

6.º do 77.º Ano

Lisboa, 1 de Junho de 1964

Número 1835

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
Navegação e Aviação / Minas / Obras Públicas / Agricultura
Engenharia / Indústria

C A M I N H O S D E F E R R O

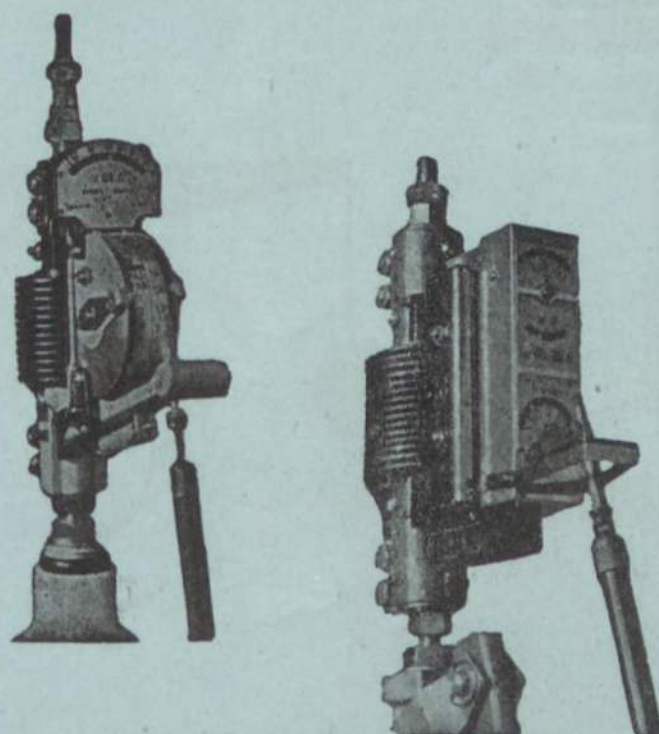
REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua da Horta Seca, 7, 1.º

Telefone P B X 320158 — LISBOA



RELÉS



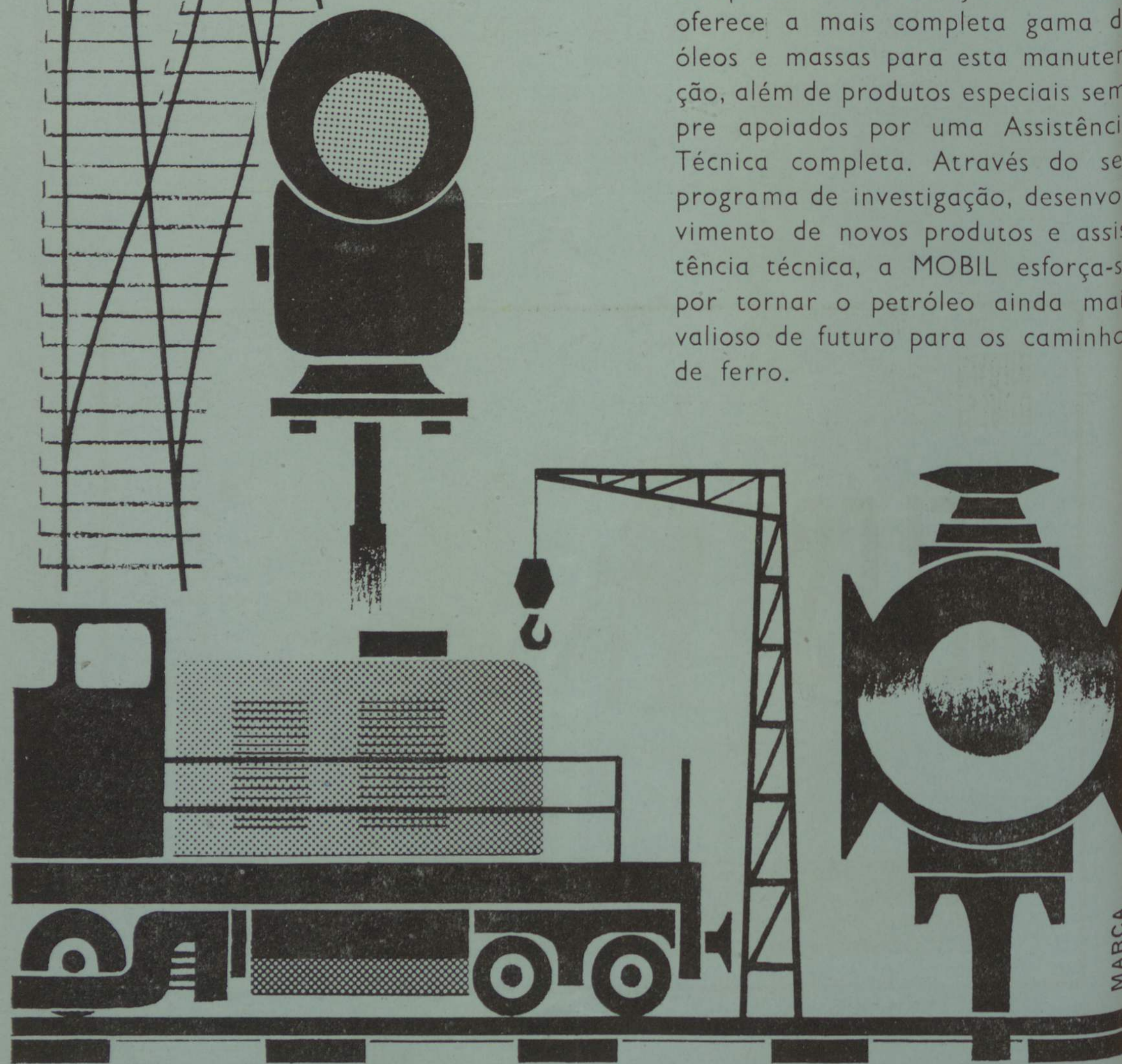
para protecção
contra curto-cir-
cuito e sobrecarga
de alternadores,
transformadores,
cabos, etc.

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

O PETRÓLEO TORNOU-SE VITAL PARA OS CAMINHOS DE FERRO



Compactadores, guindastes, guinchos, tractores, máquinas para substituir travessas e pulverizadores de via fazem parte da larga gama de veículos necessários aos caminhos de ferro para manterem a segurança das vias. À lubrificação especial necessária para este equipamento acresce a do material rolante Diesel e outro, a prever num programa completo de manutenção. A MOBIL oferece a mais completa gama de óleos e massas para esta manutenção, além de produtos especiais sempre apoiados por uma Assistência Técnica completa. Através do seu programa de investigação, desenvolvimento de novos produtos e assistência técnica, a MOBIL esforça-se por tornar o petróleo ainda mais valioso de futuro para os caminhos de ferro.



Mobil Oil Portuguesa

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Directora-gerente e Editora: FERNANDA D'ORNELLAS

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P B X 32 01 58 — Direcção: 32 75 20

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

Premiada nas Exposições: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 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.º LUÍS DA COSTA

1835

1-JUNHO-1964

ANO LXXVII

Assinaturas:

Portugal e Brasil 30\$00 (semestre)

Ultramar 80\$00 (ano)

Espanha 150 pesetas (ano)

Estrangeiro £ 1.5.0

Número avulso 5\$00

Números Extraordinários 10\$00

REVISTA QUINZENAL

A GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

CONSELHO DIRECTIVO:

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

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



S U M Á R I O

Exploração em comum do Material Ferroviário de Mercadorias — Convenção «Europ», pelo Eng.º <i>LUÍS DA COSTA</i>	115
Terras da nossa terra — Meda, pelo Eng.º <i>ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO</i>	117
Notícias de Lourenço Marques	119
Imprensa.	120
O Túnel sob a Mancha	121
Perigo dos vagões muito pesados	122
Dois minutos de Viagem, por <i>JORGE RAMOS</i>	123
Publicações recebidas.	124
O Caminho de Ferro de Benguela e o 61.º aniversário da sua fundação	125
Parte Oficial	126



Exploração em comum

do Material Ferroviário de Mercadorias

Convenção «Europ»

Pelo Eng.º LUÍS DA COSTA

FOI em 2 de Março de 1953 que se assinou a Convenção «EUROP», entrada em vigor em 15 deste mesmo mês e ano. A esta Convenção aderiram 10 Administrações Ferroviárias de diversos países da Europa: a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses; os Caminhos de Ferro Federais Alemães; a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Belgas; os Caminhos de Ferro italianos do Estado; os Caminhos de Ferro Federais suíços; os Caminhos de Ferro holandeses; os Caminhos de Ferro Federais Austríacos; a Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro luxemburgueses; os Caminhos de Ferro do Sarre e os Caminhos de Ferro do Estado dinamarquês; a ela também foi dado o nome de «pool» Europ.

Esta Convenção teve a finalidade de explorar em comum os 165 000 vagões que constituíam os efectivos daqueles caminhos de ferro integrados no «pool», a fim de obter um aumento de produtividade deste material, e evitar no máximo os percursos em vazio, circulando nesses países como se, entre eles, para efeitos de exploração ferroviária, não existissem fronteiras, isto é, como de uma única Administração se tratasse e como se tratasse também de um único país.

Todos nós podemos avaliar o aproveitamento do material circulante que do sistema resulta.

Podemos, até, afirmar que a criação deste «pool» foi uma das maiores realizações na exploração ferroviária que, nos últimos anos, se tem conseguido na Europa.

Antes da existência desta Convenção, os vagões eram explorados, no serviço internacional, ao abrigo do Regulamento Internacional de Vagões, vulgarmente conhecido pelas iniciais R. I. V.

Ao fim de um ano da entrada em vigor do novo sistema, fixado pela Convenção «Europ», as 10 Administrações ferroviárias participantes resolveram fazer o balanço dos resultados obtidos; as conclusões foram surpreendentes.

Para isso, as Administrações ferroviárias interessadas efectuaram, de 13 a 26 de Fevereiro de 1954, uma sondagem sobre os percursos em carga e os percursos em vazio dos seus vagões e os resultados foram apreciados comparando o tráfego tal como foi assegurado — através do tráfego misto - R. I. V. — e o tráfego tal como seria assegurado apenas através do regime R. I. V.

Desta comparação resultou que, durante os 15 dias em que se efectuou a sondagem, se verificou que o conjunto do tráfego internacional entre as 10 Administrações pertencentes à Convenção foi assegurado por 50 % dos vagões fechados inscritos no «pool» Europ e 60 % de vagões abertos, também pertencentes ao mesmo «pool», e ainda que, apesar de certas anomalias momentâneas da exploração, se verificou, no conjunto da mesma, uma economia de 2,5 milhões de vagões-quilómetros fechados vazios e de 2,1 milhões de vagões-quilómetros abertos também vazios.

Em relação aos percursos em vazio, que teriam sido efectuados no regime R. I. V. integral, verificou-se uma economia de 27 % de percursos em vazio para os vagões fechados e uma economia de 11 % de percursos em vazio para os vagões abertos.

Em relação ao regime R. I. V. integral, observaram-se as seguintes melhorias nas percentagens entre os percursos em vazio e os percursos em carga:

- diferença das percentagens respeitantes aos vagões fechados 10 %
- diferença das percentagens respeitantes aos vagões abertos 7 %

Estes resultados fazem ressaltar, além de um emprego intensivo dos vagões da Comunidade no tráfego internacional, apesar da reduzida proporção do parque «Europ», em relação ao parque total, uma melhoria importante na utilização do material.

Este estudo incidiu apenas sobre a redução dos percursos em vazio; convém ainda destacar que as

economias assim determinadas constituem somente uma parte das vantagens resultantes da constituição do «pool» Europ. Além destas, outras poderemos considerar, tais como a redução das despesas de conservação como consequência da diminuição dos percursos e sobretudo a redução do parque de harmonia com as necessidades do tráfego e ainda a diminuição das compras de material.

Quando da assinatura da Convenção Europ ficou decidido que, após um ano da sua aplicação, ela seria revista. Assim foi feito e assentou-se em que:

- o «statuo quo» seria mantido até 31 de Dezembro de 1957 a fim de que as medidas de transição, previstas nos textos, surtissem o seu efeito a favor das Administrações importadoras, para poderem adaptar, ao novo regime, a sua política de compras de material;
- a partir de 1 de Janeiro de 1958, as importâncias pagas pelas Administrações, pela utilização de material excedendo as disponibilidades dos seus parques, seriam avaliadas, à base dos preços do custo efectivo;
- medidas análogas seriam tomadas nas importâncias a pagar ao abrigo do R. I. V., a fim de fazer desaparecer as discordâncias entre os dois regimes, R. I. V. e EUROP;
- as tolerâncias concedidas, para os vagões excedentes, seriam reduzidas ao mínimo a partir de 1958.

Esta revisão da Convenção entrou em vigor em Outubro de 1955.

O parque de vagões vai ganhando cada vez maior consistência pois aos 16 500 à data da assinatura da Convenção já se juntaram mais 150 fechados e 200 abertos pertencentes aos caminhos de ferro do Luxemburgo, 400 vagões fechados pertencentes aos caminhos de ferro do Estado sueco e 5 000 abertos, pertença dos caminhos de ferro federais alemães.

Isto demonstra, sobremaneira, o interesse que

representa para as Administrações ferroviárias o regime de exploração através do «pool» Europ.

Não foi sem dificuldades que esta exploração em comum foi singrando. Um dos escolhos a vencer foi o de certas dificuldades que apareceram, provocadas pelo regime aduaneiro que era aplicado à troca de vagões, dum país para outro, e às peças de substituição.

Felizmente, a solução foi encontrada, ficando a importação e a exportação de vagões afectos ao «pool» Europ, isentos de qualquer formalidade tendo a sua livre utilização sido autorizada, tanto em serviço interno como internacional, com a condição de que esses vagões sejam submetidos, no país da Sociedade sua proprietária, ao pagamento definitivo dos direitos exigidos, quer a título de importação, quer a título de taxas internas.

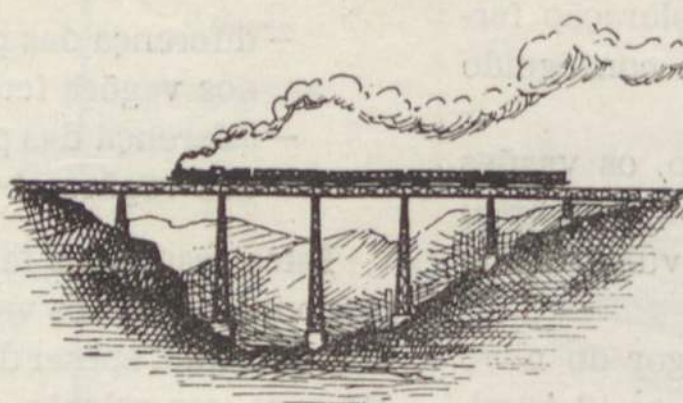
Quanto às peças de substituição, foi autorizada, a coberto de um boletim de acompanhamento especial indicativo de que se tratava de peças destinadas à reparação dos vagões Europ da rede do país de expedição e a coberto ainda dum selo alfandegário do país de importação.

Outra dificuldade, e esta muito grande, foi a provocada pela atitude de certas Administrações do Estado, dos Telefones, que queriam receber, em virtude de serem monopolistas, importâncias muito elevadas pelas comunicações exigidas pelo bom funcionamento do «pool», embora essas comunicações fossem feitas através das redes telefónicas pertencentes às empresas ferroviárias e nelas situadas.

Para resolver esta enorme dificuldade foram entabuladas negociações que, creio, já devem ter chegado a uma solução, em que se previa, a fim dos serviços telefónicos manterem a sua posição de monopolistas, um pagamento simbólico.

Por este pequeno relato se vê a importância enorme desta ideia genial que foi a da exploração em comum do material ferroviário de mercadorias.

Nós, como é evidente, nem a Espanha, poderemos vir a fazer parte desse «pool», e é pena, em virtude da bitola da via ser diferente da do resto da Europa.



TERRAS DA NOSSA TERRA

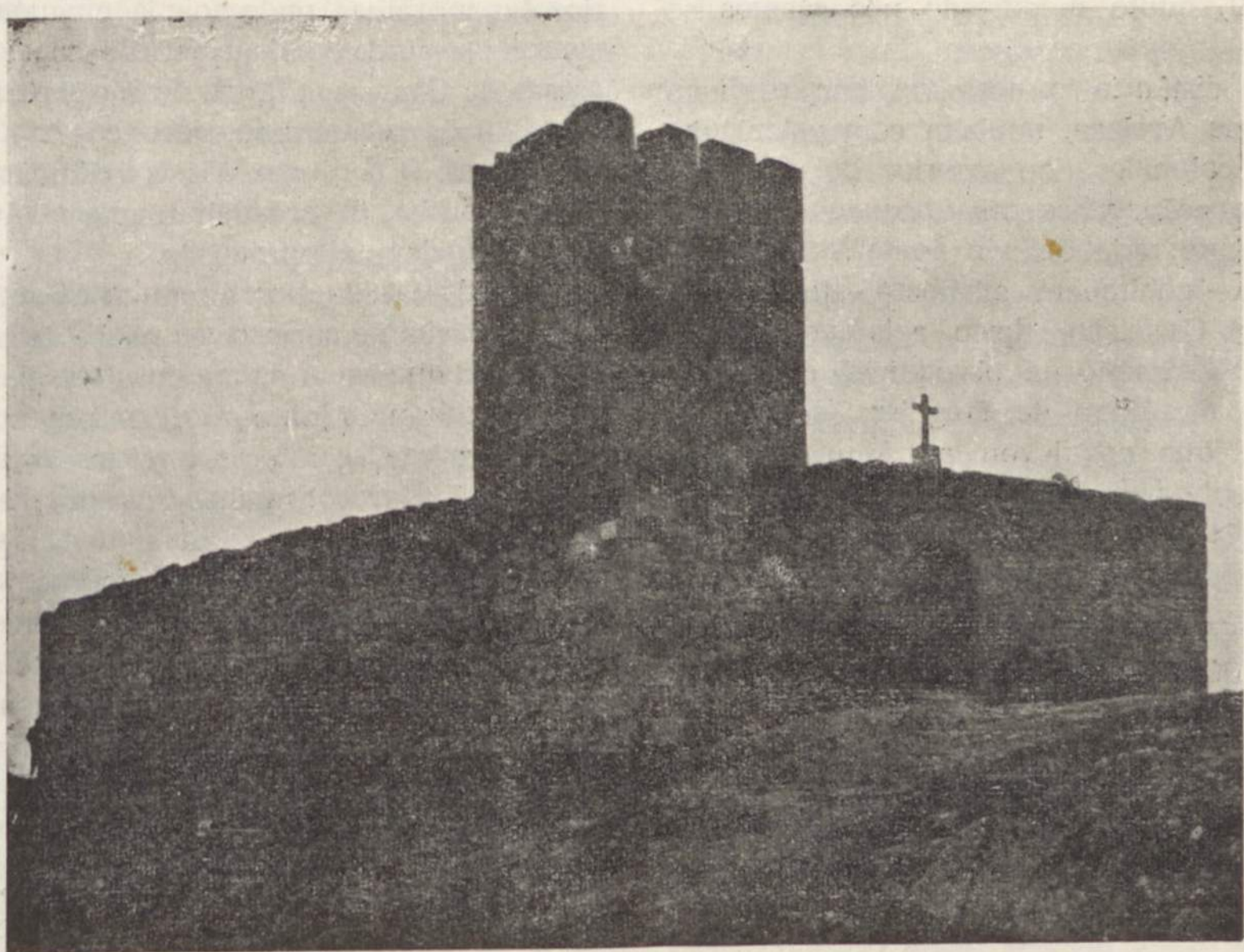
Meda

Um artigo do Eng.º ANTÓNIO SIMÕES DO ROSÁRIO

NA vasta região compreendida entre os vales do Mondego e do Douro, situa-se o concelho de Meda, ainda integrado no Distrito da Guarda e na Província da Beira Alta. Como toda essa vasta parcela do território metropolitano, não dispõe a Meda, ainda hoje, de boas vias de comunicação, nem com o resto do País, nem mesmo com as demais povoações do próprio concelho.

A principal via de penetração na região é a estrada nacional n.º 102, que constitui mesmo a melhor ligação entre as Províncias da Beira Alta e de Trás-os-Montes e Alto Douro. Essa estrada atravessa o concelho da Meda numa direcção quase Norte-Sul, mas não passa na sua sede, servida por um ramal de 7 km, que dela se destaca para oeste.

A vila de Meda é uma pequena povoação, a que



Curioso aspecto da atalaia medieval de Longroiva, no concelho de Meda

Nenhuma das linhas da nossa pouco densa rede ferroviária passa em qualquer localidade do concelho de Meda. Servem-no, contudo, as duas linhas férreas da Beira Alta e do Douro, a primeira, pelas estações de Celorico da Beira e de Vila Franca das Naves e a segunda, pelas estações do Pinhão e de Freixo de Numão.

a recente abertura de uma larga avenida central veio dar um aspecto muito airoso. Coroa-a o Monte do Castelo, onde outrora se erguia a fortaleza de que o topónimo é o único vestígio; a torre do relógio aí existente é moderna, embora certos autores, incluindo alguns de responsabilidade como o ilustre General João de Almeida, a considerem como resto da torre

de menagem da desaparecida fortificação. Trepando ao Alto do Monte, goza-se um belo panorama sobre toda a vila e região adjacente.

Descendo, prende a atenção o velho pelourinho, de incompleta gaiola de colunelos, a que faltam estes e a parte superior; segundo nos informou o actual Presidente da Câmara é sua intenção reintegrar esse venerando símbolo da autonomia municipal de Meda na sua antiga feição, reconstruindo-lhe as partes que ora lhe faltam, valendo-se de descrições tradicionais.

Próximo, fica a Igreja Matriz, templo de valor pelos seus altares de boa talha dourada e pelos caixotões pintados que ornarn o tecto da capela-mor; e um pouco mais abaixo, junto à aludida artéria, os Paços do Concelho, bem instalados em antigo Palácio.

Compreende o concelho de Meda ainda mais uma quinzena de freguesias, das quais apenas cinco apresentam nítido interesse para o visitante. Quatro dessas ficam a curta distância da sede e podem-se visitar comodamente com base nesta; a outra, Ranhados, demora a maior distância e tem mais conveniente acesso pelo lado de Penedono. Nesta última, interessa apontar o seu pelourinho e a Igreja matriz, templo do século XIII, muito modificado nos séculos seguintes.

A escassa distância e acessível por medíocre estrada, situa-se Aveloso, também com pelourinho, de gaiola de colunelos; no exterior de uma casa rústica da povoação, vê-se uma pequena carranca, «O Aveloso», que teria dado o nome à antiga vila.

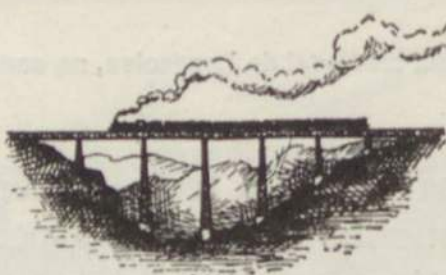
Na estrada—igualmente medíocre—que leva a Trancoso, fica Casteirão, típico aglomerado rural desta região. Visitámo-lo na obsequiosa companhia do Presidente da Junta de Freguesia, sr. António João Ribeiro, que nos levou ao Monte do Castelo, onde subsistem vaguíssimos vestígios da derruída fortificação e do qual, como da elevação homónima de Meda, se disfruta magnífico panorama. Na povoação, merecem menção o pelourinho, a antiga casa da Câmara e a igreja matriz, com os seus altares de talha e a sua capela-mor, de tecto em caixotões pintados.

Próxima da E. N. 102, fica Longroiva, com a sua curiosa atalaia medieval, a que pertencia também a antiga torre da igreja paroquial, que ruiu, há anos, tendo sido substituída pela que actualmente se vê e que, portanto, é moderna. Próximo, o pelourinho, também de recente reconstrução.

Igualmente a curta distância da mesma estrada, ergue-se, ainda com certo cunho de nobreza, a antiga vila de Marialva, sem dúvida a mais interessante povoação de todo o concelho. Um dia em que o turismo no nosso País se desenvolva, como muito bem os Poderes Públicos se esforçam por conseguir, Marialva entrará nos roteiros internacionais. Embora muito carecida de obras de conservação e de restauro, a curiosíssima vila conserva muito do seu carácter e merece amplamente a visita de quantos se interessam pelos nossos valores artísticos e arqueológicos.

Tivemos no sr. Celestino Reboredo um amável e obsequioso cicerone. Conduziu-nos ao castelo, hoje inteiramente abandonado mas, apesar disso, ainda bem conservado. Dele se abrange amplíssimo horizonte e, no seu castelejo, convenientemente adaptado, bem se poderia instalar um pequeno museu. No interior das muralhas, onde hoje já ninguém habita, encontram-se ainda o pelourinho, de gaiola de colunelos, a casa da Câmara, a igreja de São Pedro, com altares de talha de madeira de cedro, e a capela do Senhor dos Passos. O conjunto destas relíquias, dentro dos velhos muros, é verdadeiramente notável e deveria ser adequadamente protegido.

Fora do castelo, porém, muito há ainda que entretenha o visitante curioso: os restos de calçada antiga à romana que saem de algumas das portas da fortificação, passando junto a numerosas fontes romanas, de mergulho; as interessantes casas da povoação, com janelas artisticamente lavradas; e ainda, entre muitas outras velharias, uma notável lagariça, cavada na rocha, para utilização comum. Mas Marialva prende principalmente pelo seu pitoresco conjunto, certamente digno de ser mais conhecido e estimado, o que esperamos venha a ser brevemente compreendido pelas autoridades responsáveis.



Notícias de Lourenço Marques

No dia 20 de Janeiro de 1964 foi aberta à exploração o troço ferroviário de Goba à fronteira da Suazilândia, e daqui até cerca de 90 quilómetros em território daquele país, no troço que já se encontra concluído. O tráfego faz-se deste modo desde Sipofaneni no Usutu Grande até Lourenço Marques. Terminada esta primeira fase — informa-nos o «Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique» — prosseguirão os trabalhos de construção da linha que atingirá Ngnwenya (Bomwu Ridge) a qual, como se espera, deverá estar concluída até ao fim do ano corrente.

A exploração deste caminho de ferro será confiada aos Caminhos de Ferro de Moçambique, logo que seja assinada a Convenção do contrato de trabalho com as autoridades inglesas.

— Promovida pela Sociedade de Estudos, o sr. Eng. Vaz Pinto, Secretário Provincial de Moçambique, proferiu num dos salões da Câmara Municipal de Lourenço Marques uma conferência que obedeceu ao tema «Algumas realizações no Campo da Engenharia durante o ano de 1963».

Entre os assistentes viam-se os srs. Almirante Sarmiento Rodrigues, Governador-Geral da Província; Capitão Serpa Rosa, Secretário-geral; Vaz Spencer, Governador do Distrito de Lourenço Marques; Doutor Veiga Simão, Reitor dos Estudos Gerais; Coronel Pinto Cardoso, Presidente da Câmara Municipal; e ainda os srs. dr. Santos Garcia, Eng. Matos Viegas, Pedroso de Lima, Eng. Mário Pignateli e outras individualidades.

A apresentação do distinto conferencista foi feita pelo sr. Eng. Pedro Romano. Grandes mapas colocados nas paredes ilustraram a conferência, que foi ouvida com bastante interesse pela numerosa assistência.

A conferência constituiu um panorama vasto dos problemas que abrangem todos os sectores da Província: comunicações, portos, aeroportos, caminhos de ferro, pontes, aviação particular e oficial, camionagem automóvel, aproveitamentos hidroeléctricos e agrícolas, etc.

— O sr. J. H. Allen, que vai deixar de exercer as funções de Director-geral dos Caminhos de Ferro da Rodésia, visitou Lourenço Marques, acompanhado de sua esposa, nos primeiros dias de Janeiro, não para tratar, como habitualmente, de assuntos de interesse ferroviário, mas para testemunhar, pessoalmente, aos ferroviários de Moçambique o seu apreço pela magnífica colaboração que lhe prestaram na resolução de problemas ferroviários.

O sr. J. H. Allen, que viajou de comboio, como

bom ferroviário que é, foi recebido na estação central dos Caminhos de Ferro pelos srs. Engs. Brazão de Freitas, F. Pinto Teixeira, Duque Martinho, Amândio Fernando Camilo Teixeira, Sousa Dias, Firmino Borges e Victor Ramalho.

No Hotel Polana foi-lhe oferecido um almoço em que estiveram presentes os membros do Conselho de Administração dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique, o Inspector Provincial, Director e Subdirector, funcionários superiores e muitas senhoras.

O sr. Eng. Brazão de Freitas, ilustre Director dos C. F. M., agradeceu em nome da Administração e dos Ferroviários de Moçambique a acção notável e inesquecível do sr. Allen no sentido de manter as mais perfeitas e amistosas relações, que bastante contribuíram para os bons resultados obtidos pelas suas Administrações.

Passamos a transcrever, integralmente, do «Boletim dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique», o discurso que o sr. Eng. Brazão de Freitas proferiu nesse almoço:

«Desde há séculos que as diferentes profissões se reúnem em agrupamentos de indivíduos ligados mais ou menos por sentimentos iguais e com um código de conduta própria. O aparecimento dos caminhos de Ferro veio exigir um intensivo trabalho de equipa em que muitos dos seus componentes partilhavam os mesmos riscos, e a ideia do grupo tornou-se tão intensa que cedo se transformou num sentimento de família. Portanto, não consideramos o Senhor e a Senhora Allen simples visitantes, mas sim pessoas da nossa família que quiseram ter a amabilidade de vir até nós antes de abandonarem o serviço activo para gozarem o descanso a que lhes dão direito os 40 anos consecutivos de trabalho ao serviço dos Caminhos de Ferro. E não foram evidentemente anos fáceis nem um período isento de canseiras porque os lugares que o sr. Allen ocupou, quer no ramo comercial, quer no nível de gerência até chegar a Director, por mérito próprio, esses lugares, como já nos dizendo, são extremamente extenuantes exigindo toda a energia e toda a inteligência aos que ali chegam.

Isso torna-se ainda mais pronunciado nesta parte do Mundo onde o desenvolvimento destes últimos 20 anos se vem operando a ritmo acelerado, criando aos Caminhos de Ferro problemas difíceis e urgentes relativos a material circulante, tracção, vias mais pesadas, novos melhoramentos técnicos, pessoal especializado, etc., etc..

Além disso poderei acreditar que a inquietação

política em certas partes da Africa, com as consequências repercussões em todos os ramos da vida não contribuem para facilitar aos directores a solução dos problemas.

O sr. Allen reforma-se agora depois de 40 anos de trabalho consecutivo e é com muito prazer que o felicito por todos os seus êxitos porque eles constituem um belo exemplo a seguir e elevaram-se a motivo de orgulho para toda a família ferroviária.

Eu, pessoalmente, tive muitos contactos com o sr. Allen, na Beira, em 1949, e depois em Lourenço Marques e tenho o prazer de neste momento declarar que eles foram sempre para mim muito agradáveis. Tivemos problemas a resolver. Algumas vezes casos muito importantes que requeriam a boa vontade e compreensão tanto de um lado como do outro, ou mesmo, de ambas as partes, e eu sinto-me muito feliz em poder dizer que foram sempre resolvidos num espírito de colaboração e boa vontade.

Há numerosos elementos do Rhodesia Railways que merecem a nossa gratidão pelo seu trabalho em prol do estabelecimento de boas relações e amizade entre as nossas duas Administrações. O sr. Allen ganhou jus a palmas nesse muito importante trabalho, porque através do seu exemplo e palavras ele introduziu aquele belo espírito em todo o seu pessoal ajudando-nos a promover uma atmosfera recíproca entre o nosso.

Acabo de saber que Sua Majestade a Rainha de Inglaterra agraciou o sr. Allen com a condecoração da Ordem do Império Britânico. Eu e os meus colegas de Moçambique sentimo-nos imensamente felizes por ter sido reconhecido por Sua Majestade o trabalho do sr. Allen e apresentamos-lhe as nossas mais ardentes felicitações.

Sr. Allen, o senhor vai deixar a extenuante vida que tão corajosamente enfrentou durante o período do seu mandato. Por favor não se esqueça dos seus amigos de Moçambique pois eles nunca o esquecerão.

Desejamos-lhe, sr. Allen, a si e a sua sua encantadora e dedicada esposa todas as felicidades na vossa nova vida.

Peço aos meus colegas que me acompanhem num brinde pela saúde do casal Allen.

Agora, Senhora Allen, permita-me que lhe rogue o favor de aceitar uma pequena lembrança dos Caminhos de Ferro de Moçambique».

Estas palavras de justa e sincera homenagem comoveram bastante o sr. J. H. Allen, que agradeceu num improviso, relembrando, com visível saudade, alguns dos momentos felizes passados na companhia dos ferroviários de Moçambique. Ao terminar fez votos no sentido de a sua saída dos Caminhos da Rodésia em nada prejudicar as amistosas relações existentes entre as duas Administrações e o seu pessoal.

— No dia 31 de Dezembro de 1963 foi aberta à

exploração, na cidade da Beira, a nova estação do Caminho de Ferro.

Esta estação constitui parte do imponente edifício cuja construção continua e onde ficarão instalados todos os serviços respeitantes àqueles Caminhos de Ferro: Direcção de Exploração, Contabilidade, Fiscalização, Tesouraria, Movimento, Via e Obras e Saúde.

Própriamente na estação serão instalados, além dos serviços que especialmente lhe respeitam, tais como: central telegráfica, condutores, revisores, farolária, chegada e expedição de mercadorias, arranjo de camas, relojoeiro, alfândega, polícia, posto de socorros, arrecadação de malas, salas de espera, sanitários, etc.

Num dos sectores do conjunto localizam-se os compartimentos para passageiros, chefe de estação, bilheteiras, informações e turismo, agências, lojas, restaurante-bar, salas de espera, cabines telefónicas dos C. T. T., sanitários, etc.

A propósito deste importante melhoramento, o «Boletim» dos Portos, Caminhos de Ferro e Transportes de Moçambique fez este comentário:

«O velho barracão que durante meio século se classificou pomposamente de estação de caminho de ferro da Beira, foi imediatamente demolido, acabando-se assim com as malévolas intenções dos que duvidavam que tal viesse a suceder.

A Beira tem a estação que de há muito merecia, que dignifica a cidade, a Província e o próprio País.

Embora o edifício de 8 pisos esteja neste momento em conclusão, a verdade é que ninguém poderá ter dúvidas que passámos do sonho à realidade, mercê de uma Administração consciente e da compreensão do Governo».

Imprensa

«Jornal da Costa do Sol»

Em Cascais iniciou a sua publicação um novo semanário sob o título expressivo de *Jornal da Costa do Sol*, de que é proprietário o sr. coronel António Sarmiento, e tem como director e subdirector, respectivamente, os distintos jornalistas srs. João Martinho de Freitas e João Raposo dos Santos e como editor o sr. David Maria da Silva.

Uma excelente equipa de colaboradores assegura-lhe uma vida longa e brilhante e a discussão serena e oportuna dos problemas respeitantes à zona da Costa do Sol. As nossas melhores saudações.

«República»

Com o número de 20 de Maio, o diário «República» iniciou os seus cinquenta e quatro anos de publicação.

Felicitemos os seus ilustres director e director-adjunto, srs. Carvalhão Duarte e dr. Alfredo Pedro Guisado, e nas nossas felicitações envolvemos também todos os seus colaboradores, em especial Artur Inês, chefe de Redacção, e Augusto Ricardo.

Do sonho à realidade

O Túnel sob a Mancha

será só ferroviário e deve estar concluído dentro de cinco anos

● Curiosas achegas para a sua biografia

O túnel sob a Mancha continua a ser um assunto apaixonante. Já aqui nas colunas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», fizemos, por mais de uma vez, referência ao velho sonho de ligar, por meio de um túnel, a França e a Inglaterra. De uma dessas vezes, o nosso ilustre colaborador, sr. Eng.^o Armando Cameira, ocupou-se dos planos técnicos dessa obra grandiosa que permitirá a circulação de 1800 carros-hora em cada sentido, circulando um comboio de 10 em 10 minutos. Da última vez, e foi no nosso número especial de aniversário, de 18 de Março, noticiámos que finalmente os governos francês e inglês haviam chegado a um acordo quanto à realização do túnel sob a Mancha.

Mas o assunto, como referimos, é apaixonante.

Com a devida vénia, reproduzimos do «Diário Popular», de 28 de Abril, o seguinte interessante artigo ao longo do qual se faz, se nos permitem a expressão, a biografia de um velho sonho, sob o título *O túnel sob a Mancha será uma realidade em 1970?* Trata-se, hoje, de uma pergunta que não deixará de ter, dentro de pouco, uma resposta afirmativa. Todos os sonhos a que o homem dá a força do seu anseio e da sua ambição, nunca deixam de ser, mais cedo ou mais tarde, uma gloriosa realidade.

Segue, na íntegra, o artigo do «Diário Popular»:

«O túnel no Canal da Mancha parecia já um mito — uma obra irrealizável — como a teia de Penélope, tecida de noite e desfeita de dia.

Do projecto, começou a falar, em 1750, o engenheiro francês Desmarests. As suas previsões resultaram erradas de apenas um século. Desmarests, no seu discurso na Academia de Amiens, vaticinou:

«Os nossos netos irão de Calais a Folkstone, em carros puxados por cavalos atravessando um túnel iluminado pela luz das velas».

Em 1802 interessou-se pelo caso o próprio Napoleão Bonaparte, que falou dele ao embaixador britâ-

nico em França, Charles Fox, como sendo o «anel de junção de duas grandes civilizações». Porém, o Governo inglês, como se pressentisse Waterloo, não aceitou a ideia.

Em 1856, o engenheiro francês Thomé de Gomand submeteu às casas reinantes da França e da Inglaterra um projecto que provocou reacções favoráveis. A rainha Vitória exclamou com satisfação: «Finalmente, poderei ir a Paris atravessando o mar sem enjoar!».

A guerra franco-prussiana impediu, todavia, a realização do projecto. Só 25 anos depois, em 1881, se começou a «tecer a teia». Deu início aos trabalhos a rainha Vitória. Os ingleses desceram a 55 metros de profundidade do mar; os franceses fizeram outro tanto: a uma profundidade de 49 metros escavaram cerca de um quilómetro.

Mais tarde, entrevistaram o Estado-Maior britânico, a Imprensa e Lorde Wolseley, que na Câmara dos Pares definiu o túnel como «o tubo que põe a Inglaterra à mercê do Exército francês», e os trabalhos pararam no ponto a que haviam chegado. (Nota curiosa desta decisão foi a escolha, por parte dos suspeitosos ilhéus, de um guarda, de nome Gatehouse, que tinha o encargo de vigiar a embocadura inglesa do túnel).

Em 1882, para a realização do projecto do conde de Beaumont, foi construída uma mastodôntica perfuradora, que devia ser empregada na escavação do túnel e que foi chamada «a máquina atmosférica».

Mas, findo o século XIX, os ingleses tornaram-se promotores da iniciativa. Em 1913, uma petição ao Governo foi imediatamente indeferida. Em 1924, o primeiro-ministro Mac Donald teve igual sorte, com a sua proposta na Câmara dos Comuns.

Winston Churchill comentava no «Weekly Dispatch»: «louvável a decisão da sua prontidão: pena é que tenha sido uma decisão errada».

Em 1930, recomeçou-se a escavar. Os trabalhos

foram interrompidos oito anos depois: custaram trinta milhões de libras e o salário de um novo guarda, o chamado Cooper.

Em seguida veio a guerra, o Pacto do Atlântico, o MEC. De Gaule e o seu «não» à entrada da Grã-Bretanha para o MEC, e o túnel «navegou debaixo de água».

Ainda em 1949, apareceu o projecto do engenheiro André Basdevand, no qual o túnel era dividido em duas partes: a parte inferior para a rede ferroviária e a superior destinada ao trânsito de veículos. O projecto previa, também, duas condutas para arejamento.

Agora, porém, tudo parece estar aplanado e resolvido: veremos, portanto, o túnel pronto dentro de seis anos — em 1970.

Como foi tornado público, os Governos francês e inglês decidiram construir um túnel no canal da Mancha, declarando-se, no comunicado oficial, feito nesse sentido, favoráveis ao projecto e deixando para mais tarde o exame dos problemas de ordem jurídica e financeira.

O túnel será, portanto, construído e optou-se pelo tipo ferroviário, abandonando a ideia do túnel rodoviário e da ponte sobre-elevada. Terá um comprimento de 51 km (36 km debaixo do mar) e será ligado a duas estações terminos, situadas em Sangatte, na França, e em Westenhanger, na Inglaterra: consistirá de dois túneis separados para o serviço ferroviário e um túnel de serviço.

Os comboios serão compostos por carruagens especiais fechadas, de um ou dois andares, para o transporte de veículos. A circulação será contínua, graças a um sistema de repartição a instalar nos pontos de partida das estações terminos. Numa só viagem serão transportados de 150 a 300 automóveis. A duração do percurso, compreendidas as paragens, as operações de carga e descarga e as formalidades aduaneiras, serão de 65 minutos, dos quais 45 para o percurso propriamente dito.

O encargo está orçado em 2 biliões de francos: a França e a Inglaterra contribuirão com 560 milhões cada uma. Os Estados Unidos, o Canadá e outros países europeus participarão com o resto.

São numerosas as vantagens desta iniciativa. A elas se referiu com extraordinária antecipação, em 1922, o marechal Foch quando escreveu:

«Se esse túnel existisse, talvez a guerra não houvesse deflagrado e, em qualquer dos casos, teria durado metade».

Não se tratava de uma declaração isolada. No termo do segundo conflito, o antigo governador de Edimburgo, William Darling, repetia:

«Se existisse, em 1939, o túnel sob a Mancha, teríamos evitado a guerra ou, pelo menos, o desastre de Dunquerque».

Perigo dos vagões muito pesados

Contrariando a prática das estradas de ferro, principalmente norte-americanas, de adoptarem vagões cada vez mais pesados, surgem agora opiniões contrárias a tal medida, por causa dos vários inconvenientes que estão sendo observados.

Se é certo que vagões com capacidade para 85 a 100 toneladas facilitam a operação e proporcionam às estradas maior participação no transporte das cargas oferecidas — também é certo que ainda se não sabe até que ponto o aumento de esforços nos carris, rodas e eixos em serviço, vai influir na vida destes.

Já se observa que a utilização de vagões de mais de 70 toneladas apressa o desgaste dos aros das rodas e da superfície dos carris, e os seus técnicos são os que se mostram mais preocupados, não só por causa das características que deverão dar às linhas como, também, pelos cuidados que a sua manutenção passará a exigir, sob pena de prematura necessidade de renovação.

Algumas sugestões foram apontadas para procurar solucionar a situação:

- Utilização de carris de aço de alta resistência;
- Vinculação da carga da roda com o respectivo diâmetro;
- Modificação do contorno da linha para o aproximar do contorno da roda com meio desgaste;
- Lubrificação das linhas;
- Modificação do contorno das rodas para um maior contacto com os carris.

Enfim, o problema está sendo estudado e as soluções aparecerão. As avarias de linhas já registadas não foram consideradas «casos isolados» e servirão para alertar os técnicos contra a ânsia de elevar a tonelagem do material sem as precauções que possam desaconselhar aquela tendência.

Enfim, também o interesse turístico e europeísta são de enorme importância: será possível aos turistas ingleses, partindo de Dover, fazer o percurso de automóvel em 26 horas, sem esperas ou atrasos, atravessando a França e a passagem recentemente inaugurada de Monte Branco, até Sanremo, na Riviera Italiana».



Dois minutos de Viagem

— Por Jorge Ramos —

A Velha Tilburg das Lendas Guerreiras

TURNHOUT! A este grito, que se repete de carruagem em carruagem, todos os passageiros se preparam para desembarcar.

Estamos a hora e meia da fronteira holandesa, depois de quase nove horas de «Sud», desde Bruxelas, a capital maravilhosa, só com paragem em Malines e Antuérpia. O comboio devorou panta-gruèlicamente léguas e léguas, resfolegando numa velocidade de vertigem alucinante e num desvario que dir-se-ia querer impressionar a paisagem, assombrada pela correria. Em Bruxelas encheu-se de famílias burguesas, de turistas, de passageiros eventuais e de rapazes que todos os sábados às sete da manhã, com fidelidade imutável, vão gozar o seu domingo de repouso a Malines, a cidade-catedral onde a poesia do gótico é feita pela inspiração de rendas de pedra e de rosáceas preciosas.

Vai-se desnevoeirando a manhã. Em seguida ao almoço, há quem prefira ir namorar o milagre do sol no deslumbramento da paisagem: descobre-se uma aleluia no poema do panorama que se abre lá em baixo, em ventarola, surpreendido da grande ponte por onde o comboio corre, sem a compreensão do perigo. Boceja um rio de prata no escrínio verde dos arvoredos densos que sobem pela colina; depois o terreno axadrezado, e num desses talhões vastíssimos, altivo como um guerreiro, o castelo imponente de Shaarbeck.

Passamos como relâmpago pela fita do Dyle; o rio parece querer correr ao lado do comboio. Horas depois passamos em Malines — a velha Mechelen, que vive ainda no sortilégio do seu estranho encanto medieval. A cidade, com as suas casas de madeira, igrejas sumptuosas e pequenas praças, no meio das quais há sempre uma fonte rica de ornatos e de baixos relevos, é uma invocação da época faustosa de Carlos Magno.

Retomamos o comboio, que passa como seta atirada dalgum arco fabuloso dos contos de Grimm, por Thermond, e em seguida, à beira do Rupel —

que passa vagaroso. Depois Bown, o Schelde, Saint Nicolas, Anvers. É mais demorada a visita à grande cidade. Antuérpia tem a expressão de uma capital: movimento, ruído, cosmopolitismo, ansiedade, confusão, mais carácter internacional e mais século XX. E como anacronismo flagrante aparece aqui e ali a nota bizarra de um edifício secular, todo pedra, alto e solene, de enormes janelões, a reviver o ambiente do espírito e da tendência flamenga.

Deixamos Anvers. O comboio recomeça a caminhada sobrenatural. Boogermont! Hexentalo! Dasmite! E, agora, Turnhout. Turnhout é uma cidade romântica com o seu castelo histórico, as suas pontes floridas sobre lagos silenciosos e tristes, os seus parques de áleas ornadas de tílias merencórias, onde julgamos ver o perfil delicado de donzelinhas gentis, filhas dos burgomestres, de saia de balão, ao lado de cavalheiros madrigalescos, de meia branca e gorro de veludo... Alguns dos passageiros coincidem em se encontrar no «Café do Pato Azul», bebendo cerveja e saboreando salsichas de Genck... Toda esta gente ao ouvir o grito de «Turnhout!» prepara as malas, porque sabe que daqui a pouco vai passar a fronteira e ficar em Tilburg, terminal da linha Antuérpia-Turnhout-Tilburg. Duas horas depois atravessamos a fronteira por Hilvarenbeck. Pouco a pouco foi-se transformando o cenário — que nos apresenta agora montanhas infindáveis no alto das quais julgamos ver equilibrar-se casas de papelão pintado... Depois, imprevisivelmente, o panorama toma outra fisionomia. Dir-se-ia que o comboio corre sobre um arquipélago ligado miraculosamente por um fio. Há visões de imensos lagos, de um azul frouxo e pálido. Chegamos a Tilburg à noite. Os prédios pequenos, dando a impressão de moradias isoladas, parecem aqueles gatos dos contos inverosímeis de Andersen, agachados na meia luz. Brilha mais intensa no meio de uma rua que se afunila, a montra de um estabelecimento. Ficamos enleados, esquecidos de nós próprios, a olhar aquela montra como os garotos olham as montras de certas lojas na noite de Natal. Brinquedos, muitos brinquedos, fazem ali o ninho de

Publicações recebidas

Boletim de Minas

Recebemos o n.º 24 do Boletim de Minas, editado pela Repartição de Minas da Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos.

Neste número publica-se, integralmente, para ser presente à consideração superior, o relatório final da Comissão de Mármore.

A indústria e comércio de mármore em Portugal teve nos últimos anos um surto de expansão advindo da procura, em larga escala, que se tem verificado nos mercados estrangeiros. De 15 000 contos em 1955, o valor global das exportações ultrapassou os 150 000 contos em 1962.

Os principais importadores dos nossos mármore são os E. U. A. e a Itália. Mas ao passo que o primeiro destes países importa o mármore trabalhado, a Itália compra-nos o mármore bruto, dando preferência ao mármore de Estremoz.

Como nota de interesse diremos que na área de Estremoz-Vila Viçosa, onde existem para cima de 200 pedreiras, se computa em 3 000 o número de trabalhadores que, com seus familiares, representarão 15 000 pessoas que vivem da extracção do mármore.

sonhos e o mundo de desejos das crianças. E que enorme é este mundo dentro da pequenez desta montra! Temos um sorriso — que deve ser infantil. Na nossa frente desfilam, marciais, em parada, grandes soldados de chumbo... Cavalos de pasta, parecem ter movimentos de corcéis de batalha. Uma multidão de bonecas com trajes de mil cores finge abrir passagem a um cortejo de príncipes de lenda, e um gentil-homem cabeçudo, cavaleiro da Idade Média, muito solene na sua armadura, tem uma imponência guerreira de herói destemido. Será aquele o gigante *Caraçubriambro, senhor da ilha Malindrânia*, de que fala Cervantes no «D. Quixote»?

Mais adiante, ao dobrar a esquina de Kasterstrass, outra montra chama de novo a minha atenção. Um grande realejo descreve na fantasia doce da sua música todos os encantos que existem nas velhas valsas de Trier... E bonequinhas graciosas, dançam, lentas, engraçadas, num ritmo delicioso, enquanto a cabeça gigantesca de uma águia ilumina a montra. Quase ao lado, já na maravilhosa praça de Kasterstrass, outra montra, fortemente iluminada, exhibe soldados de Krefeld. Todos eles têm movimentos cómicos, conduzidos por um maquinismo invisível. E à volta destes bonecos, olham assombrados bebés de porcelana, aglomeram-se ursos de pano, brinquedos de corda, mobílias liliputianas, palhaços, bolas, dragões inacreditáveis, serviços de mesa para bonecas de um palmo. Tilburg é bem a Cidade dos Brinquedos.

E como na zona de Pero Pinheiro se concentram as oficinas e abundam também as pedreiras, certamente não serão muito inferiores os números correspondentes.

Turismo espanhol

Por amável oferta do ilustre Delegado Oficial do Turismo Espanhol, sr. D. Alejandro Freijal del Villar, recebemos vários impressos e opúsculos de propaganda.

A Espanha, país de turismo, não só está apetrechada com todos os elementos necessários ao desenvolvimento dessa indústria, fonte inesgotável de receitas, como não descuida a propaganda dos seus valores, feita sempre com inteligência, sentido das realidades e exactidão das oportunidades.

Entre os elementos de propaganda recebidos figuram um album consagrado ao Plano da Província de Badajoz, um «Guia de Hotéis» para 1964, que abrange as Ilhas Baleares, um opúsculo com a relação das Residências de Verão, um outro sobre Barcelona, cidade de Férias e Congressos; um folheto anunciando o IX Congresso Mágico Internacional, que se realizará em Barcelona, no próximo mês de Setembro, nos dias 2, 3, 4, 5 e 6; e diversos impressos anunciando a realização, em Maio de 1965, na capital de Espanha, da VI Feira Internacional Agrícola, e um desdobrável com elementos informativos da efectivação, em Barcelona, de 1 a 15, deste corrente mês de Junho, da XXXII Feira.

Agradecemos ao sr. D. Alejandro Freijal del Villar as suas amáveis ofertas.

Dicionário Biográfico Universal de Autores

Saiu o fascículo n.º 8 da luxuosa publicação da «Artis» — *Dicionário Biográfico Universal de Autores*, feita de acordo e a colaboração da editorial italiana Bompiani.

Graças à louvável iniciativa da «Artis», este Dicionário passou a incluir os nomes e as obras de autores portugueses e brasileiros, o que vem conferir a esta obra um maior interesse informativo e cultural.

Neste fascículo, há referências extensas e de apurado sentido crítico a dois escritores portugueses António Botto e Raul Brandão.

Uma bela estampa, a cores, reproduz um pormenor de uma pintura mural do século XV ou XVI representando um Buda com uma flor de lótus na mão.

Numerosas gravuras ilustram o texto.

Roubar a vida a alguém é um crime! Negar um pouco do seu sangue a um doente é um caso de consciência.

O Caminho de Ferro de Benguela e o 61.º aniversário da sua fundação

No dia 24 de Maio, a Companhia do Caminho de Ferro de Benguela iniciou, no Lobito, as comemorações do seu 61.º ano de exploração. Por inúmeras vezes, nas colunas da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» nos temos referido, com o maior relevo, às notáveis actividades desta Companhia de caminhos de ferro, à sua meritória e patriótica contribuição para o desenvolvimento da província de Angola.

A Companhia do Caminho de Ferro de Benguela é uma das forças vivas de Angola e conta actualmente ao seu serviço 14 800 empregados, dos quais 4 000 de categorias superior e subalterna e 10 800 serventuários que representam, com suas famílias, um conjunto de 47 000 pessoas a quem presta assistência médica e medicamentos gratuitos, com as quais despendeu em 1963 cerca de 17 000 contos.

Em salários, participação dos empregados nos lucros da Companhia, gratificações ao pessoal menor, abono de família, subsídio de alojamento, passagens à Metrópole por licença graciosa, etc., pagou o Caminho de Ferro de Benguela em 1963 uns 275 000 contos.

Acrescentemos a isto que o montante dos dispêndios feitos no decurso de 1963 em aquisições necessárias à sua exploração, contribuindo substancialmente para o fomento do comércio local com 86 500 contos, enquanto que na Metrópole as aquisições não foram além de 27 500 contos e no estrangeiro, 23 500 contos.

Como se sabe, o maior volume do tráfego ferroviário provém do transporte de minérios do Catanga, que se expressa em cerca de dois terços das receitas totais.

Só assim tem sido possível manter num nível bastante baixo as tarifas do tráfego nacional, algumas até abaixo do custo do transporte. Deste facto resultam evidentes benefícios para a economia da zona servida pela linha.

Em resultado de dividendos, contribuições, impostos, etc., o C. F. B. fez entrar em 1963 nos cofres do Estado um montante da ordem dos 65 000 contos.

Para a balança de pagamentos da província contribui anualmente com uma entrada de divisas de 200 000 contos.

Com vista à obtenção de combustível para as suas locomotivas, procedeu a Companhia à plantação de matas de eucaliptos privativas, cujo número de árvores atinge hoje 93 milhões, o que constitui a maior plantação particular do Mundo inteiro.

Os investimentos imobiliários atingem a média de 65 000 contos anuais, nos últimos dez anos — cujos edifícios, linhas e instalações diversas ficam a pertencer ao Estado.

O ramal mineiro do Cuíma, por exemplo, que drena o ferro da Companhia Mineira do Lobito e que tem a extensão de 65 km., foi lançado a expensas do Caminho de Ferro de Benguela.

Além destes investimentos propriamente do C.F.B., está em adiantado estudo pela direcção da Caixa de Previdência do seu pessoal e para início de execução ainda este ano, um vasto plano de investimentos.

Para o brilhante historial da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, não se pode deixar de recordar, e de lhes dar o merecido relevo, as seguintes declarações proferidas, há mais de um século, por um antigo e ilustre ministro da Marinha e Ultramar, dr. H. Teixeira de Sousa:

«Em Novembro de 1902 fiz a concessão do caminho de ferro do Lobito à fronteira Leste de Angola, na extensão aproximada de 1200 km. Nem subsídio, nem subvenção, nem garantia de juro ou de exploração, nem o mais pequeno compromisso para o Estado, na ocasião ou no futuro, antes sendo o Estado interessado no capital de acções, sem desembolso de nenhuma espécie e com parte nos lucros de exploração».

Honremos, pois, a memória dos fundadores da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela e prestemos as mais calorosas homenagens a quantos, hoje, contribuem para o prestígio dessa poderosa Empresa e, conseqüentemente, para o prestígio e progresso da nossa portentosa província de Angola.





PARTE OFICIAL

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares

Aviso

O «Diário do Governo», I Série, n.º 116, de 15 de Maio de 1964, publica o seguinte:

Por ordem superior se faz público que no dia 7 de Abril de 1964 foi assinada no Ministério dos Negócios Estrangeiros e o Embaixador de Sua Majestade Britânica, em nome dos respectivos Governos, uma Convenção relativa à construção de um caminho de ferro de ligação entre a Suazilândia e o porto de Lourenço Marques.

A referida Convenção entrou em vigor na data da sua assinatura, conforme o disposto no seu artigo XII.

Direcção-Geral dos Negócios Económicos e Consulares, 6 de Maio de 1964. — O Director dos Organismos Económicos Internacionais, *Carlos Fernandes*.

Convenção entre o Governo da República Portuguesa e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte relativa à construção do caminho de ferro de ligação entre a Suazilândia e Moçambique.

O Governo da República Portuguesa (adiante designado por «o Governo Português») e o Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte (adiante designado por «o Governo do Reino Unido»),

Desejando cooperar entre si com vista ao desenvolvimento dos recursos da Suazilândia e de Moçambique;

Considerando que a construção de um caminho de ferro de ligação entre a Suazilândia e Moçambique e a manutenção de instalações adequadas naquele caminho de ferro e no porto de Lourenço Marques contribuirão para essa finalidade:

Acordaram no seguinte:

ARTIGO I

O Governo Português e o Governo do Reino Unido encorajarão, dentro do âmbito das suas respectivas esferas, a utilização do porto de Lourenço Marques para o tráfego entre a Suazilândia e os territórios de além-mar em relação ao qual aquele porto constitui a natural via de escoamento e de acesso.

ARTIGO II

(1) O Governo Português prolongará a linha férrea existente entre Lourenço Marques e Goba até um ponto da fronteira com a Suazilândia (passando essa linha assim prolongada a ser designada neste artigo por «o caminho de ferro») a determinar por acordo entre as Administrações do Caminho de Ferro da Suazilândia e dos Caminhos de Ferro de Moçambique (adiante designadas por «as Administrações do Caminho de Ferro»); os trabalhos de construção e a aquisição de material necessário terão lugar dentro dos prazos e de harmonia com o programa de construção a estabelecer por acordo entre as Administrações dos Caminhos de Ferro.

(2) O Governo Português manterá o caminho de ferro nas devidas condições de eficiência, tendo em conta as exigências do tráfego de e para a Suazilândia.

(3) O Governo Português mandará executar regularmente no caminho de ferro os melhoramentos de ordem técnica que considere justificados, atendendo ao volume mínimo de tráfego previsto de e para a Suazilândia, de acordo com as estimativas de tráfego fornecidas pela Administração dos Caminhos de Ferro da Suazilândia, nos termos do artigo V da presente Convenção.

(4) O Governo Português mandará executar oportunamente as demais obras e melhoramentos de ordem técnica e adquirir o equipamento adicional necessários para fazer face às exigências de tráfego que exceder as estimativas a que se refere o artigo V, desde que seja notificado com razoável antecedência de tais exigências pela Administração dos Caminhos de Ferro da Suazilândia e desde que tais exigências não impliquem uma

apreciável alteração das bases económicas da exploração do caminho de ferro.

(5) O Governo Português manterá o porto de Lourenço Marques nas devidas condições de eficiência, tendo em conta as exigências do tráfego de e para a Suazilândia, e efectuará regularmente, para esse efeito, os necessários melhoramentos, incluindo a dragagem do porto, sempre que, em face das circunstâncias, o considere conveniente.

ARTIGO III

(1) O Governo do Reino Unido assegurará a construção pela Administração dos Caminhos de Ferro da Suazilândia de uma linha férrea (designada adiante por «o novo caminho de ferro»), a partir de um ponto da fronteira com Moçambique a determinar em conformidade com o disposto no artigo II (1) da presente Convenção até Ngwenya, dentro dos prazos e de harmonia com o programa de construção a estabelecer por acordo entre as Administrações dos Caminhos de Ferro. Com este objectivo, a Administração dos Caminhos de Ferro da Suazilândia adquirirá o equipamento — cujas características serão igualmente estabelecidas por acordo entre as Administrações dos Caminhos de Ferro — necessário à exploração técnica e económica e ao desenvolvimento do novo caminho de ferro e ao manuseamento rápido do tráfego rodoviário.

(2) A Administração dos Caminhos de Ferro da Suazilândia manterá o novo caminho de ferro nas devidas condições de eficiência, tendo em conta as exigências do tráfego de e para a Suazilândia.

(3) A Administração dos Caminhos de Ferro da Suazilândia levará a efeito, regularmente, no novo caminho de ferro, os melhoramentos de ordem técnica que considere justificados, tendo em conta o tráfego mínimo previsto, de e para a Suazilândia, de acordo com as estimativas de tráfego fornecidas pela mesma Administração, em conformidade com o disposto no artigo V da presente convenção.

(4) A Administração dos Caminhos de Ferro da Suazilândia efectuará também oportunamente as demais obras que venham a ser necessárias para fazer face às exigências do tráfego que exceder o tráfego previsto em conformidade com as estimativas a que se refere o artigo V e de que a mesma Administração tenha notificado o Governo Português nos termos do artigo II (4) da presente Convenção.

ARTIGO IV

(1) Os Governos Contratantes, tendo em conta a importância dos investimentos feitos com a construção do caminho de ferro ligando a Suazilândia ao porto de Lourenço Marques a que se refere a presente Convenção, concordam em que constitui seu objectivo comum promover a máxima utilização daquele caminho de ferro pelo tráfego de e para a Suazilândia, na medida compatível com a utilização eficiente e económica dos meios de transporte existentes na Suazilândia e em Moçambique.

(2) O Governo do Reino Unido assegurará, de acordo com o artigo I da presente Convenção, a adopção por parte do Governo da Suazilândia de todas as medidas convenientes para atrair o caminho de ferro ligando a Suazilândia ao porto de Lourenço Marques o tráfego de e para a Suazilândia, em relação ao qual aquele porto constitui a natural via de escoamento e de acesso.

ARTIGO V

(1) A Administração dos Caminhos de Ferro da Suazilândia fornecerá ao Governo Português, dentro de um prazo de três meses a contar da data da entrada em vigor da presente Convenção e, depois, periodicamente, uma estimativa, tão aproximada quanto possível, do tráfego previsto através do caminho de ferro de e para a Suazilândia.

(2) Se, em qualquer altura, durante a vigência da presente convenção:

(i) O volume do tráfego, de e para a Suazilândia, através do caminho de ferro, for, durante um período de mais de seis meses consecutivos, sensivelmente menor do que a estimativa a que se refere o parágrafo (1) do presente artigo; ou

(ii) Se verificar que a utilização do caminho de ferro, no que respeita ao tráfego de e para a Suazilândia, está sendo prejudicada ou pode vir a ser prejudicada, em virtude de quaisquer alterações de circunstâncias que afectem a utilização do caminho de ferro e que escapem ao controlo, dos Governos Contratantes, ou que não tenham sido expressamente previstas na presente Convenção, as Administrações dos Caminhos de Ferro, a pedido de qualquer delas, consultar-se-ão com vista à adopção das medidas que as mesmas Administrações considerem convenientes, tendo em vista o objectivo comum definido no artigo IV (1) da presente Convenção.

ARTIGO VI

(1) Os assuntos respeitantes à coordenação da exploração do caminho de ferro a que se refere a presente Convenção serão objecto de acordos de trabalho a concluir entre as Administrações dos Caminhos de Ferro.

(2) Será prevista nos referidos acordos de trabalho a possibilidade de alterações ou aditamentos a ajustar entre as duas Administrações, entendendo-se porém que, se quaisquer das referidas alterações ou aditamentos envolverem questões de princípio reguladas na presente Convenção, ficarão pendentes da prévia aprovação dos Governos Contratantes.

(3) As tarifas e demais encargos ferroviários referentes ao tráfego em trânsito entre as estações na Suazilândia e as estações em Moçambique serão fixadas, periodicamente, por acordo entre as duas Administrações dos Caminhos de Ferro; na fixação de tais tarifas e demais encargos ter-se-á em devida conta a necessidade de atrair ao caminho de ferro ligando a Suazilândia ao porto de Lourenço Marques o maior volume de tráfego possível e de assegurar que a respectiva exploração se desenvolva em bases financeiras sãs.

ARTIGO VII

(1) Se a Administração do Caminho de Ferro da Suazilândia desejar que a exploração do novo caminho de ferro seja dirigida em seu lugar pela Administração dos Caminhos de ferro de Moçambique, a exploração do novo caminho de ferro será feita nos termos e condições que forem ajustados por acordo entre as duas administrações.

(2) Os Governos Contratantes concederão ao pessoal empregado pelos Caminhos de Ferro de Moçambique na exploração, conservação e inspecção do novo caminho de ferro todas as facilidades para atravessar a fronteira e para residir na Suazilândia, bem como quaisquer outras facilidades que sejam necessárias para o exercício das suas funções.

(3) Serão reguladas por acordo especial as formalidades aduaneiras, as relativas à emigração e as demais formalidades necessárias para efectivação do disposto no presente artigo.

ARTIGO VIII

Durante o período de vinte anos, a contar da data da entrada em vigor da presente Convenção, as mercadorias procedentes de ou destinadas à Suazilândia, em trânsito ou reexportadas através do território de Moçambique, ficarão isentas de direitos aduaneiros; durante aquele período de vinte anos incidirão sobre as mercadorias em questão quaisquer encargos aduaneiros além dos que à data da entrada em vigor da presente Convenção incidirem sobre as mercadorias da mesma categoria procedentes dos ou destinadas aos territórios vizinhos da República da África do Sul, das Rodésias do Norte e do Sul e da Niassalândia.

ARTIGO IX

Sem prejuízo das disposições do artigo VIII, o Governo Português aplicará em relação às mercadorias em trânsito pelo porto de Lourenço Marques, e que sejam procedentes de ou destinadas à Suazilândia, a regulamentação que à data se encontrar em vigor em relação às mercadorias da mesma categoria em trânsito através daquele porto e procedentes de ou destinadas à República da África do Sul. Estas mercadorias não ficarão sujeitas a taxas, direitos ou encargos de qualquer espécie, além de ou mais elevados do que os cobrados sobre mercadorias procedentes de ou destinadas a qualquer dos territórios vizinhos da África do Sul, das Rodésias do Norte e do Sul e da Niassalândia.

ARTIGO X

(1) As pessoas, mercadorias, veículos, carruagens e vagões (de caminho de ferro) em trânsito entre a Suazilândia e Moçambique por caminho de ferro não serão sujeitos a quaisquer exigências ou restrições em qualquer dos territórios, excepto as que forem impostas pelos regulamentos e demais disposições em vigor em matéria de polícia, alfândega, saúde e estatística.

(2) Os regulamentos e demais disposições a que se refere o parágrafo (1) do presente artigo deverão ser elaborados tendo em consideração a necessidade de se evitarem demoras que possam prejudicar a rapidez do trânsito de pessoas ou mercadorias entre a Suazilândia e Moçambique.

(3) As pessoas, mercadorias, veículos, carruagens e vagões em trânsito por caminho de ferro entre a Suazilândia e Moçambique não serão sujeitos, em qualquer dos territórios, a qualquer discriminação baseada na nacionalidade, destino ou local de origem.

ARTIGO XI

(1) A pedido de qualquer dos Governos Contratantes, apresentado por escrito ao outro Governo Contratante e dentro do prazo de um mês, a contar da data da recepção daquele pedido, qualquer divergência sobre a interpretação ou aplicação da presente Convenção será submetida a dois árbitros. Cada um dos Governos designará um árbitro.

(2) Os dois árbitros deverão apresentar a sua decisão dentro de quatro meses, a partir da data em que forem nomeados, mas, se não chegarem a acordo dentro desse prazo, deverão submeter o diferendo a um terceiro árbitro, por eles designado, que deverá apresentar a sua decisão dentro de quatro meses, a contar da data em que for nomeado; se os dois árbitros não conseguirem chegar a um acordo sobre a nomeação do terceiro árbitro, este será nomeado por uma terceira potência designada pelos Governos Contratantes.

(3) A decisão dos dois árbitros, ou de terceiro árbitro, se vier a ser nomeado, será definitiva e vinculará os Governos Contratantes.

ARTIGO XII

A presente Convenção entrará em vigor na data da sua assinatura.

ARTIGO XIII

(1) A presente Convenção permanecerá em vigor por um período de vinte anos, a contar da data da sua assinatura, e, se nenhum dos Governos Contratantes notificar o outro, dois anos antes da data da expiração deste prazo, de que a denuncia, a Convenção continuará em vigor por mais dois anos além da data em que qualquer dos Governos Contratantes a denunciar. Na falta de acordo em contrário entre os Governos Contratantes, as disposições do artigo VIII deixarão de ter efeito passado o referido período de vinte anos.

(2) Decorridos dez anos sobre a data da entrada em vigor da presente Convenção, qualquer dos Governos Contratantes poderá pedir a sua revisão, notificando com quatro meses de antecedência o outro Governo Contratante; decorrido este prazo, os Governos Contratantes entrarão em conversações a fim de ser estudada a dita revisão; se porém não chegarem a acordo, ou até chegarem a acordo, as disposições da presente Convenção continuarão em vigor relativamente a cada um dos Governos Contratantes.

Os signatários, devidamente autorizados pelos Governos respectivos, assinam a presente Convenção.

Feita em duplicado, em Lisboa, aos 7 de Abril de 1964, na língua inglesa e portuguesa, fazendo ambos os textos igualmente fé.

Pelo Governo da República Portuguesa:

Franco Nogueira.

Pelo Governo do Reino Unido da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte:

Archibald Ross.



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

OS
BONS ANÚNCIOS
conhecem-se

NOS ELÉTRICOS 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*

Fábrica de Loiça de Sacavém

S. A. R. L.

LISBOA
PORTO
COIMBRA
FUNCHAL

**LOIÇAS SANITÁRIAS
AZULEJOS
MOSAICOS CERÂMICOS**

MATERIAIS QUE SE IMPÕEM POR SUA NOTÁVEL
RESISTÊNCIA E PERFEIÇÃO

ESCOLHA O MELHOR E NÃO SE ARREPENDERÁ

WIESE & C.^A, L.^{DA}

AGENTES DE NAVEGAÇÃO

PRINCIPAIS LINHAS HOLANDESAS
E NORUEGUESAS

Rua do Alecrim, 12-A — LISBOA

Telegrama : WIESECO — Telef. 37 02 41 (10 linhas)

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

ISOLUX, L.^{DA}

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS

PORTO
R. Sá da Bandeira, 651-4.º
Telef. 270 15

LISBOA
R. Gonçalves Crespo, 33, 3.º-Esq.
Telef. 527 55

Instalações de A. T.

- ★ CENTRAIS
- ★ SUBESTAÇÕES
- ★ POSTOS DE SECCIONAMENTO
- ★ POSTOS DE TRANSFORMAÇÃO
- ★ LINHAS

Instalações de B. T.

- ★ ILUMINAÇÃO INTERIOR
- ★ ILUMINAÇÃO EXTERIOR
- ★ FORÇA MOTRIZ
- ★ SINALIZAÇÃO
- ★ REDES DE DISTRIBUIÇÃO

COMPANHIA DO PAPEL DO PRADO

S. A. R. L.

CAPITAL 30.000.000\$00

PAPÉIS DE ESCRITA * PAPÉIS DE IMPRESSÃO * PAPÉIS DE EMBALAGEM
CARTOLINAS (SIMPLES E DÚPLICE) * CAIXAS DE CARTÃO CANELADO

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

SEDE EM LISBOA:

Rua do Telhel, 12

TELEFONES:

5 91 25 (4 linhas) 5 86 07

5 91 20 — 5 91 29

TELEGRAMAS:

PELPRADO

Apartado 2019

DEPÓSITO NO NORTE:

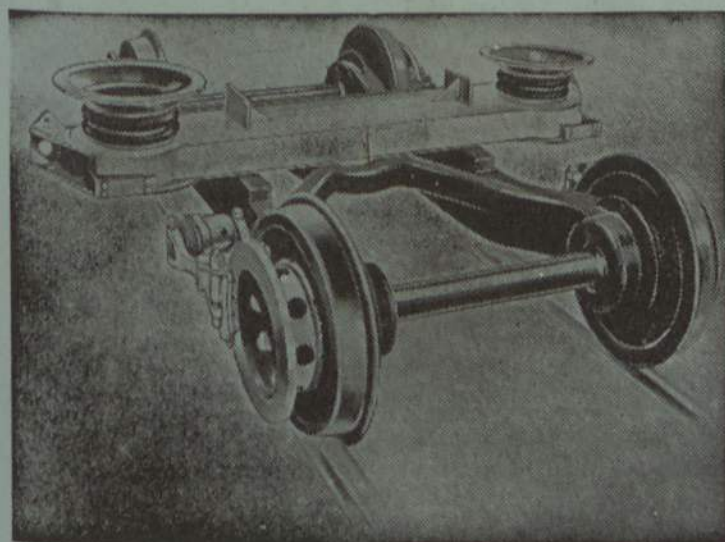
Rua Sporting Club de Coimbrões, 8 a 10

VILA NOVA DE GAIA

TELEFONE:

39 30 88

Sensação em travões para Caminhos de Ferro



Os novos travões de disco GIRLING

Agentes: **CONDÉ BARÃO, LDA.**

Avenida 24 de Julho, 62-64

LISBOA



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

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

■ GASES INDUSTRIAIS E MEDICINAIS

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

Representantes para Portugal de: S. A. Brown Boveri, Knapsack Griesheim A. G., Harris Caloric Co., Ets. R. Dubé, Elektro Bau A. G., Metco Inc., etc., etc.

Delegações em:

LUANDA — LOBITO
L. MARQUES — BEIRA

Depósitos em:

COVILHÃ — FARO
M. GRANDE — TOMAR

TOSSE ?

HORAS CALMAS



COM

BENZO-DIACOL