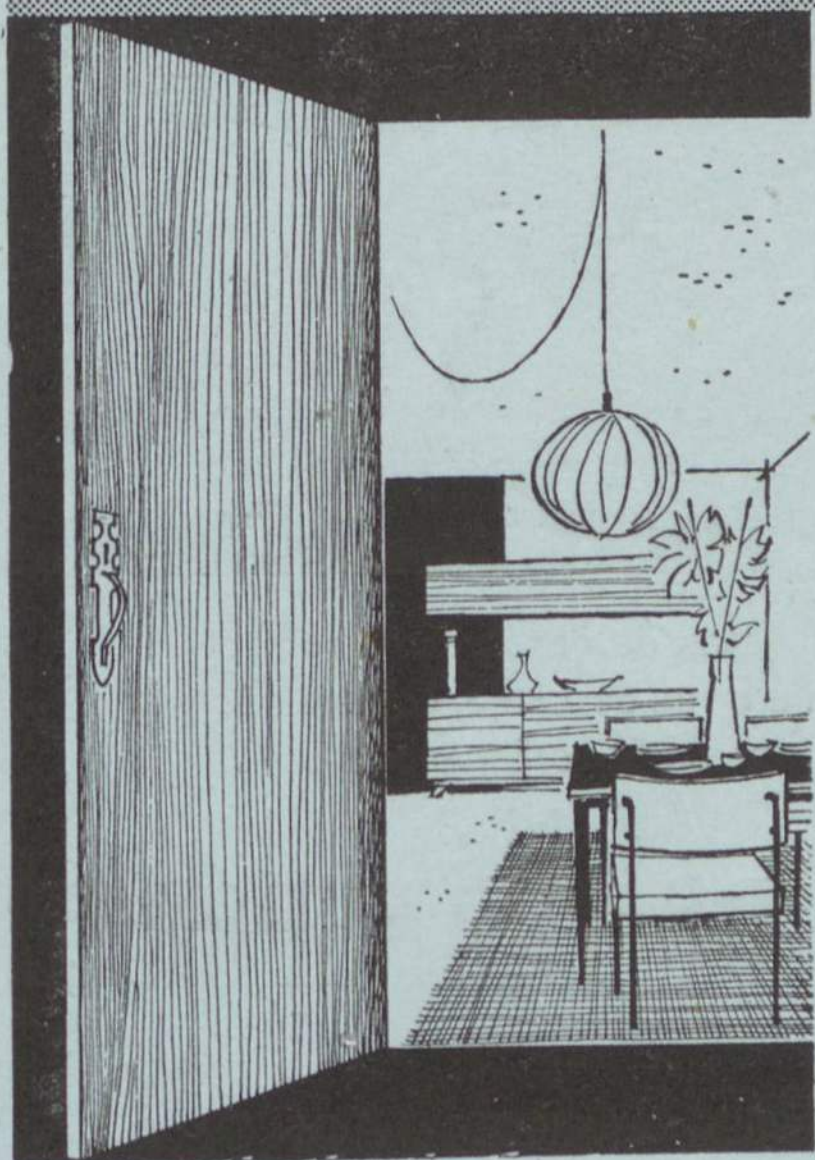


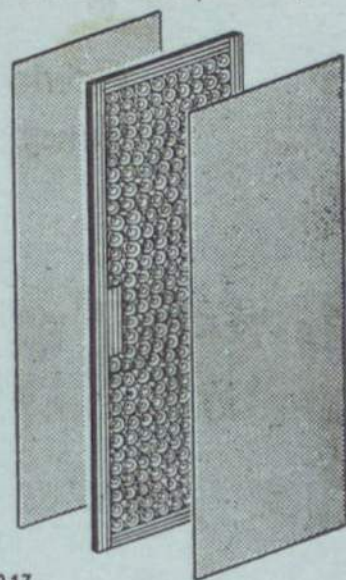
GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO



**painel perfeito
para portas
e divisórias**

NOVOS tempos, novas exigências, novos materiais. Esta evolução impõe fabricos em grande escala, para garantia de qualidade uniforme. Placarol é um painel para portas e divisórias que satisfaz plenamente aos requisitos modernos. É constituído por um aro de madeira laminada, duas placas superficiais e, entre estas, um grande número de espirais de madeira. A estrutura do painel proporciona faces perfeitamente lisas, oferecendo, além disso, grande resistência a pressões e a variações climatéricas. Por outro lado, as características da sua constituição asseguram-lhe uma leveza notável. Os tipos de placas superficiais empregados admitem qualquer forma de acabamento. Placarol é também fornecido já folheado a madeiras ricas, o que o torna um valioso elemento de decoração interior.



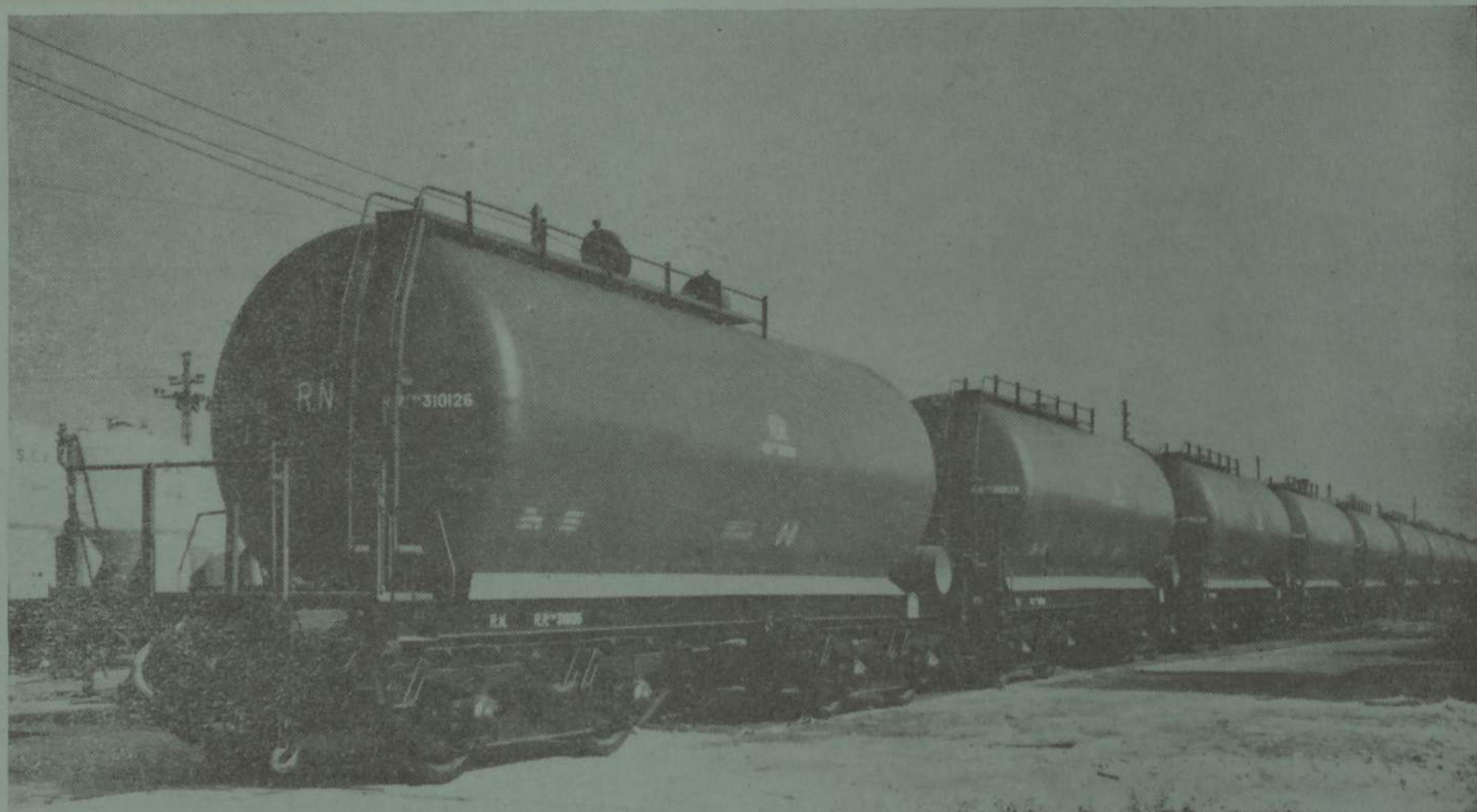
siaf

LISBOA — rua de S. Julião, 139 - Tel. 36 23 31
PORTO — Pálacio Atlântico, 403 - Tel. 3 25 26 e 3 60 17

publigrafic

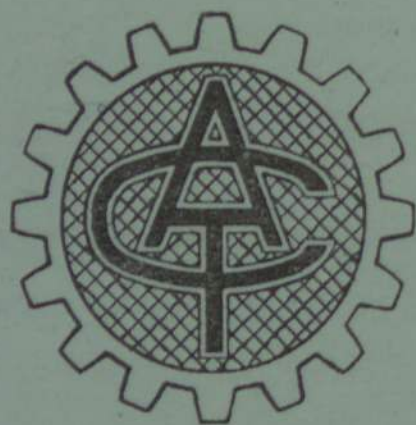
VAGÕES CISTERNAS **DE GRANDE CAPACIDADE** **PARA TODAS AS QUALIDADES DE LÍQUIDOS**

VAGÕES COM CISTERNAS PARA GASES LIQUEFEITOS DE PETRÓLEO, ÁCIDO SULFÚRICO E GASOLINAS, SOLUÇÕES NITROGENADAS, AMONÍACAS, ETC.



Comboio de vagões cisternas de 50000 litros de capacidade para o transporte de fuel-oil, com calefação para a sua descarga, construídos para a Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis

COMPANHIA AUXILIAR DE TRANSPORTES



ESCRITÓRIOS CENTRAIS — AV. JOSÉ ANTÓNIO, 20
MADRID

TELEFS.: 222 0414 — 232 3547

FÁBRICA DE VILLAVERDE

Km. 9. ESTRADA ANDALUZIA — TELEFS.: 237 03 00/1

Gazeta dos Caminhos de Ferro

TRANSPORTES E TURISMO

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

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

Telefone: P P C 32 01 58 — DIRECÇÃO: 32 75 20

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

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

Director:

ENG. LUÍS DA COSTA

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

Directora-Gerente e Editora:

FERNANDA D'ORNELLAS

Conselho Directivo:

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

Eng. ANTÓNIO DA SILVEIRA BUAL, Director da Sociedade Estoril

Prof. Doutor JOÃO FARIA LAPA

Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

General JÚLIO BOTELHO MONIZ

Assinaturas:

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

SECRETARIOS 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

Sumário

16 de Julho de 1965

A Dimensão Europeia dos Caminhos de Ferro	203
A C. aumenta as suas receitas	205
Caminhos de Ferro e Portos de Moçambique	205
Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal, por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO	206
Panorama, por REBELO DE BETTENCOURT	209
O Turismo	210
Lar Ferroviário	211
Paris no ano 2000	211
Os transportes ferroviários e a circulação automóvel	212
Escadas rolantes nas estações ferroviárias do Japão	213
Companhia Carris de Ferro de Lisboa	213
O nosso arquivo — Daqui a cinquenta anos	214
Câmara Municipal do Entroncamento	215
Fantasia ou profecia? — De Boston a Washington (700 quilómetros) em 90 minutos	216
Pelo mundo ferroviário	216

Nota de abertura

A Festa do Colete Encarnado, instituída, há trinta anos e três anos, em Vila Franca de Xira, ganhou neste espaço de tempo, relativamente pequeno, a força e o prestígio que só possuem as tradições seculares. Foi José Van Zeller Pereira Palha, herdeiro e continuador de um nome ilustre, quem, presidindo então aos destinos e problemas do Município, teve a feliz lembrança da sua criação. Festa de Homenagem aos Campinos, ela tornou-se também, no decurso desies trinta e três anos, a festa de todos os aficionados portugueses da Festa Brava e cumulativamente, o que não deixa de ser importante, um grande cartaz de turismo. Com efeito, a Festa do Colete Encarnado atrai a Vila Franca de Xira, nos dias que lhe são consagrados, milhares e milhares de forasteiros, entre os quais, nestes últimos anos, se vêem algumas centenas, bem acrescentadas, de turistas franceses, e alemães, principalmente. Este ano, a Festa, que costumava durar dois dias seguidos, estende-se por três dias e foi sem dúvida a mais brilhante, a mais concorrida da longa série. Além das costumadas esperas e largadas de toiros e das corridas na praça Palha Blanco, que cada vez parece mais pequena, houve música nas ruas, que, pela primeira vez, se enfeitaram e iluminaram, como em Sevilha; desfile de marchas populares; divertimentos diversos, festival náutico no Tejo; lugares de comes-e-bebes nas ruas de maior movimento. Como nos anos anteriores, realizou-se no amplo edifício da Patriarcal uma interessante exposição agro-pecuária, que foi visitadíssima. Na Biblioteca-Museu Municipal, que já está a precisar de um edifício próprio, efectuou-se, para início da Festa, uma magnífica exposição de desenho e pintura, com trabalhos apresentados por três artistas jovens, mas já consagrados: Maria Fernanda Amado, João Mário e Emílio Guerra. Estas exposições, sempre de alto nível artístico, representam já uma nobre tradição cultural e a sua iniciativa deve-se a dois grandes valores vilafranquenses: os srs. dr. Vidal Baptista e Raul de Carvalho, os primeiros directores daquela instituição.

A Festa do Colete Encarnado tornou-se não apenas numa tradição vilafranquense, mas numa grande atracção turística portuguesa. O facto verificou-se agora, com a presença de milhares de portugueses e de centenas de turistas estrangeiros.

A Dimensão Europeia dos Caminhos de Ferro

(Resumo da exposição do Sr. Louis Armand, Membro da Academia Francesa e Secretário Geral da U. I. C., quando do «Rallye» da Imprensa Internacional à Exposição Mundial de Transportes de Munique, em 29 de Junho de 1965).

A expressão «caminho de ferro» não tem o mesmo sentido para o grande público e para aqueles que possuem uma mais profunda experiência dos problemas de transporte. O primeiro pensa quase unicamente nos transportes de passageiros, enquanto os segundos têm em mente sobretudo a tarefa considerável, mas pouco conhecida, do transporte de mercadorias. É preciso não perder de vista este duplo aspecto do caminho de ferro quando se empreende auscultar a sua actual situação e que se tenta extrair dela uma visão clara do futuro.

Na contínua aceleração do progresso técnico que caracteriza a nossa época, algumas pessoas chegaram a pensar que o caminho de ferro, que chegou primeiro entre os modernos modos de transporte, seria o primeiro a passar de moda, e a ser reformado como um simples funcionário atingido pelo limite de idade. Já hoje ninguém acredita nisso.

Por toda a parte no mundo, verifica-se um novo incremento de interesse pela técnica ferroviária, ao mesmo tempo que se multiplicam as realizações espectaculares. Evidentemente, a opinião pública é sobretudo sensível àquelas que dizem respeito ao transporte de passageiros. Os próprios Estados-Unidos redescobrem as vantagens da técnica ferroviária para os serviços suburbanos e para as ligações rápidas, a 200 e mesmo talvez 300 Km/hora entre grandes cidades nas zonas de grande densidade de população. Sabe-se que os americanos investiram somas consideráveis na pesquisa para o futuro serviço no corredor entre Boston – New-York – Washington. A inauguração da linha de Tokaido, entre Tokio e Osaka, no Japão, na qual os comboios circulam com regularidade a mais de 200 quilómetros à hora, assim como as realizações europeias em matéria de grandes velocidades – vós podereis admirar as da DB entre Ausburgo e Munique – contribuirão largamente para este revigoreamento no domínio dos transportes de passageiros.

É evidente que estamos também numa época de ouro para os inventores cuja imaginação nunca falta à chamada, e vemos florescer os projectos dos metropolitanos suspensos, de comboios aéreos, de comboios-foguetes, etc. . . . Creio que é impossível dizer, actualmente, qual será o futuro exacto desses projectos. O que é certo, é que o nosso mundo moderno, cada vez mais avançado, precisa de transportes públicos de passageiros, potentes, rápidos, largamente automatizados e que muito se espera dos caminhos de ferro neste domínio.

A dimensão europeia do caminho de ferro que aponte em epígrafe talvez não seja evidente, salvo que as fronteiras terão desaparecido – já hoje é muitas vezes o caso – para o homem de negócios e o turista que utilizarão os «supercomboios» do futuro, de cidade para cidade. Mas o aparecimento deste super-caminho de ferro, o seu aperfeiçoamento técnico e a sua incorporação progressiva no actual sistema de transportes, é um problema que ultrapassa largamente o quadro nacional.

Comporta um tipo de cooperação entre as redes tornado particularmente fácil pelo facto que os caminhos de ferro existem em todos os países e que não fazem concorrência entre si, como acontece com a maioria das outras empresas, a aviação, por exemplo. Assim pôde desenvolver-se largamente uma colaboração essencialmente técnica que será chamada a desempenhar um papel fundamental não só para a realização dos super-comboios de passageiros de que acabo de falar, mas também para a futura organização dos transportes maciços de mercadorias. O exemplo mais característico desta cooperação é o Congresso de cibernética ferroviária realizado na sede da U. I. C. em 1963 e que permitiu reunir os especialistas da cibernética soviéticos, americanos, japoneses e europeus. Embora recente, a cibernética desenvolve-se rapidamente. O primeiro computador electrónico

tem apenas quinze anos e, no entanto, estas máquinas são já instrumentos indispensáveis em numerosas empresas modernas. É de conceber o efeito de choque provocado pelo aparecimento dos computadores num universo essencialmente organizado como é o ferroviário. Viu-se, imediatamente, que este seria um domínio privilegiado para a sua aplicação, e o referido Congresso da U. I. C. permitiu o confronto dos conhecimentos da cibernética teórica muito avançados nos Russos e das realizações americanas e europeias. Pode dizer-se que o Congresso de 1963 marcou o início da marcha dos caminhos de ferro a caminho da sua cibernitização.

Depois de ter evocado esta cooperação de ordem muito geral, é ocasião para falar num outro tipo de relações entre as redes de caminho de ferro que qualificarei de «cooperação de exploração». Resulta ela de que as redes são vizinhas umas das outras, permutando passageiros e mercadorias. Para bem dizer, existe uma profunda solidariedade entre os diversos caminhos de ferro e muitos não seriam verdadeiramente «uma rede» se não fizessem parte de um conjunto maior a que chamarei a Rede europeia. Outrora, o raio de acção do caminho de ferro era muito mais reduzido do que actualmente. As locomotivas, por exemplo, percorriam distâncias relativamente pequenas, pois a tracção a vapor dependia de numerosas sujeições. Por esse motivo, pode dizer-se que o caminho de ferro nasceu em escala provincial. As primeiras redes de caminho de ferro, eram redes na escala de um pedaço de território mais pequeno do que uma nação do tipo europeu de hoje. Mas a técnica fez rápidos progressos, as trocas internacionais aumentaram e muito rapidamente os caminhos de ferro ultrapassaram o quadro provincial e, depois, o quadro nacional. A parte do tráfego internacional no tráfego total das redes europeias não cessa de crescer; para as mercadorias, ultrapassa 50 % em certos países como a Bélgica e a Holanda.

Disso resulta uma solidariedade cada vez mais estreita entre as diversas redes. Assim foi que as dificuldades com que depararam, em 1963, os Caminhos de Ferro suíços, para assegurar o trânsito através dos Alpes, mobilizaram todas as redes vizinhas num esforço comum para enfrentar a situação. Do mesmo modo, foi colocando-se dentro da óptica duma grande rede europeia que foi tomada a decisão da construção dum túnel sob a Mancha. Não foi apenas o idealismo que levou os caminhos de ferro a «pensar europeu»; foi a necessidade.

Esta necessidade fez dos caminhos de ferro os promotores da colaboração europeia antes dos próprios Governos a isso os incitarem. Sem falar do aparecimento dos principais organismos de colaboração ferroviária que quase todos datam do fim do último século, ou da fundação da União Internacional dos Caminhos de Ferro em 1923, apenas citarei alguns exemplos mais recentes: a criação dum orga-

nismo de investigação técnica e ensaios sob a égide da U. I. C.; a fundação da Eurofima, Sociedade para o financiamento comum de material circulante; a constituição do «pool» Europ, que permitiu gerir em comum um importante parque de vagões para bem do interesse colectivo das redes, eliminando as perdas de rendimento ocasionadas pelo retorno em vazio sistemático dos vagões para os países de origem; a adopção recente duma numeração uniforme codificada dos veículos ferroviários, compreendendo o material soviético — por conseguinte válido de Lisboa a Vladivostok —, que permitirá uma melhor utilização, para além fronteiras, das possibilidades das máquinas electrónicas.

A proporção de problemas comuns às redes europeias aumentam em cada ano. Pode acrescentar-se que todos os problemas importantes do caminho de ferro são hoje europeus. O professor Oeftering fez um resumo daqueles que dependem da técnica. O mais importante é sem dúvida, actualmente, o da adopção duma engatagem automática de tipo normalizado europeu. Não menos importante é o futuro da cibernética; certos problemas parecem-me particularmente actuais, tal o da leitura automática da numeração dos vagões. Citarei ainda a realização de freios electropneumáticos mais adaptados às condições especiais exigidas pelos comboios pesados e rápidos e a evolução do material de mercadorias no sentido da especialização e das grandes capacidades.

Se esta exposição tivesse a ambição de ser completa, teria de acrescentar aqui à lista dos problemas da colaboração europeia, todos aqueles que provêm do sector económico e comercial. São pelo menos tão importantes como os que derivam da técnica e tem de reconhecer-se, apesar dos largos anos de esforços comuns, que ainda há muito que fazer neste domínio.

Este simples enunciado, que não é exaustivo, permite formar uma ideia do caminho de ferro do futuro tal como se pode imaginar sobretudo se não esquecermos que, na maioria das redes existentes, 20 a 25 % das linhas asseguram 3/4 do tráfego total. A vocação do caminho de ferro, ninguém o pode negar, é de transportar muito, em grandes quantidades, longe e barato. A futura rede europeia ficará concentrada em grandes artérias equipadas com as técnicas de ponta: electricidade para tracção, locomotivas potentes, electrónica, televisão, etc. . . . Os comboios serão pesados, compridos e rápidos; estarão apetrechados com o engate automático e serão constituídos por grandes vagões. O automatismo reduzirá o pessoal de exploração ao mínimo indispensável.

arefas duras e perigosas, como as do engatador ou do carregador terão desaparecido. Serão substituídas por funções mais nobres, por exemplo aquelas que terão por missão utilizar e conservar os aparelhos electrónicos; serão assim susceptíveis de atrair uma juventude ávida de realizações modernas.

Modelar este super-caminho de ferro partindo da actual realidade não é tarefa muito fácil. No seu notável relatório sobre a modernização dos caminhos de ferro britânicos o sr. Beeching explica que a dificuldade essencial provém de que não se trata de construir, mas sim de reformar aquilo que existe. Temos de reconhecer que numerosos obstáculos terão de ser vencidos. Os mais importantes não dependem das próprias empresas ferroviárias, mas, do facto que, na maioria dos países, desde há muito, essas empresas são utilizadas pelos Governos como instrumentos duma política nacional: auxílio à agricultura, às zonas subdesenvolvidas, a certas camadas da sociedade, etc... Existe uma profunda contradição entre esta concepção, ainda muito actual, do serviço público, e o espírito liberal que preside actualmente à construção da Europa dos Seis. Se não se solucionar rapidamente esta situação de acordo com o interesse geral, não será exagerado dizer que se marca passo neste domínio e que a organização dos transportes não progride na Europa enquanto que a técnica irá «galopando». Este atraso da organização em relação à técnica é aliás bem característico da nossa época.

Todos os nossos esforços devem tender para suscitar uma doutrina económica válida da política dos transportes na Europa. A Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes resolveu, por sugestão minha, organizar em Estrasburgo, em Outubro de 1964, um Simpósio acerca da teoria e da prática na economia dos transportes que fez o balanço das insuficiências nesta matéria. Tive o ensejo de propor, como conclusão deste Simpósio, a criação dum Instituto Europeu dos Transportes que poderia trazer uma ajuda eficaz àqueles que procuram esclarecer-se em questões de transportes, ao abrigo das pressões provenientes de doutrinas abstractas ou de grupos de interesse.

Este Instituto teria uma estrutura original, pois o estudo da economia dos transportes seria nele associada, por um lado, a montante, a uma técnica prospectiva, por outro lado, a jusante, a uma sociologia dinâmica e profundamente humana. Os técnicos de montante esclareciam os economistas sobre o que serão as técnicas de transporte de amanhã. Pois seria lamentável ver os economistas pretender resolver problemas que já estão desactualizados. A sociologia situada a jusante desempenharia um papel fundamental, pois a economia, como a técnica, não constituem só por si uma finalidade. É a sociologia que permitirá dizer qual será a contribuição dos transportes para a criação das estruturas da Sociedade de amanhã.

Históricamente os caminhos de ferro estiveram ligados ao desenvolvimento dos territórios nacionais. Foram as tarifas ferroviárias que muitas vezes condicionaram a escolha dos locais para implantação de certas indústrias. Hoje é quase impossível alterar as tarifas ferroviárias sem levantar problemas difí-

ceis para as indústrias locais. Mas a época do monopólio ferroviário passou. De futuro temos que pensar na necessária associação dos grandes meios de transporte (aviação, vias navegáveis de grande porte, super-caminho de ferro, oleodutos, autoestradas) com vista à valorização do tarifário, que deve estar no centro do nosso interesse.

Esta valorização é o grande problema de amanhã para a Europa e para os caminhos de ferro, dada a sua vocação europeia, devem nela desempenhar um papel fundamental.

A C. P. aumenta as suas receitas

Números expressivos nos primeiros cinco meses

As receitas da C. P., que já em 1964 acusaram um aumento sensível, conforme vimos no último Relatório do Conselho de Administração, continuam a subir, o que deve atribuir-se aos últimos melhoramentos introduzidos na sua rede, como sejam a electrificação progressiva da linha de Lisboa ao Porto, linha de Sintra, carruagens modernas, etc.

Vejamos o que dizem os números:

Nos primeiros cinco meses do corrente ano, a C. P. teve 391 842 contos de receita bruta; em igual período do ano findo arrecadara apenas 370 278 contos.

O aumento verificado resulta do tráfego de passageiros, em constante crescimento, ao passo que o de mercadorias não progride.

É sobretudo interessante assinalar que, no período considerado, a quantidade vendida de bilhetes de assinatura teve um aumento de 5 %. Foram vendidos 221 643 desses bilhetes, que renderam 28 624 contos. Os «jovens e estudantes», que têm sensível redução nos preços das «assinaturas», pagaram à C. P. 4936 contos pelos seus bilhetes mensais, trimestrais e semestrais, importância incluída nos 28 624 contos acima citados.

Caminhos de Ferro e Portos de Moçambique

Carlos Ribeiro

Acompanhado por sua esposa e filha, chegou a Lisboa, a bordo do paquete «Infante Dom Henrique», o ilustre jornalista sr. Carlos Ribeiro, chefe do serviço de propaganda dos Caminhos de Ferro e Portos de Moçambique.

Os nossos cumprimentos.

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

Por EMÍLIO BARBOSA ESTACIO

Artigo 58.º Nos prazos dos artigos 54.º e 55.º não se compreende o tempo em que as gares estão fechadas.

Artigo 59.º Quando a entrega dos objectos transportados por pequena velocidade exceder os prazos acima fixados, e nas cautelas não houver multa convencionada, as empresas serão obrigadas a fazer uma redução nos preços do transporte, regulada em relação às demoras pelo modo seguinte:

De 1 a 3 dias	0,1 réis
De 4 a 6 dias	0,2 réis
De 7 a 10 dias	0,3 réis
Além de 10 dias	0,6 réis

As reduções especificadas neste artigo não anulam o direito que possa haver à indemnização por perdas e danos.

Artigo 60.º Quando os objectos transportados por grande velocidade não forem entregues aos consignatários que os vierem reclamar, dentro das seis horas decorridas depois da chegada regulamentar do trem, só pertencerá às empresas o preço de transporte estabelecido nas tarifas de pequena velocidade.

Artigo 61.º As empresas serão responsáveis pelas perdas, danos e avarias que lhes são contados, desde a recepção até à entrega, salvo se uma e outros encontrarem, por casos fortuitos e inevitáveis, violência insuperável, ou pela natureza e vício próprio dos mesmos objectos.

Artigo 62.º A perda e avaria procedente de casos fortuitos, ou da própria natureza do objecto carregado, ficam ainda a cargo das empresas, quando se prove que ocorreram por negligência dos seus empregados ou por haverem deixado de tomar as precauções que o uso tem ensinado. As empresas não podem ser isentas desta responsabilidade, por qualquer declaração ou cláusula que obtenham dos expedidores, excepto nos casos em que os decretos de tarifas autorizem essas declarações ou cláusulas.

Artigo 63.º Se as mercadorias forem conduzidas em vagão alugado pelo expedidor e por ele carregado, as empresas não serão responsáveis pela perda ou avaria que se der, a não ser por acidente acontecido no trânsito e que faça carga às empresas, as quais são ainda obrigadas a usar para com os vagões alugados de todas as cautelas e cuidados que a experiência tiver indicado.

Artigo 64.º A verificação das avarias indicadas pelo estado anterior dos volumes deve ter lugar nas vinte e quatro horas que se seguirem à chegada da expedição. A chegada de uma expedição é para o consignatário o momento em que as empresas as devem pôr à sua disposição como fica disposto.

Artigo 65.º Se o consignatário não retirar a sua expedição em tempo, e esta ficar por isso sujeita a armazenagem, conforme o disposto nas tarifas, a verificação de tais avarias terá lugar nas vinte e quatro horas que se sucederem à apresentação do consignatário para receber a mercadoria.

Artigo 66.º Retirada a expedição da gare, ficarão ainda as empresas responsáveis pelas avarias que se puderem encontrar na abertura dos volumes, dentro das vinte e quatro horas seguintes, nos termos do decreto com força de lei de 31 de Dezembro de 1864, artigo 19.º, n.º 4.

Artigo 67.º À verificação das avarias reconhecidas pelo estado dos volumes, e daquelas que só se podem reconhecer pela abertura dos mesmos, deverá assistir sempre um empregado das empresas.

Artigo 68.º As dúvidas que ocorrerem entre os consignatários e as empresas, sobre o estado das fazendas ao tempo da entrega, serão resolvidas por juízo arbitral de peritos, e o seu arbitramento será reduzido a escrito por um dos árbitros e assinado por todos. O termo deste arbitramento será em duplicado para se entregar um em cada parte.

Artigo 69.º Os chefes das estações de 1.ª e 2.ª classes nomearão os árbitros de que trata a disposição sétima do artigo 19.º do decreto de 31 de

Dezembro de 1864, quer as reclamações sejam dirigidas à sua estação, quer sejam às estações de classe inferior que lhe ficarem mais próximas, em conformidade com as instruções que as empresas lhes devem dar para esse efeito.

O segundo árbitro será nomeado pelo expedidor ou pelo consignatário da mercadoria prejudicada, e o terceiro árbitro escolhido por acordo entre os dois primeiros. Na falta deste acordo será tirado à sorte, para o que se lançaram numa urna os nomes de quatro indivíduos, um designado pelo representante da empresa, outro pelo consignatário ou expedidor, e um por cada um dos árbitros.

Artigo 70.º As empresas serão obrigadas a conformar-se com a sentença de arbitragem, todas as vezes que a avaliação do prejuízo não exceda a 20\$000 réis, e dentro dos mesmos limites será também obrigatória a sentença para a parte prejudicada.

Artigo 71.º Se o prejuízo for avaliado pela sentença de arbitragem em mais de 20\$000 réis, e qualquer das partes se não conformar com a dita sentença, recorrerá ao tribunal competente.

Artigo 72.º As empresas não têm direito a investigar o título por que os consignatários recebem as mercadorias e mais objectos que transportarem, e devem entregá-los nos prazos e pela forma estabelecida. Não o fazendo assim, responderão pelos prejuízos resultantes de demora.

Artigo 73.º Quando as mercadorias e outros objectos transportados por duas ou mais linhas pertencentes a diversas empresas que se corresponderem, se perderem ou sotrerem avarias, a indemnização será feita pela empresa que recebeu os objectos ou por aquela que os deveria entregar, à escolha do expedidor ou do respectivo consignatário.

Artigo 74.º As empresas serão obrigadas a ter livros de registo de grande e pequena velocidade, os quais serão escriturados por meses e por estações, tendo por base os mapas da receita das estações devidamente documentados.

As empresas são obrigadas a ter um livro especial, cuja escrituração será efectuada em harmonia com as instruções do Governo, e no qual se lancem em separado, por meses e em cada linha, todas as receitas com distinção especial daquelas que não são sujeitas ao imposto de trânsito.

Toda a escrituração deve ser feita em português.

Artigo 75.º As empresas remeterão ao engenheiro fiscal, nos prazos e da forma adiante indicada, os dados estatísticos seguintes:

1.º Até ao dia 10 de cada mês um balancete das receitas semanais, relativas ao mês antecedente, e dentro do prazo de sessenta dias o mapa do movimento e receita exacta do dito mês.

2.º Até ao fim do mês de Maio de cada ano os mapas das receitas e despesas da exploração, devidamente classificados, com relação ao ano anterior;

os mapas das unidades de tráfico e seu percurso e do material circulante.

Passageiros

Artigo 76.º Todo o passageiro deve munir-se de de um bilhete que designe a estação a que se destine e a classe que deve ocupar; este bilhete será por ele apresentado aos empregados da empresa todas as vezes que lhe for exigido.

Os passageiros que forem encontrados nas carruagens sem bilhetes, pagarão a importância correspondente da classe que tiverem ocupado, contando-se o preço do transporte desde o ponto onde tiver lugar a última verificação.

Todo o passageiro que ocupar uma classe superior à designada no bilhete pagará a diferença de preço de uma à outra. Estas restituições não isentam o passageiro de multa que lhe possa ser imposta nos tribunais pela contravenção à primeira parte deste artigo, salvo quando tiver prevenido o condutor do trem.

O passageiro que quizer continuar a viagem além do ponto indicado no seu bilhete pagará a diferença correspondente ao aumento do percurso quando tenha prevenido o chefe do trem antes de partir da estação em que devia terminar a sua viagem. Se porém o não tiver feito, pagará o dobro da importância correspondente ao aumento do trajecto.

O passageiro que nos comboios extraordinários for encontrado sem bilhete ou que ocupar um lugar de classe superior àquela a que tem direito, pagará, no primeiro caso, o dobro do preço e no segundo duas vezes a diferença da importância.

Artigo 77.º O passageiro que, por falta de carruagens, fosse obrigado a entrar numa classe superior à designada no seu bilhete, nenhum excesso tem a pagar à empresa.

Se, pelo contrário, tivesse de ocupar um lugar de classe inferior, a empresa lhe restituirá a importância do seu bilhete no fim da viagem.

Artigo 78.º É expressamente proibido:

1.º Entrar ou sair das carruagens por outra porta que não seja a que abre do lado do cais ou plataforma da estação;

2.º Passar de uma para outra carruagem ou debruçar-se para fora dos postigos durante a marcha;

3.º Entrar ou sair das carruagens, a não ser nas estações, e depois de estar o comboio completamente parado;

4.º Subir ou tentar subir aos estribos das carruagens depois de dado o sinal da partida pelo chefe da estação;

5.º Fumar nas carruagens onde vão pessoas a quem o fumo possa incomodar.

Artigo 79.º É proibida a entrada nas carruagens:

1.º A toda a pessoa em estado de embriaguez;

2.º Aos indivíduos que levarem armas de fogo carregadas ou que levarem consigo embrulhos que, por sua forma, volume ou mau cheiro, possam incomodar os outros passageiros.

Artigo 80.º Os passageiros têm direito a exigir que o empregado do Governo ou da empresa faça sair das carruagens os indivíduos que provocarem a desordem e o distúrbio, por palavras ou acções dirigidas contra alguém ou por ultrage à moral pública.

Artigo 81.º É proibido levar cães nas carruagens de passageiros; entretanto as empresas poderão admitir em compartimentos especiais os passageiros que não queiram separar-se dos seus cães, contanto que os levem açaimados.

Artigo 82.º As empresas, sempre que seja possível, reservarão um compartimento para as senhoras que viajarem sós.

Artigo 83.º No interior de cada carruagem haverá uma tabuleta contendo as disposições do presente regulamento, que dizem respeito aos passageiros.

No caso de infracção, os agentes da fiscalização, os chefes das estações e de trem, devidamente ajuramentados, farão as admoestações convenientes, e lavrarão auto da infracção, se não forem imediatamente atendidos, ou quando assim o exija a gravidade do facto.

Artigo 84.º O passageiro que em virtude do § único do artigo 30.º do decreto de 31 de Dezembro de 1864, dever ser preso, será entregue ao administrador do bairro, ou concelho da localidade, acompanhado de um ofício em que o agente da polícia participe o motivo da prisão, lugar do crime e formação do competente auto, que será sempre remetido ao delegado do ministério público do lugar em que o crime foi cometido.

Disposições diversas

Artigo 85.º Toda a correspondência entre directores da exploração das linhas férreas e o Ministro das Obras Públicas deverá ser feita por intermédio do engenheiro chefe da fiscalização.

Artigo 86.º É da exclusiva competência do Governo a resolução de todas as reclamações das empresas contra as requisições ou intimações dos engenheiros fiscais, que tenham por objecto a reconstrução ou reparação e conservação das obras de caminho de ferro e suas dependências, assim como a facilidade e segurança da exploração.

Artigo 87.º Os condutores das locomotivas devem ser, quando possível, tirados da classe dos fogueiros que tiveram suficiente experiência e aptidão para serem promovidos a esse emprego.

Nem uns nem outros poderão ser admitidos ao serviço sem um atestado de capacidade, devendo a sua nomeação só ter lugar sob proposta e responsabilidade dos chefes de serviço.

Artigo 88.º Nas principais estações designadas pelas empresas, de acordo com a fiscalização, haverá os meios de socorros necessários no caso de accidentes, e em todos os comboios de passageiros será transportada uma pequena caixa contendo os primeiros socorros que podem ser precisos.

Artigo 89.º Haverá em cada estação um livro numerado e rubricado destinado a receber as queixas que os passageiros tiveram a fazer contra as empresas ou contra os seus empregados. Este livro deve ser apresentado sempre que requerido tanto pelos passageiros como pelos empregados da fiscalização.

Artigo 90.º Os autos, formados pelos empregados da fiscalização serão feitos em duplicado, tendo um exemplar o destino marcado no § único do artigo 6.º de 31 de Dezembro de 1864, e devendo o outro ser remetido ao engenheiro chefe da fiscalização, o qual, no mais curto prazo possível deverá informar o respectivo agente do Ministério Público, sempre que se trate de algum crime de contravenção previsto nas leis e regulamentos especiais dos caminhos de ferro.

As empresas enviarão ao engenheiro fiscal cópias autênticas dos autos formados pelos seus agentes ajuramentados, e os chefes da fiscalização darão também conhecimento às empresas dos autos formados pelos seus empregados, em consequência de contravenção aos regulamentos dos caminhos de ferro.

Os agentes do Ministério Público darão mensalmente conta ao Governo do estado dos processos instaurados com relação às contravenções, aos regulamentos de polícia e exploração dos caminhos de ferro.

Artigo 91.º Deverá existir em todas as estações de caminhos de ferro um exemplar do presente regulamento que será facultado ao público.

Os chefes dos trens em marcha deverão estar munidos do presente regulamento.

Aos maquinistas, fogueiros, guarda-freios e assentadores de via deverão as empresas fornecer um extracto deste regulamento na parte que a cada um disser respeito.

Artigo 92.º As contravenções ao presente regulamento serão autuadas, processadas e julgadas nos termos do decreto de 31 de Dezembro de 1864, sobre a polícia das vias férreas.

As penas e multas serão impostas aos transgressores pelos tribunais e juizes competentes, nos limites prescritos pelo artigo 489.º do código penal e mais leis vigentes.

Paço, em 11 de Abril de 1868.

Sebastião do Canto e Castro Mascarenhas

(Continua)

PANORAMA

Uma página de REBELO DE BETTENCOURT

Viagens na nossa terra

Estamos em pleno Verão. Julho, Agosto e Setembro são os meses das férias e das vilegiaturas. Os mais endinheirados aproveitam esta quadra do ano para visitar o estrangeiro. Há muito que ver em Espanha, na França, na Itália. Os portugueses de mais reduzidos recursos financeiros limitam-se a viajar na nossa própria terra. Também há muito que ver e admirar em Portugal. Se assim não fosse, como se compreenderiam as sucessivas invasões amigas de franceses, alemães e ingleses?

Numa viagem, o que nos atrai e surpreende é tudo aquilo que é totalmente diferente do que estamos habituados a ver. Para um madrileno, por exemplo, que encanto teria Lisboa se ela fosse semelhante à capital de Espanha?

Se os estrangeiros que nos visitam acham encantador o nosso País, por que não havemos nós, por nossa banda, de viajar na nossa terra, que não é tão pequena como parece? O número das suas praias, a variedade das suas termas, a riqueza assombrosa dos seus monumentos nacionais, a fisionomia características das nossas vilas e cidades, fazem de Portugal um grande e maravilhoso país.

Onde, senhores, passar melhor as nossas férias neste belo Jardim da Europa à beira-mar plantado? Não é fácil escolher, tantos são os recantos de paradisíaca beleza da nossa histórica e cada vez mais jovem nação. Os nossos ilustres colaboradores dr. José Aboim Ascensão Contreiras e eng. José Manuel Vieira de Barros, se os interrogássemos sobre o melhor sítio para passar as férias, não hesitariam em eleger o Algarve. O dr. Carlos Lobo de Oliveira, que é poeta, e dos grandes, proclamaria o seu amado Minho como a mais poética estância de veraneio. O meu velho e querido amigo, o ilustre comandante José Simões Vaz, que percorreu as sete-partidas do Mundo e conhece todos os mares, indicaria, com entusiasmo, os Açores ou a Madeira. Se fôssemos mais longe no nosso inquérito, teríamos uma infinidade de respostas, umas a favor do Estoril e Cascais, outras em louvor de Sintra, outras dando preferência à vila da Nazaré... E não seriam esquecidas as nossas termas. Milhares de perguntas que fizéssemos, milhares de depoimentos recolheríamos. É que Portugal não é um país pequeno. Pelo contrário, os seus inúmeros valores turísticos tornam-no excepcionalmente grande e maravilhoso.

Os nossos artistas



Descanso de campinos (Ribatejo)

Aquarela de Alfredo Morais



ESTIO

É tarde plena. As névoas da manhã
Dissiparam-se à luz do meio-dia.
Do mar azul o cheiro a maresia
Transmudou-se em perfume de erva chã.

Desce um bafo pesado, de agonia,
Da serra ativa – a grande barbacã
Dum castelo, de traça tão louçã,
Que é feito só de verde alvenaria.

Do céu começa agora a dissolver-se
O espasmo dessa aragem sufocante
– Ar de febre que ao sol anda a aquecer-se.

E as nuvens partem, num tropel gigante,
P'rá grande apoteose que há-de erguer-se
Da fornalha dum Poente agonizante.

JOÃO ILHÉU

O TURISMO

— afirma o dr. Felner da Costa —

é uma fonte de riqueza e de harmonia social

Como já referimos, em brevíssima nota, o sr. dr. Jorge Felner da Costa publicou recentemente, no Rio de Janeiro, onde exerce as altas funções de Director do Centro de Turismo de Portugal no Brasil, um livro de muito interesse. Esse livro, intitulado *A Conjuntura Económica do Turismo Contemporâneo*, é, nem mais nem menos, o texto, agora revisto, acrescentado, e actualizado, de uma Comunicação apresentada na Associação Comercial do Rio de Janeiro, em Agosto de 1960.

Valeu a pena remodelar esse trabalho e, sobretudo, actualizá-lo, pois, em Turismo, todos os dias surgem coisas novas e não é aconselhável acumular problemas e, muito menos, protelar a sua resolução.

Ora em «*A Conjuntura Económica do Turismo Contemporâneo*» de braço dado com o mestre experimentado em matéria de turismo vemos o escritor de prosa elegante e fluente, que sabe seduzir e prender a nossa atenção.

Vamos ouvir, pois, em várias passagens do seu seu trabalho, o sr. dr. Jorge Felner da Costa. Diz-nos o Autor que a verdadeira importância do turismo e o seu incremento só começou a observar-se com o aperfeiçoamento técnico e a industrialização dos meios de transporte e de alojamento, com a melhoria do nível de vida das populações e com a propaganda sistemática dos departamentos interessados ou especializados desta actividade.

Depois de nos demonstrar que um *turista* não é a mesma coisa que um *viajante*, o distinto escritor chama-nos a atenção para o facto de que o turismo não pode deixar de ser considerado como um fenómeno contemporâneo, cuja definição se encerra nas próprias fronteiras ou limitações das suas finalidades: recreação, cultura, repouso, cura.

Desde épocas remotas existiam *turistas* de facto, comenta o Autor. E cita: «As grandes festas desportivas e religiosas de Delfos, de Olímpia, de Epidauro e da Samotrácia, atraíam milhares de forasteiros aos seus grandiosos espectáculos. Quase sempre estas deslocações desportivas e religiosas completavam-se com tratamentos termais, pois os estádios, os circos, os teatros, ou os templos eram

erigidos junto das fontes milagrosas onde se procurava a cura com a ajuda dos deuses.»

Continuando a fazer história, o dr. Felner da Costa diz-nos que a organização das viagens turísticas, em sentido mais lato, encontra-se por toda a parte e desde as épocas mais recuadas, como o testemunham Tosai-tin-Lang, nas suas «Memórias de um viajante chinês no Império de Anam», ou noutras obras, uma das quais se refere à viagem de Cosme de Médicis por Espanha e Portugal, em 1668 e 1669», conforme relato do próprio, que se encontra na Biblioteca Laurentina de Florença, profusamente ilustrado com desenhos de Pier Maria Baldi.

Do alto de suas muitas leituras sobre turismo e, sobretudo, do alto da sua longa experiência pessoal, o dr. Felner da Costa proclama, na página 13 do seu trabalho:

«Hoje em dia é pouco assente que todas as manifestações organizadas e constituindo uma atracção turística, quando têm larga publicidade, resultam numa fonte de receita não somente para as entidades privadas mas também para o Estado.»

Estamos a ouvir, não tenhamos disso a mais pequena dúvida, uma grande, uma necessária e oportuna lição de turismo. Por isso, continuaremos a dar a palavra ao ilustre director do Centro de Turismo de Portugal no Brasil.

É do capítulo 3—*A nova era do Turismo*—que vamos extrair algumas notas de bastante interesse. O turismo—observa o dr. Felner da Costa—só começa a aparecer como indústria organizada a partir da I Guerra Mundial, ainda que já se tivesse procedido à sua regulamentação em alguns países, uns escassos anos antes. Com efeito, em 1908 efectuou-se na cidade de Saragoça, em Espanha, um Congresso Internacional de Turismo, no qual foi votada e aprovada a criação da Federação Franco-Espanhola dos Sindicatos de Turismo. Em 4 de Outubro de 1909 realiza-se, também, em Espanha, mas desta vez em San Sebastian, um segundo Congresso, ao qual já assistiu um observador português, em representação da Sociedade de Propaganda de Portugal, então já criada e no qual foi aprovada a inclusão do nosso

Pais naquela união de interesses turísticos dos povos da Europa meridional, que passou a ter a designação de Federação Franco-Hispano-Portuguesa dos Sindicatos de Iniciativa e de Propaganda.

O terceiro Congresso desse primeiro organismo internacional de turismo verificou-se no ano de 1910, em Toulouse, França, onde foi decidido levar a efeito o seguinte, em 1911, em Lisboa. Na história do Turismo português, este último Congresso constitui um grande facto—Portugal não era um país inteiramente desconhecido.

E o dr. Felner da Costa comenta, a propósito, que foi em consequência da preparação desse Congresso na nossa Capital que nasceu o organismo oficial do turismo de Portugal—a Repartição de Turismo do Ministério do Fomento—criado pela Lei de 16 de Maio de 1911.

Perante estes factos conclui-se que a França, a Espanha e Portugal, três anos antes da eclosão da I Guerra Mundial, foram verdadeiros pioneiros do turismo e da sua realidade económica. E deve citar-se, como território nacional, a Ilha da Madeira, onde há cinquenta anos — há meio século, prezados leitores! — os seus principais hotéis se enchiam todos os Invernos e eram incluídos muito justamente entre os melhores da Europa.

Qual o valor do Turismo? Segundo a opinião de José Ignácio de Arrilaga, economista espanhol autor da obra intitulada «El Turismo en la Economía Nacional», que o dr. Felner da Costa cita, as vantagens do turismo, *como produto exportável* são evidentes: o comprador (turista) paga à vista, evitando o risco do pagamento a prazo, normal em exportações de mercadorias; a mercadoria vendida não sai do território nem se esgota pelo consumo feito pelo turista; a exportação realiza-se do modo mais simples, sem ter de submeter-se a licenciamentos especiais.

Como o sr. dr. Jorge Felner da Costa, ao fechar a última página do seu excelente e oportuno trabalho, também diremos que o turismo é, incontestavelmente, *uma fonte de riqueza e poesia, de harmonia social*.

Lar Ferroviário

Esta simpática Cooperativa de construção de casas económicas para os ferroviários, seus associados, continua a desenvolver uma grande actividade, o que registamos com prazer e com sinceras felicitações para a sua Direcção.

No próximo dia 22 de Agosto, pelas 15 horas, na Rua de Goa, na Vila, Freguesia e Conselho de Entroncamento, proceder-se-á ao acto solene da entrega da chave aos sócios n.º 22 de 6.º e 36 do 1.º Escalão, srs. José Nunes e D. Rosa Guilhermina Nunes.



Máquinas de costura — Radiadores e Caldeiras para aquecimento central — Ferros de engomar — Caloríferos — Fogões de cozinha — Banheiras, lavatórios colectivos e outro material sanitário de ferro esmaltado — Marmitas e equipamento complementar para grandes cozinhas — Material para lavandarias — Bombas centrífugas e manuais — Toros de bancada de ferro fundido — Ventoinhas para forjas — Motores de explosão de pequena cilindrada — Abrigos para bicicletas, motorizadas e motocicletas — Acessórios de ferro maleável para canalizações — Acessórios para linhas de alta tensão — Tubos para canalizações e outros usos — Obra de ferro fundido normal e de ferro maleável — Galvanização de artigos de ferro

**Indústrias A. J. Oliveira,
filhos & C.ª, Lda.**

OFICINAS METALÚRGICAS «OLIVA»

S. JOÃO DA MADEIRA

Paris no ano 2000

O Governo francês tem em estudo um plano para a construção de oito cidades — satélites de Paris, aumentando para o dobro a área actual da capital francesa.

O plano principal, designado «Paris no ano 2000», é baseado no princípio de que a cidade e os subúrbios, que actualmente albergam uma população de nove milhões de habitantes, alcançarão uma população de 14 milhões dentro de 35 anos, tornando-se necessário começar a tomar medidas para que esse crescimento não provoque problemas.

Há o plano de prolongar o Boulevard Saint Michel (que atravessa o coração do «Quartier Latin») por uma auto-estrada que romperia através da província da Normandia.

O plano foi esboçado por Pierre Delouvrier, director dos Serviços de Urbanização da região de Paris, prevendo a construção de oito «novas cidades», cada uma delas com a capacidade habitacional de meio milhão de pessoas, e todas a erguer num largo semi-círculo, em redor da capital.

Duas dessas cidades ficarão situadas no Vale do Rio Marne, na direcção de Meaux, a Leste de Paris. Outras duas serão construídas no Vale do Rio Sena, uma delas perto de Nantes, a Oeste de Paris. As restantes quatro seriam construídas nos planaltos do Sul e do Sudoeste da capital.

Os transportes ferroviários e a circulação automóvel

«O Século», de 13 de Julho de 1965, há precisamente três dias, publicou, em editorial, um notável artigo que, pelo seu alto interesse, com a devida vénia, passamos a arquivar, integralmente, nas nossas colunas.

Segue o artigo, que bem merece a atenção dos nossos leitores:

A Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, que recentemente se reuniu em Lisboa com a representação de dezoito países, deu aos portugueses uma súmula dos seus trabalhos e resoluções através de uma exposição do sr. eng. Carlos Ribeiro, Ministro das Comunicações, feita à Imprensa. Por ela se ficou sabendo que o conselho de ministros daquela Conferência procedeu ao exame dos problemas relativos à política geral de transportes, cujos objectivos e princípios básicos já haviam sido definidos em reuniões anteriores; tomou conhecimento do estado de adiantamento dos trabalhos do «comité» dos suplentes dos ministros e fixou um plano de trabalho para o segundo semestre deste ano; encarregou aqueles suplentes de submeterem à sua apreciação propostas relativas à liberalização dos transportes rodoviários internacionais; teve informação sobre o adiantamento dos estudos empreendidos, no âmbito da Comunidade Económica Europeia em vias de realização, para uma política de transportes comum aos seus membros; e teve conhecimento dos trabalhos referentes à luta contra os ruídos causados pelos meios de transporte.

Nos debates foram igualmente versadas questões específicas, entre as quais se salientam a uniformização do material rolante ferroviário, a evolução dos acidentes rodoviários, o estado de adiantamento dos estudos relativos a certos aspectos da segurança rodoviária e a uniformização das regras de circulação rodoviária também.

No conjunto das resoluções da Conferência e das declarações do Ministro português que presidiu à importante assembleia destacam-se duas questões primaciais: a da situação financeira dos caminhos de ferro e a revisão do Código da Estrada — tanto num caso como noutro com decisões às quais a nossa gente, e com razão, será muito sensível.

Quanto ao primeiro ponto, depois de recordar que, salvo raras excepções, os caminhos de ferro da Europa Ocidental são deficitários, e na maior parte dos casos o equilíbrio das contas se faz por intermédio de subsídios do Estado; que os caminhos de ferro são um meio de transporte favorecido, mas que

deve ter-se em conta que são obrigados a executar serviços que os outros meios de transporte só executam quando lhes interesse; e que o caminho de ferro paga cem por cento da sua vida, enquanto, que os transportes rodoviários a pagam parcialmente estando inteiramente isentos de responsabilidade quanto ao estado da via que utilizam, o sr. Ministro das Comunicações citou, a propósito, o que se passa com a linha de Sintra, que não dá lucro, acrescentando que «só muito dificilmente o Governo deixará aumentar os preços, porque essa linha interessa fundamentalmente a uma região suburbana». Quanto ao caso dos sistemas ferroviários observou que a abolição de linhas deficitárias, já em prática nalguns países, será provavelmente também encarada em Portugal, tendo-se em vista, no entanto, o possível desenvolvimento regional; que uma linha já hoje deficitária não seria eliminada pura e simplesmente sem se atender ao fomento que ela pode vir a proporcionar; e lembrou que no dia anterior fora encerrado o ramal da Senhora da Hora - Matosinhos. Informou ainda que se está a estudar a eliminação das múltiplas dificuldades que surgem para o transporte ferroviário entre fronteira e a considerar a necessidade de standardização, tanto quanto possível, do material ferroviário (por exemplo, no que se refere a engates e a tipo de locomotivas).

Ácerca destas opiniões expostas pelo sr. eng. Carlos Ribeiro não julgamos ser impertinência lembrar: primeiro, que os transportes rodoviários não estão isentos da responsabilidade do estado da via que utilizam, pois os impostos a que estão sujeitos são avultados e da contribuição total só uma parte é aplicada anualmente na abertura, reconstrução, reparação ou conservação das estradas — o que significa, pela tributação, a referida responsabilidade; depois, que os «deficits» dos caminhos ferro, avultadíssimos, não conseguem ser destruídos por meio dos auxílios do Estado, pelo que haverá de encontrar outras soluções, menos a da supressão de algumas linhas que não dêem lucro, ou possíveis elevações de tarifas.

O outro ponto de maior importância da comunicação ministerial respeita aos transportes rodoviários. Com prazer se soube que está para breve a revisão há tantos anos esperada e neste jornal reclamada insistentemente, do Código da Estrada — revisão, aliás, dependente, como foi observado pelo ministro, dos princípios estabelecidos pela Conferência Europeia. Acerca do tráfego automóvel em Lisboa, disse

o sr. eng. Carlos Ribeiro que «as ideias sobre a circulação nas cidades são muito díspares. Cada um de nós aprecia o problema unicamente através das dificuldades que sente. A grande maioria das pessoas queixa-se dos transportes colectivos, e o automobilista queixa-se, por sua vez, dos «engarrafamentos» originados por esse meio de transporte no centro das cidades, não lhes permitindo, assim, utilizar, satisfatoriamente, o automóvel, nem para ele arranjar estacionamento». De um modo geral será assim; mas há muita gente — e entre ela nos incluímos — que não tem essa visão unilateral ou pessoal do problema e pede soluções em favor do interesse colectivo. As perturbações que no centro ou outros de mais intenso movimento causam os transportes colectivos já há muito tempo estariam eliminadas ou fortemente reduzidas se tivessem sido construídas, em lugares adequados, as centrais de camionagem há anos aprovadas por lei, pois não será possível limitar a circulação dos transportes colectivos urbanos, que servem a maior parte da população da cidade.

Afirmou, por último, o sr. ministro das Comunicações que «o Conselho de Ministros dos Transportes Europeus considerou, ainda, que é preciso tomar medidas para regulamentar o volume de tráfego automóvel na cidade, aspecto que tem implicações muito importantes e de vária ordem» lembrando que, «aliás, essa regulamentação está já em prática em Lisboa (através, por exemplo, da criação de sentidos únicos), mas que ela pode vir a dar lugar a limitações ainda mais violentas na nossa capital».

Sempre se reconheceram como extraordinariamente difíceis de resolver os aspectos do problema da circulação automóvel em Lisboa, e é de justiça assinalar os bons efeitos de algumas providências tomadas. Todavia, há dois aspectos que envolvem dificuldades maiores; um é o da estreiteza das ruas da capital e a limitação ainda maior da sua capacidade em consequência de estacionamento por tempo demasiado, em grande parte devido ao pequeno número de parques públicos e de garagens de recolha; o outro é o do aumento crescente, vertiginoso, do número de veículos em circulação. Limitações mais violentas na nossa capital não conseguirão resolver o problema; quando muito, podem atenuar, e pouco, a sua gravidade. Parques subterrâneos em maior número poderiam ser uma óptima solução: outra, a obrigatoriedade, para os peões, de utilizarem as passagens subterrâneas já existentes. A circulação de veículos automóveis em Lisboa é muito lenta e os «engarrafamentos» surgem a cada passo porque as ruas são estreitas, nalgumas há estacionamento nos dois sentidos e em certos lugares onde as passagens subterrâneas existem os peões interrompem o tráfego por não as utilizarem.

Aguardemos a concretização do que foi estudado sugerido ou proposto; mas lembremos que as limitações nunca resolverão os problemas.

Escadas rolantes

nas estações ferroviárias do Japão

As escadas rolantes estão a ser amplamente utilizadas no Japão, principalmente nos grandes edifícios, como, por exemplo, em grandes armazéns, estações de caminhos de ferro, hotéis e teatros, ou seja, em todos os lugares onde, geralmente, há um grande congestionamento de pessoas.

Há 4 ou 5 anos, as escadas rolantes descendentes eram raramente vistas, mas actualmente foram adoptadas na maioria dos grandes edifícios das principais cidades do país. Também existem escadas deste tipo que unem directamente o rés-do-chão ao terceiro andar.

Este meio de transporte está a aperfeiçoar-se cada vez mais, paralelamente com a recente tendência para construir edifícios de maior beleza e elegância.

Companhia Carris de Ferro de Lisboa

Entrega de distintivos de «Boa Condução»

Como se vem verificando há já 8 anos sucessivos, a Companhia Carris vai galardoar, no próximo dia 30, os motoristas e guarda-freios que conduziram os respectivos veículos, sem faltas, durante prazos que vão de 1 a 10 anos consecutivos.

Foi convidado para presidir à tradicional cerimónia o sr. Director-Geral de Transportes Terrestres, Engenheiro José António Miranda Coutinho, e presentes, além dos Directores e pessoal superior da Companhia, representantes de diversos sectores da Câmara Municipal de Lisboa, Instituto Nacional do Trabalho, F. N. A. T., Sindicato dos Motoristas e do Pessoal dos Carros Eléctricos, etc.

Serão conferidos distintivos de prata a 13 motoristas e guarda-freios, e de ouro — correspondentes a 10 anos sucessivos de boa condução — a outros 6 guarda-freios, cujos nomes e números se indicam: — 613 — Jorge Simões; 644 — Hermínio dos Santos; 1507 — Abílio Martins; 3090 — José Cacho; 3103 — João Faria Cardoso e 3231 — António Jorge dos Santos.

No decorrer da mesma cerimónia, o Administrador-Geral da Companhia, Mr. Richard Wyatt, entregará também diploma; a 12 funcionários reformados, este ano, com 40 ou mais anos de serviço exemplar, e a 10 condutores, por «Mérito de Serviço».

O NOSSO ARQUIVO

Daqui a cinquenta anos...

Com o título Daqui a cinquenta anos, a conhecida revista quinzenal Mundo Motorizada, da distinta direcção do sr. A. Rodrigues Vieira, publicou um artigo de grande interesse que, com a devida vénia, vamos reproduzir e arquivar nas nossas colunas. O engenho humano possui uma grande força criadora. Tudo o que, há uns anos, parecia impossível, tornou-se fácil de realizar. Se os homens de fé transpõem montanhas, os homens da ciência vencem dificuldades por mais sérias que pareçam. Daqui a cinquenta anos, ou, talvez, daqui a trinta anos, os homens ficarão espantados com a própria vida terrena. No referente a transportes e combustíveis, a revolução será espantosamente grande.

Para o referido artigo da revista Mundo Motorizado, chamamos, pois, a atenção dos nossos leitores:

Como serão propulsionados os veículos do futuro? Que novo tipo de motor será utilizado nos veículos daqui a trinta ou cinquenta anos? Que combustível ou fonte de energia os accionará?

Estamos certos que muitos dos nossos leitores já terão formulado estas perguntas e aventado as hipóteses mais lógicas e — de acordo com os conhecimentos actuais — as mais inverosímeis.

Por o assunto nos parecer curioso, permitimo-nos fugir, por momentos, aos complexos e deprimentes problemas do tráfego e outros não menos perturbadores, ensaiando um exercício de clarividência para tentar prever que género de veículos circularão nas estradas daqui a cinquenta anos.

A dificuldade é que nestes últimos anos os inventos têm surgido numa cadência sempre maior, abrindo ou pelo menos trazendo ao nosso alcance campos totalmente novos da ciência e da tecnologia. Um desses campos é, evidentemente, o da energia atómica, e pode bem suceder que o resultado de todo este progresso seja a aniquilação total da civilização como hoje a conhecemos, e o regresso dos poucos que sobrares a um estado de coisas em que não existirá qualquer género de transporte sobre rodas, mas apenas algumas almas penadas deslocando-se lentamente, a pé, de cratera em cratera. Mas esta é uma antevisão demasiadamente tétrica, e vem estragar-nos a história.

Veículos Nucleares?...

Vejamos portanto quais são as possibilidades que se nos apresentam, se conseguirmos evitar semelhante calamidade. Pensando ainda na energia nuclear, haverá possibilidade de virmos a possuir veículos de propulsão atómica? É possível, evidentemente, é possível... mas, no presente estágio de desenvolvimento daquela ciência, o peso da protecção essencial para evitar más consequências biológicas aos tripulantes é tão grande que o processo é apenas aplicável a instalações de grandes dimensões, como navios,

submarinos ou geradores de energia. Além disso, o custo da potência nuclear é ainda muito elevado.

Contudo, se por qualquer meio se conseguisse libertar economicamente a reserva ilimitada de energia ainda armazenada nos átomos, talvez se pudesse dar aplicação à ideia de se emitir a energia eléctrica transportada por cabos subterrâneos ou aéreos. Esta energia iria accionar os motores eléctricos dos veículos próximos, por indução, e os recentes estudos das correntes de frequência ultra-elevada poderão ajudar a tornar possível esta solução, que, além do mais, resolveria o problema da poluição do ar causada pelos fumos de escape.

Contudo, tal solução não serviria de nada para o automobilista que gosta de explorar as zonas selváticas do mundo, caso em que seria necessário um gerador de potência própria.

... Ou Tracção Eléctrica?

Apesar de tudo o que se diz a respeito das reservas de petróleo serem muito superiores à procura (o que já se afirmava quando a procura era muito inferior à de agora), poderá vir o dia em que os combustíveis actuais se tornem impossíveis de obter. Posta de lado a energia nuclear, por causa do peso, resta-nos a tracção eléctrica com corrente fornecida por baterias, células solares, ou células de combustível.

As baterias, se não forem muito mais aperfeiçoadas do que têm sido nestes últimos cinquenta anos, são demasiadamente pesadas e exigem sempre a presença dum gerador de corrente. As células solares seriam talvez ideias no Sahara ou no Deserto de Gobi (e mesmo assim só durante o dia), mas constituiriam uma pobre fonte de energia em países pouco soalheiros.

As células de combustível, actualmente na sua infância, convertem a energia química directamente em energia eléctrica, sem as transformações intermédias actuais em calor e em energia mecânica, e poderiam constituir um bom sistema de propulsão. Mas teriam de ser muito mais compactas do que são agora; contudo, isto não invalida o sistema: compare-se o tamanho dum moderno aparelho de rádio de transistores com o dum rádio de há trinta anos. Os motores eléctricos são muito pesados, tendo em vista a sua potência, não há dúvida; mas se se conseguisse produzir um material super-magnético, este problema do peso seria acentuadamente reduzido.

A acumulação de energia por «volante rotativo» é uma outra possibilidade. Esta ideia é, de facto, utilizada presentemente na Suíça para accionar autocarros, que podem percorrer perto de cinquenta

quilómetros antes de haver necessidade de voltar a armazenar energia no «volante».

Mas estas alternativas parecem demasiado volumosas e pesadas. Parece-me que teremos de continuar a contar com os motores de combustão interna. Mesmo se o petróleo se acabar, sempre há-de haver álcool, pelo menos enquanto houver vegetação... ou, pela mesma ordem de ideias, sempre se poderá obter combustível pela hidrogenização de materiais como o lixo, por exemplo, que é só por si uma fonte de gás metano, um excelente combustível.

Combustíveis Gasosos? Turbinas?

O gás comprimido, ou mesmo liquefeito, em recipientes leves que pudessem ser obtido sem máquinas automáticas de venda a qualquer hora do dia ou da noite, eliminaria muitos dos problemas dos combustíveis, e permitiria igualmente que os motores funcionassem em regimes muito elevados.

Isto, evidentemente, supondo-se que os motores mantenham os seus êmbolos. A potência derivada de turbinas é, evidentemente, uma possibilidade, mas as turbinas tornam-se mais difíceis de produzir quanto mais pequenas são, e, além disso, o problema de arranjar uma engrenagem redutora para um rotor com um regime de 100.000 r.p.m. nada faz para simplificar a questão. A falta de resposta instantânea do acelerador é uma das más características deste tipo de motor, e poderia ser até fatal nalgumas circunstâncias.

Muito poderá suceder, contudo, com o desenho dos motores. Poderá inventar-se algum material insensível ao atrito que elimine a necessidade da lubrificação. Já quase chegámos a esse ponto, com a utilização do bissulfito de molibdénio e do plástico que possui o espampanante nome de *politetrafluortilene*, e, se continuar a presente voga de se combinarem os metais com matérias plásticas ou cerâmicas, aquela possibilidade não é de forma alguma remota. Poderia abrir o caminho para a válvula rotativa, presentemente dificultada pelo problema de vedar e girar ao mesmo tempo sem causar prisão ou funcionamento fumarento.

Os metais leves, como o titânio, poderão tornar-se comercialmente aplicáveis, deixando de ser proibitivamente caros e poder-se-ão descobrir maneiras de combinar a enorme robustez do tungsténio com a extrema leveza do berílio. Semelhantes progressos metalúrgicos permitirão que as velocidades dos motores aumentem muito, e reduzirão ainda mais o tamanho dos motores, enquanto que os detritos que actualmente sujam as velas serão provavelmente eliminados pela substituição da ignição de alta tensão por algum método de ignição superficial.

E por agora basta, senão acabaremos por imaginar um motor accionado por um cérebro-eléctronico, transistorizado, comandado por botões electro-magnéticos, de alta fidelidade, etc. ...

Câmara Municipal do Entroncamento

Progride e alinda-se constantemente a Vila do Entroncamento. Fundada, há pouco mais de um século, por ferroviários, à sua história está ligada, para sempre, o nome de um ferroviário ilustre: o sr. José Duarte Coelho. De um lugar, fez-se uma freguesia; a freguesia, tendo crescido quase vertiginosamente, fez-se vila, e a vila, pouco depois, transformou-se em cabeça do conselho.

Tão rápido crescimento faz-nos prever a todos a transformação do Entroncamento, em futuro próximo, numa linda cidade. Foi esta a ambição do sr. José Duarte Coelho; é este igualmente o desejo do sr. Eugénio Dias Poitout, actual presidente da Câmara Municipal, é, enfim, o de todos que residem na vila laboriosa e se interessam pela resolução dos seus problemas.

O Relatório da gerência de 1964 da Câmara Municipal do Entroncamento, agora recebido, constitui um documento honroso não só para a presidência e seus colaboradores mas também para a própria população da vila.

Durante o exercício de 1964 há a assinalar a criação da Secção local da Escola Técnica de Tomar, inaugurada oficialmente no dia 21 de Novembro, com a presença dos srs. Governador Civil do distrito, brigadeiro Lino Dias Valente, Director-Geral do Ensino Técnico dr. Carlos Poença de Figueiredo e deputado pelo círculo, dr. Júlio Dias das Neves. O Relatório, a propósito desta inauguração, faz o comentário seguinte: «Velha aspiração da população local de que o Município se fez intérprete, mereceu o interesse das entidades responsáveis acima referidas e do próprio Governo, na pessoa Sua Excelência o Ministro Senhor Professor Doutor Galvão Teles.»

Um outro facto importante regista o Relatório: a instalação da rede eléctrica no Casal do Grilo, inaugurada na mesma data, com a presença das entidades acima referidas.

No mapa n.º 1 do Relatório vemos que foi de 236 309\$70 o saldo do ano anterior, que as receitas cobradas em 1964 ascenderam a 2737 371\$50 e que a despesa efectuada naquele mesmo ano foi de 2836 122\$00, do que resultou o saldo positivo de 137 559\$20 para o ano de 1965.

Nas despesas estão abrangidos os trabalhos de armamentos, urbanização da ampliação do Bairro Social, urbanização do Olival que foi do dr. Eustáquio Picciochi Garcia Júnior, estradas Municipais, assistência, rede de esgotos, etc.

Como já tivemos o ensejo de noticiar, a Câmara Municipal tomou a iniciativa de comemorar em 24 de Novembro de 1965 o XX aniversário da criação do Concelho do Entroncamento.

FANTASIA OU PROFECIA ?

De Boston a Washington (700 quilómetros) em 90 minutos

A France Presse enviou de Paris para os jornais a seguinte sensacional notícia que, com a devida vénia, passamos a arquivar nas nossas colunas :

«Um comboio que cobrirá, em 90 minutos, perto de 700 quilómetros, que vão de Boston a Washington, a despeito de sete paragens, é a solução proposta pelo engenheiro americano L. K. Edwards para resolver o problema da circulação no eixo mais atravancado dos Estados Unidos: o corredor nordeste, entre aquelas cidades.

O «bólide» de Edwards não provocará acidentes nas passagens de nível: deslocar-se-á a 1 000 metros de profundidade, dentro de enorme tubo. Não terá qualquer sistema de propulsão autónoma: motor, turbina, foguetão, etc.

Será propulsionado pela pressão do ar, exactamente como as «balas», nos tubos pneumáticos utilizados pelos correios nos centros urbanos.

Este projecto, exposto na Scientific American, relaciona-se com o Northeast Corridor Project, programa federal lançado em 1962, pelo presidente Kennedy e que tende à elaboração de um sistema de transporte revolucionário, para resolver o enorme acréscimo do tráfego no eixo Boston-Nova Iorque-Filadélfia-Washington.

Na opinião dos entendidos, o aumento da capacidade das auto-estradas não poderia corresponder ao aumento do tráfego, havendo que propor ao público um sistema de transportes colectivos absolutamente revolucionário. Já surgiram vários projectos: Um comboio gigante, transportando veículos e passageiros a mais de 300 quilómetros/hora; um aerocomboio de turbinas, capaz de desenvolver 800 quilómetros/hora; e até um comboio-foguetão, assente em almofadas de ar e deslocando-se a velocidades de 400 a 650 quilómetros/hora, em tubos. Mas o projecto de Edwards seria o mais revolucionário de todos.

A ideia básica consiste em utilizar duas forças exteriores ao comboio que o propulsionariam: por um lado, a pressão atmosférica; por outro, a gravidade. O tubo está equipado com um sistema que estabelece o vácuo na vanguarda da formação.

A pressão atmosférica existente na retaguarda do tubo, impele-a para diante. Mas esta força seria insuficiente para propulsionar, a centenas de quilómetros-hora, os gigantescos comboios, com lotação para 1 500 passageiros, imaginados pelo engenheiro americano.

A esta pressão atmosférica juntar-se-á, portanto, a força de gravidade. Ao sair da estação, o tubo mergulha na terra até mil metros de profundidade. Esta inclinação proporciona-lhe a suficiente aceleração. À chegada à estação seguinte voltará a subir à superfície. Deste modo, a energia de travagem, em vez de ser transformada em calor, é utilizada para a subida do veículo, dando-lhe, ao mesmo tempo, uma energia potencial que despenderá ao arrancar para a nova descida.

Os tubos contendo os comboios — o projecto prevê dois, paralelos, para a circulação nos dois sentidos — seriam assentes num subterrâneo comum, mas em vez de se apoiarem nas paredes do subterrâneo assentariam numa almofada de água. Em contrapartida, a formação não é sustentada por uma almofada de ar, mas roda muito simplesmente em carris.»

Delo mundo ferroviário

Inédito contrabando de locomotivas

Em Nova York, uma antiga bailarina do «Folies-Bergère» foi acusada de ter tentado, em colaboração com o marido e mais quatro pessoas, introduzir em Cuba uma locomotiva de contrabando.

A insinuante contrabandista, ainda fresca e cheia de interesse, apesar dos seus quarenta anos, transportava milhares de pequenas peças, as quais eram depois montadas em Havana. Se se provar a acusação, Madaleine Contrasty arrisca-se a quinze anos de prisão e a uma multa de 30 000 dólares (o equivalente a cerca de 900 contos).

*

Segundo a acusação do Governo de Washington, por intermédio do U. S. Attorney Robert Morgenthau, a rede deste original contrabando era chefiada por Pierre Contrasty, francês naturalizado americano, que utilizava sua mulher para o tráfico.

A via utilizada era em França e depois a Checoslováquia, de onde as peças das locomotivas seguiam, directamente, para Cuba.

Caminho de Ferro de Benguela

1414 Km. através de Angola

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

BENGUELA, HUAMBO, BIÉ,
MOXICO E LUNDA
CONGO EX-BELGA
ZAMBIA E RODÉSIA
MOÇAMBIQUE
REPÚBLICA DA AFRICA DO SUL

No Lobito: HOTEL TÉRMINUS

ISOLUX, L.^{DA}

ESTUDOS E INSTALAÇÕES ELÉCTRICAS

PORTO

R. Sá da Bandeira, 651-4.º
Telef. 2 70 13

LISBOA

Campo Pequeno, 21-4.º-E.
Telef. 5 27 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.

PURÍSSIMA



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 —

OFICINAS GRÁFICAS

— DA —

«Gazeta dos Caminhos de Ferro»

TRABALHOS TIPOGRÁFICOS

EM TODOS OS GÊNEROS

Descontos aos sócios da Tertúlia «Festa Brava»

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

LISBOA



COMPANHIA EUROPEIA DE SEGUROS

SEGUROS EM TODOS OS RAMOS

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

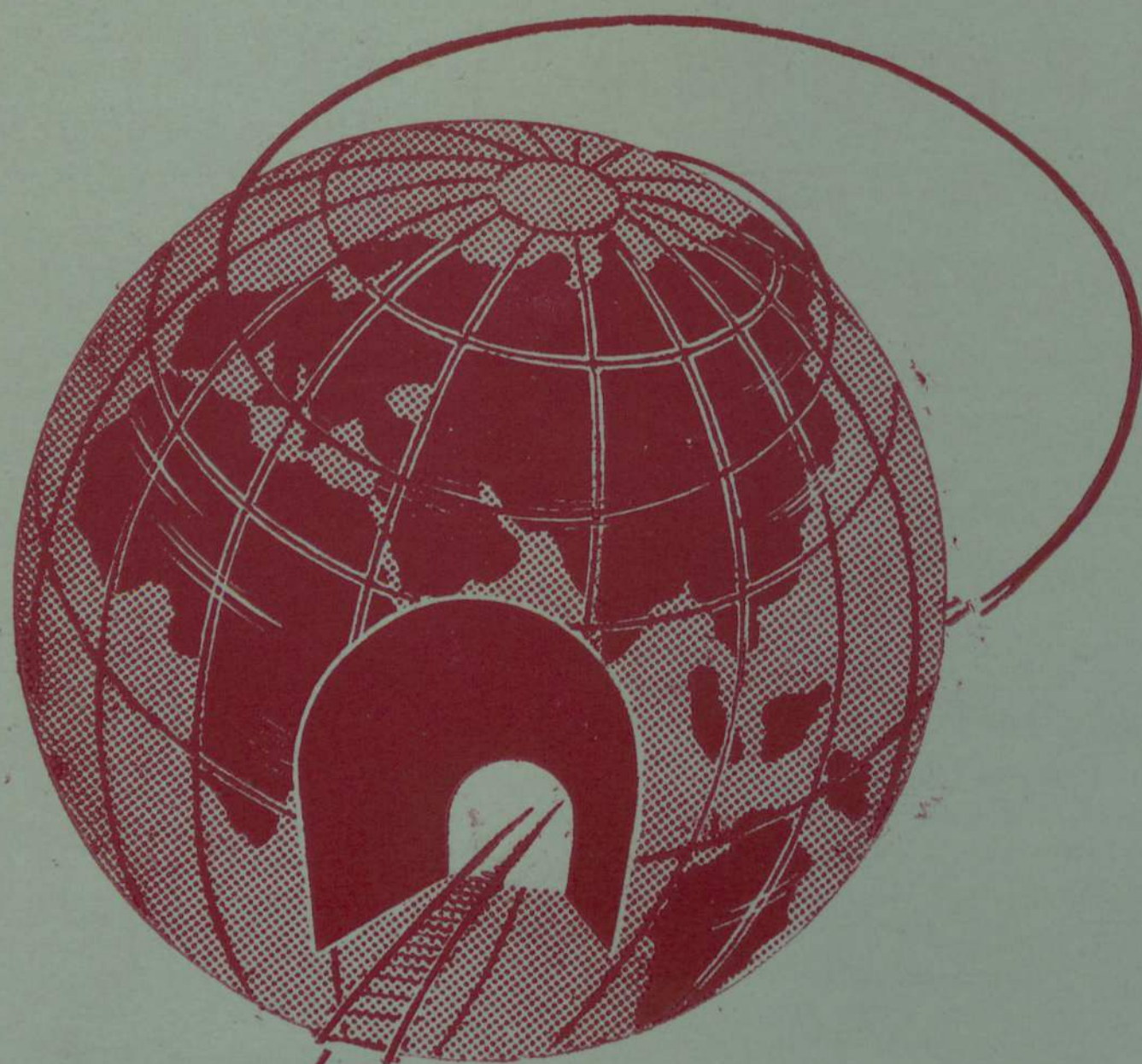
End. Teleg. EUROPEA
TELEF.: 37 01 61

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

AGÊNCIAS EM TODO O PAÍS

RUA DO CRUCIFIXO, 40-LISBOA

PRAÇA D. JOÃO I, 25-PORTO



O CAMINHO DE FERRO
VENCE A DISTÂNCIA

BENZO-DIACOL
VENCE A TOSSE