

GAZETA

DOS CAMINHOS DE FERRO

N.º 1921

★

16

JANEIRO

DE

1968

★

80.º ANO



GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

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

CORRESPONDENTE EM MADRID

ANTÓNIO MARTINS DE SOUSA

Marquês de Urquijo

10-1.º Dt.º

Composto e impresso na

GRÁFICA BOA NOVA, LIMITADA

Rua Alves Torgo, 2-A

Lisboa

ASSINATURAS

Portugal e Brasil:

30 esc. (semestre)

Ultramar:

80 esc. (ano)

Espanha:

150 pesetas (ano)

Estrangeiro.

£ 1.50

Número avulso:

7\$50

Números especiais:

15 escudos

Fundada em 1888 por L. DE MENDONÇA E COSTA

Propriedade de CARLOS D'ORNELLAS (Herdeiras)

Redacção e Administração: RUA DA HORTA SECA, 7-1.º

LISBOA-2

TELEFONE: 32 75 20

Director:

ENG.º LUÍS DA COSTA

Antigo Presidente do Conselho Superior dos 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

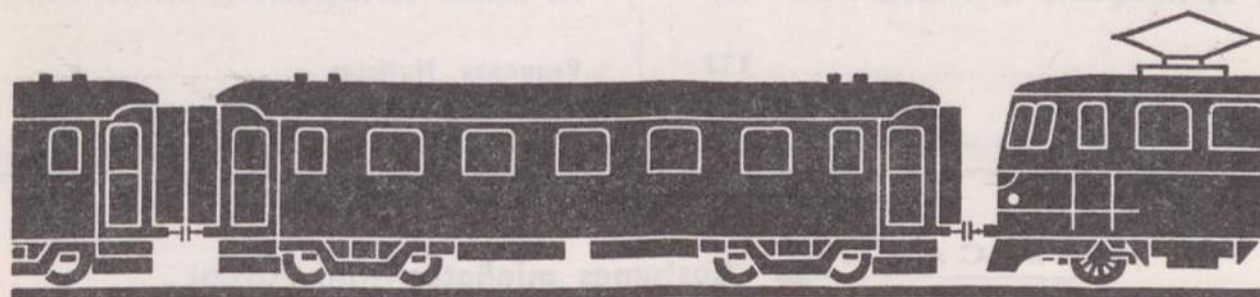
Comandante ÁLVARO DE MELO MACHADO

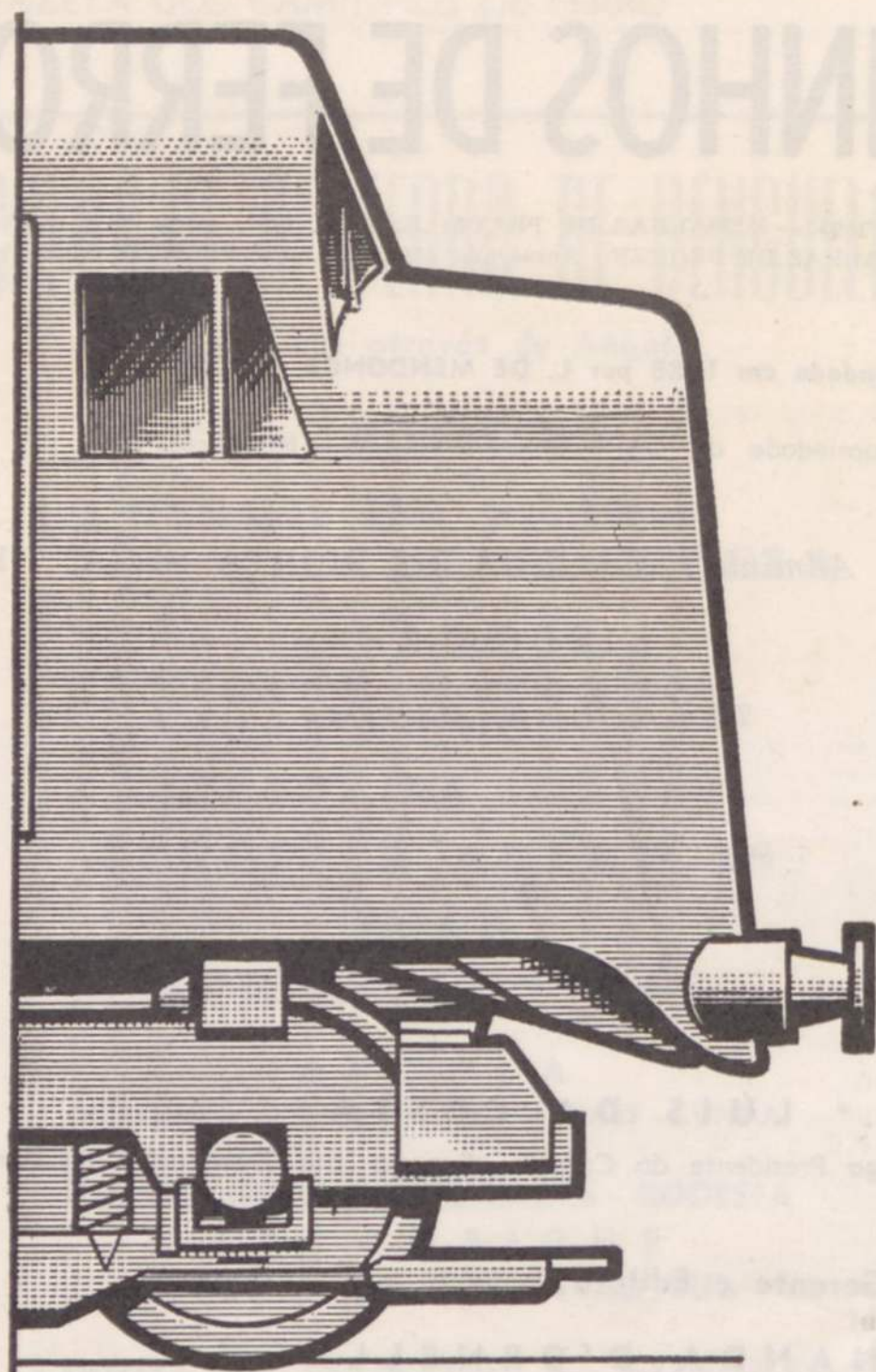
General JÚLIO BOTELHO MONIZ

SECRETÁRIO-GERAL

REBELO DE BETTENCOURT

REVISTA MENSAL DE TRANSPORTES, DIVULGAÇÃO E TURISMO





CHEFE DE REDACÇÃO

JORGE RAMOS

SECRETÁRIOS DA REDACÇÃO

ANTÓNIO E. M. PORTELA

MÁRIO CARDOSO

COLABORADORES

Emílio Barbosa Estácio

DRS.

Manuel Busquets de Aguilar

Rogério Torroaes Valente

ENG.^{os}

Eduardo Ferrugento Gonçalves

Armando Nunes Pires Cameira

Adalberto F. Pinto

Francisco Rodrigues Antunes

CARLOS DE ORNELLAS. Presente!

Sumário

Nota de Abertura	313
A C. P. vai renovar o material rolante	314
Carta de Madrid	315
A cibernética ao serviço do caminho de ferro	316
Jornal do Mês	317
Subsídios para a história dos caminhos de ferro em Portugal	319
Linhas Estrangeiras	321
Ultramar	326
As novas tarifas de transportes ferroviários	329
Volta ao Mundo	331

O 10. ^o aniversário da rede ferroviária federal brasileira	332
Na época dos «char-à-bancs» e dos carros «Ripert»	333
Turismo	335
O turismo em Angola é já uma grande realidade ...	338
A Alemanha Federal e o Plano Leber	339
Atracção e eficácia do comboio	340
Até onde poderá chegar a velocidade dos comboios?	341
Livros	343
No Mundo da Imprensa	344
Pequenas Notícias	345



nota de abertura

ano novo... vida nova

diz a sabedoria do povo. Muitas vezes, infelizmente, engana-se com esta ilusão, que só lhe traz decepções. Mas a vida, a cada ano que passa inexoravelmente no relógio da eternidade, renova-se e traz outras ilusões que são as boas-esperanças que depositamos, talvez com mãos trémulas e inseguras, na própria interrogação do que será o dia de amanhã. Dobramos assim este Cabo da Boa Esperança quando arrancamos a última folha do calendário do ano que morreu. Rei morto, rei posto. Sobem então ao trono espiritual dos nossos desejos outras ambições e outros sonhos. Com eles partimos à conquista de horizontes que desejamos mais nítidos, mais amplos e desafogados.

Para o homem inquieto da nossa época, com um mundo constantemente perturbado por desajustamentos, incompreensões, dissídios, paradoxos, calamidades, dúvidas e interrogações, há problemas mais vastos e profundos que a própria incógnita do que é o Espaço e o Tempo — até hoje indefiníveis. Mas voltamos as costas a essas abstrações para viver, como nos compete, a realidade das coisas, do nosso destino e das nossas preocupações. O Tempo é uma imagem fugidia que o vento do destino arrasta, como folha seca, para o eterno Nada em que tudo se esquece. É a divindade alada que coisa alguma detém. Voa nessa ideia de eternidade que mal sabemos medir — tão curta é a visão do horizonte humano para o ilimitado. Um ano a mais ou a menos, pesa na balança da nossa efémera existência. Do primeiro sorriso da Primavera à primeira lágrima do Inverno, bem fugaz é aquilo que enche, afinal, a nossa vida. Só damos conta de que a nossa sombra se demora menos que um minuto na Terra, quando o Tempo nos adverte que é inútil tentarmos suspender a sua vertiginosa trajetória. Um ano que morre é um ano que nasce. O nosso destino dobra uma esquina. O último dia do ano é a cova que, pouco a pouco, fomos abrindo para nela sepultar as decepções — e atiramos-lhe em 31 de Dezembro a derradeira pá de terra. Esquecemos. E voltamos a olhar a Vida de frente, numa constante repetição, sôfrega, palpitante, de desejar, de confiar, de esperar a realização dos nossos desejos.

Atrás de nós caiu um ano, onde, como sempre, poucas vezes a alegria de viver compensou a amargura de existirmos. Mas das cinzas do incêndio que devorou anelos e quimeras, brotará uma faúlha de ouro; do abismo da noite renascerá um vislumbre de amanhecer, no ramo ressequido e nu, há-de despontar a vergôntea de Abril — carne em flor, sonho em flor. O túmulo que se fecha é um berço que surge. Vamos de novo embalá-lo com ilusões, vamos novamente repetir a canção da Esperança.

O homem é um ser tão eminentemente social como estruturalmente visionário. O seu coração só dorme quando o sono sem fim lhe detiver a pulsação. Mas enquanto bater, há-de alimentar com o sangue das aspirações ardentes, as suas perenes expectativas. Por isso a alvorada de um Ano Novo ilumina o crepúsculo do ano que passou. Esta ressurreição de ansiedades é agora estímulo para outra jornada. Não importa saber para onde nos conduzirá o acaso, que preside a todos os actos humanos, pois também não nos interessa conhecer hoje qual o destino de tudo o que ontem nos desiludiu.

O que é necessário é ter optimismo e coragem para recomeçar.

J. R.

A C. P. vai renovar o material rolante

Uma encomenda de 700 vagões

Foi assinado entre a C. P. e uma firma austríaca um contrato para fornecimento de 700 vagões assim distribuídos: 100 vagões fechados de grande capacidade de carga, 300 vagões fechados de média capacidade de carga, 200 vagões abertos de borda alta e 100 vagões plataformas.

Os vagões obedecem às normas definidas pela União Internacional dos Caminhos de Ferro. Em especial destaca-se a possibilidade de circularem a 100 km/hora, de virem a receber a engatagem automática e eixos intermutáveis exigidos pela mudança de bitola entre a via normal europeia e a via larga existente nos caminhos de ferro portugueses e espanhóis.

O fornecimento de material inicia-se dentro de 11 meses e completa-se nos 7 meses seguintes.

O valor do contrato é de 147 613 contos e o respectivo pagamento será escalonado ao longo de 9 anos.

Ao terminar o período do Plano Intercalar de Fomento foi, assim, possível dar ainda execução à orientação expressa no parágrafo 36 do capítulo V, ao considerar o aumento do parque de vagões como empreendimento cuja realização poderia ser antecipada relativamente ao III Plano de Fomento.

A aquisição destes vagões insere-se num programa de medidas tendentes a aumentar a eficiência do transporte de mercadorias. A Companhia não tem tido possibilidades de realizar os investimentos necessários à satisfação da procura de transporte de passageiros e ao mesmo tempo, melhorar, na medida do desejável, a qualidade dos transportes de mercadorias.

A situação actual, porém, não se poderá prolongar, dados os reflexos inevitáveis que o transporte ferroviário tem na movimentação geral dos produtos no país.

Por tal motivo está sendo já dada execução a um programa de melhorias do tráfego de mercadorias, começando muito naturalmente por resolver alguns problemas de equipamento e de gestão ferroviária.

Seguir-se-á uma campanha de promoção de tráfego, para o que hão-de contribuir também, segundo se espera, a adopção de uma política de preços menos rígida e um melhor planeamento do transporte dos produtos de certas actividades industriais.

Conferência Europeia do Ministro dos Transportes

O Conselho dos Ministros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes reuniu-se em Paris, no passado dia 12 de Dezembro, no Centro Internacional das Conferências, Avenida Kléber, 19.

A sessão foi presidida por M. Georg Leber, Ministro dos Transportes da República Federal da Alemanha, actualmente Presidente da CEMT.

Os principais pontos da ordem do dia foram os seguintes:

— **O exame do conjunto dos problemas postos pelos transportes por grandes «containers», actualmente em pleno desenvolvimento, tendo em conta os elementos recolhidos desde a sessão precedente do Conselho;**

— **As medidas susceptíveis de serem tomadas a curto prazo para melhoria da situação financeira dos caminhos de ferro;**

— **O estado actual da estandardização dos vagões de mercadorias e as perspectivas a prever por motivo da modificação da estrutura do tráfego e da introdução eventual do engate automático;**

— **As medidas a tomar em matéria de condições de trabalho e de repouso para os condutores de veículos de estrada, utilitários ou de autocarros, com o fim de melhorar as condições de segurança;**

— **A actividade da Conferência em matéria de pesquisa económica e do estabelecimento de um programa de estudo para o ano de 1968.**

O Conselho evocou igualmente o estado dos trabalhos relativos ao engate automático dos veículos ferroviários. Examinou, além disso, os resultados da troca de vistas que intervieram no seio da Conferência com o fim de criar certas condições susceptíveis de melhorar os transportes nas cidades.

A Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes foi fundada no dia 17 de Outubro de 1953. Reuniu os Ministros dos Transportes de dezoito países europeus: Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Irlanda, Reino-Unido, Suécia, Suíça, Turquia e Jugoslávia.

Esta Conferência mantém duas sessões por ano, uma a meio do ano e a outra no fim.

Carta de Madrid

O metropolitano da capital de Espanha e o Rei D. Afonso XIII. Como são pintadas as estações novas. O «Metro» madrileño prepara-se para servir, dentro de poucos anos, uma população de três milhões de habitantes.

Pelo nosso correspondente MARTINS DE SOUSA

O «Metro» de Madrid tem 50 anos e foi ideia errónea, naqueles tempos, de homens ousados e insensatos, obra temerária, porém própria de mentes privilegiadas e progressivas como hoje se reconhece, tanto que S. M. o Rei Afonso XIII não teve dúvidas em a perfilhar, arriscando parte do seu património pessoal, quando era opinião geral de que seria um fracasso pela falta de rentabilidade, devido à profusão de meios de transporte existentes nessa época e para uma população que não chegava a 700 000 habitantes.

Hoje, para este Madrid actual, dos três milhões, e para o desenvolvimento que promove o incessante aumento do tráfego de superfície, tanto em peonagem como rodoviário, o «Metro» de D. Afonso XIII, com os seus trinta e três quilómetros de extensão actual, é imprescindível e já vai ficando «curto» para as necessidades do transporte no presente.

Existem grandes projectos como, aliás, em todos os países, porquanto, como transporte rápido e colectivo, é uma grande necessidade que as grandes capitais exigem ver atendida. Tóquio tem uma rede de 150 quilómetros, com estações de 250 metros de comprimento e já não chega, razão por que está construindo mais 100 quilómetros, dado o incremento que continuamente se verifica no aumento das respectivas populações, dos novos bairros que, como tentáculos de polvo apocalíptico, se espreguiçam e vão absorvendo, ou seja povoando, todos os seus arrabaldes.

O «Metro», ainda que democrático, já não é um meio de transporte reservado às classes inferiores, à plebe, à ralé. Hoje é utilizado por todas as classes sociais e serve todas as ocupações dos que trabalham ou estudam. Muitos proprietários de automóvel o preferem, não só pela rapidez, mas também para evitar a nevrose que a todos nós ataca, sobretudo pelas manhãs, e que tanto influem nas relações públicas de cada um, provocada pela carência de parques perto do sítio das suas ocupações, consoladora vingança da grande maioria que não tem automóvel nem possibilidades de o vir a possuir.

O «Metro» de Madrid já melhorou, sensivelmente, em todos os aspectos, menos no ruidoso. As antigas estações vêm sendo ampliadas e melhoradas, tirando-lhes aquele aspecto pobre e sórdido do após-guerra, como asilo de ratas e infelizes, que se refugiam das noites frias de Inverno e que tão desagradável era para o forasteiro e turista, classificando-se como o pior, ainda que mais económico, metropolitano da Europa.

As novas estações, de 90 metros de comprimento, para comboios de seis vagões de 200 passageiros cada um, com passeios

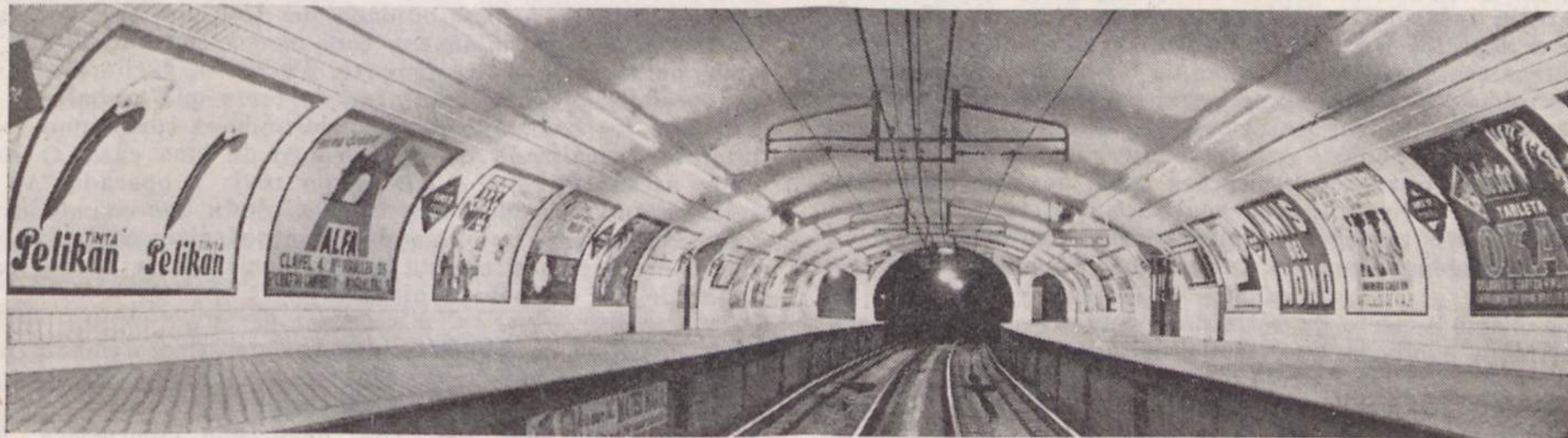


Uma entrada do «Metro»

ou estribos laterais de 4,25 metros, são pulcras e até alegres, com a curiosa novidade de serem pintadas de cor diferente, para melhor e mais fácil identificação do passageiro habitual, que sabe onde está sem ver o letreiro onde acaba de parar.

Deve inaugurar-se ainda este ano a nova linha de Callao a General Ricardos, donde enlaçará mais tarde em Carabanchel, com outra também nova, porém já em laboração, denominada Suburbano e que tem um percurso agradável e pitoresco, fora do «Tubo» e a «céu aberto», ao cruzar, ao ar livre, parte da conhecida Casa de Campo e passar sob o rio Manzanares até à Praça de Espanha, donde volta a ligar com as linhas 2 e 3, respectivamente Ventas a Cuatro Caminhos e Moncloa a Legazpi.

(Continua na página 344)



Interior de uma estação do «Metro»

A cibernética ao serviço do caminho de ferro

Por *Louis Armand* Secretário-geral da U. I. C.

A ideia de uma aplicação da cibernética ao caminho de ferro, quando foi exposta, encontrou um certo cepticismo. Pelo rigor das suas regras de exploração, o caminho de ferro é a própria imagem da precisão, e esta «cibernetização» aparecia a muita gente como uma auréola de uma certa imprecisão tanto nos seus objectivos como nas modalidades da mutação a empreender.

Outros consideravam que o caminho de ferro era já uma empresa perfeitamente organizada, tendo já realizado a sua própria revolução cibernética muito antes da aparição das calculadoras electrónicas.

Contra os espíritos cépticos, certos promotores viam, pelo contrário, na cibernética um notável catalizador destinado a permitir uma profunda mutação dos princípios da gestão de uma rede, sendo o caminho de ferro, por sua própria natureza, um terreno de eleição para a aplicação das disciplinas novas engendradas por essas máquinas extraordinárias que são os ordenadores.

O professor russo Petrov, membro da Academia das Ciências da URSS, tinha já elaborado certas teorias favoráveis à introdução da cibernética nos caminhos de ferro, principalmente pelas suas duas obras: «Os métodos matemáticos da pesquisa das soluções e da programação dos problemas do transporte» e «Os meios do cálculo electrónico destinados à automatização do processo do transporte».

No plano prático, certas redes tinham já feito um apelo aos ordenadores e à sua memória quase ilimitada, para criar conjuntos destinados a gerir o seu pessoal no plano dos salários e das prestações sociais, outros tinham utilizado estas máquinas para ensaios de reserva de lugares, de condução automática de certos veículos, de programação e de estabelecimento de itinerários em trechos de linhas de via única.

Esta vitória dos adeptos concretiza-se, em 1963, pela organização, em Paris, e sob a égide da UIC, de um Simpósio sobre o «emprego da cibernética nos caminhos de ferro», que agrupou 360 delegados, provenientes de 30 nações. No decurso deste Simpósio, foram trocadas informações sobre os diversos estudos feitos até então, foi precisada a orientação a dar aos estudos futuros e foram definidas as formas de colaboração a estabelecer entre as redes.

★

Hoje, desenrola-se em Montreal o «Segundo Simpósio sobre o emprego da cibernética nos caminhos de ferro», reunindo 200 delegados — 100 para a América do Norte e 100 para o resto do mundo (38 nações). Serão feitas quarenta comunicações, da autoria dos mais eminentes pensadores e técnicos em matéria informativa. Algumas destas comunicações referem-se a aspectos gerais, à filosofia da cibernética ferroviária; outras tratarão de problemas da cibernética nos domínios bem definidos: circulação nas proximidades de uma bifurcação, repartição de vagões, gares de triagem, identificação automática dos veículos, regulação automática dos comboios, etc. ...; enfim, outras comunicações terão por fim apresentar aos delegados o resultado de realizações efectuadas (gestão centralizada do tráfego de mercadorias, automatização de gares de triagem, comando automático da marcha dos comboios, etc. ...).

Este último aspecto da série das comunicações ilustra perfeitamente a evolução que, tendo nascido antes do primeiro Simpósio, se afirmou entre 1963 e 1967.

Certamente, as realizações efectuadas no domínio do carril nem sempre atingiram, até aqui, para o profano, o lado espectacular verificado noutros domínios, como os satélites artificiais ou a reserva de lugares praticada pela extraordinária máquina «Sabre», da Companhia «American Air Lines». Durante os dois segundos e meio que separam o pedido de um

passageiro e a resposta do funcionário interrogado, «Sabre» reservou o lugar no voo, com um ano de antecedência, pois desde que o passageiro deu o seu nome, «Sabre» previu a seguir todas as suas etapas, encomendou as suas refeições, reservou-lhe automóveis sem motorista, assegurou-lhe reservas apropriadas às diversas correspondências, até ele chegar ao destino desejado.

Mas as realizações extra-ferroviárias desta envergadura só consolidaram a convicção dos promotores da cibernetização do carril, da qual é razoável esperar, num próximo futuro, uma transformação profunda do caminho de ferro. O aparecimento de disciplinas novas que esta evolução profunda implica, necessita, mais do que nunca, da aplicação em comum dos conhecimentos adquiridos e da pesquisa de normas comuns a todas as redes, imperativos moderados pela circunstância de que as redes trabalham, não como concorrentes, mas como associadas para uma causa comum. É contudo a multiplicidade das redes que tornará a tarefa mais difícil aos técnicos europeus continentais em relação aos seus colegas americanos, canadianos, soviéticos, dispondo de complexos ferroviários nacionais imensos, ou japoneses cuja rede termina onde começa o mar. A acção dos ordenadores que, particularmente, deverão seguir os vagões e, em breve, os «containers», ultrapassará as fronteiras nacionais e, desde já, põe em relevo a importância primordial de uma colaboração estreita e de uma normalização adiada.

O caminho de ferro desempenhou sempre um papel activo no decurso das duas revoluções energéticas que marcaram o desenvolvimento industrial no decurso de um século e meio: o vapor, a electricidade e o petróleo. Na terceira revolução, a dos ordenadores, o caminho de ferro tem também o seu papel a desempenhar, tanto mais importante quanto esta revolução não se aplica, como as precedentes, a um problema de tracção pura, mas às leis que regem o caminho de ferro na sua concepção, na sua vida e no seu desenvolvimento.

É de resto sintomático, tranquilizador e agradável ao mesmo tempo verificar que as possibilidades oferecidas à cibernética em matéria de caminho de ferro impressionaram não somente os especialistas do transporte, mas as pessoas que não pertencem à vida ferroviária, como o jornalista americano G. Burck que, recentemente, escreveu na revista «Fortune»:

«Poucas são as indústrias para as quais o princípio do tempo real e do acesso directo possua um domínio de aplicação mais promissor que a dos caminhos de ferro. Graças à associação semi-automática realizada entre rodas e carris, os caminhos de ferro exprimiram os conceitos da cibernética e da automação cem anos antes do seu tempo. E esta associação oferece sempre a possibilidade de deslocar uma tonelada à distância de um quilómetro com menos energia do que qualquer outro meio de transporte. Podem-se facilmente avaliar as possibilidades dos caminhos de ferro que trabalham sob o controle dos calculadores, considerando-os como uma rede de miniatura realizada no subterrâneo de uma casa. O sistema é de acesso directo, e em tempo real; o operador vê tudo, conhece tudo, decide tudo. Com a ajuda dos calculadores, os responsáveis dos caminhos de ferro poderiam controlar 80 000 quilómetros com a mesma omnisciência que a de um controlador de um comboio miniatura...»

Eis porque o Simpósio, que decorre presentemente no Canadá traz a todos os homens do carril a imagem de um futuro próximo em que o caminho de ferro, metamorfoseado, como a Cendrillon, mas este pela fada cibernética, poderá continuar a desempenhar, graças aos esforços comuns, o papel de transportador e de unificador que detém, desde a época em que a «Rocket» ganhou o concurso de Rainhill, há-de haver 140 anos...

Jornal do Mês

NOTÍCIAS DO MUNDO
NOTÍCIAS DO MUNDO
NOTÍCIAS DO MUNDO
NOTÍCIAS DO MUNDO
NOTÍCIAS DO MUNDO
NOTÍCIAS DO MUNDO
NOTÍCIAS DO MUNDO

J A N E I R O

16

TERÇA - FEIRA

HOMENAGEM AO DR. NORBERTO LOPES

O Sindicato Nacional dos Jornalistas atribuiu ao Dr. Norberto Lopes o «crachat» de ouro, galardão que este organismo reserva para premiar as qualidades profissionais e morais dos seus mais notáveis associados. Para comemorar o facto, uma grande comissão de amigos promoveu, na Casa do Alentejo, um jantar de homenagem, que foi muito concorrido.

Dias depois, na sede do Sindicato, realizou-se o acto de imposição do referido «crachat», cerimónia de que se encarregou o eminente jornalista Dr. Augusto de Castro. Pedro Correia Marques fez em termos felizes, com nobreza, o elogio do homenageado.

«Gazeta dos Caminhos de Ferro» associa-se, gostosamente, a esta justa homenagem.

- Félix Correia, jornalista com tinta de impressão de jornal a correr-lhe nas veias, completou agora cinquenta anos de profissão. O «Diário de Lisboa», jornal onde é hoje um dos mais antigos redactores, prestou-lhe, por isso, pública e significativa homenagem, à qual jubilosamente nos associamos, saudando com muita estima e apreço o profissional distinto que conta por amigos quantos o conhecem.

- No Clube Ferroviário de Portugal realizou-se uma homenagem à banda de música da instituição, que representou Portugal no Festival de Música de Nancy, situando-se num dos dez primeiros lugares.

A festa principiou com a primeira parte de um concerto pela banda homenageada. Usou da palavra o director do Clube Ferroviário de Portugal, que aludiu à presença saliente do agrupamento naquele certame internacional.

Foram, depois, entregues medalhas a todos os elementos da banda que fizeram parte da representação portuguesa àquele festival.

- Em Lourenço Marques está em construção, na praia de Macaneta, uma pousada que vai permitir que aquela localidade se transforme numa popular estância de férias para os habitantes desta cidade, dada a curta distância a que se encontra da capital moçambicana. A zona da Macaneta, na área de Marracuene, apresenta, como curiosidade, uma língua de areia banhada pelas águas do Incomáti de um dos lados e pelo mar do outro. Um «ferry-boat» fará a ligação entre Vila Luísa e a praia.

- Dois comboios tiveram de se encontrar a uma velocidade de mais de 200 quilómetros à hora num túnel, no decorrer de uma experiência dos Carris de Ferro Alemães para se verificar as dificuldades deste encontro. A transformação súbita da pressão atmosférica nos canais dos túneis levanta problemas que estão também sendo observados em tentativas com modelos no Instituto Superior Técnico de Hanover. Os resultados destas experiências devem ser aplicados num futuro próximo. Um túnel que aguenta esta velocidade dos comboios está a construir-se em Dusseldórfia.

- A feira de S. Martinho, da qual se orgulham os penafielenses, é considerada a mais importante do Norte de Portugal e realiza-se anualmente de 10 a 20 de Novembro. Contudo, inexplicavelmente, ainda não foi incluída no calendário turístico de Portugal. E é isso que Penafiel reclama com justa razão.

- Um organismo turístico adquiriu por 9000 contos o famoso palacete que Sotto-Maior mandou construir na Figueira da Foz.

O elegante edifício, com o seu vasto parque e imensos jardins, guarda entre as suas paredes inúmeras preciosidades. O grande pintor-decorador António Ramalho, que ali morreu antes de acabar o trabalho de que fora encarregado, realizou no palacete uma obra invulgar. No referido palacete encontram-se, ainda, obras de Diogo de Macedo e preciosas cópias de algumas obras-primas do Louvre, executadas por Dordio Gomes.

A escritura de compra foi efectuada no cartório notarial, a cargo do Dr. Manuel Dias Freire, tendo sido paga à Fazenda Pública uma sisa no valor de 864 contos.

- Entre a Beira e a Rodésia iniciou-se um serviço ferroviário, diário, de mercadorias, denominado Beira Rail.

Este serviço foi criado para servir melhor aquele território, e despachar as mercadorias de tarifa mais elevada que passam a ter, logicamente, um manuseamento diferente, por maior velocidade no respectivo despacho.

As mercadorias sujeitas à tarifa mais elevada são aquelas consideradas ricas e que, portanto, exigem um cuidado mais atento, na descarga e no despacho.

Também em Lourenço Marques se vai proceder a igual ligação com a África do Sul.

A criação do Beira Rail deve-se à atenção que tanto a direcção dos Caminhos de Ferro da Beira como a Rhodesia Railways dedicaram ao assunto.

- Esteve entre nós o Sr. Gerard Barboteu, representante geral para Portugal e Espanha dos serviços oficiais do turismo francês, que se avistou com o comissário do turismo, Eng.º Álvaro Roquete, com vista a um maior desenvolvimento turístico entre Portugal e a França.

- Em Viana do Castelo, na Avenida dos Combatentes, vai construir-se uma unidade hoteleira com dezoito quartos. No rés-do-chão funcionará uma «boite».

- No avião dos T. A. P., chegou a Lisboa, no dia 22 de Dezembro, o ferroviário José Godinho Lopes, o homem que tem um contrato com uma agência funerária da Beira, com vista a um enterro de primeira classe com caixão de chumbo e urna de mogno, música e «comes e bebes» na sua terra,

Avelar (Ancião), no distrito de Leiria. Era portador de uma credencial da agência funerária, extensiva à Alemanha e à Inglaterra, visto pretender deslocar-se a Londres e a Estugarda, a fim de se especializar em motores, estando ao abrigo de qualquer percalço.

• Considerando as obras de beneficiação feitas pela C. P. na estação de Viseu, que ultimamente concorreram para a melhoria do seu aspecto, o vereador senhor professor Reinaldo Cardoso Correia de Almeida propôs na última sessão camarária que se manifestasse o apreço devido ao conselho de administração daquela empresa.

O mesmo vereador sugeriu também que se aproveitasse a oportunidade para solicitar daquele conselho de administração a dotação das linhas do Vouga e do Dão com novo material circulante mais de acordo com as exigências do nosso tempo e da categoria das regiões que servem.

• Vem de Lourenço Marques a informação de que, ao passo que em 1965 se haviam registado cerca de 190 000 contos na totalidade da receita do turismo de Moçambique, em 1966 atingiu-se aproximadamente 235 000 contos. As saídas mantiveram-se quase idênticas, com 218 842 e 218 747 contos, em 1965 e 1966. Prevê-se na imprensa que, com o fundo de turismo, recentemente criado, o movimento de entradas na receita tenta a aumentar.

• O túnel a construir a que o presidente De Gaulle aludiu no seu discurso em Andorra, suprimirá o isolamento em que

• Organizado pela U.I.C. e a C.N.R. (Canadian National Railways), realizou-se o II Simpósio de Cibernética Ferroviária em Montreal (Canadá).

Mais de 200 delegados, provenientes de 21 nações, ouviram e discutiram 40 comunicações que tratavam de problemas gerais da aplicação da cibernética nos caminhos de ferro, da regulação automática da circulação dos comboios, da gestão integrada do tráfego de mercadorias, dos métodos matemáticos e de simulação no transporte ferroviário, da gestão e da automatização das operações nas gares de triagem, da reserva de lugares nos comboios de passageiros.

Na sessão inaugural, presidida por M. Archer, vice-presidente, Pesquisa e Desenvolvimento, da Canadian National Railways, o Sr. J. W. Pickersgill, ministros dos Transportes do Canadá, proferiu um discurso, no qual sublinhou o papel que pode ser desempenhado por um caminho de ferro cibernetizado num sistema único de transportes, em particular nas condições inerentes ao Canadá.

No decurso da sessão de encerramento, os relatórios dos presidentes e dos vice-presidentes das sessões deram relevo às conclusões dos trabalhos do Simpósio nos diferentes domínios técnicos. A síntese dos trabalhos do Simpósio foi estabelecida pelo Sr. Louis Armand, secretário-geral da U.I.C., que insistiu na necessidade de achar formas apropriadas para estudar, no quadro internacional, os vastos problemas postos pela cibernética que, cada vez mais, constituirão uma das tarefas primordiais das próprias direcções dos caminhos de ferro.

Durante o Simpósio, os delegados visitaram o Centro de Pesquisas dos Caminhos de Ferro Nacionais Canadianos, a

JORNAL DO MÊS

este pequeno país se encontra pelo menos durante quatro meses do ano.

Com efeito, a única estrada que liga Andorra à França, passando por Envalira, situada a 2407 metros de altitude, encontra-se quase sempre cortada pelas importantes quedas de neve durante o Inverno.

Presentemente estão sendo estudados três importantes projectos de túneis de ligação de Andorra à França, o mais importante dos quais tem 12 quilómetros de comprimento.

• O número de turistas que visitam Macau tem subido substancialmente nos últimos tempos. Na realidade, enquanto no mês de Setembro o número de visitantes se cifrou em 4570, subiu, durante o mês de Outubro, para 6538. Salienta-se a presença de 29 diplomatas, 31 jornalistas e operadores de rádio e televisão, sendo o maior contingente de turistas o japonês, com 2803 pessoas, seguido do inglês com 1067, e por fim o americano, com 1018 pessoas.

• No dia 17 de Dezembro do ano último a direcção do Lar Ferroviário procedeu ao acto solene da entrega da chave ao sócio n.º 371-A do 4.º escalão, Sr. Manuel Macedo, na Travessa da Rua da Costa, freguesia de Ermesinde, concelho de Valongo. Com a entrega desta chave, foi mais um sócio desta Cooperativa beneficiado com uma elegante construção.

• Também foi beneficiado com uma excelente moradia o Sr. José Roberto, sócio n.º 257-A do 4.º escalão, a quem, em acto solene, foi entregue, no dia 7 do corrente mês de Janeiro, a chave, no lugar das Lopas, freguesia de Agualva-Cacém, concelho de Sintra.

triagem automática de Montreal, e examinaram o «Turbo-train». Uma outra visita foi consagrada ao Conselho Nacional de Pesquisas, em Otava, um dos institutos mais vastos e melhor equipados, no género, do Mundo.

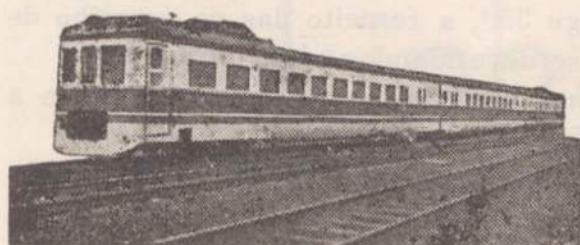
• Por portaria do Ministério do Interior, publicada no *Diário do Governo*, foi nomeado para o desempenho do cargo de vice-presidente da Câmara Municipal do Barreiro, o ilustre escritor Sr. Armando da Silva Pais, director do semanário *Jornal do Barreiro*, em substituição do Sr. Vítor Rodrigues Aragão, que terminou o seu mandato.

Conhecedor dos problemas da sua região e funcionário superior do Ministério da Economia, Armando da Silva Pais, com o seu justo prestígio, é garantia de que vai prestar ao Barreiro, de onde é natural, novos e valiosos serviços na qualidade de vice-presidente da Câmara Municipal.

Os nossos cumprimentos.

• O Conselho de Ministros adjudicou pela importância de 3157 contos a obra de supressão da passagem de nível da linha férrea da Póvoa, na estrada nacional 12 (Estrada da Circunvalação).

• Comemorou, em 30 de Dezembro último, o 23.º aniversário da sua entrada em actividade a agência noticiosa Lusitânia, que à informação nacional tem prestado relevantes serviços. Na pessoa do seu director, o jornalista e nosso prezado amigo Luís Lupi, cumprimentamos todos os que trabalham na Lusitânia.



Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

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

por EMÍLIO BARBOSA ESTÁCIO

(CONTINUAÇÃO DO NÚMERO ANTERIOR)

c) Faz e conclui todos os contratos e convenções para as construções e abastecimentos do caminho de ferro, quer no todo, quer por partes, pelos preços e com as cláusulas e condições que julgar convenientes;

d) Faz e conclui todos os contratos relativos às relações que convenha estabelecer com outros caminhos de ferro, ou com qualquer empresa de transportes por terra e por água, para assegurar a correspondência destes mesmos transportes;

e) Fixa e modifica as tarifas e o seu modo de arrecadação de acordo com o Governo, segundo o artigo 38.º do contrato de 3 de Agosto de 1878, faz os regulamentos para a exploração

j) Autoriza todas as reivindicações, transferências, transportes de valores, fundos e quaisquer outros efeitos da companhia;

k) Recebe todas as somas devidas à companhia, dá quitações e especialmente aquelas que dizem respeito ao preço da venda dos imóveis;

l) Requer todos os levantamentos de sequestros judiciais e apreensões, cancelamentos e registos de hipotecas, desiste de privilégios, dá quitações definitivas e faz renúncias, procedendo por forma indicada pelas leis;

m) Autoriza todas as acções judiciais, todas as medidas conservatórias, todas as transacções e compromissos;

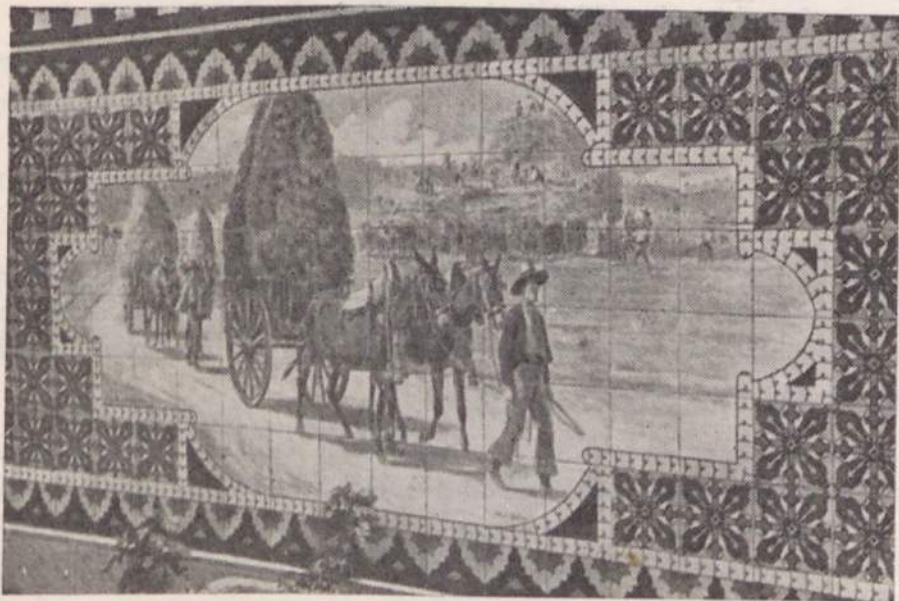
n) Nomeia ou demite o director da companhia e fixa o seu ordenado, nomeia e demite por proposta do director todos os agentes e empregados; fixa as suas atribuições e ordenados e concede-lhes todas as gratificações;

o) Fecha as contas que devem ser apresentadas à assembleia geral, faz um relatório sobre elas e sobre a situação dos negócios sociais e propõe o dividendo que se repartir;

p) Submete à assembleia geral as propostas de reunião ou de fusão com outras companhias, de modificações ou acrescentamentos aos estudos de aumento ou diminuição do capital social, prorrogação ou de dissolução antecipada da companhia;

q) Enfim, estatui sobre todos os negócios compreendidos na administração da companhia.

Art.º 31.º — O conselho pode delegar no todo ou em parte os seus poderes para expedição dos negócios correntes, a um ou mais administradores, cujas atribuições o conselho regulará. Poderá ser dada ao administrador ou aos administradores-delegados uma remuneração, cuja importância será fixada pelo conselho de administração. O conselho pode também delegar a quem quizer todos ou parte dos seus poderes, mas



Painéis da estação de Beja

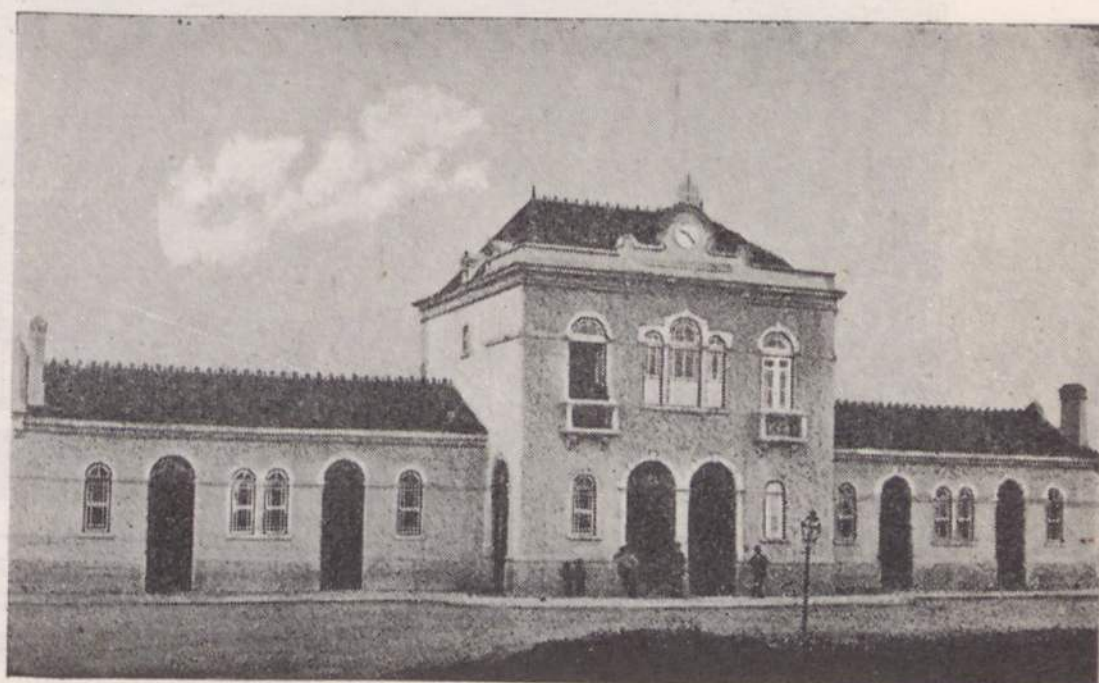
dos caminhos de ferro submetendo-os à aprovação do Governo em conformidade do artigo 66.º do referido contrato; faz as transacções e regulamentos para a organização dos serviços e estabelecimento a seu cargo;

f) Dirige ao Governo Português todos os pedidos acerca do prolongamento dos caminhos de ferro ou de entroncamento, para novas concessões, explorações de minas, criação e exploração de oficinas metalúrgicas e de quaisquer outros estabelecimentos, salvo prévia autorização ou ratificação posterior da assembleia geral;

g) Regula o emprego de fundos de reserva e determina a colocação dos fundos disponíveis;

h) Fixa as despesas gerais da administração;

i) Faz, para a conservação e exploração dos caminhos de ferro e de todas as empresas da companhia, os contratos de compra e venda e ajustes de qualquer natureza; regula os fornecimentos e autoriza a compra ou venda de todos os materiais, máquinas e outros objectos necessários para a exploração ou produzidos por ela;



Estação de Bragança

unicamente para um mandato especial e para um determinado assunto.

Art.º 32.º — Os actos de compra e venda e troca de propriedades imobiliárias, os arrendamentos, as transferências de fundos, efeitos públicos, valores pertencentes à companhia, as transacções, contratos e actos, de que lhe resultar obrigação, os recibos e endossos e ordens sobre depositários de fundos, devem ser assinados pelo presidente, por um dos vice-presidentes ou pelo administrador-delegado, excepto no caso de uma delegação expressa do conselho a um administrador ou a um mandatário especial.

Art.º 33.º — É proibido aos administradores tomar ou conservar interesse directo ou indirecto numa empresa ou num contrato feito com a companhia ou por sua conta, salvo se eles forem autorizados pela assembleia geral.

Art.º 34.º — Os membros do conselho de administração não contraem pela sua gerência nenhuma obrigação pessoal ou solidária relativamente aos compromissos da companhia. Não respondem senão pela execução das suas atribuições.

Art.º 35.º — As deliberações do conselho de administração serão exaradas em actas, que serão transcritas num registo existente na sede da sociedade e serão assinadas pelo presidente e por um dos administradores e, no caso de ausência do primeiro, por um outro administrador presente à deliberação. As cópias destas actas serão assinadas por um dos administradores e pelo presidente e, na sua falta, por quem o substituir.

Art.º 36.º — Os administradores recebem senhas de presença das quais o valor é determinado pela primeira assembleia geral. Além disso são abonados ao conselho de administração 10 por cento do excedente dos produtos líquidos anuais, como se declara no artigo 57.º.

Art.º 37.º — Haverá em Paris uma comissão permanente, composta de sete membros, o máximo, escolhidos entre os administradores eleitos pela assembleia geral e residentes em país estrangeiro.

§ 1.º — Esta comissão reúne-se todas as vezes que o presidente julgar útil. É presidida ou pelo presidente do conselho ou por aquele dos vice-presidentes de que fala o § 4.º do artigo 27.º.

§ 2.º — A presença de três membros basta para assegurar a validade das suas deliberações, que serão exaradas pela

forma prescrita no artigo 35.º, a respeito das do conselho de administração, ao qual se deve mandar cópia delas.

§ 3.º — Concorre com o conselho de administração para a gerência e administração da companhia.

§ 4.º — Exerce especialmente as funções atribuídas ao conselho de administração, em tudo o que respeita à gerência financeira dos interesses da companhia em França e o conselho pode por delegação especial ceder-lhe qualquer outro dos seus direitos quando o julgue necessário.

§ 5.º — O conselho de administração remete-lhe, no prazo de 3 dias, cópias autenticadas de todas as deliberações do conselho e de todos os actos exercidos por ele e em todos os meses uma análise das operações da companhia e a sua situação.

§ 6.º — E remete à mesma comissão as contas e o relatório do fim do ano.

TÍTULO VI

Do conselho fiscal

Art.º 38.º — O conselho fiscal será composto de três membros efectivos e de dois suplentes eleitos anualmente em assembleia geral. Cada um dos membros deverá possuir cinquenta acções, que serão inalienáveis durante o exercício das suas funções e depositadas na caixa social ou em qualquer outra designada pelo conselho de administração.

Art.º 39.º — Cada membro do conselho fiscal tem direito a uma cédula de presença por cada sessão a que assistir, cujo valor é determinado pela assembleia geral.

Art.º 40.º — O conselho fiscal exerce as atribuições que lhe confere o artigo 22.º da lei de 22 de Junho de 1867.

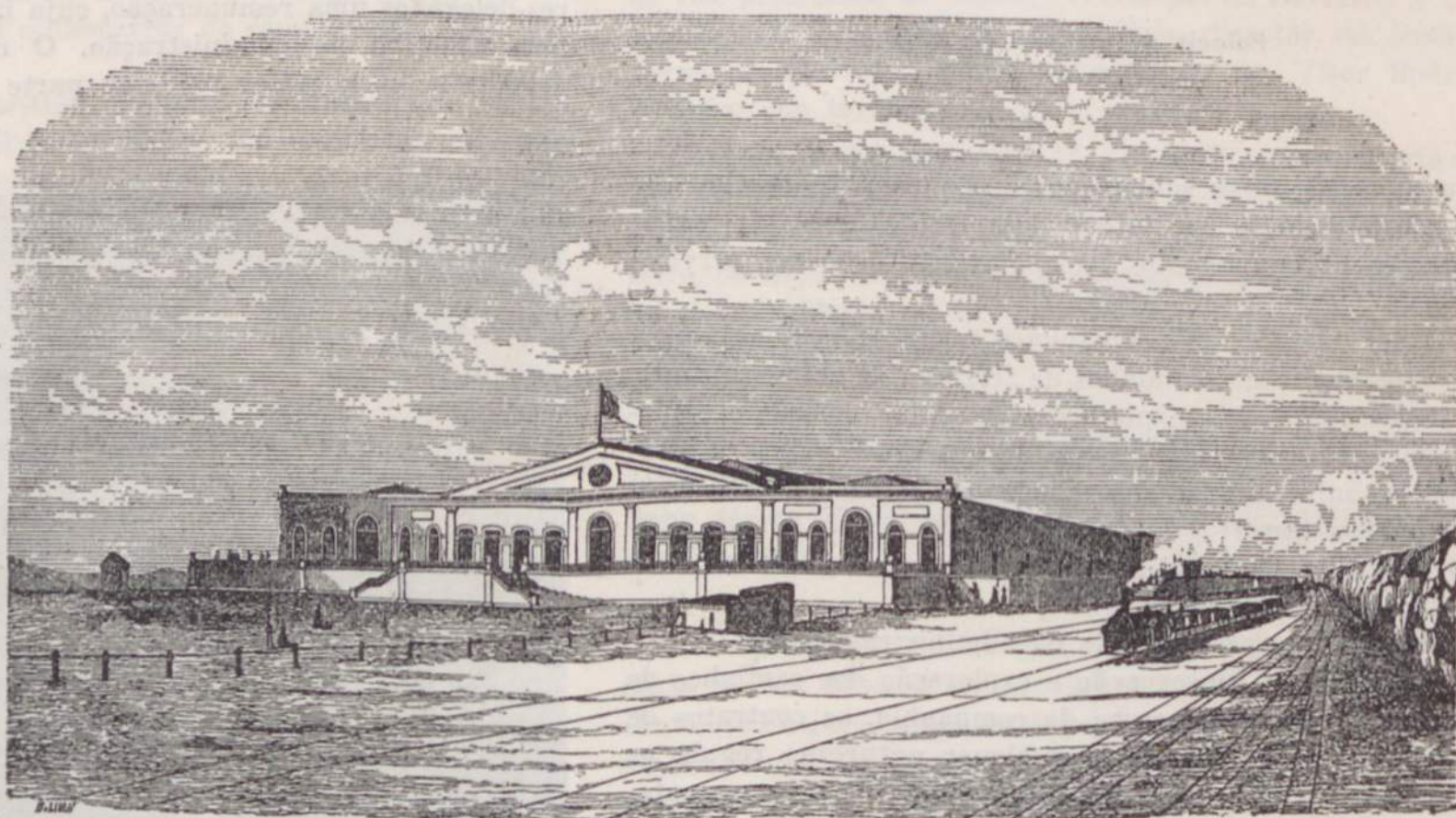
TÍTULO VII

Assembleia geral

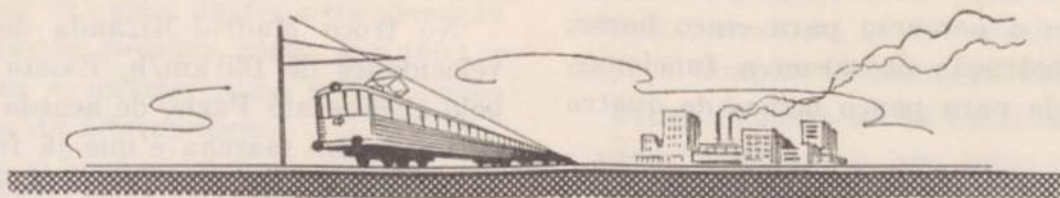
Art.º 41.º — A assembleia geral, regularmente constituída, representa a totalidade dos accionistas. As suas deliberações são obrigatórias para todos, mesmo para os ausentes, dissidentes ou interditos.

(Continua na página 346)

A
estação
do
Barreiro
(gravura
antiga)



Linhas Estrangeiras



ALASCA

O novo governador de Alasca acaba de propor uma extensão da rede actual, da ordem de 650 quilómetros, com o fim de assegurar o desenvolvimento da região do noroeste, justificada pelos recursos mineiros. Calcula-se que as reservas de cobre, níquel, chumbo, platina, estão no número das mais importantes do Globo.

Um crédito de 750 000 dólares foi aberto à comissão encarregada de proceder ao estudo prévio deste projecto.

ALEMANHA

Os Caminhos de Ferro Federais têm já em preparação um serviço rápido de ligações com carruagens TEE entre as grandes cidades de Francforte e Hanover, Francforte e Munique e Hanover e Colónia. Este serviço começará a funcionar no Outono de 1968.

- No serviço de Inverno, o número de quilómetros de linhas electrificadas elevava-se a 7 240 km, seja cerca de 24 por cento da extensão da rede.

- O Caminho de Ferro Federal Alemão previu a renovação total das suas instalações de sinais e de segurança até 1985. Esta importante modernização, que exige investimentos anuais de cerca de 140 milhões de marcos, permitirá a economia de 14 500 pessoas na totalidade. Até hoje, 727 instalações ultramodernas já substituíram 1580 postos de ligação e reformaram 4475 empregados.

AUSTRÁLIA

O jubileu de ouro do Transaustraliano foi celebrado de 20 a 22 de Outubro de 1967. Com efeito, foi há 50 anos, exactamente no dia 17 de Outubro de 1917, que se pregou o último parafuso na linha que liga a Austrália do Sul à Austrália Ocidental. Cinco dias mais tarde, o primeiro comboio de passageiros partia de Porto Augusto para Kalgoorlie.

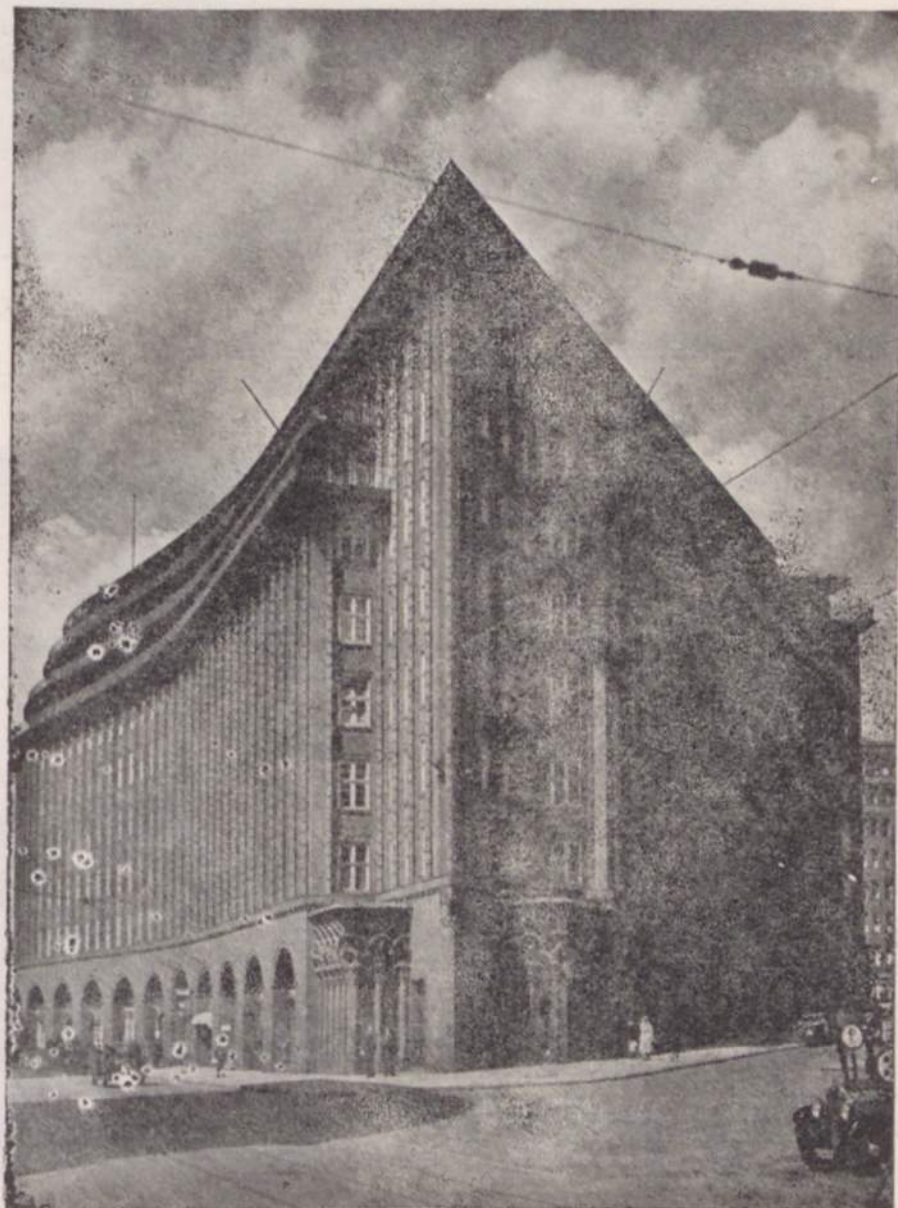
BRASIL

O trecho ferroviário de São Paulo ao Rio será feito em cinco horas, por caminho de ferro, segundo informou a Comissão de Transportes, da Câmara, o ministro Mário Andreazza, que ali compareceu de surpresa. Esta afirmação foi feita quando respondia ao deputado Nicolau Tuma, de São Paulo, que se mostrou preocupado com a pouca velocidade dos comboios brasileiros, enquanto no Japão os comboios correm a

250 quilómetros por hora. Acentuou o ministro dos Transportes que estava no Rio uma comissão de técnicos responsáveis pelo sector ferroviário, no Japão, e à qual o Ministério pediu sugestões para melhorar o tráfego ferroviário brasileiro. E acrescentou que essa colaboração seria dada dentro de poucos dias sem qualquer compromisso para o Governo do Brasil.

CANADA

De acordo com a previsão de que os actuais 7000 passageiros diários entre Montreal e Toronto, serão 30 000 em 1991, os técnicos da Canadian National estão preparando a linha férrea para transportar metade dessa quantidade. Naquele ano os comboios deverão atingir velocidades até 320 km/h, de



Edifício Chile-Hauss em Hamburgo

modo que o percurso de 540 km deverá ser coberto em apenas 1 hora e 45 minutos.

A previsão baseia-se no facto da Canadian National ter passado dos três comboios diários que circulavam entre aquelas cidades, há cinco anos, transportando um terço do total combinado dos passageiros utilizando comboios e aviões, para a situação de hoje carregando metade do total de passageiros só pelo facto de ter reduzido o percurso para cinco horas. Quando os turbotrens em construção passarem a funcionar, o percurso será ainda reduzido para pouco menos de quatro horas.

A aviação tem demonstrado que não pode competir com um serviço ferroviário rápido e confortável, de centro a centro de cidades distanciadas em torno de 500 km.

Mr. Garth Campbell, superintendente do Caminho de Ferro, acredita mesmo que, devidamente aparelhadas, as vias férreas que ligam Montreal ou Toronto a Nova Iorque poderão concorrer vitoriosamente com as linhas de aviação.

CHECOSLOVÁQUIA

Importantes encomendas de material circulante devem ser passadas por conta dos caminhos de ferro do Estado, sob o título do plano quinquenal em vigor.

Trata-se essencialmente do seguinte:

- 360 locomotivas eléctricas para corrente contínua ou para corrente alterna. Algumas serão de duas correntes.
- 1340 locomotivas diesel de linha para a maior parte.
- 135 auto-rails.
- 2228 carruagens para passageiros, sendo uma parte importada.
- Finalmente 42 300 vagões de mercadorias, principalmente de bogies.

CHILE

O Governo chileno decidiu adquirir em França locomotivas diesel no montante de 7 milhões de francos.

ESPAÑA

No próximo Verão, devido ao novo troço de caminho de ferro compreendido entre Madrid-Burgos, poderá percorrer-se a distância Madrid-San Sebastian no comboio «Talgo» em cinco horas e meia, segundo declarou recentemente o ministro das Obras Públicas, Silva Muñoz.

No troço Madrid-Miranda do Ebro, o «Talgo» alcançará velocidades de 160 km/h. Existe o projecto de que este comboio chegue até Paris, de acordo com uma mudança dos eixos realizada em marcha e que já foi aprovada. O «Talgo» entre Madrid-Paris poderia ser restabelecido no prazo de um ano. Está em projecto também a ligação Barcelona-Genève.

- Uma firma alemã acaba de receber a encomenda de cinco locomotivas diesel de linha para a RENFE. Essas máquinas, de transmissão hidráulica, terão a potência de 3000 cavalos e a velocidade máxima de 180 km/h. Destinam-se a rebocar os comboios «Talgo».

ESTADOS UNIDOS

Foi experimentado, com êxito, um comboio de passageiros que pode atingir a velocidade de 273 km/h. Este comboio está equipado com um motor de turbina semelhante ao dos aviões de jacto.

Utilizado no trajecto Boston-Nova Iorque, será o comboio de passageiros mais rápido dos Estados Unidos.

FRANÇA

A França possui um supervagão realmente excepcional, pois pode transportar 500 toneladas de carga. Vazio pesa 258 t (quando uma locomotiva eléctrica como a CC 7100, titular do record mundial de velocidade com 331 km/h, só pesa 100 t).

Foi construído para a S. T. S. I. (Sociedade de Transportes Especiais Industriais) e é um verdadeiro miriápode dividido em duas partes e suportado por 32 eixos. Consiste, com efeito, em dois meios vagões, de 16 eixos cada, que, de resto, podem



Transporte de carvão
em carris de madeira
nos fins do século XVIII
(Alemanha)

ser adaptados para circularem nas redes de Espanha ou da Rússia. Na sua utilização mais simples, como vagão porta-tubos, para o transporte de peças cilíndricas de grande envergadura, como, por exemplo, uma caldeira para central térmica, fica com o comprimento de 53 metros e vazio pesa 185 t, podendo o seu peso total, depois de carregado, atingir 510 t.

Construindo sobre cada uma das suas partes uma armação de madeira, podem transportar-se pesadas peças até 450 t e cuja largura se aproxima dos 4 metros, como sejam certos transformadores ou induzidos de alternadores.

A S.T.S.I., filial da S.N.C.F., especializou-se no transporte de massas indivisíveis de grande volume e possuía já um engenho análogo mas de menor capacidade que pesava vazio 140 t e admitia uma carga de 260 t. A passagem das centrais eléctricas clássicas da Electricité de France do «patamar» dos 250 megawatts ao dos 600 e a perspectiva da exportação de uma central nuclear, levaram a S.T.S.I. a conceber o novo vagão capaz de satisfazer as necessidades actuais.

• A S.N.C.F. fez recentemente a encomenda de trinta e três locomotivas eléctricas ao grupo M.T.E. (Schneider-

O programa de electrificação está quase completado e o orçamento dos caminhos de ferro para 1968 está a concentrar-se no novo material rolante.

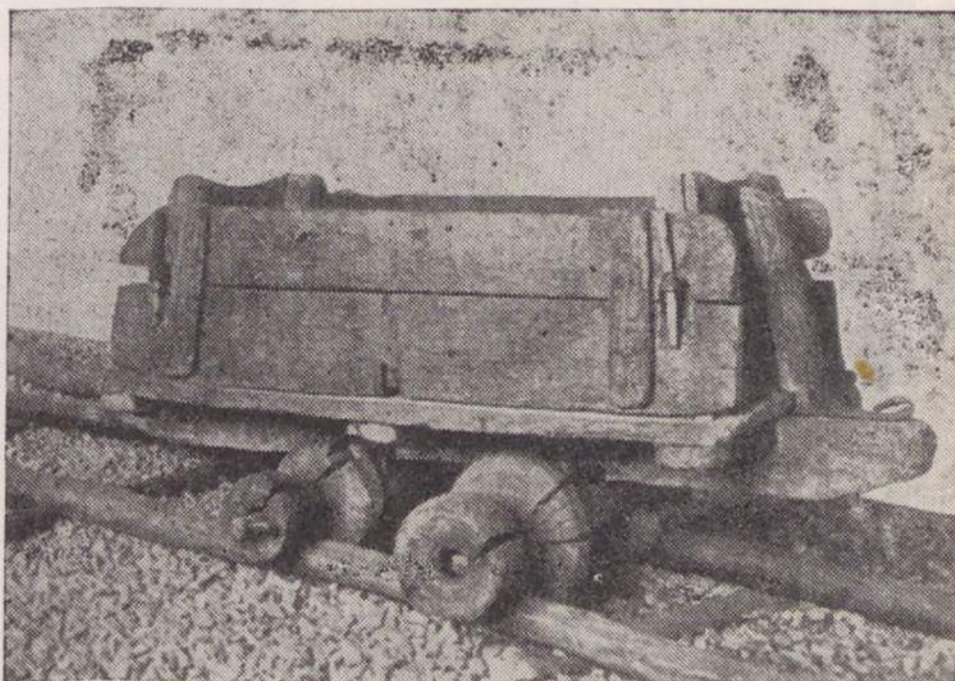
Dois novos tipos de locomotivas eléctricas, capazes de obterem velocidades da casa dos 220 km/h entrarão ao serviço, no comboio expresso do sul da França, o «Mistral», cujo nome vem do vento que se faz sentir na costa da Riviera no qual disporá também de novas carruagens.

Estas disporão de ar condicionado e haverá jornais, livros e venda de cigarros, bem como cabeleireiros e compartimentos para escritório, além de bares.

A onda de comboio-automóvel está também a ser detectada em França. Os caminhos de ferro franceses esperam construir 150 vagões para transporte de automóveis, cada um com capacidade para 10 ou 12 carros, que se deslocarão a velocidades de 160 km/h.

Os caminhos de ferro franceses dispõem neste momento de 220 locomotivas capazes de se deslocarem a velocidades superiores a 200 km/h. As linhas Paris-Estrasburgo e Paris-Bordéus deverão receber beneficiações de forma a que a potência total destas locomotivas possa ser explorada.

Vagão de minas em madeira do século XVI
numa mina de ouro em Siebenburgen (Alemanha)



-Creusot e Jeumont-Schneider). Estas locomotivas, do tipo CC, de corrente 1500 V, com a potência de 8000 CV e o peso de 1150 toneladas, poderão atingir a velocidade de 220 km/h.

• Os passageiros franceses poderão em breve viajar em comboios a jacto a velocidades que poderão atingir os 200 km/h.

Os comboios nacionais franceses encomendaram duas locomotivas de turbina.

Em lugar das carruagens assentarem rigidamente nos seus chassis, ficarão montadas sobre pivots de forma que independentemente do ângulo dos carris, os passageiros manter-se-ão sempre na vertical.

Em termos técnicos, as novas carruagens contrariam a força centrífuga e dessa maneira aumentam a segurança e o conforto.

Ao abrigo dos actuais planos, as locomotivas a vapor desaparecerão dos caminhos de ferro franceses em 1971. 80 por cento do material deslocar-se-á em vias electrificadas e os restantes 20 por cento usarão a tracção pelo diesel.

• Um vagão de 500 toneladas, que pode ser considerado o maior do Mundo, foi entregue recentemente à S.N.C.F. pela Société de Transports Spéciaux Industriels.

A solenidade da entrega efectuou-se na estação de Paris-Montparnasse, na presença do ministro do Equipamento francês, Sr. Pisani.

GRÃ-BRETANHA

Os Caminhos de Ferro britânicos vão investir cerca de 100 milhões de francos na construção de 400 carruagens de grande linha — 137 de 1.ª classe e 263 de 2.ª classe. Esses veículos poderão circular a velocidades superiores a 160 km/h.

• Aproveitando a reconstrução da estação de New Street, em Birmingham, os Caminhos de Ferro inauguraram um moderno conjunto de restaurantes, cujo elemento mais apreciado é o restaurante de serviço rápido «O Toreador, que dispõe de 104 lugares sentados para as refeições.

- A modernização do serviço ferroviário entre Londres e a região do Midland, onde sobressai a electrificação a corrente alternada (50 hz, 25 000 V), permitiu velocidades regulares de 160 km/h e serviço frequente de comboios entre a capital, Manchester e Liverpool.

A British European Airways, que faz o serviço para Manchester, reduziu de 15 por cento o número dos seus voos e a British Eagle, que faz a ligação para Liverpool, afirmou que perdeu mais de metade do seu tráfego.

A própria auto-estrada M1, que em certos trechos corre paralela à via férrea, perdeu muitos dos seus usuários porque o aumento nos comboios foi de 50 por cento (passou de 1 000 000 para 1 500 000 passageiros nas primeiras 20 semanas de serviço, em comparação com o ano anterior.

De hora a hora sai um comboio de Londres para Liverpool e em cada duas horas um para Manchester, oferecendo o menor tempo de percurso de centro a centro de cidade, sem grandes perturbações por ocasião das fortes neblinas ou tempestades de neve.

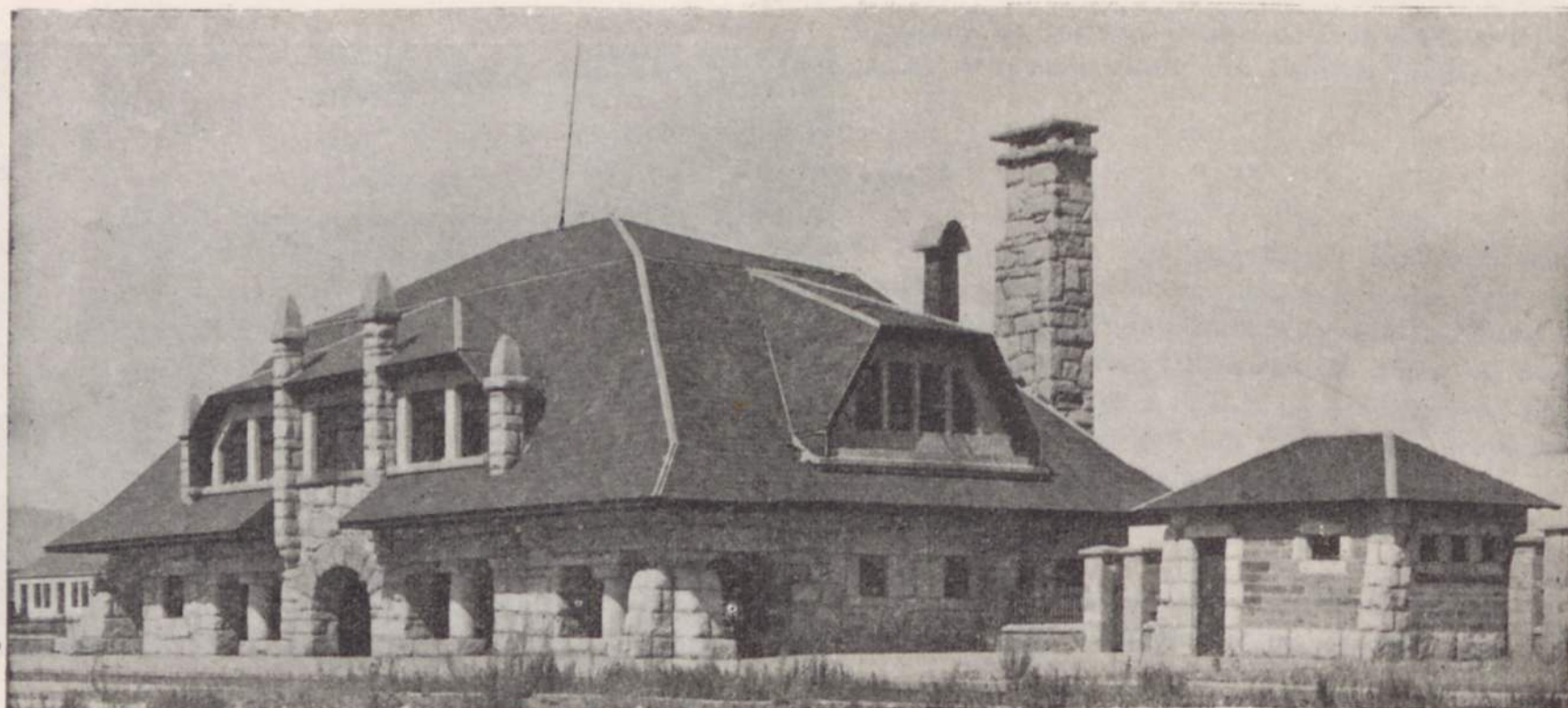
Como se verifica, o comboio bate ainda o avião.

mortal tinha sido deplorado entre os passageiros transportados. Portanto, em cada dia, 20 000 comboios de passageiros circulam, transportando em média 18 milhões de passageiros. Que outro meio de transporte terrestre, além do caminho de ferro, pode gabar-se de um tal coeficiente de segurança?

ITÁLIA

Um comboio de sete carruagens, rebocado pela locomotiva E 444, chamada «Tartaruga», ligou Roma a Nápoles (210 km) em 88 minutos, ou seja à velocidade média de 143 km/h. No troço Campoleon-Latina, a velocidade máxima atingida foi de 205 km/h.

Numerosas personalidades, bem como representantes da imprensa italiana e internacional, participaram nesta viagem experimental.



Estação de Puella de Tanábria

JAPÃO

Por ocasião da Exposição Universal de Osaka, em 1970, está prevista a entrada em serviço de comboios de comando automático nas duas linhas do metropolitano da cidade. No entanto, por «causas psicológicas», o condutor será provavelmente mantido, pelo menos provisoriamente, nos ramais equipados.

- Em dois anos e nove meses de exploração, a nova linha de Tokaido transportou cem milhões de passageiros.

- No dia 1 de Agosto de 1967, os Caminhos de Ferro Japoneses verificaram que, há 30 meses, nenhum acidente

MÉXICO

O prefeito da Cidade do México assinou recentemente contrato com os construtores franceses da futura rede do metropolitano. Serão três as linhas, a primeira com 9,5 km, que deve estar concluída dentro de dois anos. O sistema será análogo ao que foi inaugurado recentemente em Montreal.

O total da obra está orçado em 200 milhões de dólares, tendo, no início do ano, havido acordo com bancos franceses para um financiamento de 130 milhões de dólares e fornecimento de grande partes dos materiais especializados.

A perfuração inaugural efectuou-se no centro da cidade, em ponto de maior movimento, na mesma ocasião da assinatura do contrato.

O facto é registado como mais uma vitória da técnica francesa, que se vem impondo em vários sectores.

ULTRAMAR

MOÇAMBIQUE

Notícias de Lourenço Marques referem que o grupo japonês Sumitono vai investir 50 milhões de dólares (1 450 000 contos) na exploração das minas de ferro do Mirrote, cujos trabalhos preliminares começam desde já, iniciando a exportação de minério dentro de três anos, nos termos do despacho de autorização assinado pelo secretário provincial de Economia de Moçambique.

O grupo japonês, associado a Leopoldo Silveira, construirá um troço de caminho de ferro entre o Mirrote e Nacala e, neste porto, um cais de minérios.

★

● Aproximou-se de um milhão de contos a receita dos Caminhos de Ferro em Moçambique, no primeiro semestre de 1967.

O movimento registado foi de 13 846 245 toneladas de mercadorias, 2 996 054 passageiros e 19 519 cabeças de gado transportadas, resultando uma receita de 875 799 contos.

A maior receita, de 601 697 contos, coube a Lourenço Marques, sendo provenientes dos caminhos de ferro 372 616 contos, do porto 225 047 e da camionagem automóvel 4034 contos.

Seguiu-se-lhe a Beira, com uma receita de 213 993 contos, 108 178 contos no porto e 105 815 contos dos caminhos de ferro.

O rendimento das restantes divisões foi o seguinte:

Quelimane 12 557 contos, Inhambane 6922 contos, Tete 11 006 contos, Moçambique 19 828 contos, Lumbo 102 contos, Nacala 7781 contos, Porto Amélia 1673 contos e Mocimboa da Praia 378 contos.

A C. P. e o seu pessoal

Prémios da Administração 1967

Segundo uma prática que se mantém desde 1960, de novo o Conselho de Administração da C. P. procedeu a uma selecção dos agentes da Companhia que no decurso do ano transacto praticaram actos dignos de louvor, sobretudo os que, pela sua índole, revelam a generosidade e os sentimentos humanos que caracterizam a classe ferroviária.

A escolha recaiu sobre os três seguintes modestos agentes — o primeiro dos quais infelizmente morto em serviço, vítima do acto de abnegação que lhe valeu o prémio agora concedido a título póstumo:

ALCINA VIEIRA TEIXEIRA — Guarda de P. N. de 1.ª classe, porque no dia 11 de Maio de 1967, ocupando o seu posto na passagem de nível ao Km. 38,614 da linha do Douro, perdeu a vida, trucidada pelo comboio 6121, ao salvar uma mulher que tentou atravessar a via férrea sem obedecer ao aviso que lhe havia feito.

ADÃO PEREIRA DA SILVA — Servente de 2.ª classe, porque no dia 27 de Setembro de 1967, nas proximidades da estação de Quintãs, salvou um indivíduo que se havia deitado sobre a via com o propósito de suicidar-se, arriscando a sua própria vida, pois em tão abnegado acto chegou a ser colhido pela locomotiva do comboio 331, sofrendo ferimentos.

ANTÓNIO DA COSTA SILVA — Servente de 3.ª classe, em serviço na estação de Rio de Mouro, porque no dia 3 de Maio de 1967, com risco da própria vida e evidenciando, uma vez mais, um alto espírito de abnegação e de sacrifício pelo seu semelhante, salvou de morte certa uma mulher que atravessava desprevenidamente a passagem de nível situada à saída daquela estação no momento em que se aproximava o comboio 4872.

A outorga dos prémios será feita na direcção-geral da Companhia, em sessão solene a realizar brevemente.

TINTA ESTILOGRÁFICA
CIANE
1950
Mendes Pereira, Lda - Lisboa

**A MELHOR PARA
TODAS
AS CANETAS**

4 GRANDE MARCA NACIONAL

ULTRAMAR

As novas tarifas dos transportes ferroviários

**sofreram um aumento de 12,5 %
desde 1 de Janeiro corrente**

A pedido da administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses os jornais publicaram o seguinte comunicado:

1. Desde Julho de 1965 — no quadro de um planeamento financeiro cuidadosamente elaborado e que o Governo vem atentamente acompanhando — tinha a C. P. pendente de autorização superior um pedido de alteração de tarifas conducente a um agravamento dos preços do transporte por via férrea.

E mau grado os aumentos sobrevindos no custo dos materiais, na mão-de-obra, nos encargos sociais e nos encargos de financiamento dos investimentos, foi possível à empresa ir retardando a execução das referidas alterações.

A última revisão de vencimentos e salários processada a partir de Setembro de 1966, provocou, porém, acentuado desequilíbrio na situação financeira da companhia e impôs a necessidade de não se adiar por mais tempo a elevação tarifária solicitada há mais de dois anos.

Reconheceu-se assim ter chegado a oportunidade de pôr em vigor tais alterações, porfiando-se por não agravar ainda mais o défice dos caminhos de ferro, mas acautelando-se, na medida do possível, o desenvolvimento económico e social do País, que a C. P. reconhece exigir importantes precauções em tudo quanto se refere à política de preços, dos bens e dos serviços.

2. As alterações de preços que vão entrar em vigor em 1 de Janeiro de 1968 referem-se a transportes de passageiros e a transportes de mercadorias.

Entendeu-se conveniente esclarecer a opinião pública do País sobre os principais aspectos dessas alterações.

3. Nos transportes de passageiros modificam-se:

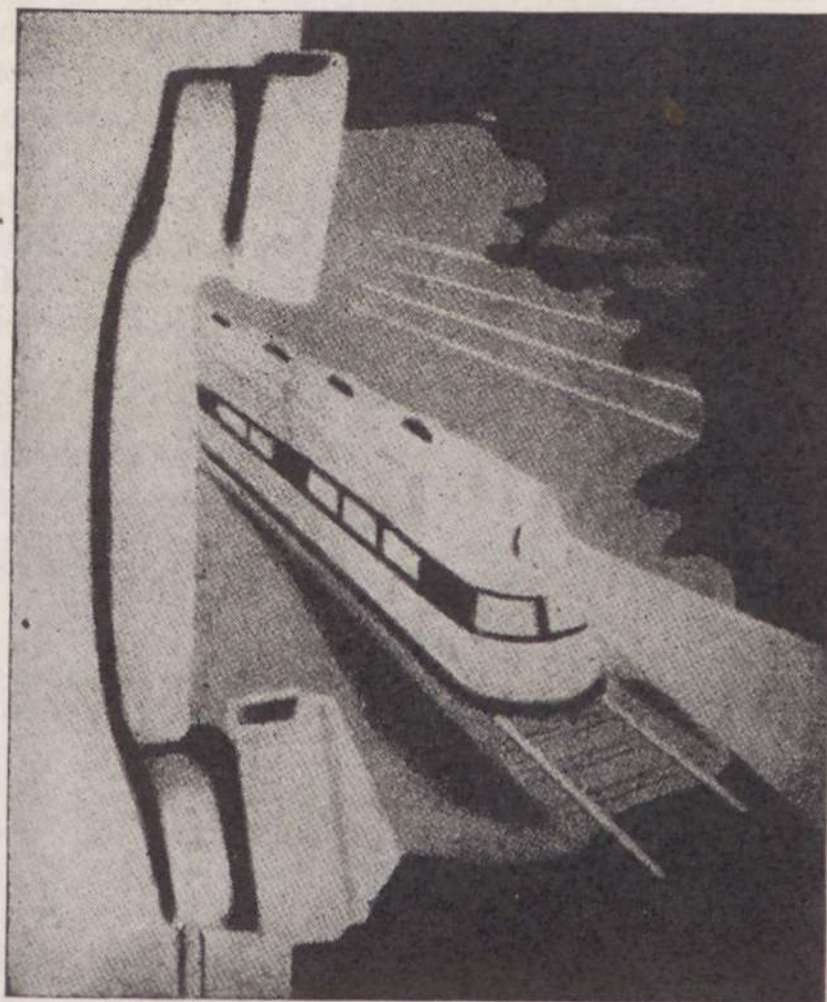
- a) A tarifa geral de 1.^a e 2.^a classes;
- b) As tarifas especiais, incluindo as de assinaturas e de tranvias;
- c) Os regimes de preços excepcionais, actualmente praticados, nas linhas de Sintra e de Azambuja.

Aumento de 12,5 por cento na tarifa geral

Quanto às alterações da tarifa geral de passageiros, elevam-se os preços da 1.^a e 2.^a classes em 12,5 por cento.

Assim, por exemplo, o preço de uma viagem Porto-Lisboa modifica-se do seguinte modo:

	Preço antigo	Novo preço
1. ^a classe	162\$00	182\$00
2. ^a classe	108\$00	121\$50



O Telefone ERICSSON ao serviço dos Caminhos de Ferro
SOCIEDADE ERICSSON DE PORTUGAL, LDA.

Rua Filipe Folque, 7-1.º — LISBOA

Telef. PPC 2 linhas 5 71 93

Teleg. «ERICSSON»

Rua de Camões, 93, 3.º

PORTO

Telef. PPC 2 linhas 2 92 68

Como medida de certo alcance social, assinala-se que é elevado de 10 para 12 anos o limite de idade das crianças para efeito de aquisição de bilhetes com direito à redução de 50 por cento.

Quanto às tarifas especiais, incluindo as tarifas de assinaturas e de tranvias, nas quais se fixam reduções substanciais dos preços da tarifa geral, a elevação far-se-á na mesma proporção da tarifa geral.

O transporte de passageiros nos percursos Rossio-Sintra, Rossio-Azambuja e Santa Apolónia-Azambuja constitui hoje um regime excepcionalmente favorável em relação às demais regiões do País.

Tal regime de excepção manter-se-á ainda, muito embora se procurem corrigir, pela via tarifária, certas distorções do tráfego existentes nesses percursos e que ocasionam sérias dificuldades à empresa e ao próprio público.

Na realidade, a procura de transporte ferroviário tem crescido acentuadamente nas localidades mais próximas de Lisboa, também servidas por outros meios de transporte. A satisfação a essa procura, de muito curta distância, obriga porém a uma frequência das circulações ferroviárias, afectando seriamente o tráfego que serve localidades mais distantes.

Nestas condições tudo aconselha a que se incremente o crescimento do tráfego ferroviário com origem nas localidades mais afastadas, o que poderá vir a conseguir-se com mais reduzidos agravamentos dos preços de transporte de e para essas localidades.

Assim e quanto à tarifa de assinaturas: estende-se até Amadora o patamar de preços que hoje vai de Lisboa-Rossio até Damaia; limita-se a níveis entre 12,8 e 5 por cento os aumentos para os transportes das localidades situadas entre Amadora e Sintra, para Lisboa-Rossio; estende-se até Braço de Prata o patamar de preços que hoje vai de Lisboa-Rossio até Areeiro; limita-se a níveis compreendidos entre 11,7 e 5 por cento os aumentos para os transportes das localidades situadas entre Braço de Prata a Azambuja para Lisboa-Rossio; estende-se até Bobadela o patamar de preços que hoje vai de Lisboa-Santa Apolónia até Moscavide; limita-se a níveis compreendidos entre 11,1 e 5 por cento os aumentos para os transportes das localidades situadas entre Bobadela e Azambuja para Lisboa-Santa Apolónia.

Esclarece-se que as percentagens mais elevadas, resultantes da extensão dos patamares de preços acima referidos, quando aplicadas aos preços existentes, traduzem-se em acréscimos de valor absoluto relativamente modestos.

Como exemplo, citam-se os preços actuais e os preços futuros de um bilhete de assinatura mensal de 2.ª classe, para número ilimitado de viagens:

	Preço actual	Preço futuro
Rossio-Damaia	86\$00	116\$00
Rossio-Cacém	173\$00	189\$00
Rossio-Sintra	247\$00	260\$00
Rossio-Marvila	96\$00	116\$00
Rossio-Póvoa	240\$00	263\$00
Rossio-Azambuja	419\$00	440\$00
Santa Apolónia-Sacavém	96\$00	116\$00
Santa Apolónia-Póvoa	173\$00	189\$00
Santa Apolónia-Azambuja	384\$00	404\$00

Os bilhetes de assinatura para jovens e estudantes mantêm para os novos preços, acima indicados, a redução de 40 por cento já hoje existente.

Tráfego de mercadorias

4. Quanto ao tráfego de mercadorias:

a) Agrava-se em 20 por cento o preço das mercadorias que circulam em regime de detalhe ao abrigo da tarifa geral, com excepção, por conseguinte, das que se transportam ao abrigo das tarifas especiais;

b) Possibilita-se às remessas que atinjam o peso de 5 toneladas a circulação em regime de vagão completo, tanto em grande como em pequena velocidade, instituindo-se preços mais reduzidos do que os que lhe são actualmente aplicados.

Com o agravamento de 20 por cento no preço das mercadorias que circulam em regime de detalhe, pretende-se atenuar os resultados altamente desfavoráveis destes transportes para a exploração ferroviária e que são os mais deficitários do tráfego de mercadorias.

Mas para ressaltar um grande número de casos em que o transporte de pequenas remessas constitui auxílio significativo à economia familiar, não se alteraram os preços aplicados aos pequenos volumes (Tarifa 8/108) e aos géneros frescos normalmente transportados ao abrigo da Tarifa Especial n.º 1-G. V.

Com a instituição de preços de vagão completo para remessas que, em regime de grande ou pequena velocidade, atingem o peso de 5 toneladas e ao taxá-las por preços sensivelmente inferiores aos actuais, procura-se não só fomentar o agrupamento de pequenas partidas de mercadorias por forma a atingir aquela tonelagem como facilitar o abastecimento de certas actividades comerciais de reconhecida debilidade económica.

O esquema de alterações assim fixado em nada afecta o preço dos géneros fundamentais ao abastecimento público. Na realidade, este não se apoia em transportes de detalhe mas em transportes de vagão completo, cujos preços se mantêm inalteráveis ou, em muitos casos, são beneficiados. E para uma ou outra remessa que hoje utiliza o regime de detalhe, poderá ser-lhe aplicado um preço sensivelmente mais baixo desde que, como atrás se notou, atinja, individualmente ou por agrupamento de mercadorias, o peso de 5 toneladas, pois passa agora a poder ser-lhe aplicável o regime de vagão completo, com todas as suas conhecidas vantagens.

Acrescente-se finalmente que a grande percentagem dos transportes fundamentais para o abastecimento público (frutas, hortaliças, legumes, pescarias, criação, carne fresca, leite, queijo, manteiga, etc.) são taxadas através de tarifas especiais que representam fortes reduções relativamente à tarifa geral e que, deste modo, em nada são afectados.

Solução de compromisso satisfatória

5. As alterações tarifárias enunciadas parecem constituir uma solução de compromisso, satisfatória, entre os imperativos de ordem financeira da empresa e as exigências de estabilidade de preços, impostas pelo progresso económico e social do País.

Por isso serão postas em vigor, na esperança de que os utentes do caminho de ferro as compreenderão, dado constituírem, ante o desenvolvimento económico nacional, condição indispensável à modernização e ao aperfeiçoamento dos serviços ferroviários — objectivos essenciais da actividade da companhia.



FOI CRIADA EM BRUXELAS A SOCIEDADE INTERCONTAINER

Foi criada em Bruxelas a Sociedade Cooperativa de Direito Belga «Intercontainer», pelos representantes dos caminhos de ferro alemães, belgas, britânicos, dinamarqueses, espanhóis, franceses, húngaros, italianos, neerlandeses, suecos e suíços, bem como da Sociedade Interfrigo.

O objecto desta sociedade é oferecer à clientela interessada, para o tráfego ferroviário internacional de transcontainers, um serviço completo de «ponta a ponta», nele compreendidos os transbordos nas gares-centros para transcontainers, a tomada e a entrega ao domicílio, o armazenamento e a reexpedição dos transcontainers vazios, etc.

De outra parte, ela assumirá um papel de investimento e de gestão pelo que lhe dizem respeito principalmente os vagões especialmente preparados para o transporte de transcontainers e, eventualmente, para os próprios transcontainers.

A sede social estabeleceu-se em Bruxelas e a sua Direcção Geral será instalada em Bâle.

(Continua na página 334)

UM HOTEL FLUTUANTE

«Wappen von Hamburg», o navio que faz serviço para as praias nórdicas, vai estar atracado até Abril do corrente ano na «Überseebrücke», em Hamburgo, para que os visitantes da cidade tenham oportunidade de permanecer num hotel flutuante. Os quartos deste gigantesco navio, construído apenas há ano e meio, têm os seguintes preços: 25 marcos o quarto individual, 40 marcos o quarto duplo.

Todos os quartos e salas do navio têm ar condicionado.

O CAMINHO DE FERRO NÃO ENVELHECE...

A agência ANI publicou nos jornais, proveniente de Paris, a seguinte notícia:

«4 de Dezembro. Atingiu hoje a velocidade de 375 km/h., durante uma prova de ensaio, o comboio aéreo que, segundo os técnicos franceses, vai revolucionar o sistema de transporte ferroviário de pequeno curso, deslocando-se a velocidades da ordem dos 400 km/h.

O comboio aéreo desloca-se sobre uma almofada de ar e é do tipo monocarril. Deve entrar em funcionamento em meados da década de 70. O ensaio de hoje realizou-se nos 16 quilómetros do percurso já construído, entre Paris e Orleães. No anterior ensaio, em Dezembro de 1966, atingira a velocidade de 303 km/h.»

VAI FUNDAR-SE O PRIMEIRO MUSEU DE TURISMO DO MUNDO

Durante a sua reunião anual, em Praga, a Academia Internacional de Turismo resolveu fazer a transferência da sua sede de Monte Carlo para Menton. O actual presidente da Academia, o conhecido editor de livros de viagens Dr. J. Nagel, de Genève, esclareceu naquela reunião que o burgomestre de Menton pôs à disposição da Academia um local próprio e com excelentes condições para investigação, arquivo e exposições. Além disso, a transferência para Menton, que na Riviera possui uma óptima reputação turística, vai permitir a realização de um interessante projecto: a fundação do 1.º Museu de Turismo do Mundo, reunindo os documentos relacionados com o turismo internacional a uma biblioteca especializada sobre o assunto.

Como nota curiosa deve acrescentar-se que o director da Delegação de Turismo de Dusseldorf, Sr. Karl Franz Schweig, vai doar ao Museu de Turismo de Menton, como alicerce valioso para a sua fundação, uma colecção de recordações turísticas de todo o Mundo, a qual engloba cerca de 1500 objectos.

Obras de arte do Património Nacional IV



IGREJA MATRIZ DE PONTE DE LIMA

O 10.º aniversário da rede ferroviária federal

O discurso do seu ilustre presidente, General António Adolfo Manta, dirigido aos ferroviários

DA *Revista Ferroviária*, do Rio de Janeiro, número de Novembro de 1967, transcrevemos integralmente a mensagem que o general António Adolfo Manta proferiu no dia 30 de Setembro de 1967, em que foi relemburada a data de 30 de Setembro de 1957.

O presidente Adolfo Manta concedeu entrevista colectiva à imprensa, resumindo os principais factos marcantes do período. Entre eles, a maior produtividade do conjunto, a redução de 10 000 empregados, no total, em suas subsidiárias, a cessação da operação em numerosos trechos onde o transporte não apresentava condições económicas, a entrega das linhas de caminho de ferro de Madeira-Mamoré e da Central do Paraná (esta ainda em construção) à Directoria de Vias do Exército, a recuperação do transporte suburbano no Rio de Janeiro, iniciando a integração desses serviços da Central e da Leopoldina, o equilíbrio financeiro nos caminhos de ferro D. Teresa Cristina e Santos a Jundiá.

Apesar da irregularidade dos recursos orçamentais e das dificuldades das recomposições decorrentes, da descontinuidade administrativa e das influências políticas que atrai, a rede vai cumprindo a sua missão unificadora e coordenadora das linhas férreas federais.

Segue agora a transcrição da mensagem que o general António Adolfo Manta dirigiu aos ferroviários:

«Hoje, ao completar a Rede Ferroviária Federal dez anos de actividade, é-me sumamente grato, na qualidade de seu presidente, dirigir uma mensagem aos ferroviários e com eles congratular-me pela significativa efeméride. Diria que mais do que uma mensagem, seria ocasião oportuna para uma prestação de contas, no curso do período, relativa às iniciativas levadas a efeito pela grande empresa. Não trago, porém, gráficos, dados os números para apresentar resultados ou sublinhar serviços prestados.

Uma organização com as características da nossa, vinculada intimamente à responsabilidade da circulação de riquezas do País, com encargos sociais relevantes e ainda com uma série de obrigações imperiosas, ligadas à integração nacional, à sua segurança e ao desenvolvimento da sua economia, não pode ser examinada rigidamente, como uma organização exclusiva, de natureza industrial, sob pena de grave injustiça ao valor do seu trabalho e de distorções sobre a função que lhe cabe desempenhar no Brasil na infra-estrutura dos transportes.

Dez anos são sempre um marco na vida de uma empresa. Notadamente quando ela nasce no meio de dificuldades e contratempos que impossibilitariam a sobrevivência de qualquer outra, que não a Rede Ferroviária Federal, onde a competência dos engenheiros, técnicos e funcionários se alia ao empenho dos ferroviários, unidos todos no propósito comum de superar dificuldades e atingir metas pré-estabelecidas.

Organizada no instante em que o sistema de transportes sobre trilhos já se aproximava do colapso, justamente para evitá-lo, a Rede Ferroviária Federal surgiu em Setembro de 1957 com imensurável acervo negativo, herdando material obsoleto, métodos já impraticáveis e processos onerosos, economicamente desvantajosos, afora a disparidade de equipamento e de estrutura, factores fundamentais para o êxito de qualquer plano de recuperação. Esgotadas isoladamente até aos últimos estágios, quando já se tinham tornado desinteressantes como empresas, os caminhos de ferro aglomerados na Rede Ferroviária Federal careciam de tudo: locomotivas, vagões, carris, peças sobressalentes e capital.

Desde então, a luta foi dura, entremeadas de altos e baixos, modificadas por ocorrências circunstanciais de cunho político-administrativo. Mas, ao atingirmos os dez anos, a situação apresenta-se inteiramente diversa e as perspectivas são de molde a justificar as crenças dos mais optimistas. Pois, com efeito, três das nossas unidades de operação — as linhas Santos-Jundiá e Dona Teresa Cristina e a rede de Armazéns Gerais Ferroviários, vêm encerrando os seus exercícios financeiros com lucro de caixa. Outras mais — seria fastidioso enumerá-las — perseguem o mesmo objectivo e, sem dúvida, em breve alcançarão, porque já evidenciam os sintomas dessa progressão positiva.

O coeficiente de exploração da Rede atingiu em 1967 a 2 — que a coloca em boa posição frente a inúmeros sistemas de outros países. O ano em curso caracteriza-se como fase de adaptação e correcção de distorções. O ano de 1968 deverá ser um período decisivo para a Rede Ferroviária. Boas surpresas nos irão alegrar.

Mas será sempre oportuno — hoje mais do que nunca, pelo marco histórico que a data assinala — ressaltar o acerto da criação da Rede Ferroviária Federal, a despeito de falhas e de erros porventura cometidos, que seriam produtos mais da nossa situação de país ainda carecente de capitais, do que propriamente da falta de capacidade para levar a bom termo esta empresa, cujo nascimento suscitou, na época, tão fundadas esperanças de recuperação dos caminhos de ferro da União.

Um olhar para o caminho percorrido anima-nos a prosseguir e dá-nos forças para continuar na tentativa de atingir todos os nossos objectivos até serem ultrapassados os obstáculos que ainda restam.

Muito se tem falado mal da Rede Ferroviária Federal, citando-a frequentemente como índice de ineficiência do Governo na actividade empresarial. Gostaria, nessa oportunidade, sem qualquer tom polémico, de dar um esclarecimento ou resposta aos que batem nesta tecla.

O que leva as empresas de transporte estatais a uma situação de desvantagem, em relação à iniciativa privada, é que somos serviço de utilidade pública, com a obrigação de operar os nossos transportes em regime de igualdade de tratamento, dêem lucro ou não. Já a empresa privada só opera quando há lucro, enquanto a estatal, como a Rede, se vê na contingência de actuar como um serviço de utilidade pública, devendo manter certas actividades financeiramente insuficientes.

É claro que a empresa pública deve ser caracterizada pelo equilíbrio administrativo, mas a sua dificuldade financeira advém da extensão social da sua dinâmica, decorre do pleno e satisfatório exercício do interesse geral, da sua função — repito — de utilidade pública, exigindo cobertura permanente e inadiável. Adquire ela aí uma relevante expressão social e superavitária, menos confinada, mais larga e humana. Como serviço público, o sistema ferroviário do Brasil existe para servir e promover o desenvolvimento económico. O lucro que deve dar é indirecto e na área da macro-economia geral da Nação, pela cobrança de impostos, pelo carregamento de divisas, pelos empregos que proporciona, além de outras funções sociais e políticas que estabelece.

A Rede Ferroviária Federal, pelo trabalho produzido, precisa de compreensão de todos os brasileiros e merece o respeito da Nação.

Em um ano, transporta mais de 30 000 000 de toneladas líquidas de produção nacional; cerca de 250 000 000 de passageiros e 1 700 000 bovinos.

A Rede está presente em todos os quadrantes nacionais, percorridos por mais de 2150 comboios diários.

O Governo actual estuda a execução de uma política de novos investimentos na estrutura da Rede, visando a elevação da sua rentabilidade operacional. Para isso procura-se fazer o balanço dos recursos e então partir para a realização de um plano a prazo médio de três ou quatro anos — onde se deverão definir cuidadosamente as prioridades dos investimentos, desde as necessidades de recuperação da via permanente, da renovação do material rolante e de tracção, até à correcção dos traçados e à construção de novas variantes.

Desejo dirigir, depois de considerações formuladas, uma palavra especial, de confiança e de afecto ao ferroviário brasileiro, sobretudo uma palavra de compreensão ao seu trabalho. O ferroviário brasileiro não tem culpa do abandono a que foram relegadas as estradas de ferro, nem dos erros e vícios que as levaram a uma situação difícil. A recuperação que estamos empreendendo, os processos que estamos atingindo, lenta mas firmemente, nós os devemos ao esforço do ferroviário, de todos os quadrantes, do mais modesto empregado ao servidor do mais alto escalão, tanto pela sua colaboração constante e pela confiança que deposita nos dirigentes como pelo entusiasmo com que se entrega às actividades diárias, convencido de que, mais cedo ou mais tarde, o caminho de ferro retomará o lugar de destaque que lhe cabe na economia nacional.

Administrar significa também o esforço para conseguir o entusiasmo da equipa que nos ajuda no trabalho e a convicção de que estamos realizando uma jornada fecunda por objectivos elevados.

Com o apoio do Governo e o incentivo da comunidade laboriosa das vias férreas da Rede Ferroviária Federal, a nossa empresa sente-se orgulhosa, quando completa dez anos de existência, de cultivar as mesmas esperanças que inspiraram a sua criação, na certeza de que lutando pelo seu engrandecimento estamos efectivamente servindo o Brasil.»

Na época do «char-à-bancs» e dos carros «Ripert»

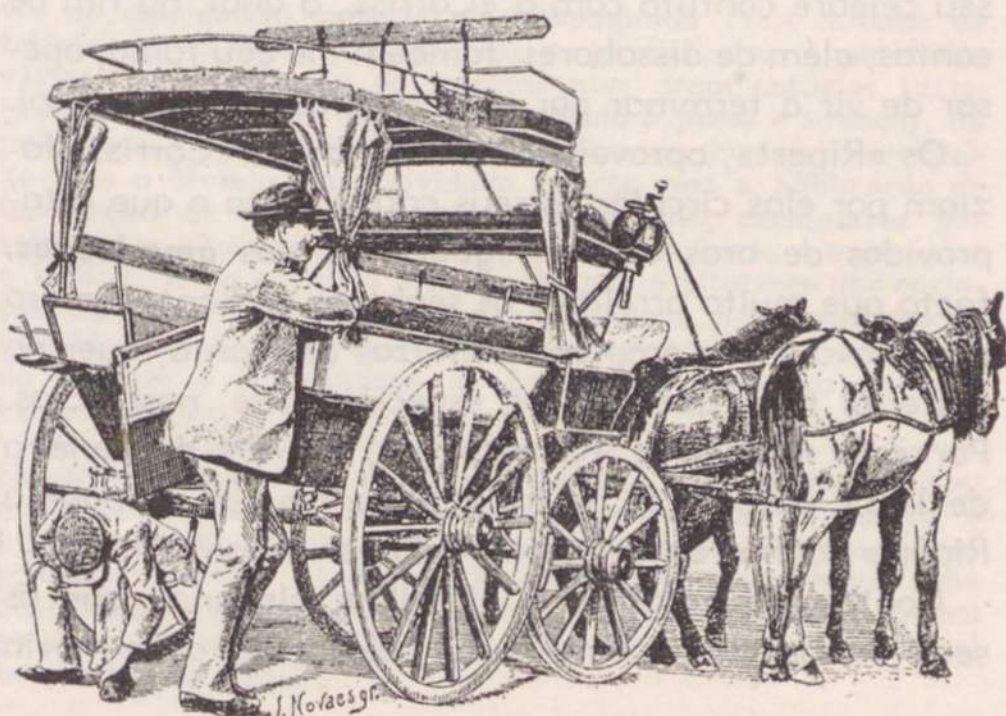
por VASCO CALLIXTO

FUNDADA em 15 de Junho de 1882, nove anos, portanto, depois do aparecimento dos **americanos**, a «Companhia de Carruagens Ripert, S. A. R. L.» foi uma apreciada concessionária de transportes públicos de Lisboa e por cá jornadeou durante dez anos. Veio a ser a sucessora da «Empresa Carro Ripert Privilegiado», com seus direitos e obrigações transferidos para a nova sociedade. Antes, porém, de nos alongarmos em considerações de vária ordem, convirá referir que o nome — Ripert — provém do francês A. Ripert, de Marselha, construtor do material circulante adoptado.

A «frota» Ripert lisboeta, se atendermos à época em que surgiu em Lisboa, temos de concordar que era numerosa e de respeito, pois formavam-na nada menos do que 34 carruagens, 25 das quais do sistema criado pelo engenhoso marselhês, sendo, as restantes, cinco

a apreciar essas populares carripanas que as pachorrentas muas iam passeando pelas ruas da cidade:

«As carruagens fechadas compreendem uma caixa propriamente dita e duas plataformas, uma atrás e



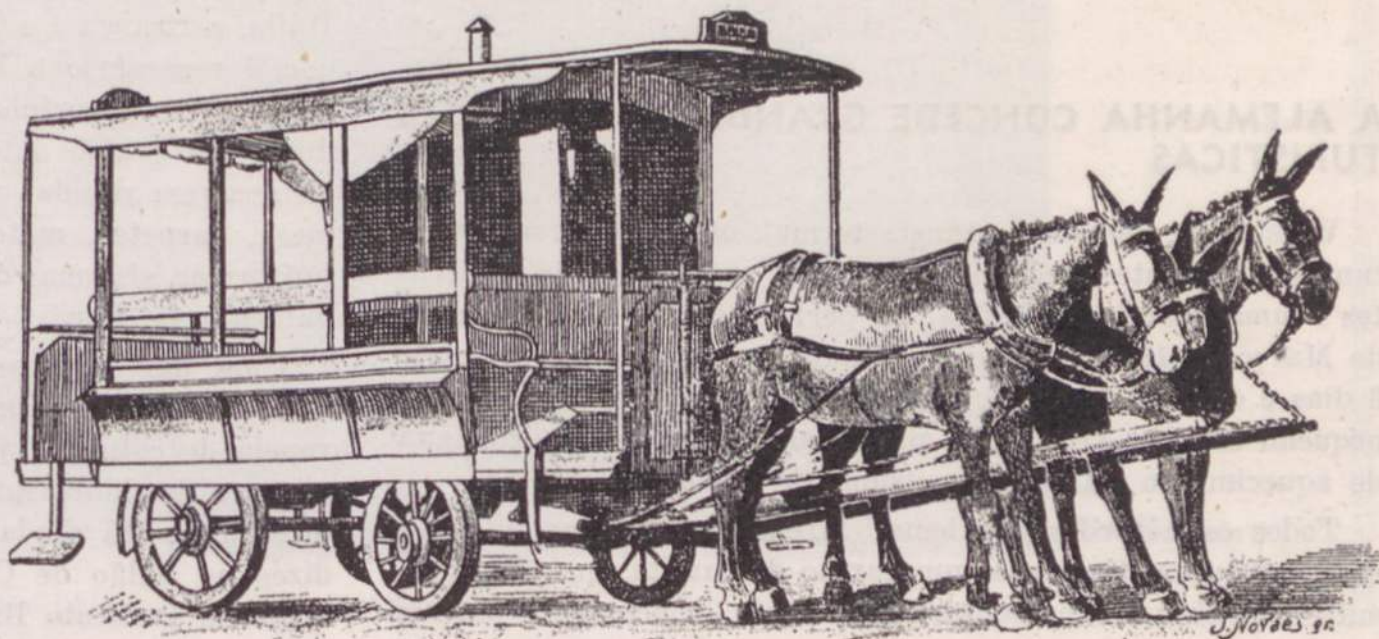
Carro conhecido pelo «char-à-bancs»



A mala-posta sobre carris de madeira

inglesas com **imperial**, duas do mesmo tipo, mas sem **imperial** e duas «chars à bancs». Quanto às suas características, as palavras dos peritos do tempo ajudarão

outra adiante, ambas cobertas com tejadilho e resguardadas nas extremidades por um guarda-lamas ou anteparo que ocupa toda a largura do carro. A caixa tem dois assentos colocados lateralmente em todo o seu comprimento e fechada por todos os lados menos pelo posterior, onde existe a porta; essa vedação é feita em parte por vidraças móveis. Na plataforma da frente existe um assento transversal que fica encostado à caixa e ocupa toda a largura desta; e tanto nesta plataforma como na de trás, o acesso faz-se por meio de dois pequenos estribos laterais.» Sobre os carros abertos, o esclarecido perito de antanho diz-nos que «constavam de um estrado coberto com tejadilho e res-



Antigo carro Ripert

guardado nas extremidades por guarda-lamas ou anteparos contendo um certo número de assentos, dispostos, uns transversalmente, outros longitudinalmente, sendo os carros abertos por todos os lados».

A lotação das carruagens era variável, conforme o sistema a que pertenciam. Os «**chars à bancs**» e as **inglesas** podiam transportar 12 a 16 passageiros, além de mais outros tantos que iam na **imperial**. Quanto ao novo material circulante, despachado na Alfândega de Lisboa, entre Agosto e Dezembro de 1882, acomodava 18 a 26 pessoas.

Uma vez feita a apresentação da que foi uma belicosa Companhia, é chegada a ocasião de se falar no seu célebre conflito com a «Carris», o qual, no fim-de-contas, além de dissabores, também lhe deu fama, apesar de vir a terminar por uma rendição incondicional.

Os «Ripert», aproveitando as linhas da «Carris», faziam por elas circular os seus carros, para o que estavam providos de aros e eixos iguais aos dos **americanos**, facto que muito arreliava os senhores de Santo Amaro e causava à sua empresa prejuízos de monta, quer no material fixo, quer, muito especialmente, nos lucros. Por este motivo, a «Carris» pôs, em 29 de Janeiro de 1883, uma acção no tribunal contra a «Companhia Ripert», a fim de ver terminado tal abuso.

Contestou veemente a ofendida, alegando que os seus carros circulavam tanto pelas ruas onde havia

carris como por outras artérias onde os não havia e que dispunha mesmo de carruagens de longo curso para o Lumiar, Loures, Sintra, Queluz e Carnaxide, não sendo, por consequência, de admitir que o seu material circulante fosse construído para servir nas linhas da autora. Mais alegava a «Ripert» que todos os danos e conflitos eram provocados pela «Carris», dada a presença das suas linhas nos mais movimentados bairros.

Apresentadas testemunhas das duas partes e enquanto os incidentes continuavam nas linhas dos **americanos**, a questão foi-se arrastando, seguiram-se as vistorias, provou-se que os carris se iam danificando pelo grande peso que suportavam ao rodar por eles os carros «**ripert**»... mas nada se adiantou de concreto. **Em Março de 1885, o Tribunal do Comércio declarou-se incompetente, pelo que a questão teria de passar ao Cível.** Prosseguiu a demanda, tanto no Tribunal como nas ruas da cidade. Em 1892, porém, deu-se um autêntico golpe de teatro. Inesperadamente, resolveu-se o conflituoso e já histórico assunto da melhor maneira. A «Ripert», acompanhada por algumas outras empresas congêneres, entrou em negociações com a sua contendora, cessou a laboração, entregou-lhe carros e pessoal e transformou-se em accionista da «Carris» que, assim, saiu vencedora de uma árdua luta de dez anos e viu, desta forma, o seu material circulante elevado para mais de 300 carros dos mais variados sistemas, tamanhos e feitios.

VOLTA

AO

MUNDO

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 331)

A ALEMANHA CONCEDE GRANDES FACILIDADES TURÍSTICAS

Wiesbaden, elegante estância termal, oferece aos seus visitantes, e durante os meses de Inverno, preços globais referentes a uma estadia de 3 dias; no período de 1 de Janeiro a 31 de Março de 1968 o preço de estadia de meia pensão durante 3 dias é de 75 a 140 DM. Esta cifra inclui 3 alojamentos com pequeno almoço, 3 refeições principais, taxas de serviço, taxa de aquecimento e taxa de consumo de bebidas.

Todos os hóspedes que beneficiarem destes preços globais, recebem automaticamente um cartão de turista, que lhes permite assistir a representações teatrais, concertos e outros

espectáculos. Do mesmo modo, recebem uma redução no preço da entrada para o Casino. Para além de elegante estância termal e de sede de importantes reuniões e congressos, Wiesbaden é, acima de tudo, um centro mundano comercial e cultural.

UMA GRANDE EXPOSIÇÃO INTERNACIONAL DE INDÚSTRIA HOTELEIRA, EM LONDRES

Mais de quinhentos expositores participam na «Hotelympia 68», exposição internacional da indústria hoteleira, que está a realizar-se no Pavilhão Olympia, em Londres, inaugurada no dia 9 do corrente e que será encerrada a 18 deste mês.

A grandiosa exposição do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos ocupará posição de grande relevo entre outros pavilhões nacionais. Outros países que promovem exposições individuais no âmbito do certame em geral, incluem a Itália, a França e o Canadá. Está exposto e demonstrado tudo que é necessário a hotéis, restaurantes, etc.: equipamento e instalações de cozinhas e armazéns; alimentos, incluindo produtos em estado natural, embalados, congelados, enlatados e de secagem rápida; mobiliário e tecidos, louças, utensílios de mesa, carpetes, materiais de decoração e serviços, talheres, uniformes, sistemas de contabilidade e controlo, bebidas e equipamento de bar.

Uma das maiores atracções deste certame é o Salão de Culinária Internacional de Londres — a maior exposição europeia de culinária profissional, em que «chefs» da Grã-Bretanha e do Continente competirão, divididos em 53 categorias diferentes. Há ainda 42 categorias para estudantes e aprendizes no Salão de Culinária para Júniores, realizado sob a égide do Instituto Britânico da Indústria Hoteleira.

Turismo

ALEMANHA

O «Passe para Passeio» (Bummelpass), instituído pela Delegação de Turismo de Berlim em 1966-67, tornou-se tão popular como também teve os melhores resultados sob o ponto de vista turístico. A tal ponto que a referida entidade resolveu oferecê-lo novamente na presente temporada (1967-68) a todos os seus visitantes.

Com a validade de cinco meses (1 de Novembro de 1967 a 31 de Março de 1968), o passe para passeio é adquirido nas agências de viagens e Automóveis-Clubes e inclui este ano 16 cupões para outras tantas atracções. Além da já conhecida «Molle» (cerveja berlinense), da chávena de chá em casa de uma família, dos preços reduzidos para os circuitos turísticos e da entrada livre para a festa popular «Bockfest» haverá também, entre outras atracções, um «Slibowitz» (aguardente de abrunhos) grátis, um pequeno-almoço típico, constituído essencialmente de arenque fumado, um copo de conhaque especial numa adega popular e uma especialidade gastronómica (sopa chinesa) num restaurante chinês.

Para as senhoras haverá uma oferta especial que, em qualquer idade e em qualquer local, é sempre recebida com o maior agrado: uma consulta de beleza completamente gratuita.

- A chamada «viagem romântica» pelo Reno terá muito mais atractivos se se incluir um passeio no teleférico de cabines de Rüdesheim até Niederwald, o local panorâmico mais interessante do rio. O teleférico — construído em 1954 e desde essa data a funcionar com o maior êxito — registou muito recentemente o seu 10 000 000.º passageiro.

O «Tráfico do Reno» continua, assim, a acumular «records»...

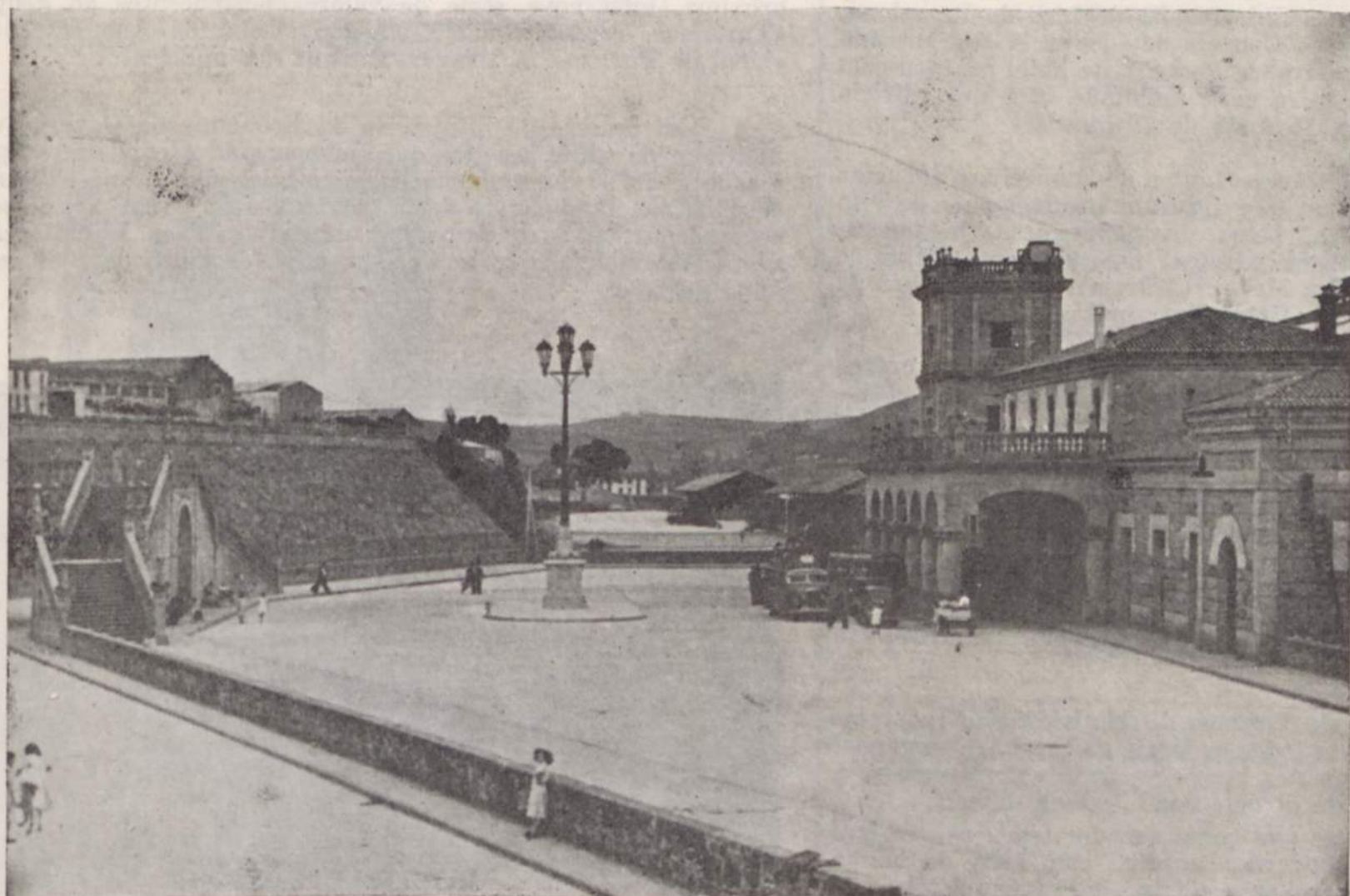
- Em 1966 cerca de 14 milhões de estrangeiros visitaram a Alemanha, proporcionando a entrada de 3,2 milhões de marcos.

Estas cifras foram apresentadas no relatório anual da Deutsche Zentrale für Fremdenverkehr-DZF (Centro do Turismo Alemão) com sede em Francforte-Meno, entidade que há cerca de 20 anos tem a seu cargo a propaganda do turismo alemão no estrangeiro através de 18 delegações que podem ser, com inteira justiça, denominadas embaixadas da hospitalidade alemã.

São essas embaixadas, as quais dispõem de meios modernos para uma propaganda moderna, que levaram e continuam a levar até à Alemanha tão grande número de visitantes. Através do elucidativo material de propaganda (13,4 milhões de folhetos e cartazes distribuídos a particulares e entidades várias), da projecção de interessantes documentários turísticos (cerca de 1431 cópias em colorido e preto e branco), da publicação de mais de 7000 fotografias em jornais e revistas de todo o Mundo, da actividade directa com a publicação de um órgão de imprensa próprio (até 6000 exemplares por semana) e ainda pela participação em 145 feiras e exposições a D. Z. F. levou em 1966 a todo o Mundo o pitoresco das curiosidades turísticas, o encanto das paisagens, o romantismo do passado, o sabor das especialidades gastronómicas, o colorido do folclore e a grandeza do progresso económico de uma grande nação.

As cifras para 1967 são já bastante elucidativas do florescimento turístico que, dia a dia, se está verificando na Alemanha. Não só no presente ano, mas também no futuro, o número de «14 milhões» de visitantes será, sem dúvida, ultrapassado, pois em 18 pontos do globo continua a haver uma «embaixada turística» que vela pelo progresso turístico do seu país e que continua a ser o melhor porta-voz da tradicional hospitalidade alemã!

- Um teleférico de grandes cabines — cada uma com a lotação de 35 pessoas — começou recentemente a funcionar em Mittenwald, encantadora cidade do Sul da Baviera, que é também um dos mais visitados centros de desportos de inverno



A
estação
de
Santiago
de
Compostela

da Europa. O novo teleférico tem a assinalar as seguintes características: comprimento, quase 2,5 km; altitude da estação inferior, 932 m (que é a altitude da localidade); altitude da estação superior, 2243 m; duração do trajecto, 5 minutos; velocidade, 10 m por segundo; capacidade, 350 pessoas por hora; funcionamento, das 9 às 17 horas; tarifas, 8 marcos para a subida, 7 marcos para a descida e 12 marcos para as viagens de ida e volta. Reduções especiais para desportistas e grupos.

Diversos hotéis e muito especialmente, pela primeira vez este ano, o Hotel Montana, em Hirschegg — Kleinwalsertal, oferecem aos seus hóspedes preços à «forfait», incluindo alojamento, pensão e utilização de teleféricos.

ESPAÑA

Inaugurou-se em Madrid, localizado na Calle de la Princesa, o Hotel Melia Madrid.

Pela sua situação, número de quartos e características do edifício e instalações e serviços, será o hotel de luxo mais importante dos inaugurados na capital espanhola durante os últimos quinze anos.

Dispõe de 250 quartos — num edifício de 23 andares — todos com televisão e frigorífico, o que constitui uma novidade em Espanha.

Entre as suas modernas instalações para a celebração de congressos e reuniões internacionais, o Melia Madrid oferecerá, também pela primeira vez em Espanha, um circuito fechado de televisão de grande utilidade para os organizadores deste tipo de actos.

- O grande hotel que está a construir-se no oásis de Maspalomas (Gran Canaria), tem já diversos candidatos para a sua exploração, destacando entre eles uma importante cadeia hoteleira norte-americana, vinculada a uma companhia de aviação da mesma nacionalidade que pretende estabelecer uma carreira entre os Estados Unidos e o aeroporto de Gando.

- A União Internacional de Organismos Oficiais de Turismo, na sua assembleia geral de Tóquio, outorgou à Espanha o prémio ao melhor anúncio para a promoção do turismo, publicado durante o ano actual. A declaração foi feita na assembleia pelo delegado do Canadá, Sr. Powell, presidente do júri.

O delegado espanhol, D. Juan de Arespachaga, agradeceu em nome do seu país a concessão do prémio e assinalou que a distinção simboliza de forma gráfica a grande força do turismo como instrumento de ligação entre os povos.

- Encontra-se finalizada a última fase das instalações do Hotel Diplomatic, novo estabelecimento de luxo de Barcelona, situado na Via Layetana e Consejo de Ciento. A sua entrada em serviço está projectada para breve. Este hotel contará com 160 quartos e 8 «suites», e será ampliado com um edifício contíguo que proporcionará mais de 70 quartos.

- Um grupo de 36 representantes de conhecidas agências de viagens da Europa em que figuram profissionais de oito nacionalidades (britânica, belga, luxemburguesa, holandesa, dinamarquesa, sueca, alemã e suíça) efectuou uma visita de promoção à zona do Mar Menor (Múrcia) por iniciativa da Sociedade proprietária do Hotel Entremares.

- Segundo informa a revista *España Hoteleira*, outros 34 hotéis vão ser construídos em Maiorca. A ilha conta actualmente com 1400 estabelecimentos hoteleiros, e considerando-se uma das maiores concentrações do Mundo nesta indústria.

- Ao sul de Tenerife (Canárias), na denominada Costa do Silêncio, está a construir-se o aglomerado turístico Ben-Bel, que disporá de 305 unidades entre «bungalows» e apartamentos, todos eles adaptados ao terreno para manterem a beleza natural da paisagem. Nesta primeira fase dispõe de uma capacidade de 1102 camas, e estão previstas no projecto mais 3500.

- A Subsecretaria de Turismo do Ministério de Informações e Turismo possui em todos os locais do território espanhol uma rede de estabelecimentos hoteleiros únicos no Mundo pela originalidade e qualidade e compreende os seguintes:

Paradores: São hotéis que compreendem todos os serviços que exige o conforto moderno: quartos com casa de banho privativa, água corrente quente e fria, aquecimento, telefone, salões de recepção, garagem e serviços complementares de alta qualidade.



MADRID — Avenida José António

Albergues de carretera: Instalados em edifícios modernos recentemente construídos e situados nas principais estradas, oferecem dia e noite ao automobilista um alojamento agradável num ambiente acolhedor; boa mesa, garagem, bomba de gasolina e outros serviços. Alguns albergues possuem a sua piscina própria.

Hosterías: São restaurantes típicos à moda da região em que se encontram instalados. Servem refeições de excelente qualidade e preparadas segundo as melhores tradições do país.

Refugios: Situados nos mais belos locais de montanha, oferecem um abrigo cómodo e bem preparado com aquecimento, água quente e fria, quartos confortáveis, etc. São bons locais de partida para excursões interessantes, e também a centros desportivos de caça, pesca e alpinismo.

Hotel: Só existe um: o Hotel Atlântico de Cádiz, de construção moderna, à beira-mar.

- O *Diario Montañés*, de Santander, publicou uma notícia em que comunica que o teleférico de Fuente-De constitui uma das maiores atracções do turismo, tanto provincial como nacional e estrangeiro.

Desde Agosto de 1966 até 31 de Julho de 1967 viajaram no teleférico 35 567 passageiros. Em Junho do ano passado, 5483 pessoas e em Julho 11 139.

- A Comissão IV do Conselho Postal vai emitir, em data próxima, uma nova série de valores pertencentes ao grupo «Turismo», reproduzindo o símbolo oficial do Ano Internacional de Turismo. A tiragem será de dez milhões.

- Um decreto do Ministério da Economia do Governo de Santiago do Chile, publica que foi nomeada a comissão organizadora da II Assembleia Hispano-Luso-Americano-Filipina de Turismo. O objectivo desta comissão será preparar, dispor e coordenar todos os elementos necessários para a realização desta Assembleia, que terá lugar em Novembro de 1968, em Viña del Mar.



MADRID — Praça de Cibeles e Palácio das Comunicações

• Encontra-se praticamente reconstruída a «Casa de Dulcinea» adquirida pelo Estado. A restauração foi realizada pela Direcção-Geral das Belas-Artes, respeitando-se integralmente a estrutura do edifício; um quarto foi reservado para adega e outro para biblioteca cervantina que possui exemplares do *D. Quixote* em todas as principais línguas do Mundo.

O mobiliário da época adquirido já se encontra no local e uma das dependências reserva-se para Museu do Amor. Pretende-se instalar nele objectos e lembranças relacionados com os amores de homens e mulheres ilustres nas artes e na literatura, quadros, cartas, símbolos, etc. Pequenos manequins vestem as roupas características do século XVI nas diversas classes sociais.

• Em Ponferrada está a ser construído um parador de turismo que possuirá 120 quartos. Na construção empregam-se materiais nobres, e as portas, janelas, varandas, etc. imitando as antigas casas solarengas e os castelos desta zona.

O novo estabelecimento está situado junto à estação de caminhos de ferro e na via de acesso à Galiza, na estrada de Orense.

ITÁLIA

No Convénio Internacional sobre os problemas jurídicos, educativos e sociais do turismo, realizado em Misano Adriático, perto de Ravena, efectuou-se uma importante reunião de mesa-redonda sobre «Jornalismo e turismo», na qual o Prof. Franco Fuscà, director dos Serviços de Imprensa do Ministério do Turismo, sublinhou o importante papel da imprensa nacional e internacional que põe em foco o turismo, um dos maiores problemas mundiais da actualidade.

• Segundo os cálculos estatísticos, entraram em Itália, após o conflito mundial, de 1947 a 1966, 262 milhões de turistas. Neste período, o total da receita devida ao turismo elevou-se em Itália a 9,3 biliões de dólares, correspondendo a 5800 biliões de liras. Assistiu-se então ao imponente fenómeno de um contínuo e acentuado aumento do movimento turístico, dos meios de transporte e das comunicações ferroviárias, marítimas, aéreas e rodoviárias. Registou-se também uma extraordinária expansão da capacidade hoteleira e extra-hoteleira, uma das maiores do Mundo.



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

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

REPRESENTANTE EXCLUSIVO:

Conde Barão, Lda.
Avenida 24 de Julho, 62
L I S B O A

Pestana & Fernandes, Lda.

IMPORTADORES E EXPORTADORES

Sede: Rua dos Sapateiros, 39-1.º L I S B O A

★

Secção de Produtos Químicos:

Rua da Madalena, 179-1.º — Telef. 36 61 71/5

★

PRODUTOS QUÍMICOS PARA LABORATÓRIO

»	»	PARA FARMÁCIA
»	»	PARA INDÚSTRIA

★

Fornecedores de

LABORATÓRIOS OFICIAIS E PARTICULARES
HOSPITAIS FARMÁCIAS
E DA C.ª DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

SEGUROS
em todos os ramos



rua do arco do bandeira, 12 — lisboa 2 — telef. 369241

comércio e indústria

O TURISMO EM ANGOLA é já uma grande realidade

ESTÁ tomando, na realidade, todos os meses (e em qualquer época do ano) um maior e mais animado desenvolvimento o Turismo em toda a província de Angola.

São bastante auspiciosas as notícias que a tal respeito têm estado a ser divulgadas a níveis oficiais.

De resto, Angola é, de facto, um dos mais belos e atraentes cartazes turísticos em todo o vasto continente africano.

Será, crê-se, difícil descrever todos os cativantes meios de atracção de que Angola dispõe para oferecer às mais especializadas correntes turísticas internacionais:

Luanda, Caxito, Barra do Quanza, Catete, Bom Jesus, Dondo, Massangana, Salazar, Punga Andondo, Duque de Bragança e Malanje (para só estas clássicas índoles angolanas nos referirmos) — constituem incontestavelmente um exuberante itinerário turístico.

Em cada uma das localidades referidas existem extraordinários motivos para encantar e deslumbrar o turista mais culto e exigente.

Mas Angola tem ainda, desde as últimas décadas, outras índoles que a impõem como grande centro de turismo internacional.

Para além do que é histórico (e tanto há que ver e estudar a este respeito para melhor se poderem apreciar as tradicionais características da ocupação portuguesa em África) — Angola é, também, um dos mais progressivos territórios africanos seja qual for o aspecto por que o queiramos encarar. Tanto na agricultura, como no comércio ou na indústria dispõe de importantes e modelares organizações que não receiam confronto com o que, nos seus sectores, existe em todo o Continente Africano.

E o que se poderá dizer do maravilhoso incremento urbanístico, registado nos últimos anos, não só das principais cidades como no seu todo?

Pode-se bem dizer que uma obra tão vasta, tão fecunda e operosa — só os portugueses têm podido e sabido realizar no Mundo!

O turista culto e observador atento pode ainda analisar em Angola uma convivência humana e respeitosa (que só se pode também ver e observar nas províncias ultramarinas portuguesas) entre todos os que habitam ou se radicaram na província, perfeitamente independente da cor, da raça ou religião de quem quer que seja.

O Turismo em Angola está, talvez por tudo o que se deixa dito, cada vez mais operante, entusiasta e valioso, e as suas perspectivas não podem deixar de se considerar cada vez mais animadoras.



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 — Tornos de bancada de ferro fundido — Forjas portáteis — Ventoínhas 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.*

O L I V A
S. J O Ã O D A M A D E I R A

Política de Transportes

A Alemanha Federal e a plana Leber

O Ministério Federal dos Transportes definiu, no plano baptizado por «Plano Leber», um programa respeitante à política dos transportes para o período 1968-1972 e expôs claramente, e de maneira concreta, a sua maneira de considerar o conjunto dos transportes nesse território da nação, e as tarefas que, no futuro, incumbirão aos diferentes meios de transporte.

As medidas consideradas exercerão uma profunda influência na exploração e na estrutura das empresas de transportes e das sociedades que fazem por sua conta transportes a longa distância. Elas demonstram ser, contudo, necessárias para remediar as graves perturbações que existem no mundo dos transportes, respeitantes ao mesmo tempo à economia e à organização, para adaptar a oferta à procura futura, para desenvolver as vantagens particulares que apresenta, para a economia nacional, cada modo de transporte, e para favorecer uma política de coordenação eficaz.

O caminho de ferro federal considera os objectivos deste plano como uma condição essencial da prática de uma política de empresa a longo prazo, fazendo coincidir as vistas do Governo Federal em matéria de transportes com os interesses próprios do caminho de ferro. O conselho de administração e o conselho directivo da DB desejam que este programa marque uma etapa decisiva no domínio da reorganização dos transportes modernos, medida que se tornou mais do que nunca necessária.

No seu conjunto, as medidas previstas para o Plano Leber têm por fim:

— Responder à exigência justificada da população e da economia de obter um serviço de transportes modernos, seguro e de grande capacidade;

— Dar aos transportadores uma estabilidade económica tal, que, a longo prazo, eles estejam em condições de realizar o seu trabalho pelos seus próprios meios;

— Assegurar a rentabilidade financeira do Caminho de Ferro Federal (suprimir o seu *déficit*, promover os seus lucros próprios e orientá-lo para os seus trabalhos futuros) neste domínio, conviria limitar as subvenções concedidas à DB pelo Governo à indemnização das cargas estranhas à exploração ou de natureza política. Esta medida deveria assim aliviar o ferroviário alemão do cuidado permanente causado pelo perpétuo *déficit* da sua empresa;

— Assegurar ao transporte automóvel de mercadorias a longa distância as bases próprias da sua existência, a despeito das restrições que, provisoriamente, lhe são impostas;

— Estimular a cooperação entre transportadores desenvolvendo o tráfego combinado carril/estrada, e aumentar a segurança e o volume do tráfego por estrada;

— Reforçar o papel dos transportes marítimos e da navegação aérea, pondo em relevo a sua vocação intercontinental;

— Regular o conjunto dos transportes nacionais e desenvolver a sua infra-estrutura no quadro das possibilidades financeiras, de tal sorte que a República Federal possa, no futuro, desempenhar o papel, que é o seu, no seio do comércio europeu e das trocas internacionais.

As medidas consideradas são as seguintes:

DEUTSCHE BUNDESBAHN (Caminho de Ferro Federal)

1. Redução do pessoal num total de 82 000 agentes, por uma severa medida de reorganização, de concentração e de racionalização da gestão e da exploração técnica da empresa.

2. Encerramento de 6500 km de linhas de pequeno tráfego, não rendosas, tendo-se em conta imperativos da economia nacional e da disposição do território.

3. Melhoria da qualidade das prestações oferecidas no plano comercial ou no plano técnico e este:

— em tráfego comum passageiros-mercadorias, para o melhoramento do serviço oferecido ao cliente, e do acolhimento

(Continua na página seguinte)

FERRAMENTAS
DE PRECISÃO
PARA UMA VIDA
INTEIRA



COFERTEL

COMÉRCIO DE FERRAMENTAS TÉCNICAS LDA.
Rua da Boavista, 132-LISBOA-2
Telef. 36 68 97 - Telegrs.: COFERTEL
Distribuidor no Norte:
ALMOR VIEGAS, LDA.
Rua do Bolhão, 126 - Telef. 2 84 56 - Porto

Atracção e eficácia do comboio

Por *Francisca Casares*

DESDE a minha juventude, senti a irresistível atracção do caminho de ferro. Disse uma vez que tenho alma ferroviária. Não se pode desconhecer que surgiram, com a vida moderna e as naturais evoluções no sentido de adiantamento, outros meios de comunicação; porém, é evidente que se na milícia e na vida humana a antiguidade é um grau, nisto dos elementos para viajar também existe uma graduação. E o comboio ostenta a da máxima jerarquia.

Literatura muito abundante se fez em volta de tudo que tem relação com os comboios, desde Campoamor aos mais famosos novelistas do género policial. Nas crónicas de costumes, as estações constituíram sempre um tema de notória sugestão. Dir-se-ia que a passagem e a fugaz detenção dos vagões, com passageiros que não conhecemos, vêm a ser uma vinculação com outras cidades, com outro mundo. As raparigas das povoações deambulam pelos cais. Há para elas um encanto inefável, no sorriso de quem assoma às janelas, do piropo ocasional. Tudo que apenas passa de mímico, e que não pode ter nenhuma consequência. Um aeroporto, com o peculiar estrépito e aglomerações maciças, não pode apresentar um sentido e uma fisionomia que sugestionem tanto como a estação de caminho de ferro.

Nelas, existe para mim uma decoração inefável: a hospedaria. Se o meu voto fosse válido, atrever-me-ia a propugnar que não se lhes mudasse o nome. Nem bar, nem cafeteria, nem restaurante. A tradição e soleira estão na nomenclatura de tantos anos: a *fonda* da estação. «Parada e fonda» é a expressão à qual nos habituámos no decurso dos anos. Ela leva-me a considerar que existe uma terminologia peculiar de tudo que está relacionado com o caminho de ferro. E que deveria ordenar-se, coleccionar-se, como uma espécie de dicionário ou catálogo ferroviário, que seriam de muito eficiente auxílio para os que escrevem e para os que sentem uma explicável curiosidade por velhos costumes e recordações do passado. Neste caso um passado que não se extingue, de sintomática perenidade.

Indiscutivelmente, o comboio é lugar propício para nos entregarmos a um dos prazeres mais atraentes: a conversação... Inicia-se uma viagem com atitudes de silêncio. Os que compartilham uns assentos — não nos esqueçamos que se chamam compartimentos — acham-se, nos primeiros momentos, em situação embaraçosa, mas em seguida à frieza do desconhecido — dos desconhecidos, melhor dizendo — vem substituí-la o diálogo, o afã humano da comunicação verbal. No avião é mais difícil estabelecer conversação. Sem o poder remediar, todo aquele que sobe para o aparelho voador sente uma inquietação, um

nervosismo, que passa pouco depois. Ainda os mais habituados às viagens aéreas não sabem evitar um estado de preocupação. Pensa-se, naturalmente, nas vantagens positivas, na rapidez das deslocações, na necessidade ou conveniência de chegar depressa ao lugar do destino, o ânimo, geralmente, não está disposto à conversa, como não seja entre pessoas que viajam juntas ou previamente se conheçam. O caminho de ferro é mais acolhedor para falar, como um pequeno clube em que se reúnem as pessoas que vão passar juntas umas horas e tratam de as tornar agradáveis.

A atracção do comboio não oferece dúvidas. Há muitos testemunhos disso. Um deles, bastante assinalado, é o facto de que todos nós gostamos de brinquedos que reproduzem o caminho de ferro. Comentou-se sempre que os comboios-brinquedos se comprem para os miúdos, mas que se entretêm mais com eles os de maior idade, o que tem um valor de signo e o sintoma que evidencia esse gosto generalizado, que está por cima das idades e de suficiências, que a idade confere. E algo de parecido acontece com as exposições que, de quando em quando, se realizam com comboios de miniatura. Têm-se conseguido, nesse sentido, apresentações e conjuntos de verdadeiro mérito, que provocam numerosa concorrência.

Declaro, sinceramente, a minha paixão por tudo que é ferroviário. Em pequeno, sentia uma grande admiração pelos que temos chamado tradicionalmente «revisores», com o seu arriscado exercício de percorrer as carruagens, andando pelos estribos, para levar a cabo a sua missão de pedir os bilhetes e perfurá-los. Os que trabalham nas diferentes actividades das linhas férreas tiveram sempre a minha simpatia. Chefes de estação, factores, correios, servidores de toda a ordem, realizam um labor eficiente. Por outro lado, há que reconhecer a portentosa evolução que se produziu e que faz hoje dos caminhos de ferro espanhóis um modelo de asseio e de comodidade.

O comboio, como elemento de transporte — tanto de passageiros como de mercadorias — continua exercendo uma primazia. Possui uma indubitável força de atracção e um notório sentido de eficácia, insubstituíveis. A vida avança, tudo se aperfeiçoa. Não há dúvida, porém, de que a sugestão do tradicional exerce uma influência difícil de superar. Este é o juízo que me merecem os caminhos de ferro que também avançaram de forma considerável ao modernizar-se e ao continuar oferecendo a máxima segurança perante os outros meios de transporte.

A Alemanha Federal e o Plano Leber

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA ANTERIOR)

que lhe é reservado, pela construção ou a extensão de ramais particulares, principalmente os que servem os portos e os aeródromos; pela extensão da cibernética aplicada ao caminho de ferro, factor do desenvolvimento da automatização;

— em tráfego de mercadorias, pela extensão do tráfego directo entre centros ferroviários importantes, e em longas distâncias; pelo incitamento do cliente a escolher o tráfego por containers de grande capacidade e por reboques carril-estrada; pela modernização do parque de vagões e das instalações de transbordo;

— em tráfego de passageiros, melhorando a oferta de trans-

porte pela simplificação das formalidades da partida, a cooperação com outros transportadores nas zonas de grande densidade de população.

4. Obrigação para a DB de pagar o imposto sobre as sociedades, a taxa profissional, o imposto sobre os rendimentos, imposto territorial, imposto sobre os lucros e o imposto sobre os movimentos de fundos.

5. Estabelecimento de um plano de investimento para o período 1968-1972, da ordem de 12,5 milhares de milhões de DM, no quadro do plano de financiamento a meio termo concernente à República Federal.

Até onde poderá chegar a velocidade dos comboios

A velocidade tornou-se, nos nossos dias, um argumento essencial da propaganda dos meios de transporte. Na estrada, carros de série atingem hoje os 180 km/h e já se anuncia, como iminente, a época em que os aviões de transporte atingirão o dobro da velocidade do som!

O próprio caminho de ferro não deixou de se sacrificar a esta deusa dos modernos tempos que é a velocidade: os 160 km/h tendem a tornar-se cada vez mais frequentes na Europa, com 200 km/h em «ponta» cada vez mais próximos.

Para os Japoneses os 250 km/h estão à vista, ao mesmo tempo que os Americanos e Canadianos nos prometem, ainda para o corrente ano, os 200 km/h.

Deixando aos outros meios de transporte o encargo de vencer as suas próprias dificuldades no domínio do aumento de velocidade e voltando ao nosso próprio problema, poderemos pôr a questão seguinte:

«Até onde podemos ir?»

A esta pergunta vai responder-nos o técnico Tadashi Matsudana, doutor em engenharia, director do Instituto Técnico de Pesquisas dos Caminhos de Ferro do Estado Japonês.

O elevado êxito dos comboios verifica-se, cada vez mais, por todo o Mundo. Uma pergunta vem, muito naturalmente, à nossa mente: a velocidade poderá ainda aumentar, no presente e no futuro? Que obstáculos encontrará no seu caminho? Que medidas adoptará para os ultrapassar? Que tipos de material serão necessários?

Examinemos estas questões do ponto de vista técnico.

Primeiro obstáculo: a formação de comboios de ondas

Em geral, se um corpo se desloca num certo meio impõe um limite à velocidade do corpo. A velocidade do som, no ar, constitui uma barreira para os aviões e o mesmo se aplica ao caminho de ferro.

A propulsão a uma velocidade que ultrapasse a do som necessita de uma potência extraordinária. É verdade que um avião a jacto pode voar a velocidade supersónicas, mas, bem vistas as coisas, a barreira do som pode ser considerada como praticamente inultrapassável para o comboio. Nesta hipótese já encontramos um limite: a própria velocidade do som ou sejam, aproximadamente, 1220 km/h.

Examinemos agora uma roda rolando sobre o carril. Este deforma-se sob a carga da roda e a deformação propaga-se com o avanço do veículo. Quando aumenta a velocidade do veículo e se aproxima da velocidade de propagação da onda no metal do carril, produzir-se-á uma resistência enorme, como no caso da barreira de som, no ar. A roda será acompanhada por ondas estacionárias de grande amplitude que podem ir até ao ponto de provocar a destruição do próprio carril.

Felizmente, com o material usado na linha de Tokaido, as nossas pesquisas levaram-nos a fixar esta velocidade limite em 1800 km/h. Não temos, pois, que procurar, neste domínio, nenhuma solução prática!

Fenómenos semelhantes existem entre o arco do pantógrafo e a catenária, em que o arco causa, no ponto de contacto, uma ligeira deformação do condutor. Quando a velocidade de translação da deformação se aproxima da velocidade de propagação da onda transversal do fio, as coisas começam a correr mal. Se a velocidade própria do pantógrafo viesse a ultrapassar esta velocidade de propagação, o aumento rápido da amplitude destruiria a catenária e o seu sistema de suspensão.

A velocidade crítica que determinámos e verificámos por meio de experiências feitas na linha de Tokaido é de cerca de

400k/h. Uma velocidade 20 por cento inferior — ou seja de 320 km/h — pode, com segurança completa, ser tomada como velocidade limite.

Seria possível elevá-la aumentando a tensão do fio de contacto ou escolhendo um metal condutor mais leve, mas sem obter melhorias realmente dignas de nota.

O problema da aderência

A bordo de uma locomotiva ou numa automotora eléctrica clássica, as rodas são accionadas por uma fonte de energia qualquer e o esforço de tracção provém da reacção do carril, derivada da aderência roda-carril.

Infelizmente esta aderência decresce em função do aumento de velocidade e é bem sabido que, pelo contrário, a resistência ao avanço aumenta com a velocidade.

Teoricamente, pois, o limite de 300 km/h poderia ser elevado aumentando a aderência e diminuindo a resistência ao avanço e inventando sistemas de tracção que não dependessem da aderência: motor linear de indução, propulsão por hélice ou reactor, etc.

As vibrações

Por muito geomêtricamente rectilíneo que um carril possa ser, um veículo ferroviário que o utilize é gerador de autovibrações, fenómeno inerente do próprio veículo, a que se chama «galope» e que constitui também obstáculo ao aumento espectacular da velocidade.

Estudos aprofundados permitiram, contudo, reduzir o «galope» e, embora ainda seja difícil assegurar o seu domínio, já não é considerado como constituindo uma barreira inultrapassável ao aumento da velocidade.

Uma outra fonte de vibrações reside nas irregularidades da via: por muito perfeita que possa ser a conservação desta, a roda desloca-se sempre acompanhada das vibrações produzidas pelas inevitáveis imperfeições da superfície de rolamento.

Têm sido empregados todos os esforços necessários no sentido de melhorar a suspensão das caixas dos veículos e impedir que as vibrações se comuniquem das rodas à própria caixa.



Sociedade de Papelarias
ARTEX LDA.
Papellaria / Tipografia / Encadernação

Material de desenho e engenharia — Artigos de escritório e escolares — Papéis nacionais e estrangeiros

Fornecedores do Estado, Organismos Corporativos e Militares e da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Depósito de todos os impressos militares
— para o Exército e Aeronáutica —

GUARDANAPOS E PAPEL FACIAL DUNI

85, Rua Nova do Almada, 87

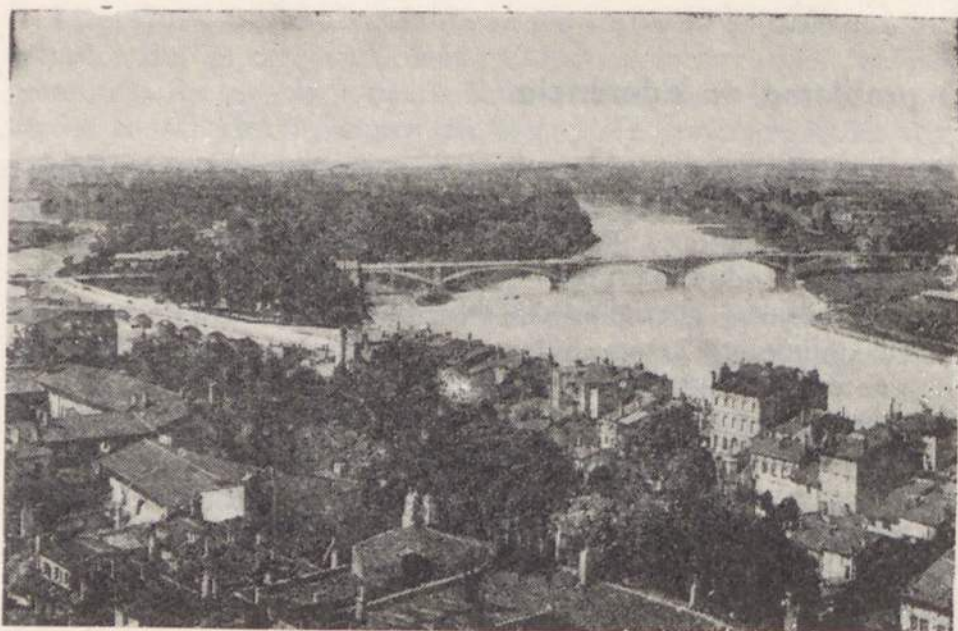
Telefs. 3 09 28 P. P. C. (3 linhas) • LISBOA-2

Bem entendido, a própria frequência dessas vibrações também aumenta com a velocidade. Actualmente, os 230 km/h parecem ao mesmo tempo compatíveis com a segurança e conforto dos passageiros, o tipo de «bogie» usado na linha do Tokaio e a conservação da via. Mas, um tratamento mais cuidadoso, um arranjo ainda melhor da via, a adopção de uma suspensão pneumática, tornam teoricamente possível uma velocidade de 350 km/h ou mesmo mais.

Existe, é certo, uma solução revolucionária: a que faz circular o comboio por cima da via, ou sejam as almofadas do ar.

O problema das curvas

Para compensar o efeito da força centrífuga, todo o ferroviário sabe que se dá determinada inclinação à via, isto é, que se eleva a mesma do lado da curva em relação ao seu lado interior.



TOULOUSE — Vista e ponte de S. Michel

Esta inclinação aumenta com as velocidades máximas previstas, mas não pode ser aumentada indefinidamente: um comboio que parasse numa curva cuja inclinação fosse exagerada, daria aos passageiros uma sensação de insegurança e, em caso de vento violento, poderia ser mesmo arremessado para fora da via, o que poderia acontecer, por exemplo, no Japão, país de tufões de violência extrema. Eis porque na linha do Tokaio os 200 mm foram adoptados como medida de inclinação máxima.

Para uma curva com um raio de 2500 m e uma elevação de 180 mm de altura do carril exterior, é perfeitamente admissível e praticável uma velocidade de 200 km/h. Para além desta velocidade, os passageiros passam a sentir uma sensação de desconforto, visto que a força centrífuga é compensada e começa a sentir-se uma aceleração lateral, paralelamente ao chão da carruagem.

Experiências feitas mostraram que mesmo a uma velocidade inferior a 100 km/h uma aceleração de 0,09 graus incomoda cinco em cada 100 passageiros. O número de 0,05 graus, perfeitamente suportável, foi pois adoptado nas curvas da linha do Tokaio, o que permite atingir a velocidade de 240 km/h como limite da travessia desta linha.

O remédio para este obstáculo é, por um lado, o aumento do raio das curvas ou a adopção dos veículos de suspensão pendular, tal como o veículo estudado pela S. N. C. F., ou ainda o «contrôle» automático da inclinação por sistema hidráulico, experimentado por uma companhia particular japonesa de caminho de ferro.

O problema das curvas deve ser encarado não somente do ponto de vista do conforto mas também no plano da segurança, porque, em curva, se regista o desequilíbrio da repartição do peso, ficando um carril mais sobrecarregado do que o outro, o que requer medidas especiais quanto à conservação da via.

Em resumo, o problema das curvas não é um factor predominante do não aumento da velocidade, mas está, contudo, na origem de muitas dificuldades de ordem prática. É por essa razão que, no traçado de uma linha nova, se deve tentar, tanto quanto possível, eliminar as curvas.

E quanto ao futuro?

O autor até aqui só falou de restrições da velocidade limite consideradas sob o ângulo da dinâmica dos corpos sólidos. Bem entendido, além dos obstáculos devidos à resistência do ar, existem muitos outros, mecânicos ou eléctricos: resistência dos eixos, desgaste dos aros das rodas, lubrificação e comportamento das caixas de eixos, desgaste dos aros dos pantógrafos e do fio de contacto aéreo, etc. Mas nenhum deles parece dever constituir obstáculo fundamental ao aumento da velocidade.

Por agora, podemos pensar que com um caminho de ferro de tipo convencional, tal como o da nova linha de Tokaio, a velocidade limite prática situa-se entre 250 e 280 km/h, embora se possam encarar facilmente ensaios a velocidades superiores.

No caso de emprego de um sistema de tracção que não recorra ao princípio de aderência — caso do motor linear — e que pode ser ligado a uma via larga (superior à largura «standard» de 1,435 m), poderá encarar-se, para um caminho de ferro de tipo ortodoxo, um limite de velocidade de aproximadamente 350 km/h.

O sistema combinado «motor linear-almofada de ar» poderia também contribuir, num futuro próximo, para a obtenção de velocidades da ordem de 400 km/h. Para além dessa velocidade, o aumento do volume do motor coloca o mesmo em posição desfavorável relativamente ao emprego do turbo-propulsor ou do turbo-reactor.

Assim, pouco a pouco, poder-se-á atingir no transporte sobre terra firme a fatídica barreira do som... Mas poder-se-á continuar a chamar «comboio» a semelhante veículo, correndo ela implica, num meio denso como é o ar e ao nível do solo?

HOTEL ALENTEJO

Café — Salão de Bilhares — Bar Regional

ÓPTIMOS QUARTOS • APPARTEMENTS

Esplêndido Serviço de Cozinha • Águas correntes, quentes e frias, em todos os quartos • Boas casas de banho em todos os andares • Completas instalações frigoríficas no Bar, no Café e no Hotel

Telefone 279

ELVAS

Oculista das Portas de Santo Antão, Lda.

RUA DAS PORTAS DE S. ANTÃO, 9-2.º (ROSSIO)

Lisboa-2 — Telef. 32 37 97

Direcção técnica de: Gonçalves Silva

Mínimos preços por termos MÍNIMOS encargos.

Beneficiários e famílias de: CAIXAS DE PREVIDÊNCIA E SERVIÇOS SOCIAIS, c/ receita damos DOCUMENTOS p/ receberem comp. de óculos

LENTES

PROGRESSIVAS: p/ todas as distâncias.

BIFOCAIS: p/ longe e perto.

TELEVISÃO: bifiltrantes contra perturbações.

CONTACTO: microcorneas c/ garantia.

(Esclarecimentos, impressos e experiências grátis)

— Armações e lentes das melhores procedências —

Aviam-se receitas, contra reembolso dos C. T. T., p/ Continente, Ilhas e Ultramar

DESCONTOS ESPECIAIS AOS FUNCIONÁRIOS DA C. P.



★ ★ ★ ★ ★

«O SANTO E O CRIME PERFEITO» — Romance policial por Leslie Charteris

A colecção «Vampiro» da editorial «Livros do Brasil» apresenta-nos mais um punhado de aventuras do Santo, aliás Simon Templar, o aventureiro dos tempos modernos. Escrito com a leveza e a sobriedade que caracterizam Leslie Charteris, com aquele sentido da narração objectiva e fluente que o caracterizam e o tornaram grande, este livro, sugestivamente intitulado *O Santo e o Crime Perfeito* coloca-nos uma vez mais em contacto com alguns momentos cruciais da carreira de Simon Templar. E, como sempre, é mais um punhado de vitórias que fica averbado no *palmarès* magnífico desse aventureiro decidido e sagaz. *O Santo e o Crime Perfeito*, é uma tradução de Fernanda Pinto Rodrigues. A capa, muito elegante e sugestiva, é da autoria do pintor Lima de Freitas.

«OBRAS ESCOLHIDAS DE BOCAGE»

O fascículo n.º 5 das *Obras Escolhidas* de Bocage, em edição das Organizações Artis, mantém o interesse dos anteriores e a mesma cuidada, artística e luxuosa apresentação gráfica.

Este fascículo n.º 6 é também constituído por sonetos, em que Bocage é mestre, por excelentes ilustrações do grande artista Lima de Freitas, que é também o autor de duas estampas muito originais.

Esta obra tem como seleccionador o insigne mestre de literatura Dr. Hernâni Cidade, autor de um notável estudo sobre Bocage e o seu tempo, que virá no fim da publicação.

«VIVOS 20 %» — Por John Wyndham

Os leitores da colecção «Argonauta» conhecem, por lhes ser já familiar, o nome de John Wyndham. É o nome de um notável escritor inglês, autor de *O Dia das Trófides* e *Aldeia dos Malditos*. Com a publicação de *Vivos 20 %* a editorial «Livros do Brasil» apresenta-nos mais uma obra extraordinária, que nos empolga desde a primeira à última página. Tradução de Eurico da Fonseca. Capa, muito sugestiva, do ilustre artista Lima de Freitas.

«RATOS E HOMENS» e «O POTRO VERMELHO» — Romances de John Steinbeck

Pela primeira vez o grande escritor norte-americano John Steinbeck figura na magnífica colecção «Autores de Sempre» da editorial «Livros do Brasil», colecção destinada aos escritores contemporâneos que já ascenderam à categoria de clássicos, com a edição, num só volume, de duas obras notáveis: *Ratos e Homens* e *O Potro Vermelho*. Peças literárias funda-

mentais na carreira do romancista de *As Vinhas da Ira*, a sua inclusão na cuidada colecção «Autores de Sempre» contribuirá para lhe aumentar as camadas, cada vez mais vastas, do público leitor português. Tradução do eminente escritor brasileiro Erico Veríssimo.

Tanto este último romance como *O Potro Vermelho*, em tradução de Rebelo de Bettencourt, aliam a uma elevada carga dramática um forte sentido poético, e constituem obras-primas que contribuíram para a consagração do seu nome.

«CASCALHO» — Romance de Herberto Sales

São sempre gratos ao nosso espírito os encontros com os grandes escritores brasileiros. Com eles, com a sua mensagem, sempre descobrimos alguma coisa de novo e, sobretudo, muito do sonho ou do drama humano do homem brasileiro. Eis que volta à nossa presença Herberto Sales, um dos maiores romancistas das novas gerações brasileiras. Este escritor já fora apresentado em Portugal, na consagrada colecção «Livros do Brasil», através da edição de *Além dos Marimbos* — o romance dos madeireiros. A edição de *Cascalho*, coloca-o entre os modernos clássicos do Brasil. Traduzido para checo, *Cascalho* é o romance dos garimpeiros, dos homens que buscam os diamantes nos confins do território. É um romance forte, violento, escrito numa prosa puríssima, de verdadeiro artista, que o autor tem decantado escrupulosamente desde a 1.ª edição. Com justos motivos o escritor Sérgio Milliet salientou as qualidades fundamentais dessa obra numa nota que a edição portuguesa reproduz muito acertadamente.

Cascalho é um grande romance e parece ter sido vivido pelo escritor.

A edição de «Livros do Brasil» é valorizada por uma capa muito artística de Infante do Carmo.

«OBRAS ESCOLHIDAS DE BOCAGE»

Realizações Artis acabam de proceder ao lançamento do fascículo n.º 6 das *Obras Escolhidas de Bocage*. Trata-se de uma homenagem ao genial poeta de Setúbal, que, como Camões, foi mestre do soneto e que como Camões teve uma existência dura.

Neste ano em que se celebra o segundo centenário do insigne poeta, a Artis, com esta edição, vem provar que os poemas de Elmano Sadino não perderam encanto, originalidade, força de expressão, como se acabassem de sair das suas mãos de artista.

O ilustre Prof. Dr. Hernâni Cidade escreveu para esta edição um prefácio, que será publicado num dos últimos fascículos, e o artista Lima de Freitas, notável pintor e desenhador, é o autor das excelentes ilustrações que enriquecem esta obra.

no mundo da Imprensa

«O PRIMEIRO DE JANEIRO»

Completo no dia 1 do corrente um século de existência *O Primeiro de Janeiro*, brilhante órgão da imprensa portuguesa, posição que conquistou há muito pela magnífica colaboração que insere e pelo seu ímpar aspecto gráfico. Sinceramente nos regozijamos com o notável evento e cumprimentamos com muita estima e simpatia o seu ilustre director e nosso prezado amigo Sr. Manuel Pinto de Azevedo Júnior, continuador da obra de seu pai, Sr. Manuel Pinto de Azevedo, a sua redacção e todos quantos, de modo geral, dão o seu contributo para o brilho e o modernismo de *O Primeiro de Janeiro*.

«NOVIDADES»

No dia 15 de Dezembro as *Novidades* fizeram 44 anos, como jornal católico.

Ao seu ilustre director, Mons. Dr. A. Avelino Gonçalves, as nossas melhores saudações, que envolvem o seu chefe de redacção, o grande poeta Mons. Moreira das Neves e todos os seus distintos colaboradores.

«O SÉCULO»

Entrou no dia 4 do corrente no 88.º ano de existência o diário *O Século*. Por esse motivo apresentamos ao seu ilustre director, Sr. Dr. Guilherme Pereira da Rosa e a quantos trabalham no prestigioso órgão da imprensa portuguesa as mais sinceras felicitações.

TRANSCRIÇÕES

O *Boletim* do Caminho de Ferro de Benguela, que é dirigido pelo Sr. Francisco de Melo de Sampaio, transcreveu, no seu número de Setembro, e na secção «Bom Humor» o pequeno conto *A Senhora do Comboio*, de Giovanni Guareschi, publicado num dos últimos números da *Gazeta*.

Agradecemos a transcrição e referência à nossa revista.

— Mais uma vez o *Jornal do Comércio* nos distinguiu também com a sua camaradagem, com a transcrição integral, no número de 25 de Outubro, da nossa nota de «Abertura», subordinada ao título *A linha férrea de Benguela, o porto do Lobito e os seus futuros concorrentes*, publicada na nossa edição de 16 do mesmo mês. Agradecemos.

— Com o título de «Publicidade e Promoção nas Estradas de Ferro», a prestigiosa *Revista Ferroviária*, que se publica no Rio de Janeiro sob a ilustre direcção do Eng.º Jorge de Moraes Gomes, transcreveu, num dos seus últimos números, o artigo aqui publicado, dando assim, mais uma vez, uma prova da sua camaradagem. Gratos pela atenção.

«GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO»

O que a imprensa diz de nós

O semanário *A Voz de Chaves* referiu-se recentemente ao número de 16 de Junho da nossa publicação nos seguintes

termos, que muito agradecemos e passamos a arquivar nas nossas colunas:

«Esta revista quinzenal, com 87 anos de existência, dirigida pelo distinto engenheiro Sr. Luís Costa, apresenta-se agora renovada com vária e valiosa colaboração. Mantém actualidade nos temas desenvolvidos acompanhados de gravuras sugestivas. É muito cuidada a sua parte noticiosa.

O último número publica interessante colaboração sobre turismo e transportes.

O Sr. Dr. Nuno Simões, jornalista de garra, presta justiça a Teixeira de Sousa, grande estadista da monarquia, cujo nome ficou ligado a portos e caminhos de ferro das nossas províncias ultramarinas.

Na secção *Viagens à volta de Portugal* é assinalada a nossa Província. A viagem termina em Chaves a quem o cronista se refere assim:

«Chaves, aninhada entre as serras do Brunheiro e do Bustelo, dá a Trás-os-Montes a notabilidade de possuir a mais importante construção romana — a grande ponte de 16 arcos que liga as duas margens do Tâmega e que foi construída na época de Trajano. Cidade vetusta que acumulou os séculos da sua história na granítica e hierática beleza. Quem entrar na Igreja de S. João de Deus ressuscitará na imaginação os espadachins e gentis-homens do tempo de D. João V, os cavaleiros do século XV, os mosqueteiros do primeiro duque de Bragança...»

Chefia a redacção da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o conhecido jornalista Jorge Ramos.»

Carta de Madrid

(Continuação da página 315)

São, por agora, sete as estações que já estão terminadas, algumas com escadas rolantes, como as de Callao e La Latina, a 19 e 28 metros de profundidade, respectivamente; seus nomes são Callao, Opera, La Latina, Puerta de Toledo, Acacias, pirâmides e, depois de passar debaixo do Rio Manzanares, a de General Ricardos, faltando por terminar outras três, que se chamam Urgell, Oporto (que significa Porto, nome da nossa capital nortenha) e Puerta Bonita em Carabanchel, para enlace com o citado Suburbano.

O preço do bilhete tem subido várias vezes nos últimos anos e hoje já não se pode considerar o mais económico, dadas as características sociais deste transporte e os actuais salários mínimos estatuidos, porquanto são muitos os milhares de pessoas que o utilizam quatro vezes ao dia e a estes, economicamente débeis, já resulta caro as duas pesetas cada viagem, ainda que seja suportável para a classe média trabalhadora e assaz barato para o percluso dono do «carro» que, tirando-o donde está, da garagem ou da porta de casa, não sabe onde arrumá-lo, quando chegar ao seu destino.

Claro que não se podem fazer milagres numa construção tão cara como a do «Metro», que importa em mais de 50 000 contos por quilómetro, dos quais 40 000 são por conta do Estado (Ministério de Obras Públicas) e os 10 000 restantes a cargo da Companhia, concessionária por um período de cinquenta anos, findo o qual passará para a propriedade da Câmara Municipal. De todos os modos, S. M. D. Afonso XIII tinha razão e bons desejos de acompanhar o progresso do transporte urbano das grandes capitais europeias e o seu «Metro», que se criou há cinquenta anos contra vento e maré e que hoje se denomina Companhia Metropolitana de Madrid, está rejuvenescido e transformado numa das mais rendosas inversões desta capital, cuja população em constante aumento, em Dezembro de 1966 já contava 2 641 780 habitantes, deve proporcionar-lhe receitas fabulosas.

PEQUENAS NOTÍCIAS

NORUEGA

A Asea, da Suécia, entregou à rede ferroviária da Noruega as duas primeiras locomotivas, de uma série de seis, para os comoboios de minério que operam entre as minas de Kiruna e o porto de Narvique. As locomotivas são de 7350 HP, com 132 toneladas, com esforço tractor na partida de 42 000 kg; operam em 15 000 V e 162/3 Hz, geralmente para tracção dupla. Estão equipadas com frenagem reostática. A montagem das locomotivas foi feita em Oslo, com partes mecânicas de fabricação norueguesa e o equipamento eléctrico da Suécia.

RÚSSIA

Os Caminhos de Ferro Soviéticos procedem ao ensaio de uma linha sem travessas. Estão são substituídas por lajes de betão armado colocadas sobre longarinas com a extensão de 2,5 a 6 metros.

SUÉCIA

Os Caminhos de Ferro Suecos (SJ) encomendaram 25 novas locomotivas diesel-eléctricas, da Noab, Suécia, destinadas, em princípio, para serviço pesado. O contrato é de, aproximadamente, de 5 milhões de dólares. Designada por T-44, nova locomotiva tem equipamento produtor de energia, GM, composto de um motor de 12 cilindros, diesel, a dois tempos, 1650HP, um gerador de corrente contínua com voltagem nominal de 500 VC e quatro motores eléctricos.

SUIÇA

A Companhia Internacional dos Vagons-Lits e do Turismo contratou, na Suíça, um empréstimo no montante de 12 milhões de francos, a 5,75 por cento, emitidos ao par, pelo espaço máximo de 12 anos, com amortizações anuais ou reembolso por antecipação a partir de oitavo ano. Este empréstimo foi inteiramente coberto em 24 horas. Destina-se ao financiamento do programa de extensão e de diversificação de actividades da Companhia.

A. Pimenta Limitada

Exportadores

FÁBRICAS E ARMAZÉNS DE LANIFÍCIOS

FIBRAS ARTIFICIAIS E SINTÉTICAS

UMA EMPRESA QUE PRIMA EM BEM SERVIR E SE IMPÕE PELA
QUALIDADE DOS SEUS ARTIGOS E PELO ALTO SENTIDO ESTÉTICO
DOS SEUS PADRÕES

G U I M A R ã E S

Rua de Paio Galvão

Telefones: 40181 e 40182 (2 linhas)

Subsídios para a história dos Caminhos de Ferro em Portugal

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 320)

Art.º 42.º — A assembleia geral compõe-se dos accionistas que possuírem pelo menos vinte acções. Todo o possuidor de acções nominativas em número suficiente e inscrito como tal, pelo menos quinze dias antes da assembleia, nos livros da companhia, é relacionado na lista dos accionistas que têm direito de assistir à assembleia geral. Todo o proprietário de acções ao portador deverá depositá-las nas caixas indicadas no artigo 14.º pelo menos quinze dias antes da reunião. O proprietário de acções nominativas receberá uma carta de convocação. O possuidor de acções ao portador cobrará das caixas um recibo nominativo indicando o dia do depósito dos títulos e que lhe servirá de bilhete de entrada. Ninguém pode ser procurador de um accionista sem que seja também accionista; o conselho de administração determina como podem em tal caso ser delegados os poderes.

Art.º 43.º — A assembleia geral dos accionistas reúne-se em cada ano, antes de 1 de Maio, na sede da companhia. Reúne-se além disso extraordinariamente todas as vezes que o conselho de administração ou o conselho fiscal o julgar necessário.

Art.º 44.º — As convocações serão feitas por anúncios publicados, sessenta dias antes da reunião, no jornal oficial de Lisboa e num jornal de anúncios legais de Paris. Quando a assembleia geral tenha por fim deliberar sobre as propostas mencionadas no artigo 46.º os convites devem mencioná-las.

Art.º 45.º — A assembleia geral fica regularmente constituída quando os accionistas presentes representem pelo menos a quarta parte do capital social, salvo o que será regulado no artigo 46.º.

§ 1.º — No caso em que, em virtude de uma primeira convocação, se não reúnem accionistas que representem a quarta parte do capital, pelo menos, proceder-se-á a uma segunda convocação com trinta dias de intervalo, pelo menos.

§ 2.º — As deliberações tomadas pela assembleia geral nesta segunda reunião serão válidas, seja qual for a parte do capital representado pelos accionistas presentes e qualquer que seja o número destes accionistas; mas nesta assembleia somente poderão ser tratados os assuntos, para os quais ela fôra primeiramente convocada.

Art.º 46.º — As deliberações relativas a propostas de fusão ou reunião com outras companhias, de trespasse da empresa de arrendamento de todo o caminho ou parte dele, de modificações ou adições aos estatutos, de aumento ou diminuição do capital social e de prorrogação ou dissolução antecipada da companhia, não podem ser tomadas senão em assembleia geral, composta de accionistas que representarem, pelo menos, dois terços do capital social e só serão exequíveis depois da aprovação do Governo. No caso em que esta primeira convocação não concorram accionistas que representem os dois terços do capital social, proceder-se-á pelo modo indicado nos dois últimos parágrafos do artigo 45.º.

Art.º 47.º — A assembleia geral é presidida pelo presidente do conselho de administração; na sua falta por um dos vice-presidentes ou pelo administrador designado pelo conselho. Os dois maiores accionistas presentes desempenham as funções de escrutinadores e no caso de recusa os dois maiores accio-

nistas depois daqueles, até serem aceites as ditas funções. O secretário é nomeado pela mesa.

Art.º 48.º — A ordem do dia é determinada pelo conselho de administração. Não serão apresentadas senão as propostas feitas pelo conselho ou pela comissão de Paris, ou ainda aquelas que tiverem sido comunicadas ao conselho de administração quinze dias pelo menos antes da reunião, com a assinatura de vinte accionistas membros da assembleia geral. Só se deve deliberar sobre os assuntos da ordem do dia.

Art.º 49.º — Será presente à assembleia geral o relatório do conselho relativamente ao estado dos negócios da companhia. A assembleia geral discute e aprova as contas, se assim o entender. Nomeia os administradores que devem preencher os lugares vagos, assim como os membros do conselho fiscal. Fixa anualmente o dividendo a repartir segundo o balanço geral e em conformidade dos presentes estatutos. Fixa a importância das cédulas de presença concedidas ao conselho de administração e do conselho fiscal. Finalmente, delibera nos limites dos estatutos e da lei sobre todos os negócios da companhia.

Art.º 50.º — As deliberações da assembleia geral serão tomadas por maioria de votos dos membros presentes ou representados. Todo o accionista membro da assembleia geral ou directamente como titular ou como accionista procurador terá um voto por cada grupo de vinte acções, sem que o número total dos seus votos possa ser superior a vinte.

Art.º 51.º — As decisões da assembleia geral constarão de actas, assinadas pelos membros da mesa. Juntar-se-á à acta uma lista comprovando o número de accionistas que fizerem parte da assembleia e o número de votos que tiveram ou representaram. Os extractos das actas que tiverem de ser produzidas nos tribunais ou em qualquer parte serão válidamente passados pelo secretário do conselho.

Art.º 52.º — Quando houver accionistas residentes em país estrangeiro, que representem pelo menos 25 por cento do capital subscrito, poderão reunir-se em conferência para os seguintes fins:

(Continua no próximo número)

CARSO, LDA.

AGÊNCIA DE VIAGENS E TURISMO

Rua de Paio Galvão, 8 • Telef. 42392

GUIMARÃES

PASSAGENS MARÍTIMAS E AÉREAS

PASSAPORTES E REVALIDAÇÕES

Agentes exclusivos no concelho de Guimarães dos Caminhos de Ferro Portugueses e Europeus

Realizamos periodicamente excursões no País e Estrangeiro
Consulte o nosso plano de férias (1968), para diversos pontos da Europa

Deseja viajar? No seu próprio interesse não deixe de consultar a AGÊNCIA CARLOS SOARES