ferroviárias fronteiriças com serviços simultâneos

Artigo 71.º

O desembarço aduaneiro dos passageiros e das suas bagagens nas estações ferroviárias portuguesas de Valença do Minho, Vilar Formoso e Elvas e nas suas correspondentes espanholas de Tuy, Fuentes de Oñoro e Badajoz poderá ser efectuado nas Alfândegas de entrada pelos serviços aduaneiros de ambos os Países, nas condições previstas nos artigos 27.º a 35.º desta Convenção, sempre que as Direcções-Gerais das Alfândegas de ambos os Países o entendam e as circunstâncias de serviço o aconselhem.

Artigo 72.º

A zona correspondente, em cada uma das Alfândegas, aos serviços aduaneiros do outro País compreenderá:

- a) Um determinado sector da estação e das suas instalações;
- b) Os comboios internacionais de passageiros, as porções de cais que dão acesso a esses comboios e as secções de via sobre a qual eles estacionem;
- c) Os comboios de passageiros no percurso entre a estação e a fronteira do País limítrofe.

Aa Direcções-Gerais das Alfândegas de ambos os Países estabelecerão, de comum acordo, não só o limite dessas zonas, como também a forma de regular as questões relativas ao seu funcionamento ou quaisquer outras necessárias para salvarguardar os interesses de ambos os Países.

Artigo 73.º

Os locais necessários para a execução dos serviços portugueses nas estações espanholas referidas no artigo 71.º ou para os serviços espanhóis nas estações portuguesas serão postos gratuitamente à disposição desses serviços pelas respectivas Administrações ferroviárias, que se encarregarão de fornecer, nas mesmas condições para os locais reservados aos serviços de cada um dos países, iluminação, aquecimento e ligações telefónicas, mediante acordo entre a Alfândega do País e a respectiva Administração ferroviária.

Se o desembarço aduaneiro dos passageiros e das suas bagagens for efectuado no interior dos respectivos comboios internacionais durante o seu estacionamento, os passageiros deverão permanecer nas carruagens enquanto durar a visita aduaneira.

Artigo 74.º

As Administrações ferroviárias devem tomar as disposições necessárias para que os passageiros e as bagagens submetidos às formalidades aduaneiras não possam sair das estações ferroviárias senão pelas passagens para esse efeito designadas.

Artigo 75.º

As linhas telefónicas necessárias ao funcionamento dos serviços oficiais de um País poderão ser prolongadas sobre o território do outro com o fim de permitir comunicações telefónicas directas entre as Alfândegas.

Artigo 76.º

Os Governos de ambas as Partes Contratantes poderão, por simples troca de notas diplomáticas, tornar estas normas extensivas a outras estações ferroviárias fronteiriças, desde que o movimento de passageiros o justifique e as condições existentes em cada uma das Alfândegas o permitam. Poderão de igual modo introduzir-lhes as modificações que a experiência aconselhar.

**CAPÍTULO IV
Do tráfego pelos rios limítrofes
SECÇÃO I
De importação e exportação**

Artigo 77.º

Considera-se «tráfego fluvial», para os efeitos desta Convenção, o transporte de mercadorias em embarcações pelos rios Minho, Douro, Tejo e Guadiana, na parte navegável que constitua limite de Portugal e Espanha, de uma para outra margem, ou de um para outro ponto da mesma margem, ou de bordo de navios para terra ou vice-versa.

Artigo 78.º

Podem empregar-se no comércio fluvial as embarcações de propriedade portuguesa ou espanhola, sob as seguintes condições:

- 1.ª Terem, pelo menos, 2m³ de capacidade;
 - 2.ª Serem registadas para tráfego local e tripuladas por pessoas devidamente autorizadas;
 - 3.ª Terem licença para se empregarem no comércio, passada pela Alfândega do País a que pertencer o proprietário.
- A passagem das licenças a que se refere a condição 3.ª é da competência das seguintes Alfândegas:
- Caminha e Camposancos, para o rio Minho;
 - Barca de Alva e Fregeneda, para o Douro;
 - Vila Real de Santo António e Ayamonte, para o Guadiana.

(Continua)



End. Telag. EUROPEA
TELEPHONE: 2 0911

COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

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

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

Hotel Francfort

SANTA JUSTA



EXCELENTE E ABUNDANTE
SERVIÇO DE MESA



HOTEL DE 2.^a CLASSE
SITUADO NO CENTRO DA CIDADE

O preferido pelos africanistas



Telefones: 30747 — 30748 — 30749 — 30776
Telegramas: HOTFORT

Rua de Santa Justa, 70 — LISBOA



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

CONDE BARÃO, LDA.

AVENIDA 24 DE JULHO, 62 — LISBOA

S I D E L O R

UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE
METZ - PARIS

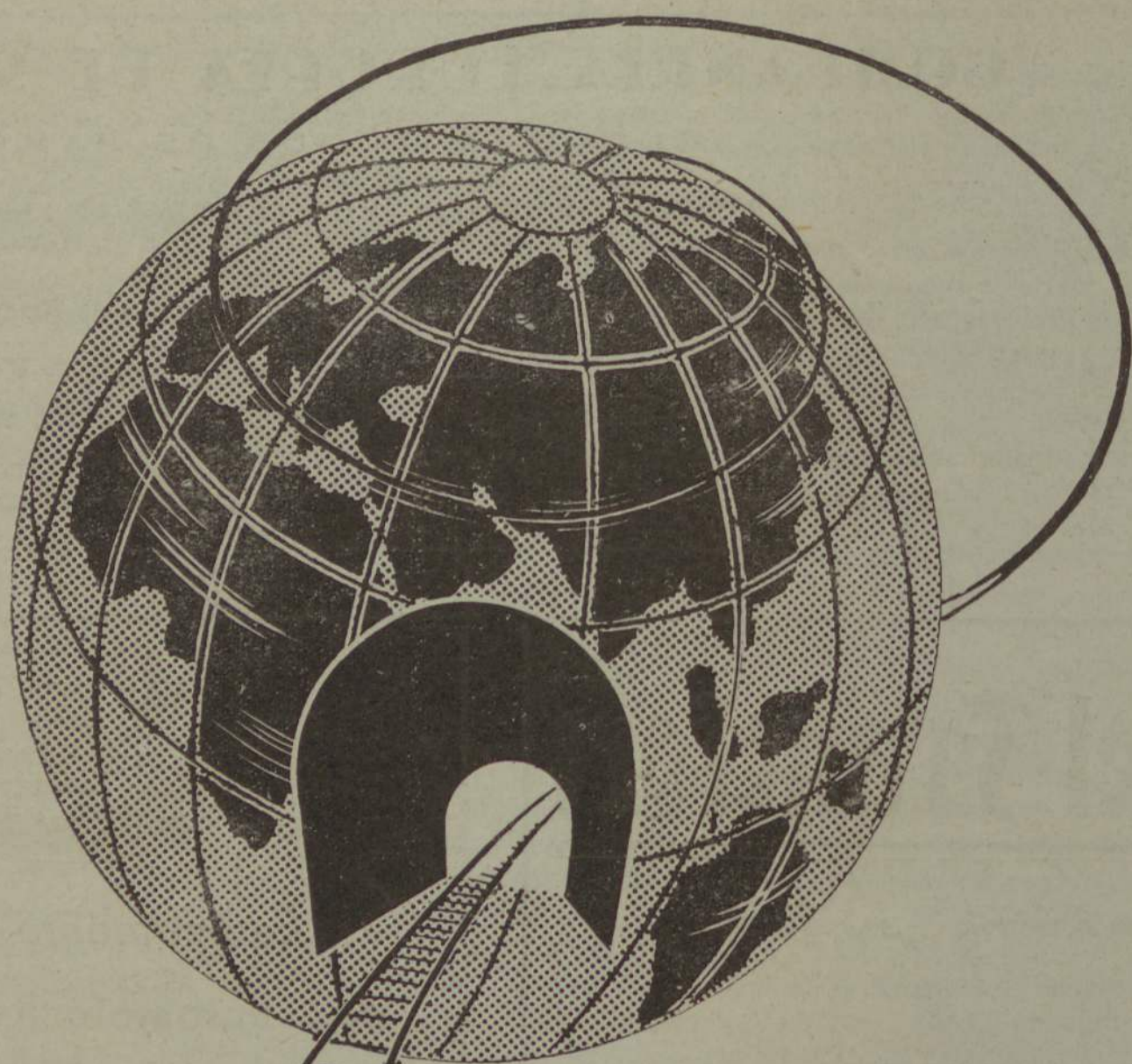
GRANDES PRODUTORES DE CARRIS PESADOS, TRAVESSAS E OUTRO MATERIAL DE VIA
ORGANIZAÇÃO DE VENDAS PARA EXPORTAÇÃO

96, Rue Amelot — Paris

Representantes em Portugal Continental e Ultramarino

NOGUEIRA LIMITADA

107, R. dos Douradores — LISBOA



**O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA**

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE